

# IDENTIFIKASI POLA PERKEMBANGAN PROPERTI YANG TERJADI PADA SEBUAH AREA KOTA YANG CEPAT BERKEMBANG (Studi Kasus : Jalan Margonda Raya-Depok)

Rini Asmariati, ST, MT<sup>1\*</sup>

Universitas Bung Hatta, Padang Indonesia

\*Korespondensi: [riniasmariati82@yahoo.com](mailto:riniasmariati82@yahoo.com)

## ABSTRACT

Development studies at commercial corridor in quick developing city talk about part or Margonda's lane connector between Jakarta and Depok City, which now has become commercial area with regional scale service within 20 years. Research study was focused on function change of commercial corridor and the actors (government, developer, and user) that has roles in the change. That factor is influenced by physical and non-physical factor which later will affect to service scale. At the end, the research result conclude that the development of Margonda still can be develop in several years in the future with renovation and reconstruction by the government.

## ABSTRAK

Studi perkembangan koridor komersial pada kota yang berkembang cepat dengan mengambil studi di Jalan Margonda yang dulunya merupakan jalur penghubung DKI Jakarta dengan Kota Depok, sekarang menjadi kawasan komersial dengan skala pelayanan regional dalam kurung waktu 20 tahun. Studi penelitian lebih difokuskan kepada identifikasi properti yang ada sepanjang Jalan Margonda yang merupakan jalur penghubung DKI Jakarta dengan Kota Depok. Hasil studi menyimpulkan adanya pola properti yang berkembang di sepanjang koridor komersial yang dipengaruhi oleh peraturan pemerintah dan permintaan pasar. Diakhir penelitian menyimpulkan bahwa perkembangan Margonda masih bisa berkembang untuk beberapa tahun ke depan dengan pembenahan dan penataan dari pemerintah.

**Keywords:** Properti; koridor komersial; kebijakan pemerintah; Jl. Margonda Depok

## 1. PENDAHULUAN

Pada akhir tahun 70-an masyarakat masih ragu untuk mendiami wilayah Depok. Selain jauh dari pusat Kota Jakarta, Kawasan Depok masih sepi dan banyak dijumpai perkebunan dan semak belukar. Angkutan umum masih jarang dan orang menggunakan angkutan kereta api sebagai transportasi. Pada tahun 1976 melalui proyek perumahan nasional di era Orde Baru, dibangun Perumnas Depok I dan Perumnas Depok II yang kemudian diikuti dengan dibangunnya kampus Universitas Indonesia (UI). Perkembangan tersebut memicu perkembangan Depok lebih pesat sehingga akhirnya pada tahun 1981 Pemerintah membentuk Kota Administrasi Depok yang peresmian dilakukan tanggal 18 Maret 1982 oleh Menteri Dalam Negeri (H.Amir Machmud). Sejak Tahun 1999, melalui Undang-Undang nomor 15 tahun 1999 tentang Pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Depok dan Kotamadya Daerah Tingkat II Cilegon, Depok meningkat statusnya menjadi kotamadya atau kota.

Sejak tahun 1980-an, Jalan Margonda Raya berkembang menjadi pusat perdagangan, jasa dan hunian. Pertumbuhan dipicu oleh kepindahan Kampus Universitas Indonesia (UI) 5 Januari 1987, Universitas

Gunadarma 7 Agustus 1981. Setiap tahunnya jumlah mahasiswa terus meningkat dan mahasiswa tersebut membutuhkan tempat tinggal berupa kos, asrama dan apartemen.

Tercatat di tahun 2000-an telah diresmikan tiga pusat perbelanjaan berskala kota, yaitu Depok Town 21 Oktober 2005, Margo City Square 29 Maret 2006 dan ITC Depok Agustus 2006. Perkembangan toko semenjak Universitas Gunadarma pindah ke Jalan Margonda dan Pembangunan ruko mulai muncul semenjak diresmikan Mall Depok tahun 1997. Dengan tumbuhnya toko dan ruko disepanjang Jalan Margonda, NJOP tahun 1997 berkisar ± Rp. 300.000,- dan sekarang tahun 2010 NJOP lahan berkisar ± Rp. 6.000.000,-

Dokumen perencanaan yang telah ada yaitu RTBL Depok 2015 dan Revisi RTRW Kota Depok 2000-2010. Dalam RTBL Depok, penataan Jalan Margonda dibagi menjadi 3 zona yaitu : (1). Zona utara (Margonda Education and Office Park). Mulai dari bundaran akses UI hingga persimpangan Jalan Karet-Gang Beringin, (2). Zona Tengah (Margonda Center of Business Park). Mulai Jalan Karet-Gang Beringin hingga Terminal Depok, (3). Zona Selatan (Margonda City Hall and Office Park). Mulai terminal sampai ujung Jalan Margonda. Perencanaan di Jalan Margonda ada jalur lambat selebar enam meter dan jalur cepat selebar tujuh meter. Berdasarkan revisi RTRW 2000 – 2010 Kawasan Margonda diarahkan sebagai pusat primer pengembangan pusat kota yang telah ada saat ini. Pusat kegiatan kota ini menjadi konsentrasi wilayah peruntukan fungsi pelayanan skala kota dan wilayah.

Tujuan dari penelitian ini adalah teridentifikasinya pola perkembangan properti pada sebuah akses kota yang berkembang cepat dengan langkah-langkah pekerjaan :

- Pemetaan perubahan penggunaan fungsi lahan dan bangunan di sepanjang Margonda Raya
- Pemetaan perkembangan produk-produk properti di sepanjang Margonda Raya

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Teori Pengembangan “smart” Komersial dan *Mixed-use*

*Handbook* ini yang dikeluarkan oleh Universitas Oregon Tahun 1997 menjadi panduan dalam mendorong “*smart commercial and mixed use development*” melalui kebijakan dan peraturan penggunaan lahan. Panduan ini berdasarkan pada prinsip dan sasaran *smart development* antara lain :

1. Pengembangan yang kompleks (*compact development*). Sasaran : Mendatangkan manfaat yakni peluang untuk penambahan/infill dan pengembangan kembali/redevelopment, dan pengembangan pada area-area pusat
2. Penggunaan lahan campuran (*mixed land use*). Sasaran : Mengembangkan tipe-tipe berbeda dari penggunaan lahan dalam suatu lokasi yang tepat, untuk memperpendek perjalanan dan memfasilitasi moda transportasi, seperti berjalan kaki, bersepeda, dan transportasi publik.

3. Pencapaian, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki. Sasaran : Dibangun diatas tempat untuk kendaraan dan sistem sirkulasi pejalan kaki yang aman, mudah dijangkau dan nyaman digunakan oleh pejalan kaki.
4. Jalan yang saling berhubungan. Sasaran : Pengembangan yang saling berhubung, lingkungan dan kawasan dengan jalan umum untuk efisiensi seluruh moda transportasi.
5. Pencegahan terhadap kejahatan dan keamanan. Sasaran : Penerapan dalam perencanaan dan solusi desain yang memperkecil peluang terjadinya tindakan kejahatan dan meningkatkan keamanan publik.
6. Menciptakan dan menindungi ruang public. Sasaran : Menciptakan dan merawat dan menambah ruang terbuka seperti trotoar, plaza, taman, bangunan umum, tempat pertemuan untuk dipakai dalam kegiatan informal dan interaksi sosial.
7. Parkir dan penggunaan lahan yang efisien. Sasaran : Desain dan pengaturan parkir yang efisien untuk meminimalkan area parkir luar (diatas permukaan tanah) yang tidak diperlukan.
8. Seperti desain bangunan dengan skala manusia. Sasaran : desain bangunan dengan skala manusia untuk daya tarik estetika, kenyamanan pejalan kaki dan kesesuaian dengan penggunaan lahan lainnya.

Konsep pengembangan *commercial and mixed use development* untuk koridor adalah (1). Area komersil yang dikembangkan dengan pola linier disepanjang arteri utama, diluar pusat kota, jalur utama, atau pada lokasi pusat lingkungan, (2). Pengembangan perkantoran dan retail seharusnya dibatasi sepanjang koridor, penggunaan lebih difokuskan pada pusat atau bagian simpul. Sementara untuk lokasi dan karakter koridor adalah :

- a. Koridor adalah komersial linier atau fungsi campuran disepanjang jalan arteri utama, seperti jalan utama dan *interchanges*. Berdasarkan sudut pandang pemilik ritel, area tersebut adalah lokasi primer untuk pengembangan komersial karena memiliki volume arus perdagangan yang tinggi dan mudah dilihat serta dijangkau.
- b. Zona koridor komersil direncanakan untuk mendukung *infill* dan *redevelopment* disepanjang koridor eksisting.
- c. Area pasar untuk penggunaan pada kawasan ini sangat beragam, meskipun ditekankan bagi penggunaan untuk fungsi yang berhubungan dengan mobil, seperti penjualan dan perbaikan mobil, pergudangan dan distribusi, penyimpanan, servis atau perbaikan alat, pombensin dan lain-lain.
- d. Fungsi untuk kemanusiaan seperti perkantoran, rumah ibadah, sekolah dan perumahan, hanya cocok pada area pusat atau simpul yang berada di sepanjang korior.

**Tabel 1.** Kesesuaian Penggunaan Lahan

Penggunaan Lahan	D/MS	NC1	NC2	CC	CORR
	S (1)	S (1)	S (2)	S (2)	[S(2)/N]
<b>KOMERSIAL</b>					
Penjualan toko-toko dan jasa termasuk kendaraan					
- Lebih dari 2.000 – 5.000 meter per GLA	P	[N/C]	P	P	[C/P]
- Lebih dari 2.000 – 5.000 meter per GLA	P	P	P	P	P
<b>RESTORAN</b>					
- Pemesanan diatas mobil	[N/C]	[N/C]	[C/P]	P	P
- Pemesanan langsung dengan meja dan luasan yang kecil	P	P	P	P	P
- Pemesanan langsung tanpa batasan luas	P	[N/C]	P	P	P
<b>KANTOR DAN KLINIK DOKTER</b>	P	P	P	P	[N/C]
<b>RUMAH PENGINAPAN</b>	P	[N/C]	[C/P]	P	[N/C]
<b>PENJUALAN MOBIL DAN SERVIS, TERMASUK PENJUALAN BAHAN BAKAR (3)</b>					
- Berada di bangunan	[C/P]	[N/C]	C	P	P
- Tidak berada di bangunan	[N/C]	N	C	C	P
<b>KOMERSIAL DAN RUANG PARKIR</b>	P	N	P	P	P
<b>GEDUNG KOMERSIAL</b>					
- Berada di bangunan	P	C	P	P	P
- Tidak berada di bangunan	N	N	[N/C]	P	P
<b>ENTERTAINMENT</b>					
- Berada di bangunan	P	C	P	P	[N/C]
- Tidak berada di bangunan	C	N	C	C	[N/C]
<b>RUANG TERBUKA UNTUK JUALAN</b>					
- Lebih dari 20.000 – 60.000 meter per GLA	[N/C]	N	[N/C]	P	P
- Kurang dari 20.000 – 60.000 meter per GLA	[C/P]	C	P	P	P
<b>MIXED-USE (tempat tinggal dengan komersial, pemerintahan, industry)</b>	S (1)	S (1)	S (2)	S (2)	[S(2)/N]
Pemerintahan – pelayanan satu tempat (cont : pustaka)	P	[P/C]	P	P	N
Pemerintahan – tanpa pelayanan satu tempat (cont : kantor pemerintahan)	[N/C]	N	[N/C]	[N/C]	P
<b>Taman dan Ruang Terbuka</b>	P	P	P	P	P
<b>Sekolah</b>					
-TK, sekolah bermain, sekolah utama	[P/C]	[P/C]	P	P	[N/C]
- Kampus, sekolah alam	[P/C]	[C/N]	P	P	[N/C]
<b>Industri</b>					
<b>Pabrik dan pengolahan</b>					
- Lebih dari 5.000 – 10.000 meter per GLA	N	P	[N/C]	[N/C]	P
- Kurang dari 5.000 – 10.000 meter per GLA	[P/C]	[N/C]	P	[P/C]	P
<b>Pemadam Kebakaran</b>	N	N	[N/C]	[P/C]	P
<b>Transportasi</b>	N	N	N	[N/C]	P
<b>Industri Jasa</b>	C	C	C	[N/C]	P

Keterangan : D/MS = Downtown/Main Street; NC1= Minor Neighborhood Center (as designated to server small neighborhood area); NC2 = Major Neighborhood Center (as designated to server larger neighborhood area); CC = community Commercial ; CORR = Corridor Commercial

P = Permitted (diperbolehkan) ; N = Not Permitted (tidak diperbolehkan) ; S = Special Use (penggunaan khusus); C= Conditional Use (kondisi khusus)

\* GLA = Gross Leasable Area

Kondisi spesial yang digunakan

1. Perumahan yang diperbolehkan diatas bangunan dan dibawah lantai ketika tidak menggunakan ruangan depan
2. Perumahan yang digunakan tidak melebihi 50 persen dari lantai dasar gedung

### 3. METODOLOGI

#### 3.1 Desain Penelitian

##### a. Pra-survey

Pada tahap ini dilakukan studi pendahuluan untuk mengetahui keadaan di lapangan (lokasi studi) sehingga dapat diketahui pokok-pokok permasalahan yang penting dan layak untuk diteliti. Langkah awal yang dilakukan oleh penulis adalah melihat (mengamati secara langsung) kondisi awal perdagangan di Jalan Margonda Raya, menemukan variable yang diteliti. Tahap ini dilakukan pada awal pembuatan proposal dan awal proses pelaksanaan studi.

##### b. Survey

Survey dilakukan dengan cara terjun langsung ke lokasi studi selama beberapa waktu, dengan harapan dapat memperoleh data ruko dan toko baik fisik dan non fisik yang dibutuhkan dalam studi ini serta dapat menjalin hubungan dengan pihak-pihak terkait pengembangan ruko, pengguna toko, atas dasar kepercayaan sehingga dapat diperoleh informasi untuk melengkapi data.

#### 3.2 Pengumpulan Data

##### a. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer berupa pengumpulan data di lapangan yang didapat langsung berupa observasi di lokasi obyek, penyebaran kuisisioner, wawancara.

1. Observasi langsung ke kawasan Margonda, Depok untuk mendapatkan gambaran mengenai perkembangan kawasan dan *mapping* lokasi.
2. Kuisisioner, penyebaran kuisisioner ke pemilik tanah dan bangunan dikawasan penelitian dengan pertanyaan sederhana dan mudah dimengerti untuk mendapatkan data yang dibutuhkan
3. Wawancara, mewawancarai *keyperson* yang mengetahui perkembangan kawasan margonda untuk kelengkapan data penelitian.

##### b. Pengumpulan data sekunder

Pengumpulan data sekunder berupa pengumpulan data dari instansi-instansi terkait yang mendukung untuk mendapatkan data yang berkenaan dengan penelitian yang dilakukan.

#### 3.3 Instrumen Analisis

##### a. Analisis Domain (*domain analysis*)

Mengelompokkan data-data yang diperoleh dari hasil wawancara maupun dari hasil pengamatan lapangan sehingga dapat diperoleh gambaran umum mengenai pola perkembangan properti pada akses kota yang berkembang cepat.

##### b. Analisis Taksonomik (*Taxonomic Analysis*)

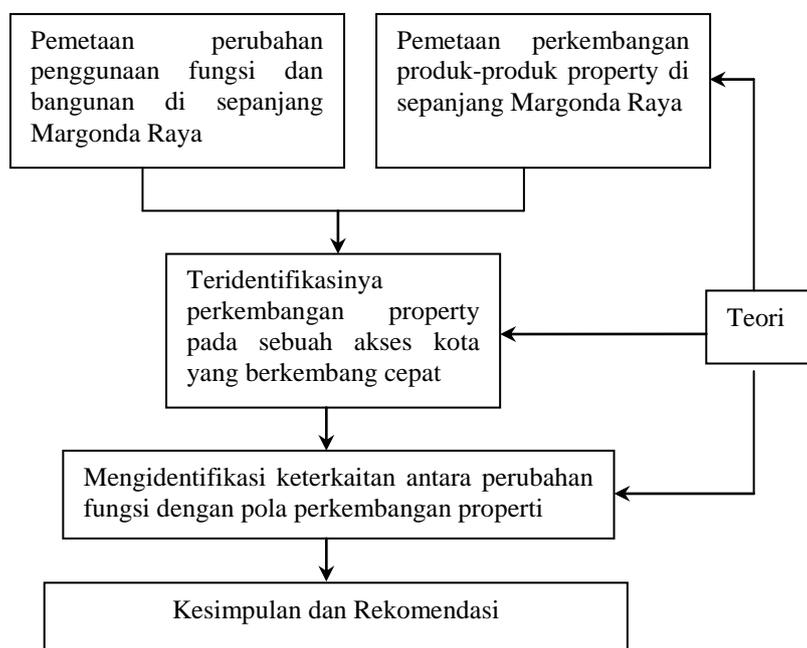
untuk merinci kelompok-kelompok dari hasil dominan menjadi sub-sub kelompok yang lebih kecil sehingga diperoleh gambaran yang lebih detail dan jelas mengenai factor-faktor pendukung terjuadinya proses perkembangan properti pada akses kota yang berkembang cepat

### 3.4 Penentuan Sumber Data dan Informasi

Penentuan sumber data dan informasi pada penelitian ini dibatasi pada area komersial di Margonda, meskipun keseluruhan kawasan Margonda tetap diidentifikasi, sumber data diperoleh dari kondisi di lapangan (eksisting) dan berbagai sumber lainnya seperti pustaka dan media internet lainnya untuk mendapatkan *historical* / sejarah proses perubahan Margonda.

Untuk mendapatkan *historical* / sejarah proses perubahan Margonda dilakukan dengan identifikasi perubahan fungsi lahan dan bangunan dengan menggunakan periode waktu. Periode di bagi 4 untuk mempermudah dalam pembacaan karakter perubahan. Periode-periode tersebut diambil berdasarkan kondisi yang diketahui penulis dari kompilasi berbagai media.

### 3.5 Kerangka Berfikir



Gambar 1. Kerangka Berfikir

## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Gambarn Kawasan Studi

Kota Depok merupakan bagian wilayah dari propinsi Jawa Barat dengan luas 200,29 km<sup>2</sup> yang mencakup enam kecamatan. Secara administrasi berbatasan dengan :

Sebelah Utara : DKI Jakarta dan Kecamatan Ciputat Kabupaten Tangerang

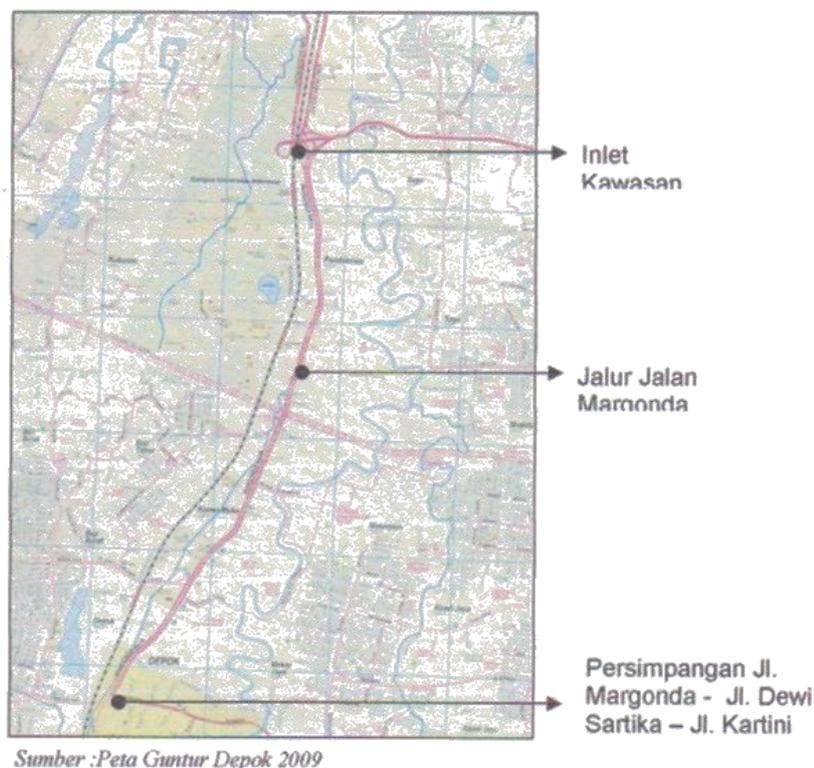
Sebelah Selatan: Kecamatan Cibinong Kabupaten Bogor

Sebelah Timur : Kecamatan Pondok Gede Kota Bekasi dan Kecamatan Gunung Sindur Kabupaten Bogor

Sebelah Barat : Kecamatan Parung dan Kecamatan Gunung Sindur Kabupaten Bogor

Koridor Margonda atau Jalan Margonda memiliki panjang  $\pm 5$  km, Jalan Margonda di mulai dari persimpangan inlet kawasan Universitas Indonesia sampai dengan persimpangan Jalan Dewi Sartika. Studi penelitian berada di Jalan Margonda dengan penataan sisi kiri dan kanan lapisan pertama.

Pergeseran dan perubahan fisik lahan di kawasan Koridor Margonda tersebut banyak dialami oleh bangunan-bangunan rumah yang berubah fungsi menjadi kegiatan komersial berupa toko, restoran, apotik dan kegiatan perdagangan lainnya. Sedangkan areal-areal permukiman baru yang berada di daerah belakang dari blok kavling Koridor Margonda ini semakin lama semakin banyak. Hal ini mengakibatkan menjamurnya gerbang-gerbang dari masing-masing kawasan permukiman tersebut secara individual dan mengakibatkan ketidakjelasan karakter Koridor Margonda ini sebagai kawasan pusat kota utama Depok.



**Gambar 2.** Kawasan Studi (Koridor Margonda)

#### Perkembangan Fungsi Lahan dan Bangunan Sepanjang Margonda

a. Perkembangan Fungsi Lahan dan Bangunan Tahun 1980 – 1990

- Kebijakan Pemerintah

Belum ada perencanaan yang khusus mengatur koridor, karena Depok merupakan salah satu kecamatan yang berada di Kabupaten Bogor. Tahun 1982 terjadi perubahan status Depok dari kecamatan di Kabupaten Bogor menjadi Kota Administrasi. Kondisi Jalan Margonda saat itu memiliki ROW jalan 12 meter dengan dua lajur dua jalur

- Perkembangan Properti

Properti sudah ada pada periode 1980 – 1990 adalah perkantoran pemerintah, terminal bis tipe C, stasiun kereta api dengan tabel perkembangan properti periode 1980 – 1990

**Tabel 2.** Perkembangan properti periode 1980 – 1990

Tahun	Perkembangan
Sudah ada	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perkantoran pemerintah</li> <li>• Terminal Bus</li> <li>• Stasiun Kereta Api</li> </ul>
1987	Kampus (Universitas Gunadarma)
1981	Kampus (Universitas Indonesia)
1981 – 1990	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembangunan toko-toko</li> <li>• Pembangunan rumah kos dekat kampus 1 lantai</li> </ul>

b. Perkembangan Fungsi Lahan dan Bangunan Tahun 1991 - 2000

- Kebijakan Pemerintah

Dengan status Kota Administratif, tahun 1995 dikeluarkan RUTRK kota Depok 1995 – 2005. Dalam perencanaannya, Koridor Margonda dibagi kepada dua zona yaitu, Zona perdagangan dibagian utara dan zona perkantoran dibagian selatan Koridor Marganda. Periode ini terjadi peningkatan status kota dari Kota Administratif menjadi Kotamadya tahun 1999. Dengan perubahan status kota, maka pemerintah mengeluarkan RTRW Kota Depok 2000 - 2010

- Perkembangan Properti

Perkembangan di tahun ini adalah pembangunan kompleks perumahan, plaza dan ruko dengan rincian tahun pengembangan dapat dilihat pada tabel 3.

**Tabel 3.** perkembangan properti periode 1980 – 1990

Tahun	Perkembangan
1993	Komplek perumahan Pesona Depok
1995	Komplek perumahan Pesona Khayangan
1995 – 1996	Plaza Depok, Depok Mall
1996 – 2000	Toko/ruko 2 lantai

c. Perkembangan Fungsi Lahan dan Bangunan Tahun 2001 - 2010

- Kebijakan Pemerintah

Pada tahun 2005 keluarnya RTBL Jalan Margonda 2005 – 2015, dalam RTBL tersebut membagi koridor menjadi tiga bagian bagian utara bertema “*Margonda educational & office park*”, bagian tengah bertema “*Margonda center of business*”, bagian selatan bertema “*Depok city hall & office park*”. Disamping itu pengaturan koridor margonda diperlebar dengan ROW 18 meter.

- Perkembangan Properti

**Tabel 4.** perkembangan properti periode 1980 – 1990

Tahun	Perkembangan
2005	Pengoperasian Margonda residence
2005-2006	Pengoperasian DETOS dan Margo ITC
2000-2010	Pengoperasian bank-bank cabang pembantu depok Pembangunan ruko/toko 3 lantai

## **4.2 Analisis Perkembangan Kawasan**

Kota Depok sebagai kawasan yang dinilai cepat berkembang terbukti dengan perubahan kawasan yang begitu signifikan. Diawali dengan kebijakan pemerintah membuat perumahan satu dan dua di Depok, kemudian perkembangan perguruan tinggi Universitas Indonesia. Dua Faktor penggerak ini memicu datangnya orang untuk datang ke Depok yang bertujuan untuk tempat tinggal atau beraktifitas.

Depok terus mengalami pertumbuhan penduduk yang sangat signifikan setiap tahunnya. Dari hasil analisis ditemui bahwa tahun 1996 dengan jumlah penduduk 803.129 jiwa, Kota Depok tergolong **Kota Besar** (menurut menteri dalam negeri RI No. 4/1980). Tahun 2001 Kota Depok sudah tergolong **Kota Metropolitan** karena jumlah penduduk sudah diatas 1.000.000 jiwa. Laju pertumbuhan penduduk dalam 14 tahun terakhir 4,4 % / tahun. Laju ini tergolong laju pertumbuhan yang cepat untuk sebuah kota jika dibandingkan dengan kota-kota di dalam Jabodetabek. Dimana laju pertumbuhan di tahun 2010 untuk Kota Bogor : 2,75 %, Jakarta 1,06 %, Bekasi 3,4 %, Kabupaten Tangerang 1,98 %, dan Kota Tangerang 1,58%.

Dalam perkembangan 20 tahun terakhir ini, perubahan secara administrasi terjadi di Depok, dari beberapa kecamatan yang ada di Kabupaten Bogor bergabung menjadi Kota Administratif, dalam kurun waktu 16 tahun berubah status menjadi Kotamadya. Perubahan status Depok tersebut menunjukan secara administari Depok terus berkembang untuk memberikan pelayanan yang lebih baik kepada penduduk Depok. Dalam lingkup yang lebih luas, Depok dalam Jabodetabek menunjukan andil dalam perkembangan Jakarta. Pembangunan Perumnas satu dan dua di Depok bertujuan untuk memindahkan penduduk yang ada di Jakarta ke Depok. Dimana daya tampung untuk perumahan satu dan dua adalah 504 KK untuk perumahan satu dan 600 KK untuk perumahan dua.

Pemerintah Kota Depok mengendalikan perkembangan Kawasan Depok khususnya Margonda dengan membuat perencanaan yang konsisten dijalankan, Keluarnya RUTRK Depok 1995 – 2005, dimana peruntukan lahan Margonda sebagai pusat perdagangan dan jasa skala kota dengan ROW jalan 12 meter. Kemudian dalam RTBL Margonda 1995-2005 didetailkan lagi dengan peruntukan tetap menjadi kawasan perdagangan dan jasa dengan ROW jalan menjadi 32 meter. Walaupun RTBL Margonda sudah habis jangka waktu perencanaan, tetapi RTBL ini masih tetap diaplikasikan di Kawasan Margonda karna telah tertuang dalam RTRW Kota Depok 2000 – 2010. Kondisi saat ini ROW jalan Margonda adalah 32 meter.

Jadi Kota Depok bisa digolongkan kepada kota yang cepat berkembang, itu terlihat dari penambahan penduduk, perubahan administrasi kota dan seiring dengan keluarnya kebijakan perencanaan yang dibuat pemerintah dalam pengendalian kota.

## **4.3 Perkembangan Produk Properti Sepanjang Koridor Margonda**

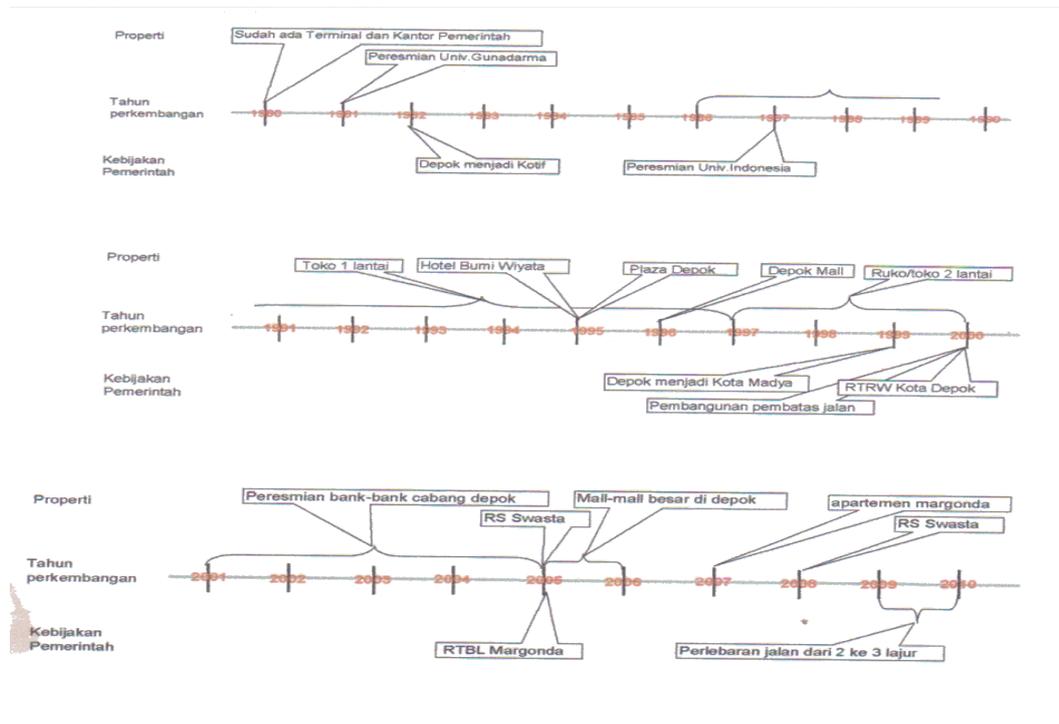
Perkembangan produk-produk properti sepanjang Koridor Margonda secara umum dapat dibagi dua, pertumbuhan dan perkembangan secara fisik yaitu perubahan yang terjadi di permukaan jalur

Margonda yang dapat dilihat secara kasat mata dan perubahan non fisik, perubahan dalam bentuk kebijakan yang dikeluarkan pemerintah untuk berupaya pengendalian kawasan.

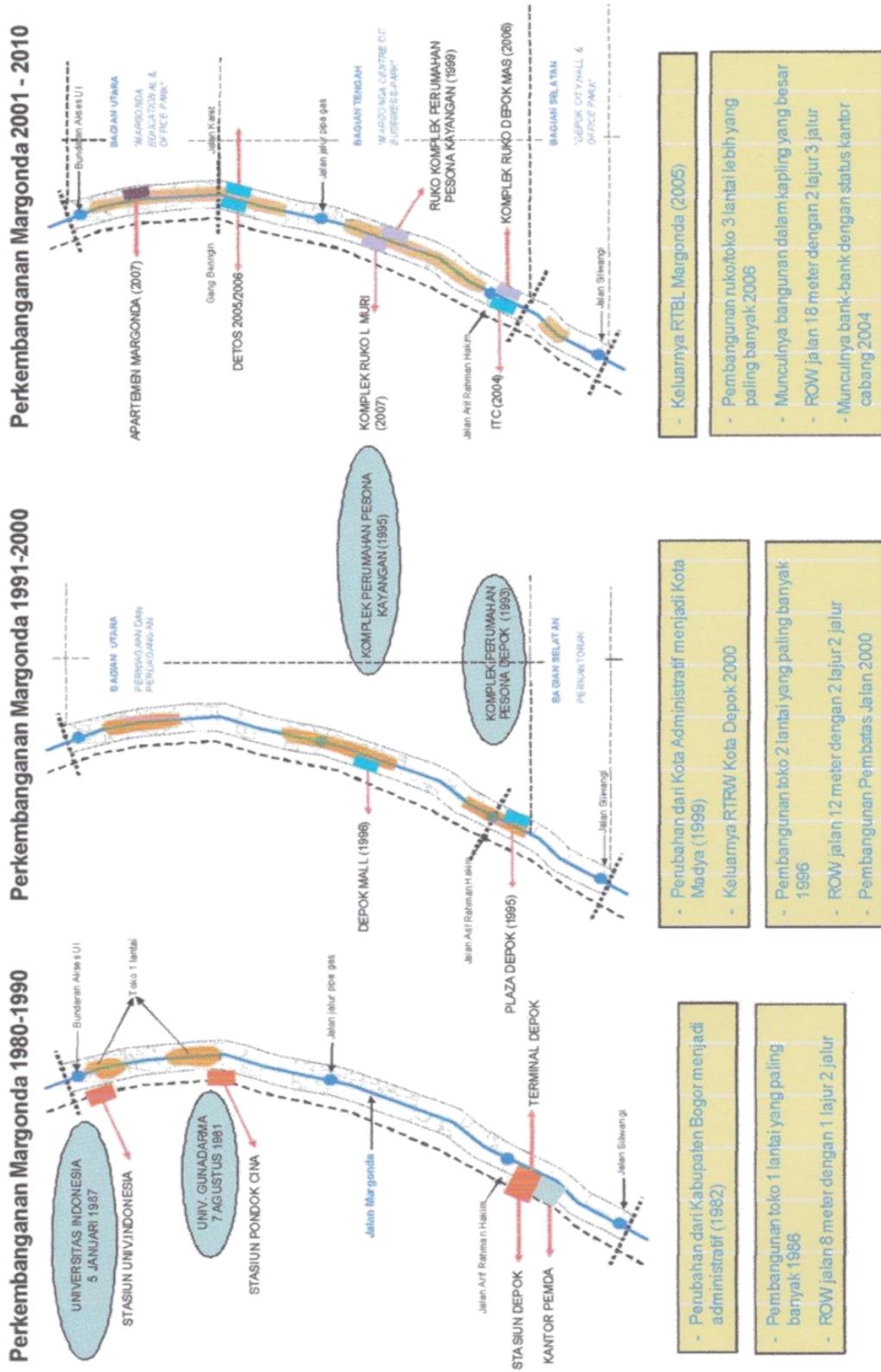
Koridor Margonda pun dalam pengembangan produk-produk properti dapat dikelompokkan menjadi dua yaitu perkembangan secara fisik dan perkembangan secara non fisik. Perkembangan non fisik tidak hanya dipengaruhi oleh faktor internal yaitu produk perencanaan RTBL kawasan dan eksternal kawasan seperti perubahan status kota/kabupaten.

**Tabel 5.** Perkembangan kawasan margonda

Fisik		Non Fisik	
Tahun	Perkembangan	Tahun	Perkembangan
1981	Peresmian Gunadarma		
		1982	Depok menjadi Kotif Depok
1987	Peresmian UI		
1993	Peresmian Komplek Perumahan Pesona Depok		
1995	Peresmian Komplek Perumahan Pesona Depok		
1995 – 1996	Peresmian Plaza Depok dan Depok Mall	1995	Dikeluarkannya RUTRK Kotamadya Depok
1996 – 2000	Pembangunan 1-2 lantai	1999	Depok menjadi Kotamadya Depok
2000 – 2005	Peresmian Detos, Margo city mall, ITC Peresmian bank-bank kantor cabang Depok di Margonda	2000	Keluarnya RTRW Kota Depok 2001-2010
2000 – 2010	Pembangunan 3 lantai	2005	Keluarnya RTBL Margonda Raya
2009 – 2010	Pelebaran jalan dari 2 lajur menjadi 3 lajur		



**Gambar 3.** Perkembangan kawasan Margonda Berdasarkan Time Series.



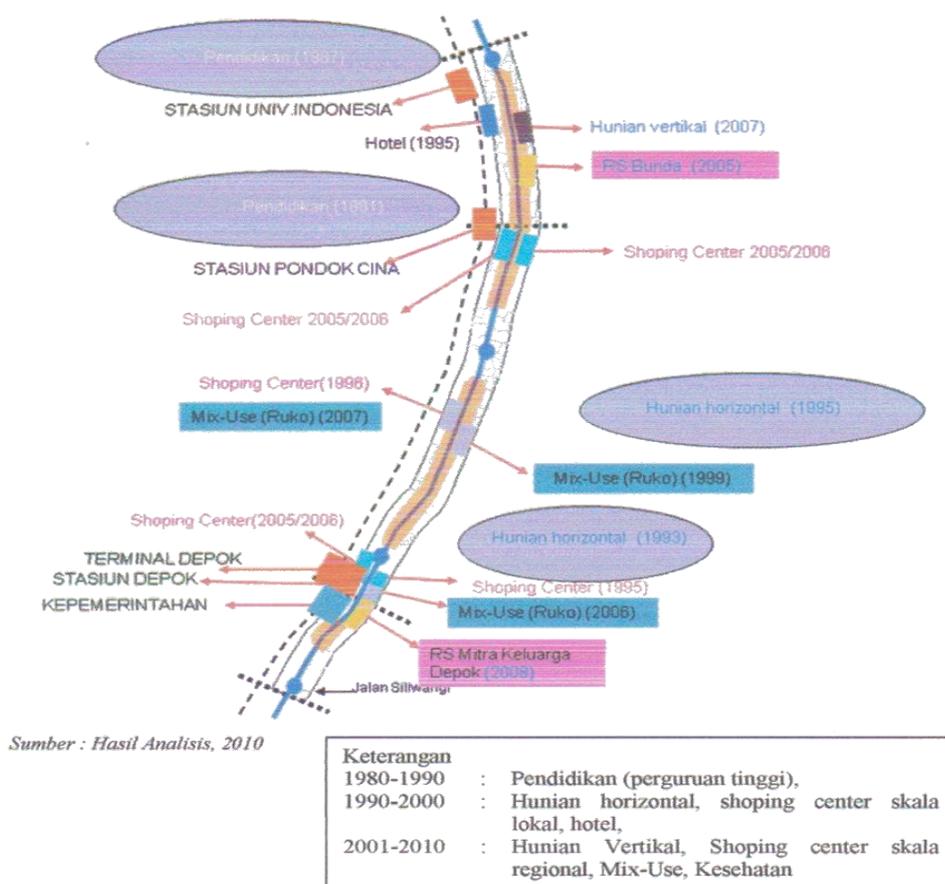
Sumber : Observasi dan wawancara di lapangan, 2010

Gambar 4. Perkembangan Kawasan Margonda Berdasarkan Periode Tahun

Komplek hunian yang dibangun tahun 1993 dan 1995 tetap memiliki nilai jual yang terus meningkat, tapi penjualan rumah tersebut merupakan penjualan ke-dua, bukan yang pertama sejak tahun 2000. Bangunan Apartemen, lebih bersifat investasi bagi pemilik karna apartemen tersebut di sewakan kembali untuk mahasiswa. Shopping center yang berada di koridor Margonda yang berjumlah 5 unit dengan 3 unit skala pelayanan regional dan 2 unit skala pelayanan local. Perguruan tinggi yang ada di koridor Margonda memiliki skala pelayanan Indonesia dan luar negeri untuk Universitas Indonesia dan Universitas Gunadarma skala pelayanan Indonesia. 80% mahasiswa memanfaatkan fasilitas yang ada di Jalan Margonda. Selain 2 universitas yang berada langsung pada Koridor Margonda, ada beberapa universitas yang berdekatan dengan jalan Margonda, sebut saja Universitas Negeri Jakarta, Universitas Pencasila. Posisi yang berdekatan dengan Universitas Indonesia, tapi tidak berada di Jalur Margonda.

#### 4.4 Analisis Tipologi Properti

Bentuk bangunan ruko dipusat Kota Margonda awalnya memiliki kavling yang berukuran besar. Ruko awalnya masih memiliki fungsi sebagai rumah dan toko, dengan bentuk bangunan permanen berlantai satu. Fungsi toko ada dibagian depan dan rumah dibagian belakang. Kemudian terjadi pembelahan pada kavling diikuti dengan pembelahan pada bangunan, sehingga bangunan ruko berubah menjadi beberapa bagian.



Gambar 5. perkembangan fungsi lahan di koridor Margonda

Pembelahan kavling juga menyebabkan perubahan pada jumlah lantai. Bentuk bangunan hasil pembelahan adalah berupa bagian toko-toko berlantai satu membelah cenderung menjadi vertical dan kavling-kavling dibangun maksimal. Cara ini paling efektif dalam memenuhi kebutuhan ruang.

Pembelahan kavling ruko mengakibatkan terjadinya tipologi bangunan baru yaitu tempat kos dan toko. Karena hasil pembelahan mengakibatkan kavling menjadi kecil, sehingga tidak mungkin dijadikan ruko bertingkat, maka dibangun lagi dengan tipologi baru toko dan tempat kos.

Kesimpulan yang didapat dari analisis tipologi properti adalah :

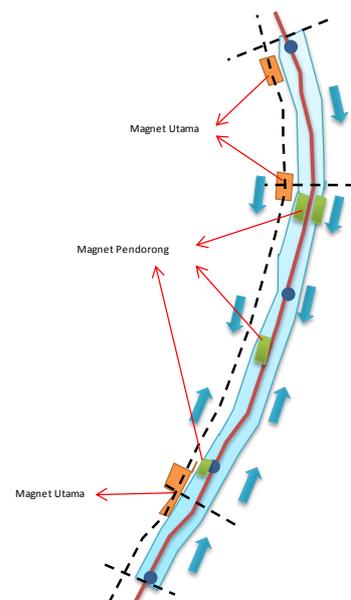
- a. Tanah kosong dengan kavling besar membelah menjadi kavling kecil dan ada juga yang tetap menjadi kavling besar. Ini disebabkan dari awal, tanah-tanah di Koridor Margonda sudah banyak dibeli investor dan sampai sekarang masih ada tanah kosong yang belum dibangun dalam kavling besar.
- b. Pembangunan *shopping center* dengan skala regional karena status Jalan Margonda dan kebijakan dalam peruntukan lahan Margonda mendukung keberadaan *shopping center* tersebut. Apartemen di Margonda lebih cenderung investasi karna mereka menyewakan lagi kepada mahasiswa yang kuliah di kampus yang berada pada Jalan Margonda.
- c. Berdasarkan jenis properti yang ada di Jalan Margonda : perguruan tinggi (pendidikan), ruko/toko/mall, rumah/apartemen.
- d. Berdasarkan peruntukan lahan : permukiman, komersil perdagangan, komersial jasa.

## 5. KESIMPULAN

Pola perkembangan properti yang terjadi pada sebuah area kota yang cepat berkembang dapat dilihat dari :

- a. Perkembangan Koridor Margonda Kota Depok dipengaruhi kepada :
  - Kebijakan pemerintah yang tertuang dalam dokumen perencanaan, perubahan administrasi kota
  - Faktor penarik (magnet) orang untuk datang seperti sebelah utara kampus UI dan sebelah selatan fasilitas kota.

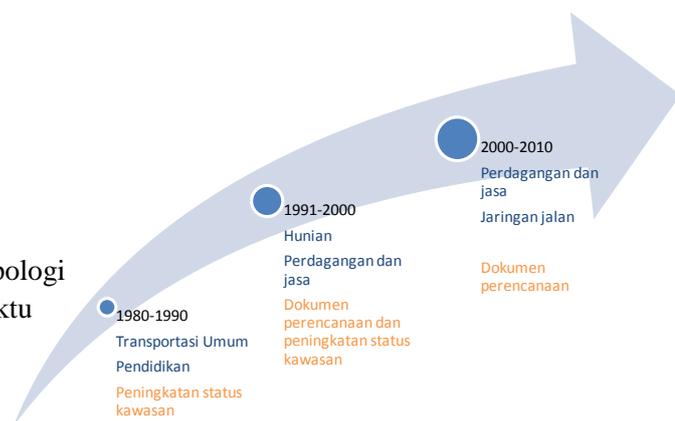
Adanya properti penarik dari atas dan bawah di Jalan Margonda sehingga perkembangan Margonda bergerak ke tengah-tengah kawasan margonda dan memicu properti lainnya untuk tumbuh.



**Gambar 6**  
Magnet Penarik dan Arah Perkembangan Properti

- b. Perubahan fungsi lahan di Margonda dari lahan kosong menjadi lahan terbangun. Dimana lahan terbangun secara umum terbagi 2 yaitu kawasan komersial perdagangan dan jasa pada Koridor Margonda. Kawasan perumahan dilapisan keduanya. Kawasan komersial dan perdagangan di Koridor Margonda tidak berubah, karena awalnya, kawasan margonda di peruntukan untuk kawasan komersial.
- c. Produk-produk properti yang tumbuh disepanjang Margonda Raya terpengaruh kepada :
- Kampus, yaitu Universitas Indonesia dan Universitas Gunadarma tumbuh di koridor ini disebabkan oleh permintaan dari user, dimana koridor Margonda belum memiliki perencanaan dari pemerintah. Keberadaan kampus ini menjadi pendorong dalam pengembangan properti lainnya di Koridor Margonda.
  - Pembangunan ruko 1-3 lantai. Perubahan pembangunan ruko menjadi 3 lantai dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah.
  - Perumahan dalam bentuk rumah komplek, rumah individu, rumah susun vertical tumbuh dan berkembang karna keberadaan 2 kampus besar di Koridor Margonda.
  - Kantor pemerintahan Kota Depok yang dari awal, saat Depok masih menjadi bagian dari Kabupaten Bogor sampai sekarang menjadi Kotamadya. Yang membedakan adalah skala pelayanan yang diberikan pemerintah untuk melayani masyarakat.
  - Sarana dari prasarana transportasi seperti Terminal Bus, Stasiun kereta api. Ke-2 sarana transportasi ini yang membuat pola pergerakan orang keluar masuk Margonda semakin tinggi. Terdapat 1 terminal bus dengan tipe C dan 3 stasiun kereta api sepanjang koridor Margonda, memberikan alternatif kendaraan bagi orang yang ingin bergerak.

**Gambar 7** Perkembangan Tipologi Berdasarkan Waktu



- d. Perkembangan koridor komersial juga dipengaruhi pada perkembangan kota itu sendiri, karena skala pelayanan juga mempengaruhi jenis properti dan aktifitas bangunan.

## DAFTAR PUSTAKA

Bappeda Kota Depok, Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) Kota Depok 2000-2010”, Pemerintahan Kota Depok 2005.

- Cadman, D and Crowe, LA, "Properti Development : Third Edition", London, E & FNSPON, 1993
- Dinas Pekerjaan Umum Depok, "Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) Margonda-Depok 1995-2005",  
Pemerintahan Kota Depok 1995
- Dinas Tata Ruang Kota Depok, "Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) koridor Margonda  
Kota Depok 2005–2015", Pemerintahan Kota Depok 2005
- Jarchow, Stephen P. "Graaskamp On Real Estate", cet 2, Washington DC : ULI-the Urban Land  
Institute, 1992
- Jayadinata, T. Johara, "Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah".  
Bandung : Penerbit ITB, 1999
- Marlina, Endy, "Panduan Perancangan Bangunan Komersial". Yogyakarta : Penerbit Andi, 2008
- Nazir, Moh., "Metode Penelitian". Bogor : Ghalia, 2005
- Natalivan Petrus, "Prinsip Perancangan sebagai Dasar Penanganan Konflik pada Koridor Jalan  
Komersial". Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota. Diedit oleh Prof. Dr. BS Kusbiantoro,  
Prof. Dr. Djoko Sudjarto dan Prof. Dr. Tommy Firman. Bandung : Departmen of Regional &  
City Planning., 2003
- Project Advisory Committee, "Commercial and Mixed-Use Development" dalam  
[www.lcd.state.or.us/tgm](http://www.lcd.state.or.us/tgm) (3 juni 2010)
- Ratcliffe, Jhon, et, al, "Urban Planning and Real Estate Development", London, Spon Press, 2002
- Suyanto, Bagong dan Sutinah (eds.), "Metode Penelitian Sosial". Jakarta:Kencana, 2006