

Koridor Antar Kota Sebagai Penentu Sinergisme Spasial: Kajian Geografi Yang Semakin Penting

Inter-City Corridors As Spatial Synergy Determinants :
An Increasingly Significant Geographical Study

Sri Rum Giyarsih¹

Diterima: 6 Februari 2012 Disetujui: 13 April 2012

Abstrak: Penelitian yang telah dilaksanakan di Koridor Yogyakarta-Surakarta ini ditujukan untuk: (1) memahami dinamika yang terjadi di koridor antarkota sebagai salah satu perekat sinergisme spasial; dan (2) menghubungkan temuan yang diperoleh dengan kajian-kajian terbaru dan penelitian-penelitian mendatang dalam kajian geografi perkotaan. Penelitian dilakukan dengan metode survai, dan dikombinasikan dengan in-depth-interview terhadap berbagai informan kunci dan informan ahli. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sub-wilayah dalam koridor dapat memiliki peran dan posisi penting dalam membentuk sinergisme spasial dalam koridor antarkota. Kedekatan intra-regional antar sub-wilayah memiliki pengaruh dalam meningkatnya efisiensi proses produksi. Hal ini juga berdampak pada minimalisasi biaya transportasi. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa beberapa isu-isu lain dalam perkembangan koridor (terutama isu mengenai dampak perubahan iklim terhadap pembangunan wilayah) dapat menjadi topik yang menarik di masa mendatang dalam kajian geografi perkotaan dan studi yang berkaitan.

Kata Kunci: dinamika wilayah, koridor antar kota, sinergisme spasial, perubahan iklim

Abstrak: The research conducted in the Yogyakarta-Surakarta Corridor is aimed at firstly understanding the dynamic of the corridor as one of the key factors to establish spatial synergism and secondly linking the findings with the recent discussion and future research agenda in urban geography. The investigation used survey research methods combined with in-depth interview with some key informants and scholars. The results of the research show that the potentials of the sub-regions within the corridor can play an important role and position to form spatial synergism in the corridor. The intra-regional proximity among sub-regions has impacted in increased efficiency in the production process. It also had an effect in reduced transportation cost. This research also found that some other issues in the corridor development such as the impact of climate change to regional development could be of interest in future research in urban geography and related fields.

Keywords: regional dynamics, intercity corridor, spatial synergism, climate change

¹Program Studi Geografi dan Ilmu Lingkungan Fakultas Geografi Universitas Gadjah Mada Sekip Utara Jalan Kaliurang, Bulaksumur, Yogyakarta, 55281

Pendahuluan

Salah satu isu yang mengiringi menguatnya metropolitanisasi dan perlu mendapat perhatian adalah perkembangan koridor antarkota. Beberapa koridor antarkota di Pulau Jawa seperti Koridor Jakarta-Cirebon-Semarang, Koridor Jakarta-Bandung, Koridor Semarang-Surakarta-Yogyakarta dan Koridor Surabaya-Malang mengalami pertumbuhan yang pesat (Firman, 1992; Dharmapatni, 1993), bahkan Jabodetabekjur dan Metropolitan Bandung berkecenderungan membentuk koridor antarkota yang nyaris bersatu (Firman, 1992; Prabatmodjo, 2000). Khusus di Jawa perkembangan kota-kota ini telah mendorong tumbuhnya jalur-jalur koridor antarkota yang menghubungkan Bandung dengan Jakarta, Surabaya dengan Malang, Semarang dengan Yogyakarta (Firman, 1994 ; Tjahjati dan Bulkin, 1994). Pembentukan koridor-koridor ini ditandai oleh semakin kaburnya (*blurring*) sifat kedesaan dan semakin kuatnya sifat kekotaan.

Wilayah-wilayah perdesaan di koridor antarkota telah mengalami transformasi struktur wilayah. McGee (1991) menyebut transformasi tersebut sebagai proses *kotadesasi*, yaitu perubahan struktur wilayah agraris ke arah struktur non agraris. Proses transformasi wilayah tersebut tentunya bukan hanya bersifat fisik, tetapi juga perubahan sosioekonomik dan kultural penduduk perdesaan yang antara lain menyangkut struktur produksi, mata pencaharian, dan adat-istiadat penduduk.

Wilayah koridor adalah suatu jalur yang menghubungkan dua kota besar. Dalam konsep yang dikemukakan oleh McGee (1997) daerah di antara dua kota besar di luar wilayah *peri urban* merupakan wilayah yang didominasi oleh kegiatan campuran antara kegiatan pertanian dan non pertanian. Sementara itu sepanjang jalan yang menghubungkan kota-kota besar tidak teridentifikasi sebagai daerah yang sudah berkembang secara fisik morfologi kota. Oleh karena itu pada perkembangan selanjutnya, daerah sepanjang jalur transportasi tersebut mengalami transformasi spasial, ekonomi, sosial dan kultural sehingga terjadi transformasi wilayah yang signifikan dari sifat kedesaan menjadi bersifat kekotaan (Yunus, 2008)

Pertumbuhan kota di beberapa negara Asia belakangan ini ditandai oleh pertumbuhan yang cepat dari wilayah pinggiran kota serta koridor antarkota, hubungan yang kuat antara kota dengan desa, dan suatu percampuran antara aktivitas perkotaan dengan perdesaan (McGee, 1991). Gejala pertumbuhan kota telah terjadi di Indonesia ditandai dengan proses percepatan industrialisasi (Firman, 1995). Percepatan industrialisasi cenderung terjadi di wilayah pinggiran kota besar dan koridor antarkota sehingga menarik arus investasi dan tenaga kerja yang menyebabkan proses urbanisasi terjadi lebih cepat dibanding yang terjadi di kota besar itu sendiri. Gejala ini dipercepat oleh globalisasi ekonomi, teknologi dan informasi serta proses urbanisasi global (Douglass, 1996; Tjahjati, 1996; McGee, 1997).

Penelitian ini dilakukan di Koridor Yogyakarta-Surakarta yang secara administratif terdiri dari sebagian wilayah Kabupaten Sleman, sebagian wilayah Kabupaten Klaten, sebagian wilayah Kabupaten Sukoharjo, dan sebagian wilayah Kabupaten Boyolali (Lihat Lampiran 1). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk: (1) memahami dinamika wilayah di Koridor Yogyakarta-Surakarta sebagai salah satu perekat sinergisme spasial, dan (2) memahami isu-isu terkini di bidang geografi perkotaan yang mendunia berkaitan dengan dinamika wilayah di Koridor Yogyakarta-Surakarta dan agenda riset ke depan.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survai. Penelitian ini dilakukan di Koridor Yogyakarta-Surakarta. Koridor Yogyakarta-Surakarta dipilih sebagai daerah penelitian dengan pertimbangan: (1) wilayah tersebut ditandai oleh adanya percampuran sifat lahan kekotaan dan sifat kedesaan yang merupakan ciri pokok koridor

antarkota seperti yang dikemukakan oleh McGee (1991), Firman (1994), McGee (1997), dan Firman (1998), (2) wilayah tersebut ditengarai oleh adanya perubahan sifat kedesaan ke sifat kekotaan yang merupakan ciri bahwa tahapan-tahapan transformasi wilayah sedang berlangsung di wilayah tersebut yang sekaligus menandakan bahwa wilayah tersebut mempunyai dinamika yang tinggi.

Pengumpulan data dilakukan dengan teknik wawancara mendalam kepada beberapa informan kunci dan informan ahli. Teknik pengambilan sampel informan dilakukan secara *purposive* dengan mempertimbangkan bahwa informan tersebut mampu memberikan informasi yang mempunyai tingkat validitas dan reliabilitas yang tinggi. Informan kunci diambil dari staf pemerintah daerah di masing-masing wilayah yang tergabung dalam Koridor Yogyakarta-Surakarta. Informan ahli diperoleh dari beberapa staf ahli bidang geografi dan bidang perkotaan di Universitas Gadjah Mada. Untuk selanjutnya data diolah secara deskriptif kualitatif.

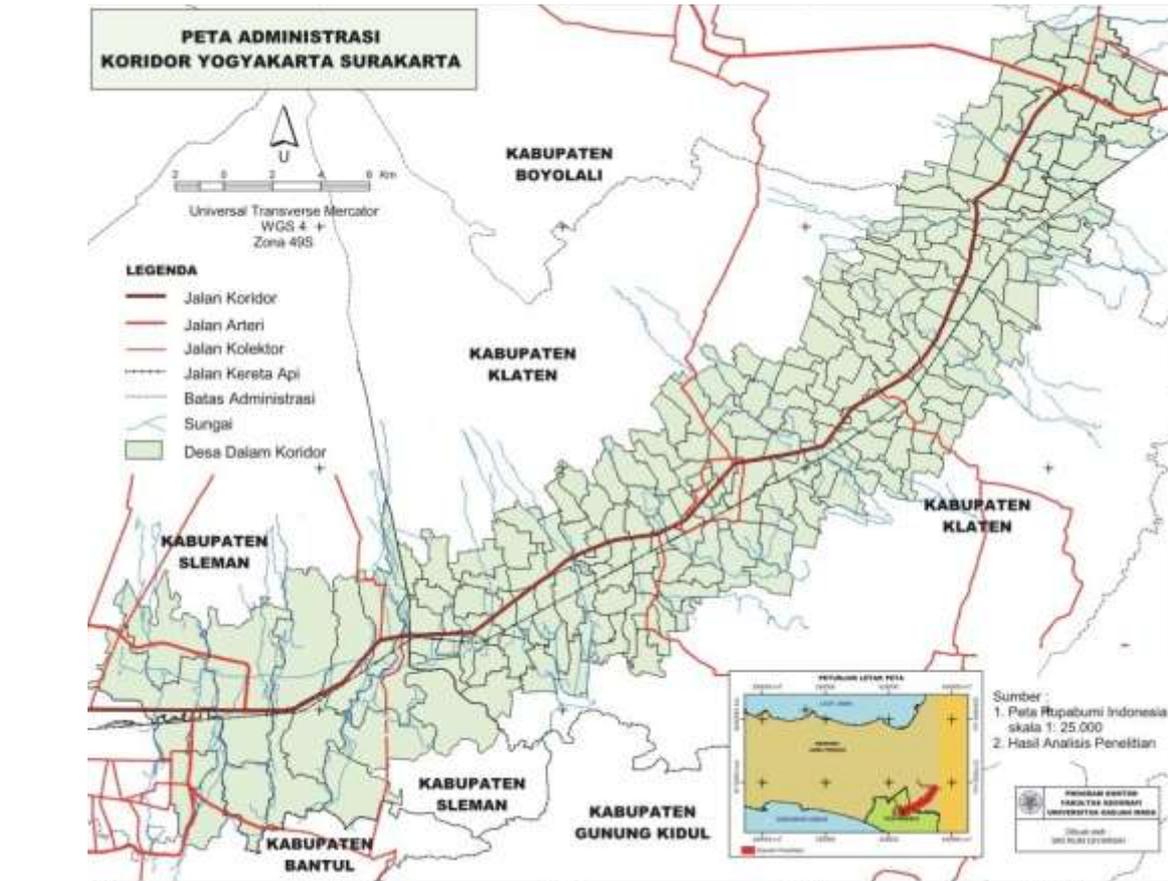
Tinjauan Pustaka

Perkembangan kota-kota di Indonesia, khususnya di Pulau Jawa selama dua dasa wara terakhir ini telah, sedang, dan akan terus mengalami perubahan yang cukup pesat, baik dalam aspek fisik maupun non fisik (Yunus, 1981), terutama perkembangan fisiknya sudah melampaui areal lahan perkotaan secara administratif (Murtomo dan Ritohardoyo, 1992), sehingga dapat dikatakan perkembangan fisik kota-kota besar sudah sangat pesat dan cenderung tak terkendali menurut Gist dan Fava (1990 dalam Sutomo, 2001). Gejala tersebut disebabkan oleh cepatnya pertumbuhan penduduk di perkotaan baik alami maupun migrasi yang mempunyai konsekuensi terhadap tuntutan ketersediaan layanan pelbagai kebutuhan yang semuanya sangat membutuhkan ruang (Sujarto, 1995; Subroto dan Setyadi, 1997).

Salah satu bentuk perembetan kota (*urban sprawl*) adalah perkembangan kota yang cenderung mengikuti jalur transportasi (Yunus, 2000). Hasil penelitian McGee di negara-negara Asia, termasuk Indonesia mempertegas kecenderungan tersebut. Pertumbuhan kota dan proses terbentuknya *desakota* di antara dua kota mempunyai peranan penting dalam mewujudkan sistem kota-kota. Proses ini diawali dengan adanya dua kota yang dihubungkan oleh jalur transportasi yang efektif. Konsekuensi adanya transportasi yang efektif adalah kawasan koridor antara kedua kota tersebut mengalami perkembangan yang relatif lebih pesat dibandingkan areal yang jauh dari jalur transportasi (McGee, 1991; Douglas, 1996). McGee (1991) mengungkapkan bahwa wilayah yang paling mungkin berkembang dalam struktur sistem kota adalah wilayah di antara dua kota besar dan wilayah pertanian dengan kepadatan tinggi yang berdekatan dengan kota besar.

Kawasan koridor di antara dua kota merupakan bentuk ekspresi keruangan perembetan kota ke luar batas yuridis administratif mengikuti jalur transportasi (jalan raya) menjangkau ke daerah perdesaan (*hinterland*) atau ke kota lain dan mengalami perkembangan relatif cepat dibandingkan dengan daerah pinggiran kota lainnya yang tidak terlintas jalur transportasi. Di kawasan ini tingkat aksesibilitas nampak berpengaruh kuat terhadap aktivitas penduduk dan pada gilirannya akan mempercepat pertumbuhan kawasan menurut Bakri (1997 dalam Sutomo, 2001). Adanya perubahan kondisi sosial-ekonomi dapat mengubah ciri-ciri spasial dan demografis secara terus-menerus.

Koridor antarkota merupakan suatu jalur wilayah memanjang dengan lebar yang sangat bervariasi, tergantung dari besar dan kecilnya pengaruh jalan raya tersebut terhadap wilayah sekitarnya. Wilayah di sepanjang jalur jalan raya ini dipostulasikan telah membentuk wilayah tersendiri karena menciptakan kekhasan atribut yang ditimbulkannya dan dapat dibedakan dengan jelas dengan wilayah di belakangnya.



Gambar 1. Peta Administrasi Koridor Yogyakarta-Surakarta

Kekhasan yang paling menonjol sebagai diferensiator dengan wilayah di belakangnya adalah sifat sosial ekonomi dan spasialnya. Pengaruh sifat kekotaan sangat mendominasi kegiatan penduduknya sehingga kebanyakan bangunan di sepanjang jalur jalan tidak lagi berorientasikan sektor pertanian namun berorientasikan sektor non pertanian. Demikian pula dengan performa spasialnya, makin dekat dengan jalur jalan raya tersebut makin kentara sifat-sifat kekotaannya baik dari struktur permukimannya, tata ruang bangunan-bangunan secara individual maupun kondisi sosialnya. Sifat-sifat kekotaan ini akan makin kabur sejalan dengan makin menjauhnya jarak terhadap jalur jalan raya ini (Yunus, 2008).

Oleh karena terciptanya koridor antarkota melibatkan berbagai satuan politik administratif, maka tidak boleh tidak beberapa satuan politik administratif yang dalam hal ini adalah pemerintah kabupaten/kota yang tergabung menjadi satu juga harus melakukan tindakan antisipatif agar sinergisme spasial dan sinergisme fungsional antarwilayah dapat tercapai. Sinergisme spasial merupakan suatu bentuk penggabungan antarruang dan atau wilayah yang mampu menimbulkan dampak positif lebih baik terhadap masing-masing wilayah dan atau ruang dibandingkan dengan keadaan apabila mereka berdiri sendiri-sendiri. Sementara itu sinergisme fungsional merupakan bentuk kerjasama saling menguntungkan antara berbagai instansi yang berada di masing-masing unit politik administratif yang tergabung dalam kerjasama regional dalam rangka menggapai nilai lebih dibandingkan dengan apa yang mereka peroleh apabila mereka bekerja sendiri-sendiri (Yunus, 2006).

Hasil Penelitian dan Pembahasan

Dinamika Wilayah di Koridor Yogyakarta-Surakarta

Mengacu pada bahasan pada ranah teoretik terdahulu maka dapat ditegaskan bahwa jalur yang menghubungkan antara Kota Yogyakarta dan Kota Surakarta merupakan kawasan yang mengalami perubahan sifat kedesaan ke sifat kekotaan yang pesat. Identifikasi kawasan koridor antar Kota Yogyakarta dan Kota Surakarta sebagai kawasan koridor antarkota didasarkan pada konsep struktur keruangan kota regional yang dikembangkan oleh Beesley dan Russwurm (1981) dan konsep struktur ruang ekonomi dari McGee (1991). Dilihat dari lokasinya kawasan ini berada di antara Kota Yogyakarta dengan Kota Surakarta dan secara fisik morfologis maupun sosial ekonomis mempunyai karakteristik daerah pinggiran kota (*urban fringe*) menurut istilah Besley dan Russwurm (1981) yang dipahami sebagai daerah transisi antara daerah berkarakter kota dengan daerah berkarakter desa.

Pola transformasi wilayah yang saat ini telah terbentuk di suatu wilayah dengan melalui tahapan-tahapan perubahan sifat kedesaan menjadi sifat kekotaan telah mengakibatkan (berdampak) terhadap berbagai aspek kehidupan. Pengalaman empirik yang terjadi di Koridor Yogyakarta-Surakarta menunjukkan bahwa transformasi wilayah telah berdampak terhadap keberadaan sumberdaya lahan, kondisi ekonomi, kondisi sosial, kondisi kultural, dan teknologi dari yang semula bersifat kedesaan kemudian berubah menjadi lebih bersifat kekotaan.

Dari pengalaman empiris yang ditemukan di Koridor Yogyakarta-Surakarta dapat dipostulasikan bahwa koridor antarkota merupakan penentu sinergisme spasial yang semakin penting. Sinergisme spasial yang tercipta dapat berupa zona ekonomi antarkabupaten/kota yang tergabung dalam Koridor Yogyakarta-Surakarta yang memiliki perbedaan faktor produksi. Sejalan dengan hal ini maka informan A menyebutkan bahwa:

“Khan masing-masing daerah itu tidak memiliki semuanya yang diperlukan untuk kegiatan pembangunan tho bu? Jadi kalau di daerah itu tidak ada ya harus mendatangkan dari daerah lain tho. Atau bisa juga sebaliknya”.

Dari penjelasan informan A ini dapat dipostulasikan bahwa dengan adanya faktor produksi yang berbeda yang dimiliki masing-masing wilayah selanjutnya dapat menciptakan komplementaritas bagi terselenggaranya perdagangan dan investasi. Kedekatan lokasi geografis merupakan faktor kunci karena dapat meminimalkan biaya transportasi. Hal ini akan semakin menguntungkan adanya pertukaran barang dan jasa.

Koridor Yogyakarta-Surakarta dalam konstelasi wilayah yang lebih luas merupakan bagian dari Segitiga Pertumbuhan Joglosemar. Muta'ali (1998) mengemukakan bahwa dalam pengembangan Segitiga Pertumbuhan terdapat tiga entitas utama yaitu aspek ekonomi, aspek geografi, dan aspek politis. Dari sinilah dapat disebutkan bahwa sudah saatnya bagi geograf untuk berperan secara proaktif dalam pembangunan Segitiga Pertumbuhan ini melalui mekanisme sinergisme spasial koridor antarkota termasuk Koridor Yogyakarta-Surakarta. Lebih jauh informan B memberi penjelasan sebagai berikut:

“Jika masing-masing wilayah di Koridor Yogyakarta-Surakarta dapat merealisasikan cita-cita ini dan tidak hanya bersifat retorik semata maka hasilnya pasti sangat bagus”

Sejumlah determinan perkembangan wilayah yang ikut menentukan berkembangnya Segitiga Pertumbuhan dan koridor antarkota adalah tenaga kerja, modal, pasar, teknologi, sumberdaya alam, dan perlengkapan manufaktur (Hurst, 1974). Perbedaan faktor-faktor antarkabupaten/kota tersebut akan mendorong berlangsungnya pertukaran, perdagangan, dan komplementaritas yang saling menguatkan posisi dan memberikan keuntungan di masing-masing wilayah yang tergabung dalam Segitiga Pertumbuhan maupun koridor

antarkota. Unsur utama geografi berdimensi ruang adalah lokasi, jarak, dan aksesibilitas. Dengan demikian kedekatan jarak geografis antarkabupaten/kota merupakan faktor utama yang mendorong interaksi antarkabupaten/kota dan efisiensi proses produksi khususnya pada minimalisasi biaya transportasi.

Sifat keterpaduan geografi sangat relevan di dalam mengkaji fenomena koridor antarkota, karena dengan mengetahui persamaan dan perbedaan unsur-unsur geografis antarkabupaten/kota yang tergabung dalam Koridor Yogyakarta-Surakarta akan dapat diketahui potensi dan kemungkinan pengembangan serta keunggulan komparatif dan kompetitif masing-masing kabupaten/kota. Sesuai dengan potensi yang dimiliki, masing-masing kabupaten/kota dapat mengambil peran dan posisi yang saling menguntungkan.

Tujuan dari sinergisme spasial di Koridor Yogyakarta-Surakarta adalah untuk menciptakan keuntungan bersama antar wilayah yang tergabung di dalamnya. Hal ini sesuai dengan penjelasan dari informan C sebagai berikut:

“Wah bu kalau sinergisme spasial itu dapat tercapai, maka pasti sangat menguntungkan dan tidak akan pernah lagi terjadi yang namanya program pembangunan yang overlap”

Sejalan dengan penjelasan informan C tersebut maka dapat dipostulasikan bahwa sinergisme spasial ini bertujuan untuk meningkatkan investasi dan perdagangan, menciptakan lapangan kerja, menciptakan keterkaitan antar kabupaten/kota yang sudah maju dengan kabupaten/kota yang belum maju sehingga bermuara pada peningkatan kesejahteraan masyarakat di masing-masing kabupaten/kota”

Keuntungan yang dicapai dengan sinergisme spasial ini tidak semata-mata keuntungan lokasional saja, namun juga aglomeratif, interaktif, dan efektifitas antarkegiatan antarkabupaten/kota yang tergabung dalam sinergisme spasial tersebut.

Rondinelli (1979) menyatakan bahwa sinergisme spasial ini dapat dilakukan dengan menciptakan jaringan produksi, distribusi, dan pertukaran antarkabupaten/kota yang tergabung dalam sinergisme spasial tersebut. Dengan adanya integrasi sistem pusat-pusat pertumbuhan yang berjenjang dan berbeda karakteristik fungsionalnya antarkabupaten/kota tersebut, maka sistem tersebut akan dapat memacu penyebaran pembangunan masing-masing kabupaten/kota. Dalam sinergisme spasial ini maka antarsektor pembangunan di suatu kabupaten/kota diintegrasikan dengan sektor lain di kabupaten/kota lain. Sebagai contoh suatu kabupaten/kota yang memiliki sektor pertanian yang kuat diintegrasikan dengan kabupaten/kota lain yang mempunyai sektor industri pendukung sektor pertanian sehingga dapat meningkatkan produksi pertanian, memperluas lapangan kerja, dan meningkatkan pendapatan sebagian besar penduduk.

Dalam kaitannya dengan sinergisme spasial di Koridor Yogyakarta-Surakarta seharusnya pemerintah di masing-masing kabupaten/kota yang tergabung dalam koridor antarkota tersebut duduk bersama dalam merealisasikan konsep tersebut, apabila konsep tersebut memang disepakati oleh masing-masing pemerintah kabupaten/kota untuk menjadi panduan pengembangan wilayah masa depan. Sinergisme spasial yang terbentuk sebaiknya diikuti oleh sinergisme fungsional. Sebagai contoh adalah kerjasama antar dinas pariwisata di masing-masing kabupaten/kota dalam menciptakan paket wisata yang saling menguntungkan antar kabupaten/kota dalam Koridor Yogyakarta-Surakarta.

Isu-Isu Terkini dan Agenda Riset Ke Depan

Berkaitan dengan isu-isu terkini yang mendunia di bidang geografi, maka sekaligus dipostulasikan bahwa selain dampak-dampak seperti telah dipaparkan terdahulu, terdapat agenda riset yang menarik dan cukup menantang bagi para geograf. Para geograf

perkotaan dapat melakukan penelitian yang menganalisis bagaimana dampak dari dinamika wilayah di koridor antarkota terhadap *climate change* yang di dalamnya termasuk *global warming* sebagaimana dijelaskan oleh informan D sebagai berikut:

“Tema-tema penelitian yang berkaitan dengan perubahan iklim dan pemanasan global saat ini sangat menarik dan menjadi agenda riset yang menantang bagi para ahli geografi perkotaan”

Penjelasan dari informan D tersebut sangat berkaitan dengan perubahan pola konsumsi energi dan perubahan *life style* yang semakin dirasakan oleh penduduk di koridor antarkota. Sebagai contoh dapat dikemukakan di sini bahwa agenda riset yang mengulas tentang mekanisme siklus karbon yang disebabkan oleh proses antropogenik yang terjadi di koridor antarkota merupakan salah satu tema yang cukup menarik berkaitan dengan isu tersebut. Berkaitan dengan hal ini informan E lebih jauh menjelaskan sebagai berikut:

“Proses antropogenik yang terjadi di koridor antar kota telah menyebabkan perubahan yang signifikan terhadap mekanisme siklus karbon. Ini merupakan agenda riset yang sangat menantang bagi para ahli”

Penjelasan dari informan E tersebut sejalan dengan siklus karbon yang telah mengalami perubahan akibat dari percepatan emisi karbon dari daratan ke atmosfer yang dipicu oleh proses antropogenik yang terjadi di koridor antarkota. Percepatan emisi karbon tersebut selanjutnya telah menyebabkan kenaikan temperatur bumi dan perubahan iklim. Para pakar geografi yang mengkhususkan diri pada studi perkotaan dan wilayah semestinya merasa tertantang oleh munculnya fenomena tersebut dan berusaha untuk menyikapinya sebagai sebuah *scientific accountability* kepada publik.

Kesimpulan

Dari pengalaman empiris yang ditemukan di Koridor Yogyakarta-Surakarta dapat disimpulkan bahwa koridor antarkota merupakan penentu sinergisme spasial yang semakin penting. Sinergisme spasial yang tercipta dapat berupa zona ekonomi antarkabupaten/kota yang tergabung dalam koridor antarkota yang memiliki perbedaan faktor produksi. Dengan perbedaan faktor produksi tersebut selanjutnya dapat menciptakan komplementaritas bagi terselenggaranya perdagangan dan investasi. Kedekatan lokasi geografis merupakan faktor kunci karena dapat meminimalkan biaya transportasi. Hasil penelitian ini juga menyimpulkan bahwa tema-tema penelitian yang berkaitan dengan perubahan iklim termasuk pemanasan global sebagai dampak dari dinamika wilayah di Koridor Yogyakarta-Surakarta merupakan agenda riset yang menantang para ahli geografi perkotaan di masa mendatang.

Daftar Pustaka

- Beesley, K. and Russwurm. 1981. *The Rural Urban Fringe: Canadian Perspectives*. Geographical Monographs No 10, 1981. Canada.
- Dharmapatni, I.A.I. 1993. “Fenomena Mega Urban dan Tantangan Pengelolaannya” dalam *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota No. 26 Edisi Khusus Februari 1993*.
- Douglass, M. 1996. “Land Use Planning and Management Strategies For A Sustainable Greater *Jabotabek*”, dalam *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota No.21 Tahun VII Mei 1996*.
- Firman, T. 1992. The Spatial Pattern of Urban Population Growth in Java 1980-1990. *Bulletin of Indonesian Economics Studies 28 (2)*
- 1994. Urban Restructuring in Jakarta Metropolitan Region: an Integration into a System of Global Cities. *Proceeding of the Conference on Cities and the New Global Economy, the Government of Australia and OECD, Melbourne 20-23 November 1994*.

- 1995. "Urban Development in Bandung Metropolitan Region A Transformation to A Desa-Kota Region", dalam *Majalah TWPR Vol.18 No.1 Tahun 1996*.
- .1998. "Jakarta Metropolitan Area: From Global City To Urban Crisis", dalam *The 16th Earoph World Planning Congress in Bali, 28 – 30 October 1998*.
- McGee, T.G. 1991. "The Future of the Asian City: the Emergence of Desakota Regions" dalam *Proceeding International Seminar and Workshop on the South East Asian City of the Future, Jakarta, January 21-25, 1990*
- McGee, T.G. 1997. The Emergence of Desa-Kota Regions in Asia: Expanding a Hypothesis. In *The Extended Metropolis and Settlement Transsition in Asia*. The University of Hawaii Press. Honolulu.
- Murtomo, R, dan Ritohardoyo. 1992. *Perkembangan Ukuran Kota-Kota Menengah di Indonesia. Laporan Penelitian*. Fakultas Geografi UGM. Yogyakarta (Tidak dipublikasikan).
- Muta'ali, L. 1998. Tinjauan Geografis Segitiga Pertumbuhan Dalam Pembangunan Wilayah. *Paper disampaikan dalam diskusi bulanan di Jurusan PPW Fakultas Geografi UGM tanggal 23April 1998*.
- Hurst, E.(ed). 1974. *Transportation Geography*. Mc Graw Hill Bank. New York.
- Prabatmodjo, H. 2000. "Perkotaan Indonesia Pada Abad Ke-21: Menuju Urbanisasi Menyebar?", dalam *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Vol.11 No.1 Maret 2000*.
- Rondinelli, D.A. 1979. *Spatial Factors in Resources System: Spatial Analysis for Integrated Regional Development Planning in the Bicol River Basin of the Philipines*, UN University and Chung Ang University. Seoul Korea.
- Subroto, Y.W. dan Setyadi. 1997. Proses Transformasi Spasial dan Sosio Kultural Desa-Desa di Daerah Pinggiran Kota (Urban Fringe) di Indonesia (Studi Kasus *Yogyakarta*). *Laporan Penelitian Ilmu Pengetahuan Dasar*. Yogyakarta. Pusat Studi Lingkungan Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta. (Tidak dipublikasikan)
- Sujarto, J. 1995. Konsepsi Perencanaan Kota Kecil dan Menengah di Indonesia. Semarang. *Tata Loka No 01 November*.
- . 1998. "Jakarta Metropolitan Area: From Global City To Urban Crisis", dalam *The 16th Earoph World Planning Congress in Bali, 28 – 30 October 1998*.
- Sutomo. 2001. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perkembangan Fisikal Kawasan Koridor Antar Kota Purwokerto-Sokaraja. *Tesis*. Program Pascasarjana UGM. Yogyakarta (Tidak dipublikasikan).
- Tjahjati, B. 1996. "Perkembangan Ekonomi Makro dan Pola Spasial Perkotaan". *Konvensi Nasional Penguatan Peranserta Masyarakat dalam Penataan Ruang dan Pembangunan Perkotaan di Jakarta tanggal 7-8 Mei 1996*.
- Tjahjati, B. dan Imron B. 1994. "Arahan Kebijakan Tata Ruang Nasional". *Prisma Februari 1994*. Jakarta.
- Yunus, H.S. 1981. Perkembangan Kota Yogyakarta dan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya. *Laporan Penelitian*. Yogyakarta. Fakultas Geografi UGM. Yogyakarta (Tidak dipublikasikan)
- 2000. *Teori dan Model Struktur Keruangan Kota*. Pustaka Pelajar .Yogyakarta.
- 2006. *Megapolitan: Konsep, Problematika, dan Prospek*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- 2008. *Dinamika Wilayah Peri Urban, Determinan Masa Depan Kota*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.