BAB II

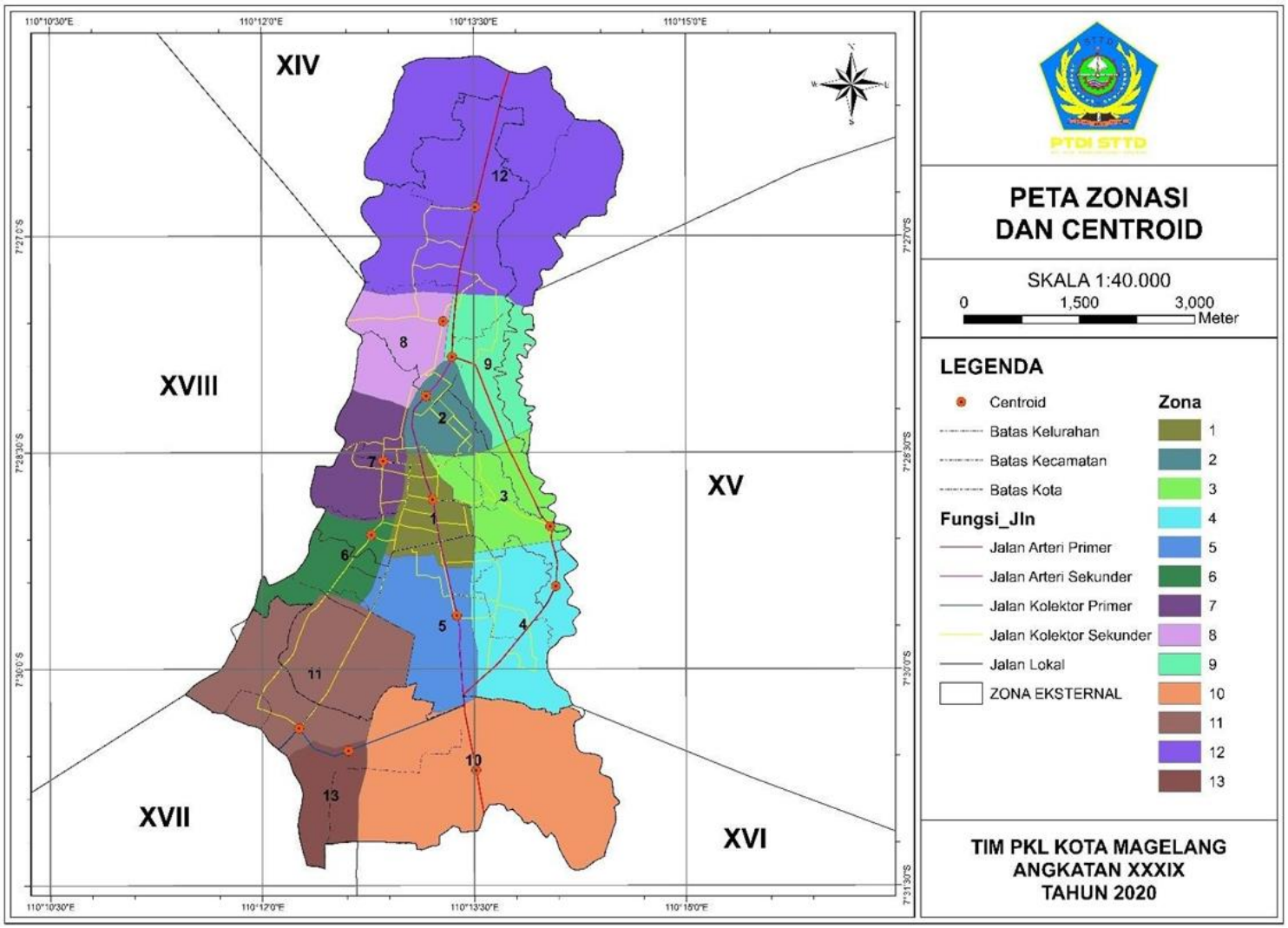
GAMBARAN UMUM

II.1 Pembagian Zona

Pembagian zona ditentukan berdasarkan kepada tata guna lahan, jaringan jalan, serta kondisi geografis dan administrasi yang pada akhirnya ditentukan jumlah sampel yang akan menjadi objek wawancara rumah tangga pada masing-masing zona. Zona-zona tersebut telah dikaji sesuai dengan penggunaan lahan yang sebisa mungkin homogen serta jaringan jalan tidak berhimpit/sejajar dengan batas zona agar pergerakan penduduk yang ada di wilayah studi dapat terlihat dengan baik.

Dari beberapa hal penetapan zona di atas dapat ditetapkan bahwa batas wilayah studi dalam penelitian ini adalah Kota Magelang dengan 2 Kecamatan yang berhimpitan dengan Kota Magelang, yaitu Kecamatan Secang pada bagian Utara dan Kecamatan Mertoyudan pada bagian Selatan.

Berdasarkan kriteria penentuan zona pada penelitian tahun 2020, Kota Magelang dibagi menjadi 12 Zona Internal, 1 Zona Khusus, dan 5 Zona Eksternal. Pembagian zona tersebut berdasarkan tata guna lahan yang sehomogen mungkin.



Gambar II. 1 Peta Pembagian Zona Kota Magelang

1. Zona internal

Batas zona internal merupakan batas wilayah Kota Magelang yang di dalamnya juga terdapat batas antar zona-zona internal disebutkan dalam kode zona dan nama kelurahan di tiap-tiap zona.

Tabel II. 1 Pembagian Zona Internal Kota Magelang

ZONA	KELURAHAN
1	KEMIRIREJO
	MAGERSARI
	REJOWINANGUN SELATAN
	REJOWINANGUN UTARA
	PANJANG
2	MAGELANG
	POTROBANGSAN
	WATES
	GELANGAN
3	PANJANG
	GELANGAN
	WATES
	PANCURANMAS
	REJOWINANGUN UTARA
	REJOWINANGUN SELATAN
	TIDAR UTARA
4	REJOWINANGUN SELATAN
	REJOWINANGUN UTARA
	TIDAR UTARA
	TIDAR SELATAN
5	JURANGOMBO UTARA
	MAGERSARI
	TIDAR SELATAN
	REJOWINANGUN SELATAN
6	KEMIRIREJO
	JURANGOMBO UTARA
	JURANGOMBO SELATAN
7	MAGELANG
	CACABAN
8	MAGELANG
	POTROBANGSAN

9	POTROBANGSAN
	KEDUNGSARI
	WATES
	PANCURANMAS
10	BANYUROJO
	MERTOYUDAN
11	BANYUROJO
	JURANGOMBO SELATAN
	BULUREJO
	BANJARNEGORO
12	PANCURANMAS
	KEDUNGSARI
	KRAMAT SELATAN
	POTROBANGSAN
	KRAMAT UTARA
	JAMBEWANGI
13	BANYUROJO
	MERTOYUDAN

2. Zona Eksternal

Adapun zona eksternal merupakan akses-akses lalu lintas keluar masuk Kota Magelang yang terdiri dari 5 titik yang selanjutnya menjadi titik lokasi survei RSI. Zona eksternal Kota Magelang terbagi menjadi 5 zona eksternal yang merupakan zona di luar wilayah Kota Magelang yang mempengaruhi pergerakan di Kota Magelang.

Tabel II. 2 Pembagian Zona Eksternal Kota Magelang

NO	ZONA	WILAYAH
1	14	Semarang
2	15	Salatiga
3	16	Yogyakarta
4	17	Purworejo
5	18	Bandongan

3. Zona Khusus

Zona khusus dikelompokkan karena kekhususan dari tiap zona. Zona khusus yang ada terdiri dari 1 zona khusus ini dikategorikan sebagai wilayah yang luas dengan jaringan jalan tersendiri didalamnya,dan apabila masyarakat didalam wilayah tersebut keluar ke jalan utama akan menimbulkan terganggunya arus lalu lintas pada jalan utama. Zona khusus di Kota Magelang berupa perumahan militer dengan wilayah yang luas dengan jaringan jalan tersendiri di dalamnya.

Tabel II. 3 Pembagian Zona Khusus Kota Magelang

NO	ZONA	WILAYAH
1	13	Perumahan Panca Arga

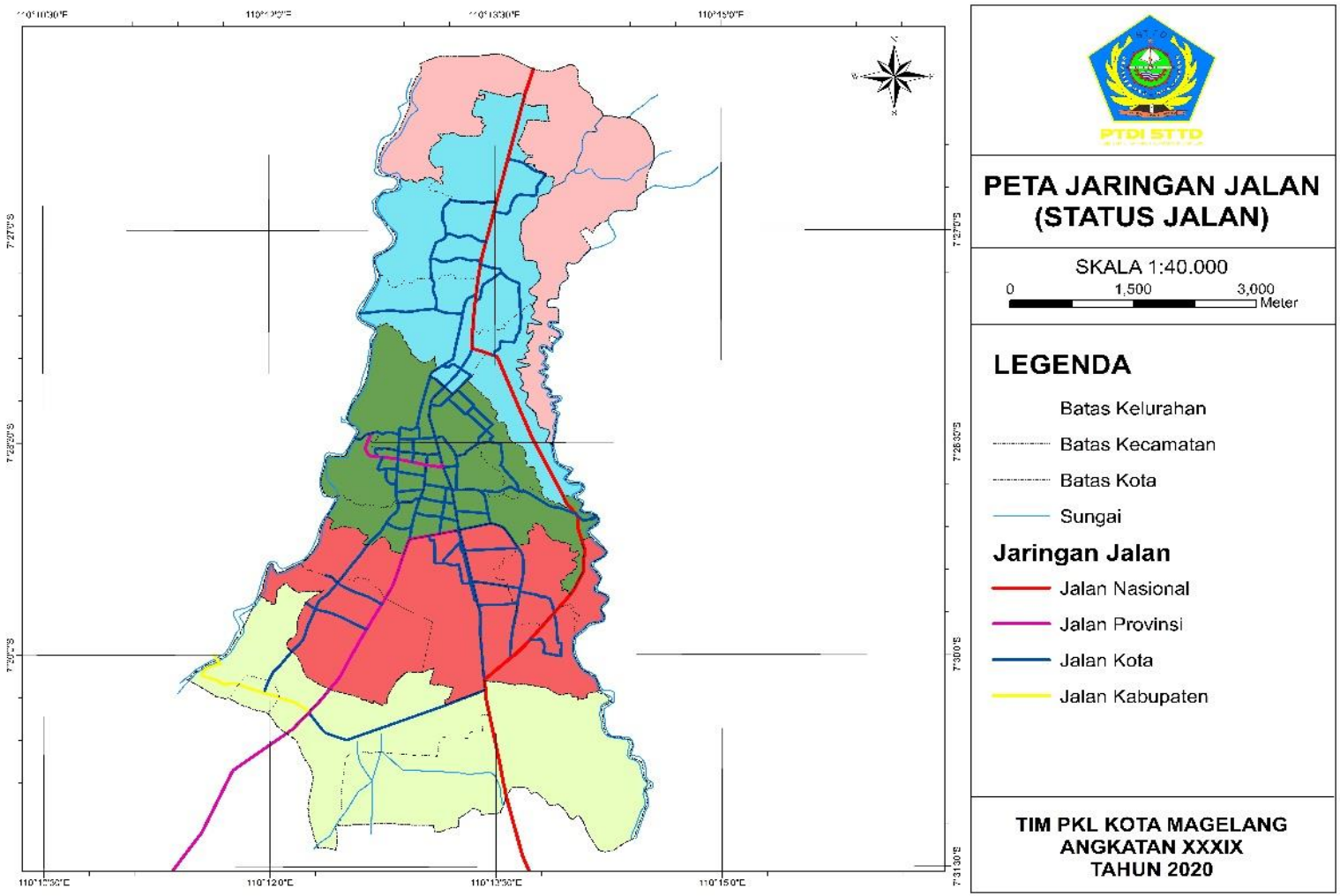
II.2 Kondisi Transportasi

Transportasi pada dasarnya adalah elemen yang penting untuk pembangunan suatu wilayah. Guna terciptanya pembangunan yang baik harus didasarkan oleh prasarana transportasi yang baik dan efisien untuk melancarkan proses pembangunan. Angkutan dan jalan merupakan prasarana utama agar tercipta transportasi yang baik dengan pengelolaan yang terkoordinasi dengan baik antara pemerintah pusat, propinsi dan kabupaten.kota.

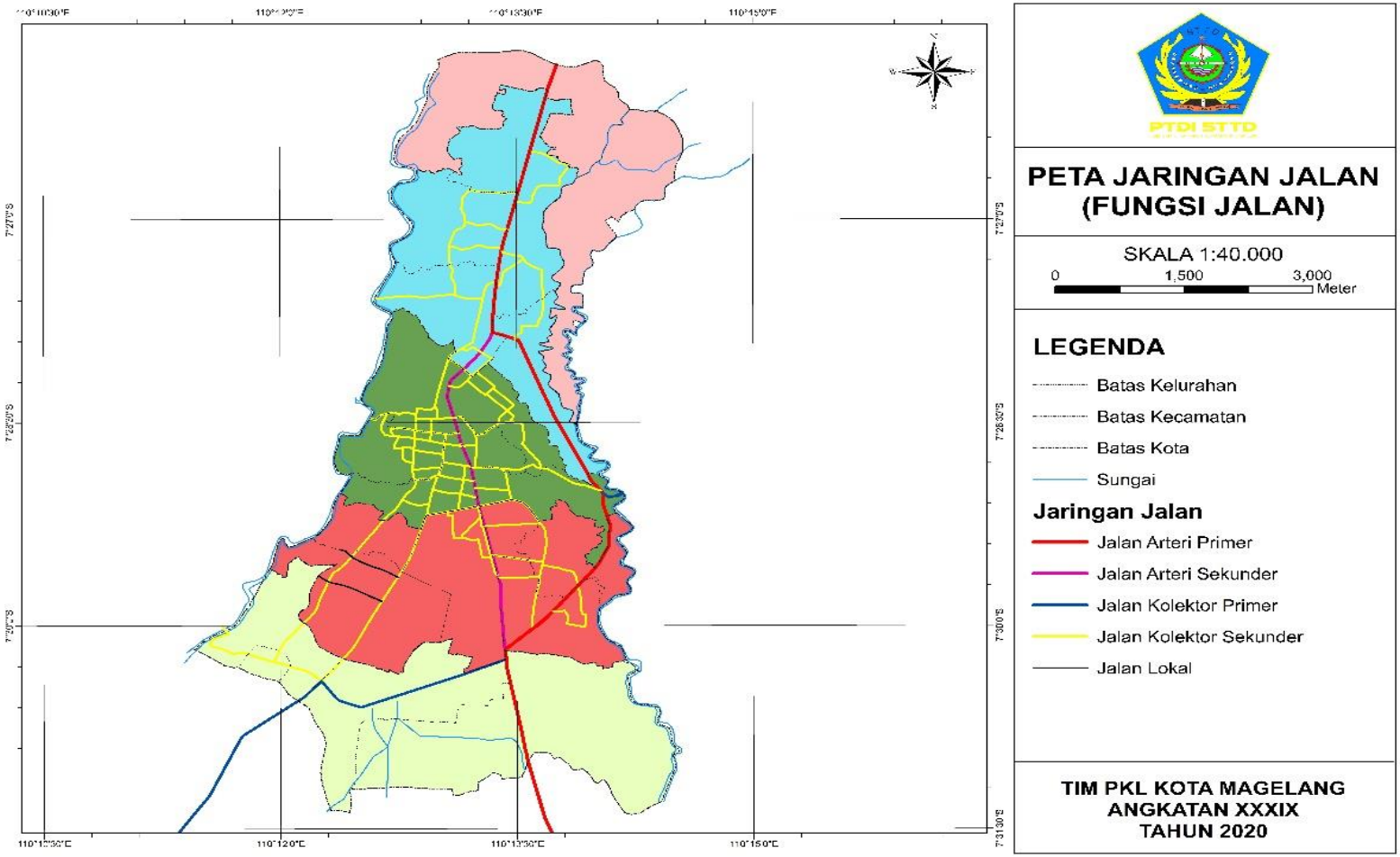
Pengembangan sistem transportasi Kota Magelang harus dapat mengurangi permasalahan transportasi masa kini dan masa mendatang, serta mendukung strategi pembangunan daerah secara keseluruhan di Kota Magelang. Untuk dapat mencapai pengembangan sistem transportasi yang baik perlu disusun rencana pengembangan sistem transportasi di wilayah Kota Magelang, seperti meningkatkan aktivitas perekonomian di daerah-daerah yang dilalui, meningkatkan aksesibilitas kesemua wilayah di Kota Magelang, membuat dan merencanakan sistem jaringan transportasi yang efektif dan efisien dan sebagainya.

II.2.1 Kondisi Lalu Lintas jalan

Keseimbangan jaringan transportasi biasanya didorong oleh kebutuhan, guna mengembangkan kapasitas dan jangkauan jaringan transportasi yang ada, sistem jaringan jalan Kota Magelang mengikuti model grid. Melalui model grid ini, seluruh aktivitas masyarakat sekitar dilakukan dengan cara dipencar, dan layanan transportasi yang sama disediakan di seluruh wilayah pusat kota. Melalui model jaringan transportasi ini tercipta kelebihan dan kekurangan tersendiri dalam hal transportasi. Berdasarkan data yang ada, seluruh ruas jalan di Magelang memiliki panjang 118,92 kilometer dan lebar 2,50-12 meter, termasuk ruas jalan nasional, provinsi dan perkotaan. Seluruh permukaan jalan sudah diaspal. Kondisi jalan pada tahun 2019 dalam kondisi baik, panjang 81,39 kilometer, sedang 29,59 kilometer, rusak 7,93 kilometer, dan tidak ada kerusakan berat. Lebarnya antara 2,50-12 meter, termasuk jalan raya nasional, jalan raya provinsi dan jalan perkotaan.



Gambar II. 2 Peta Jaringan Jalan Kota Magelang Berdasarkan Status Jalan



Gambar II. 3 Peta Jaringan Jalan Kota Magelang Berdasarkan Fungsi Jalan

Tabel II. 4 Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kota Magelang (Km) 2018-2020

Kondisi Jalan	2018	2019	2020
Baik	73,12	81,39	81,87
Sedang	38,27	29,59	29,59
Rusak	7,53	7,93	7,46
Jumlah/total	118,92	118,92	118,92

Keunggulan model jaringan jalan grid di Kota Magelang menjadikan area kegiatan tersebar di setiap tempat.Pengendara dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain tanpa melewati titik pusat (melalui CBD). Baik pengaturan sistem satu arah (SSA) dan sistem dua arah (SDA) dapat menyederhanakan pengaturan akhir lalu lintas adalah keuntungan utama dari model ini.

Jaringan Jalan Lingkar Timur, pembangunan jalan baru dan pembangunan jalan eksisting, yang melintasi Magelang dari Desa Wates bagian timur (Desa Magelang Utara) hingga Simpang Artos (Kabupaten Magelang Kec.) Di Kelurahan Tidar Selatan. Kota Selatan (Selatan) terletak di bagian timur kota Magelang. Jalan Lingkar Timur ini melintasi Gunung Gurahan di Kabupaten Magelang Utara Magelang. Magelang Tengah dan Selatan. Dari wilayah administrasi meliputi Desa Wates, Rejowinangun Utara, Tidar Utara dan Tidar Selatan.

Rencana pembangunan jalan baru melintasi wilayah barat Magelang yang menghubungkan Purworejo dan Temanggung. Sistem jaringan lingkar luar barat dibentuk untuk meningkatkan lalu lintas di wilayah barat Kota Magelang.

Rencana pembangunan Jaringan Jalan Lingkar Barat akan berdampak luas pada Jaringan Jalan Lingkar Barat, seperti percepatan perubahan penggunaan lahan di sekitarnya. Dalam proses pembangunan, ruas jalan lingkar barat ini akan mendukung kegiatan industri Kota Magelang dan industri pariwisata Kabupaten Magelang. Selain itu, pembangunan jaringan jalan utamanya untuk mengurangi beban pada jalan arteri primer

dan jalan arteri sekunder di lingkar timur kota, beban tersebut semakin meningkat dengan meningkatnya kegiatan sosial dan ekonomi di sekitarnya.

II.2.2 Sarana Angkutan Umum

Guna meningkatkan kemudahan dan kenyamanan transportasi bagi warga, ditetapkan trayek angkutan umum di Kota Magelang. Jaringan tersebut tersebar di seluruh kota, sehingga pertumbuhan ekonomi merata. Sistem transportasi umum Kota Magelang mencakup 2 (dua) jenis layanan yaitu trayek tetap dan teratur serta tidak dalam trayek tetap dan tidak teratur. Untuk angkutan umum, trayek tetap dan teratur meliputi trayek angkutan kota (angkutan kota), trayek angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), dan trayek angkutan kota antar provinsi (AKAP). Untuk angkutan umum tidak dalam trayek tetap dan tidak teratur adalah becak, ojek, dan ojek di kawasan Kota Magelang.

Tabel II. 5 Struktur Angkutan Umum yang Melayani di Kota Magelang

NO	ANGKUTAM UMUM								
	Dalam trayek			**Tidak dalam trayek**			**Pendukung (paratransit)**		
	Jenis Angkutan	**Ada**	**Tidak ada**	**Jenis Angkutan**	**Ada**	**Tidak ada**	**Jenis Angkutan**	**Ada**	**Tidak ada**
1	Angkutan lintas batas negara		√	Taxi	√		Ojek Pangkalan dan Ojek Online	√	
2	Angkutankota antar provinsi	√		Angkutanantar jemput antar provinsi		√	Bajaj		√

3	Angkutan kota dalam provinsi	√		Angkutan antar jemput dalam provinsi	√		Delman		√
4	Angkutan perkotaan	√		Angkutan pariwisata		√	Becak	√	
5	Angkutan perdesaan		√	Angkutan sewa		√			
6	Angkutan pemandu moda		√	Angkutankaryawan/ bus sekolah		√			
7				Angkutan jalan lokal		√			

Berdasarkan Surat Keputusan Walikota Magelang Nomor 551.2/1216/05/V/2000 tentang penentuan rute, kode rute dan warna lalu lintas perkotaan, terdapat total 12 jalur lalu lintas perkotaan. Selain itu, Kota Magelang memiliki beberapa jenis prasarana transportasi jalan, antara lain 1 terminal tipe A, 1 terminal tipe C, dan 23 halte permanen. Terminal Tipe A terletak di Kecamatan Magelang Selatan kelurahan Tidar Utara bernama Terminal Tidar, sedangkan Terminal Tipe C terletak di wilayah Magelang Selatan kelurahan Magersari bernama Terminal Magersari. Terminal Tidar menjadi pusat pelayanan transportasi antar kota dan antar provinsi dengan akses ke sistem jaringan regional terminal.

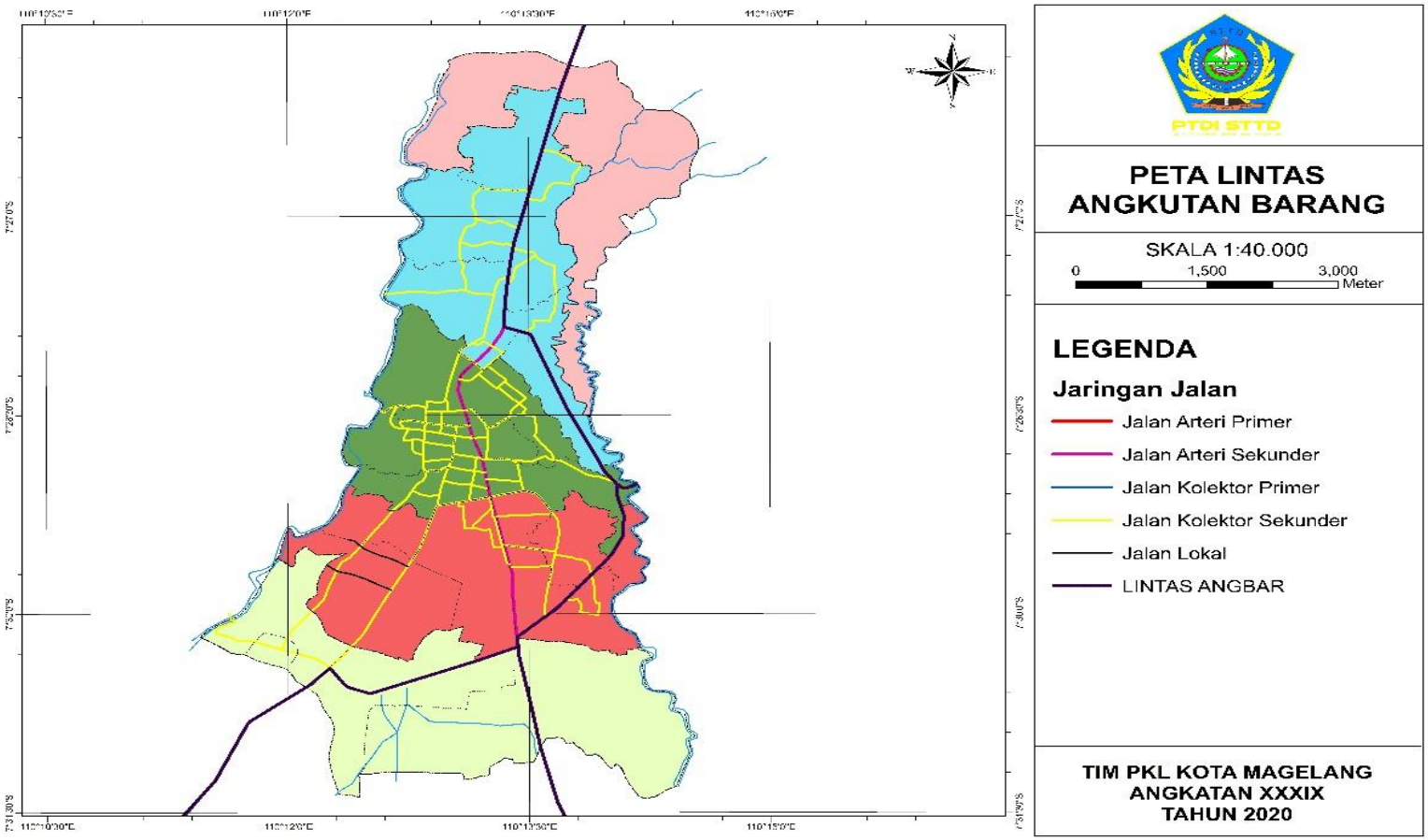
II.2.3 Prasarana Angkutan Umum

Keadaan prasarana transportasi darat di Kota Magelang bisa dilihat dari keadaan terminal serta halte serta kondisi jalan. Prasarana transportasi Kota Magelang didukung oleh halte bus yang berfungsi sebagai halte perantara dan simpul yang menghubungkan satu kawasan dengan kawasan lainnya. Terminal penumpang merupakan prasarana yang bertujuan untuk mengurangi dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan antar moda transportasi, serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan penumpang.

Penyediaan fasilitas jalan bertujuan untuk memberikan petunjuk kepada pengguna jalan untuk mengurangi kejadian kecelakaan yang meliputi rambu lalu lintas, lampu lalu lintas, lampu peringatan, pagar pengaman jalan, marka jalan dan marka jalan.

II.2.4 Jaringan Lintas Angkutan Barang

Kota Magelang merupakan salah satu kota yang memilki lintas transit angkutan barang dengan pergerakan yang cukup besar. Angkutan Barang di Kota Magelang belum memiliki kebijakan maupun peraturan yang mengatur mengenai lintasan angkutan barang. Berikut merupakan lintas yang sering dilewati oleh angkutan barang di Kota Magelang melalui Survei Potensi Angkutan barang.



Gambar II. 4 Peta Lintas Angkutan Barang

Peraturan pemerintah mengenai kendaraan angkutan barang adalah angkutan barang dilarang memasuki kota dan hanya dibatasi melewati lintas angkutan barang yaitu jalur lingkar timur untuk angkutan barang bermuatan berat yang dijelaskan pada **Gambar II. 4** yang dimana terdapat jalur lintas angkutan barang.

II.2.5 Karakteristik Angkutan Barang

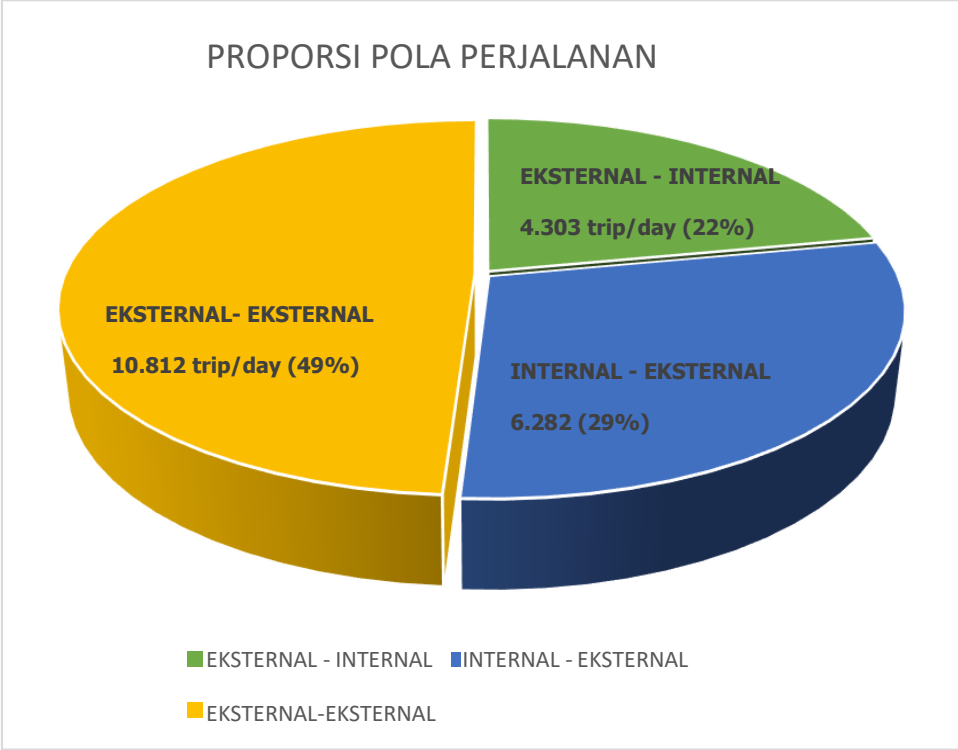
Tabel II. 6 Pergerakan Barang Zona Eksternal di Kota Magelang

Zona	Volume 24 Jam (Kendaraan)	Sampel	
		kendaraan	Persentase (%)
14 KELUAR VIA SEMARANG	3294	**66**	**2,00%**
14 MASUK VIA SEMARANG	3756	124	3,30%
15 KELUAR VIA SALATIGA	1292	41	3,17%
15 MASUK VIA SALATIGA	204	97	47,55%
16 KELUAR VIA JOGJA	5082	102	2,01%
16 MASUK VIA JOGJA	3670	106	2,89%
17 KELUAR VIA PURWOREJO	1951	89	4,56%
17 MASUK VIA PURWOREJO	696	32	4,60%
18 KELUAR VIA BANDONGAN	789	32	4,06%
18 MASUK VIA BANDONGAN	696	50	7,11%
TOTAL	21430	739	1

Kota Magelang merupakan kota perlintasan angkutan barang, terdapat terminal khusus untuk angkutan barang tetapi tidak berfungsi. Sehingga, bangkitan perjalanan angkutan barang Kota Magelang diperoleh dari wawancara potensi angkutan barang dan

wawancara tepi jalan untuk angkutan barang. Dengan melakukan survei wawancara tepi jalan perjalanan barang diketahui pola pergerakan barang yang berada di Kota Magelang. Pola pergerakan tercatat sebagai jumlah yang sangat berarti pada lalu lintas di pusat.. Dalam penentuan faktor ekspansi yaitu dengan membandingkan jumlah kendaraan yang disurvei dengan jumlah kendaraan hasil survei pencacahan lalu lintas untuk tiap-tiap jenis kendaraan.

Perjalanan angkutan barang dari survei wawancara tepi jalan menghasilkan perjalanan baik internal-eksternal, eksternal-internal maupun eksternal-eksternal memiliki persentase sebagai berikut :



Gambar II. 5 Persentase Pola Perjalanan Barang Kota Magelang

Dari gambar tersebut menunjukan bahwa pola perjalanan barang yang ada di Kota Magelang didominasi dengan pola perjalanan eksternal – eksternal sebesar 49%. Hal

tersebut dikarenakan Kota Magelang merupakan Kota Transit dimana menjadi penghubung utama Kota Semarang dan Yogyakarta.

1. Perjalanan Internal Eksternal

Tabel II. 7 Matrik Perjalanan Angkutan Barang Internal – Eksternal (Kendaraan/Hari)

O/D	KELURAHAN	ZONA					Total
		XIV (EKSTERNAL)	XV (EKSTERNAL)	XVI (EKSTERNAL)	XVII (EKSTERNAL)	XVIII (EKSTERNAL)	
		TEMANGGUNG-SEMARANG	KOPENG-SALATIGA	YOGYAKARTA	PURWOREJO	BANDONGAN	
1	KEMIRIREJO	45	70	565	228	21	928
	MAGERSARI						
	REJOWINANGUN SELATAN						
	REJOWINANGUN UTARA						
	PANJANG						
2	MAGELANG	45	53	234	24	21	377
	POTROBANGSAN						
	WATES						
	GELANGAN						
3	PANJANG	90	53	78	76	42	339
	GELANGAN						
	WATES						
	PANCURANMAS						
	REJOWINANGUN UTARA						
	REJOWINANGUN SELATAN						
	TIDAR UTARA						
4	REJOWINANGUN SELATAN	45	53	78	228	21	425
	REJOWINANGUN UTARA						
	TIDAR UTARA						
	TIDAR SELATAN						
5	JURANGOMBO UTARA	45	53	156	229	21	504
	MAGERSARI						
	TIDAR SELATAN						
	REJOWINANGUN SELATAN						
6	KEMIRIREJO	45	53	341	52	21	551
	JURANGOMBO UTARA						
	JURANGOMBO SELATAN						
7	MAGELANG	45	4	248	152	23	427
	CACABAN						
8	MAGELANG	135	53	292	52	21	553
	POTROBANGSAN						

9	POTROBANGSAN KEDUNGSARI WATES PANCURANMAS	220	53	332	190	42	837
10	BANYUROJO MERTOYUDAN	420	4	167	77	42	711
11	BANYUROJO JURANGOMBO SELATAN BULUREJO BANJARNEGORO	45	4	78	26	23	176
12	PANCURANMAS KEDUNGSARI KRAMAT SELATAN POTROBANGSAN KRAMAT UTARA JAMBEWANGI	93	4	78	52	23	250
13	BANYUROJO MERTOYUDAN	45	106	78	26	21	276

Berdasarkan tabel tersebut, perjalanan internal – eksternal angkutan barang terbesar terjadi pada perjalanan dari zona 1 (Kemirirejo, Magersari, Rejowinangun Selatan, Rejowinangun Utara dan Panjang) menuju zona XVI (Eksternal-Yogyakarta) dengan jumlah perjalanan 565 kendaraan angkutan barang per hari. Dimana di zona 1 merupakan wilayah perdagangan,seperti Pecinan dan Pasar Rejowinangun. Angkutan barang yang mengantarkan barang ke arah Pasar Rejowinangun kemudian akan melanjutkan perjalanan menuju wilayah Yogyakarta, untuk melanjutkan pendistribusian ke wilayah tersebut.

Dari tabel tersebut juga dapat dilihat bahwasannya zona dengan bangkitan tertinggi adalah zona 10 (Kecamatan Mertoyudan). Dimana di zona tersebut mempunyai banyak pergudangan serta perseroan terbatas yang besar dan mengakibatkan banyaknya kegiatan distribusi barang. Sedangkan untuk zona dengan tarikan tertinggi yakni zona 16 (Eksternal – Yogyakarta, Jalan Magelang-Yogyakarta) dimana zona ini merupakan akses jalan menuju Kota Yogyakarta sehingga banyak barang yang akan didistribusikan ke daerah tersebut.

2. Perjalanan Eksternal – Internal

Tabel II. 8 Matrik Perjalanan Angkutan Barang Eksternal – Eksternal (Kendaraan/Hari)

O/D	ZONA EKSTERNAL	XIV	XV	XVI	XVII	XVIII	Total
		TEMANGGUNG-SEMARANG	KOPENG-SALATIGA	YOGYAKARTA	PURWOREJO	BANDONGAN	
XIV	TEMANGGUNG-SEMARANG	0	414	3.058	680	389	6.053
XV	KOPENG-SALATIGA	78	0	202	83	27	500
XVI	YOGYAKARTA	3.274	538	0	244	318	6.394
XVII	PURWOREJO	580	91	156	0	82	1.857
XVIII	BANDONGAN	184	17	271	52	0	736
Total		6.409	2.469	6.409	2.469	1.161	21.897

Berdasarkan Tabel tersebut, perjalanan eksternal- eksternal angkutan barang terbesar terjadi pada perjalanan dari zona XVI (eksternal - Yogyakarta) menuju zona XIV (eksternal - Semarang) dengan jumlah perjalanan sebesar 3.274 kendaraan barang per hari. Diketahui bahwa pada zona 16 yakni Yogyakarta dan beberapa kecamatan di Kabupaten Magelang mengirimkan berbagai hasil perkebunan maupun hasil batuan serta hasil kayu ke Kota Semarang dengan melalui Kota Magelang sebagai penghubung antara Daerah Istimewa Yogyakarta dan Kota Semarang.

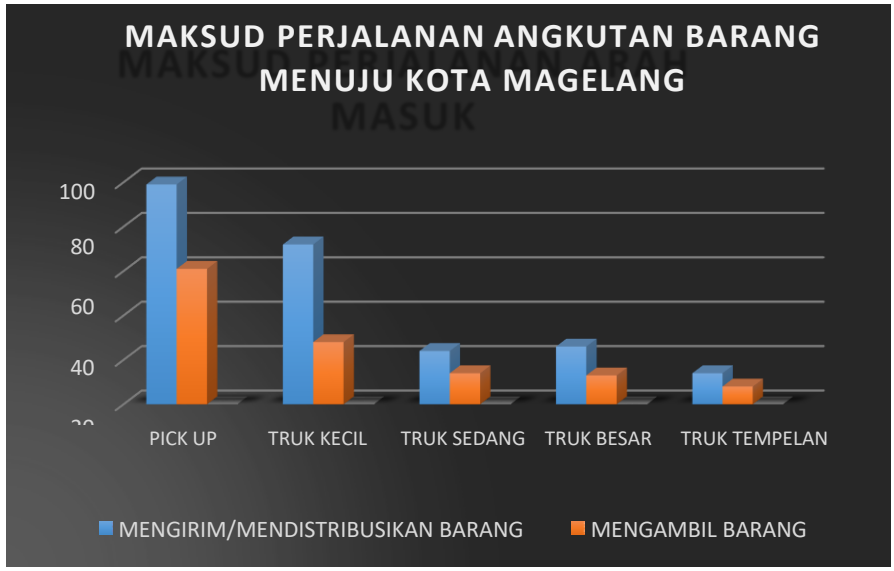
Kemudian dapat dilihat bahwa bangkitan tertinggi berada di zona XVI (eksternal - Yogyakarta) dengan total perjalanan sebesar 3.058 perjalanan per harinya dan untuk tarikan tertinggi juga berada di zona XIV (eksternal - Yogyakarta) dengan total perjalanan sebesar 3.274 perjalanan per harinya.

3. Maksud Perjalanan Angkutan Barang

a. Arah Masuk Kota Magelang

Perjalanan barang yang masuk ke Kota Magelang sebagian besar moda angkutan barang digunakan untuk mengirim/mendistribusikan barang baik yang menuju ke wilayah Kota Magelang maupun hanya

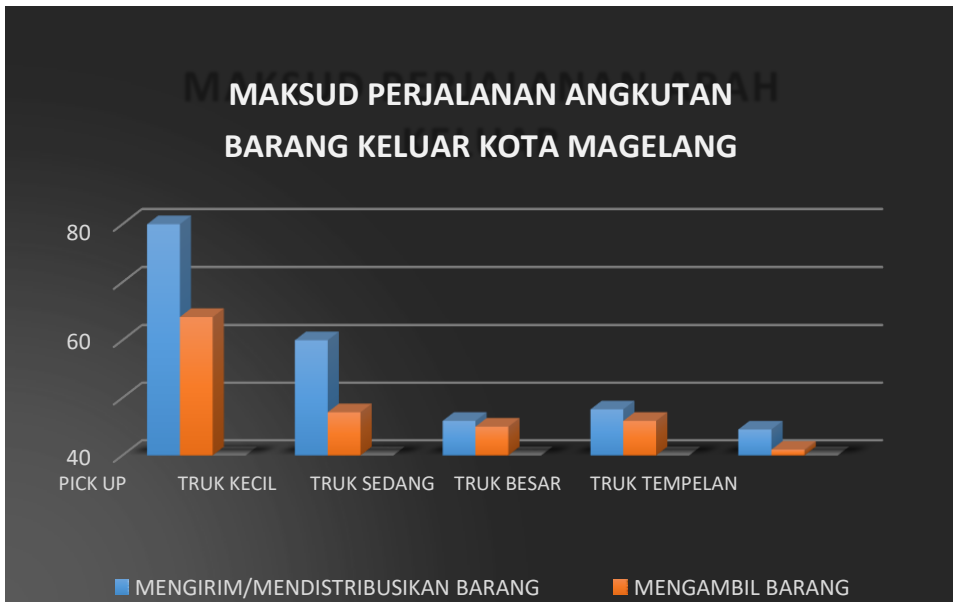
melintasi wilayah Kota Magelang menuju wilayah Kabupaten Magelang serta Kota Semarang dan Daerah Istimewa Yogyakarta.



Gambar II. 6 Diagram Maksud Perjalanan Angkutan Barang Menuju Kota Magelang

b. Arah Keluar Kota Magelang

Perjalanan barang yang menuju keluar Kota Magelang menggunakan pick up, truk kecil, truk sedang, truk besar maupun truk tempelan dengan maksud perjalanan mayoritas adalah untuk mengirim barang ke luar Kota Magelang. Dengan jumlah kendaraan tertinggi yakni pick up dan kedua adalah truk kecil. Sedangkan untuk jumlah kendaraan terendahnya adalah truk tempelan.



Gambar II. 7 Diagram Maksud Perjalanan Angkutan Barang Keluar Kota Magelang

II.2.6 Kondisi Pergerakan Angkutan Barang di Wilaya Studi

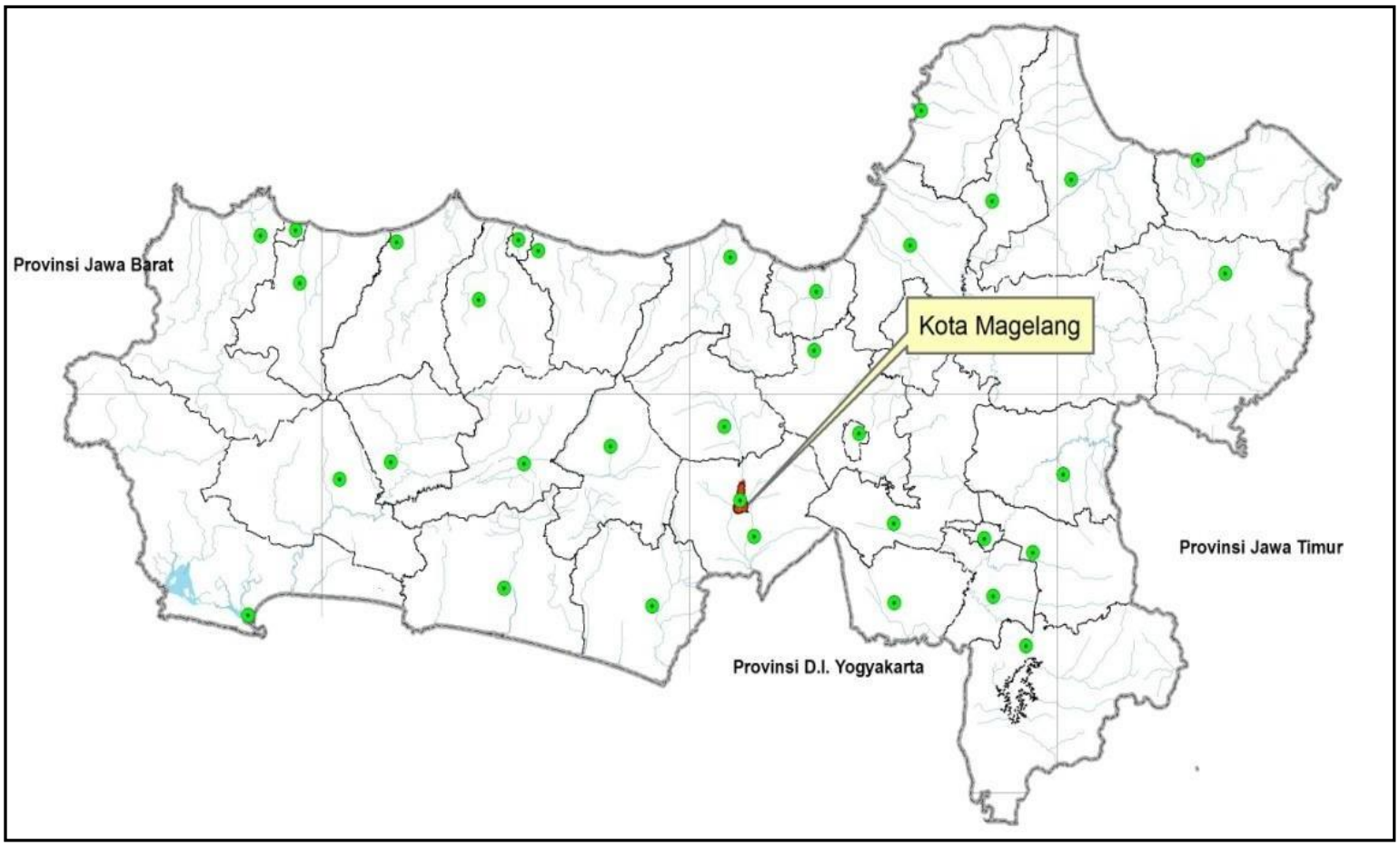
Kota Magelang merupakan salah satu kota yang memilki lintas transit angkutan barang dengan pergerakan yang cukup besar. Angkutan Barang di Kota Magelang belum memiliki kebijakan maupun peraturan yang mengatur mengenai lintasan angkutan barang. Akibat tidak berfungsinya angkutan barang secara maksimal, maka angkutan Barang yang banyak melakukan parkir tepi jalan baik untuk menunggu masuk ke dalam kota, mengalami masalah pada kendaraan ataupun sekedar beristirahat akibat belum adanya terminal angkutan barang eksisting yang beroperasi, mengakibatkan menurunnya kinerja suatu ruas jalan seperti ruas jalan Soekarna Hatta, Jalan Magelang-Yogyakarta dan sebagainya.

Wilayah Soekarno Hatta yang berada pada wilayah keluarahan Tidar Utara ini merupakan jalan lingkar yang sering dilewati oleh angkutan barang dan juga merupakan Bagian Wilayah Perencanaan (BWP) IV Kota Magelang. Sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Magelang tahun 2011-2031, bahwa wilayah yang nantinya akan BWP IV akan dikembangkan terminal barang. Yang dimana diantaranya adalah pembangunan dan pengembangan sarana pergudangan dan *rest area* angkutan barang, dan pengintegrasian terminal barang dengan pusat kegiatan pelayanan (distribusi barang). Namun, dikarenakan

kondisi eksisting terminal barang yang terakhir beroperasi pada tahun 2017 memiliki lahan yang tidak sesuai standar minimal, maka pengkajian lebih lanjut tentang pemilihan lokasi alternatif terminal barang diperlukan agar selanjutnya bisa dilakukan pengembangan terminal barang sebagaimana mestinya. Lokasi alternatif yang akan dikaji nanti disesuaikan dengan peraturan terkait mengenai terminal.

II.3 Kondisi Wilayah Kajian

Kota Magelang adalah salah satu kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah yang terletak ditengah wilayah Kabupaten Kota Magelang dan hampir ditengah Pulau Jawa. Kota Magelang secara geografid berada pada 110°12'30-110°12'52" Bujur Timur dan 7°26'18"-7°30'9" Lintang Selatan. Posisi strategis Kota Magelang yang berada ditengah Pulau Jawa menjadikan Kota Magelang menjadikan Kota Magelang berada di persilangan simpul ekonomi, transportasi dan pariwisata antara wilayah Semarang- Magelang-Yogyakarta dan Purworejo-Temanggung.



Gambar II. 8 Peta Posisi Kota Magelang di Jawa Tengah

Kota Magelang menjadi Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) kawasan PURWOMANGGUNG (Kabupaten Purwerejo, Kabupaten Wonosobo, Kota Magelang, Kabupaten Magelang dan Kabupaten Temanggung) karena posisi yang strategis dalam rencana Tata Ruang Nasional dan Rencana Tata Ruang Provinsi Jawa Tengah.

Berdasarkan posisi geografis, Kota Magelang memilki batas-batas:

1. Utara : Kecamatan Secang Kabupaten Magelang;
2. Timur : Sungai Elo/Kecamatan Tegalrejo Kabupaten Magelang;
3. Selatan : Kecamatan Mertoyudan Kabupaten Magelang;
4. Barat : Sungai Progo/Kecamatan Bandongan Kabupaten Magelang.

Kota Magelang terdiri atas 3 Kecamatan yakni Kecamatan Magelang Utara, Kecamatan Magelang Tengah dan Kecamatan Magelang Selatan. Kecamatan yang memilki luas terbesar berada di Kecamatan Magelang Selatan. Kemudian Kecamatan Magelang Utara dan yang terakhir adalah Kecamatan Magelang Tengah.

II.3.1 Wilayah Administratif

Kota Magelang secara administratif terbagi atas 3 wilayah Kecamatan dan 17 Kelurahan,yaitu :

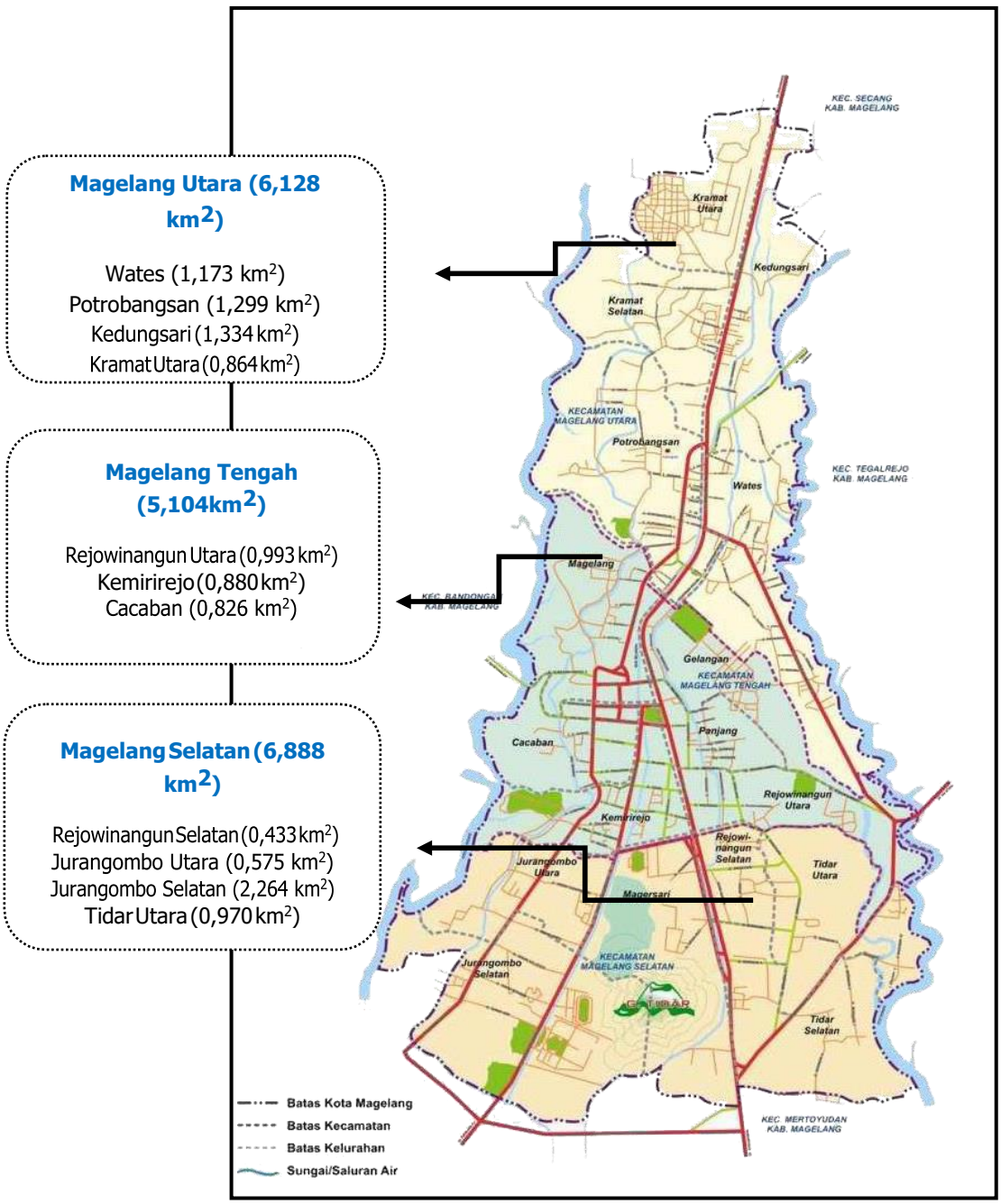
1. Kecamatan Magelang Utara, terdiri atas 5 kelurahan, (Kelurahan Kramat Utara, Kramat Selatan, Kedungsari, Potrobangsan dan Wates)
2. Kecamatan Magelang Tengah, terdiri atas 6 kelurahan, (Kelurahan Magelang, Gelangan, Panjang, Cacaban, Kemirirejo dan Rejowinangun Utara)
3. Kecamatan Magelang Selatan, terdiri atas 6 kelurahan, (Kelurahan Tidar Utara, Tidar Selatan, Jurangombo Utara, Jurangombo Selatan, Rejowinangun Selatan dan Magersari)

Tabel II. 9 Luas Wilayah Menurut Kelurahan di Kota Magelang

Kecamaan	Luas (km2)	Persentase
Magelang Selatan	**7,1315**	**38,47**
Magersari	1,5649	8,44
Rejowinangun Selatan	0,3731	2,01
Jurangombo Utara	0,6566	3,54
Jurangombo Selatan	2,1207	11,44
Tidar Utara	1.1011	5,94
Tidar Selatan	1,3151	7,09
Magelang Tengah	**5,1011**	**27,52**
Rejowinangun Utara	0,9050	4,88
Kemirirejo	0,8581	4,63
Cacaban	0,8575	4,63
Magelang	1,2367	6,67
Panjang	0,3552	1,92
Gelangan	0,8887	4,79
Magelang Utara	**6,3037**	**34,01**
Wates	1,1800	6,37
Potrobangsan	1,3513	7,29
Kedungsari	1,3233	7,14
Kramat Utara	0,9978	5,38
Kramat Selatan	1,4514	7,38
Kota Magelang	**18,5364**	**100,00**

Tabel II. 10 Klasifikasi Tingkat Pembangunan Kelurahan di Kota Magelang

kecamatan	luas (km2)	Jumlah	
		RW	RT
Magelang Selatan	7,13	70	326
Magelang Tengah	5,12	73	399
Magelang Utara	6,29	49	306
Kota Magelang	**18,54**	**192**	**1031**



Gambar II. 9 Peta Pembagian Wilayah Administrasi Kota Magelang

II.3.2 Kondisi Demografi

Berdasarkan pada data statitstik proyeksi penduduk tahun 2019 jumlah penduduk Kota Magelang berjumlah 122.111 jiwa terdiri tas 60.107 berjenis kelamin laki-laki dan 62.004 berjenis kelamin perempuan. Apabila dibandingkan dengan proyeksi jumlah penduduk tahun 2010, pertumbuhan penduduk Kota Magelang sebesar 0,38%. Sedangkan rasio jenis kelamin penduduk laki-laki terhadap perempuan pada tahun 2019 adalah 96,94. Pada tahun 2019 kepadatan penduduk Kota Magelang mencapai 6.588 jiwa per kilometer persegi. Wilayah terpadat adalah Kecamatan Magelang Tengah dengan kepadatan penduduk 8.710 jiwa / km2, sedangkan wilayah terpadat adalah wilayah Magelang Selatan dengan 5.746 jiwa / km2. Dibandingkan dengan ruas jalan lainnya, jumlah penduduk ditengah kota Magelang memiliki kontribusi terbesar berjumlah 36,39%. Urutan kontribusi terbesar kedua adalah Kecamatan Magelang bagian selatan yaitu 33,56%, dan urutan terakhir adalah Kecamatan Magelang bagian utara (30,05).

Tabel II. 11 Kepadatan Penduduk Kota Magelang Tahun 2010 dan 2019

Kecamatan	Penduduk (ribu)		Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun (%)		Persentase Penduduk		Kepadatan Penduduk per km²	
	2010	2019	2000-2010	2010-2019	2010	2019	2010	2019
Magelang Selatan	39,7	41,0	-	0,38	33,56	33,56	5 573	5 746
Magelang Tengah	43,1	44,4	-	0,38	36,41	36,39	8 453	8 710
Magelang Utara	35,6	36,7	-	0,39	30,03	30,05	5 641	5 822
Kota Magelang	118,4	122,1	0,07	0,38	100,00	100,00	6 389	6 588

Sumber: Kota Magelang Dalam Angka 2020

Berdasarkan tabel tersebut, laju pertumbuhan penduduk relatif meningkat tajam menjadi 0,38 pada tahun 2019. Jumlah penduduk Kota Magelang terus meningkat setiap tahunnya. Akibatnya kepadatan penduduk Kota Magelang semakin meningkat yang berujung pada penurunan lahan dan meningkatnya kebutuhan sarana transportasi (termasuk sarana dan prasarana) di Kota Magelang.

II.3.3 Penggunaan Lahan

Sesuai dengan karakteristik Kota Magelang yang memiliki luas total wilayah sebesar 1.812 Ha, tata guna lahan di Kota Magelang sebagaian besar merupakan pekarangan/lahan untuk bangunan dan halaman. Sedangkan lahan pertanian semakin tahun semakin berkurang luasnya yang dimana hal tersebut menunjukkan pola yang menurun seiring dengan perkembangan Kota Magelang sebagai Kota Jasa yang semakin pesat. Beberapa diantara lahan pertanian banyak yang menjadi rumah tinggal, perumahan, pekarangan dan kegiatan ekonomi seperti ruko dan rumah makan.

Tabel II. 12 Luas Wilayah Studi berdasarkan Tata Guna Lahan

NO	PERUNTUKAN LAHAN	LUAS WILAYAH (Km^2)	PERSENTASE (%)
1	Industri	5.6	0.2
2	Instalasi Umum	3.7	0.1
3	Kesehatan	48.1	1.5
4	Lahan Hijau	1379.4	44.4
5	Militer/Hankam	167.4	5.4
6	Olahraga	50.2	1.6
7	Pariwisata	18.4	0.6
8	Pendidikan	61.4	2.0

9	Perdagangan dan Jasa	143.3	4.6
10	Pergudangan	38.5	1.2
11	Peribadatan	9.9	0.3
12	Perkantoran	44.6	1.4
13	Permukiman	1134.0	36.5
TOTAL		3104.4	100

II.3.4 Potensi Pengembangan Wilayah

Potensi pengembangan wilayah di Kota Magelang berdasar kepada dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Magelang Tahun 2011-2031. Dokumen RTRW Kota Magelang menjadi landasan guna pengembangan wilayah Kota Magelang dan diarahkan agar kemerataan kesemua wilayah tercapai. Potensi pengembangan sebagaimana terdapat dalam Rencana Pola Ruang Kota Magelang adalah sebagai berikut:

1. Kawasan Lindung
   a. Kawasan Perlindungan Setempat

      Terdiri atas sempadan sungai dan ruang terbuka hijau (hutan kota). Terdapat kawasan hutan lindung dan hutan wisata di Kota Magelang yang memiliki peran penting penting untuk memenuhi kebutuhan ruang terbuka hijau kota, yaitu kawasan konservasi Gunung Tidar.

   b. Kawasan Rawan Bencana Longsor

      Merupakan wilayah yang memiliki potensi tinggi mengalami bencana longsor. Daerah yang termasuk kawasan rawan bencana longsor di Kota Magelang diantaranya adalah daerah yang berada di sekitar DAS Progo dan Elo.

2. Kawasan Budidaya

a. Kawasan Permukiman

Pengembangan kawasan permukiman direncanakan menyebar di seluruh unit lingkungan atau Bagian Wilayah Perkotaan (BWP) yang berada di wilayah Kota Magelang dengan luas total keseluruhan ± 701,36 ha. Melihat kondisi eksisting perumahan di Kota Magelang yang mempunyai kepadatan yang cukup tinggi menjadikan pengembangan yang akan dilakukan pada masa mendatang dilakukukan secara vertikal. Selain itu diperlukan pengembangan rumah susun agar kebutuhan perumahan bagi warga yang tidak memiliki lahan untuk bertempat tinggal tercukupi. Kawasan yang masih memungkinkan adanya pengembangan permukiman adalah BWP III dan V.

b. Kawasan Perdagangan/Jasa

Pengembangan kawasan perdagangan/jasa direncanakan berada pada jalan arteri primer di BWP IV khusus untuk perdagangan/jasa skala regional, jalan arteri sekunder di BWP I, II, IV dan V dan jalan lokal primer/sekunder di BWP I dengan luas total adalah ± 120,86 ha.

c. Kawasan Perkantoran

Fasilitas perkantoran utama yang direncanakan untuk dilakukan pengembangan kawasan perkantoran diantaranya adalah perkantoran pusat pemerintahan, kantor dinas/instansi pemerintah Kota Magelang, kantor instansi vertikal, kantor pemerintahan kecamatan, dan sarana perkantoran niaga. Fasilitas lain yang dapat dikembangkan di kawasan perkantoran yaitu kantor pemerintah kelurahan, kantor niaga dan perbankan, koperasi, kantor jasa, gedung pertemuan, museum, fasilitas kesehatan skala lokal, peribadatan skala lokal, rekreasi/olah raga skala lokal, serta kegiatan lain yang layak peruntukannya. Pengembangan kawasan perkantoran direncanakan untuk seluruh unit lingkungan atau BWP yang ada di wilayah Kota Magelang dengan luas total mencapai ± 48,76 ha.

d. Kawasan Pendidikan

Pengembangan fasilitas pendidikan direncanakan tersebar pada seluruh unit lingkungan atau BWP yang berada di wilayah Kota Magelang guna pemerataan sistem pelayanan kepada masyarakat. Luas total mencapai ± 107,92 ha.

e. Kawasan Kesehatan

Rencana pengembangan fasilitas kesehatan direncanakan tersebar pada seluruh wilayah perkotaan guna memeratakan sistem pelayanan kepada masyarakat. Pengembangan kawasan kesehatan direncanakan di BWP I, II, III dan V dengan luas total mencapai ± 42,46 ha.

f. Kawasan Peribadatan

Ketersediaan fasilitas peribadatan di Kota Magelang kondisi saat ini sudah mencukupi. Sehingga dalam pengembangannya hanya difokuskan kepada perbaikan/peningkatan kondisi kepada fasilitas yang ada. Pengembangan kawasan peribadatan penting diarahkan di seluruh unit BWK yang ada di Kota Magelang dengan luas total mencapai ± 2,80 ha.

g. Kawasan Rekreasi/Olah Raga

Rencana pengembangan kawasan rekreasi di Kota Magelang direncanakan mencakup rekreasi terbuka dan rekreasi tertutup. Untuk rekreasi terbuka direncanakan dengan dilakukannya pemanfaatkan terhadap arena olahraga, lapangan dan taman-taman kota yang direncanakan ada di setiap pusat kawasan sebagai tempat interaksi sosial masyakarakat. Sedangkan untuk rekreasi yang tertutup direncanakan sebagai sarana rekreasi bioskop, tempat olahraga, arena permainan dan sebagainya. Fasilitas rekreasi tersebut berada di pusat sub pusat kota, kawasan perdagangan, terutama yang berupa pasar swalayan. Fasilitas lain yang layak dan bisadikembangkan di kawasan rekreasi/olahraga adalah fasilitas rekreasi/olah raga skala lokal, kesehatan skala lokal, peribadatan skala lokal, gedung pertemuan, gedung kesenian/pertunjukan, serta kegiatan-kegiatan lain yang layak peruntukannya. Pengembangan kawasan rekreasi olah raga diarahkan di BWP II, III dan V dengan luas total mencapai ± 89,39 ha.

h. Kawasan Industri/Perdagangan

Dalam tata ruang untuk industri, yang menjadi prioritas adalah industri sedang dan industri kecil/rumah tangga yang Sebagian besar berkembang di kawasan permukiman, sehingga diperlukan pegaturan terhadap penyediaan prasarana sarana seperti diantaranya pengelolaan limbah dan *showroom* sekaligus outlet yang menjadi sarana sebagai tempat promosi dan pemasaran. Pengembangan kawasan industri/perdagangan diarahkan di BWP IV dengan luas total mencapai ± 68,03 ha.

i. Kawasan Militer

Melihat kondisi eksisting, di luar kawasan- kawasan milik TNI yang kegunaannya untuk fungsi non kemiliteran lain (lapangan golf, gedung pertemuan A. Yani dan lainnya) berada di BWP II, III dan V dengan luas total adalah ± 151,05 ha.

j. Kawasan Pertanian

Pengembangan kawasan pertanian direncanakan pada BWK II, III, IV dan V dengan luas total ± 185,56 ha.

k. Kawasan Terbuka Non Hijau

Ruang Terbuka Non Hijau (RTNH) di Kota Magelang terdiri atas plasa, parkir, lapangan olahraga, tempat bermain dan rekreasi, pembatas (median jalan), dan koridor rumah. Pengembangan RTNH menjadi salah satu alternatif sebagai pengganti RTH yang dapat diterapkan di kawasan padat kota.

l. Kawasan Transportasi (Terminal)

Sarana terminal yang direncanakan akan dilakukan diantaranya adalah terminal regional, terminal angkutan kota dan terminal barang. Fasilitas kegiatan yang mendukung ekonomi, sosial dan budaya yang dikembangkan di kawasan terminal meliputi fasilitas perdagangan skala lokal (kios), kesehatan skala lokal, peribadatan skala lokal, dan kegiatan lain yang layak peruntukannya.

Pengembangan kawasan terminal direncanakan di Kawasan BWP I, II dan IV dengan luas keseluruhan ± 4,85 ha.

m. Kawasan Pemakaman

Kawasan pemakaman adalah kawasan budidaya yang mempunyai fungsi utama serta menjadi satu-satunya tempat pemakaman umum dan taman makam pahlawan. Pengembangan kawasan pemakaman direncanakan di seluruh unit lingkungan atau BWP yang ada di Kota Magelang dengan luas total ± 35,65 ha.

n. Kawasan Khusus Sektor Informal

Pengembangan kawasan khusus sektor informal untuk PKL secara umum dapat dikembangkan di wilayah perdagangan dengan tingkat aksesibilitas yang bisa dijangkau dengan berjalan kaki, memiliki ruang terbuka aktif, wilayah yang ramai serta area bebas yang memiliki keluasan yang cukup untuk meningkatkan potensi kunjungan penduduk sebagai lokasi bersantai. Pengembangan kawasan khusus sektor informal untuk PKL dapat dikembangkan pada kawasan Jalan Jenggolo, Jalan Pajajaran dan Jalan Pajang. Untuk area sentra kuliner yang sudah ditata Pemerintah Kota Magelang, diantaranya adalah: Kuliner Armada Estate, Kuliner Sejuta Bunga, Kuliner Tuin van Java, Kuliner Kartikasari, Kuliner Sari Boga Kencana, Kuliner Jendralan, Kuliner Badaan, Kuliner Sigaluh, Kuliner Daha, Kuliner Rejomulyo, Kuliner Jalan Alibasah, Kuliner Jalan Sriwijaya, Kuliner Jalan Padjajaran, Kuliner Jenggolo, Kuliner Lembah Tidar, Kuliner Kauman, Kuliner Rejotumoto, Kuliner RINDAM, Kuliner S. Parman dan Kuliner Pahingan alun-alun.