

DAMPAK PEMBANGUNAN JARINGAN JALAN MERR (MIDDLE EAST RING ROAD) II-C TERHADAP PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN (TAHUN 2009-2014)

Widhi Khrisna Murthy

S1 Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Surabaya

e-mail : shaffira.medina1990@gmail.com

Abstrak

Masalah umum yang paling sering terjadi di sebuah kota besar adalah kemacetan, karena kebutuhan jalan tidak seimbang dengan jumlah kendaraan yang ada. Pembangunan jalan MERR II-C dilakukan sebagai sebuah kelanjutan dari pembangunan jalan MERR II-A dan II-B. Dari program pembangunan jalan tersebut, diharapkan dapat mengurangi kemacetan lalu lintas yang sering terjadi di hampir semua ruas jalan utama kota. Di lain sisi, pembangunan jalan MERR II-C juga dapat memberikan dampak bagi perubahan lahan di kawasan tersebut. Oleh karena itu, tujuan penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan dan menganalisa (1) perubahan penggunaan lahan di sekitar kawasan MERR II-C, (2) kesesuaian perubahan penggunaan lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) di Kota Surabaya, serta (3) berbagai dampak yang diberikan oleh pembangunan jalan MERR II-C.

Penelitian ini menggunakan metode survei kuantitatif dan teknik pengumpulan datanya adalah dengan dokumentasi, observasi, dan wawancara. Lebih jauh, data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari studi lapangan melalui wawancara dan pengamatan langsung. Sedangkan data sekunder didapatkan dari penelitian kepustakaan yang ada terkait masalah yang diteliti.

Hasil penelitian ini menunjukkan adanya (1) perubahan penggunaan lahan oleh pembangunan jalan MERR II-C, yakni kawasan pemukiman yang berubah seluas $126.278,35 \text{ m}^2 / 16,18\%$ dari luas lahan yang diperlukan, disertai dengan lahan pertanian yang berubah seluas $654.100,19 \text{ m}^2 / 83,82\%$, (2) ketidaksesuaian dengan Rencana Tata Ruang Wilayah yang diindikasikan dari kendala penyelesaian lahan sebesar 12% dan masih belum terbangun di sepanjang jalan MERR II-C hingga sebesar 79,60% dari alokasi lahan, serta (3) dampak terhadap daerah sekitarnya, secara langsung maupun tak langsung. Akhirnya, dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan MERR II-C, nyatanya, menimbulkan sejumlah perubahan lahan yang diperlihatkan dari adanya ketidaksesuaian antara kondisi yang ada dengan Rencana Tata Ruang Wilayah, serta beberapa dampak positif dan negatif yang diberikannya. Maka, penelitian ini menyarankan bahwa sangat diperlukan penataan ulang pada penggunaan lahan dalam rangka mengimplementasikan Rencana Tata Ruang Wilayah yang ada. Terlebih lagi, Ijin Mendirikan Bangunan (IMB) juga harus lebih diperhatikan terkait perencanaan pendirian bangunan di sekitar jalan MERR II-C.

Kata kunci: pembangunan jalan MERR II-C, penggunaan lahan.

Abstract

The most common problem happens in a big city is congestion, since the need of the road is not balance with the number of vehicle existing. MERR II-C road development is conducted as the continuation of MERR II-A and II-B road development. From the said road development program, it is expected to be able to reduce the traffic congestion which often happens in almost all main roads of the city. In another side, MERR II-C road development may also give impact on the land changing in that area. Therefore, the objectives of this research are for describing and analyzing (1) the changing of land use around the area of MERR II-C, (2) the suitability of changed land use with the Spatial Plan of Surabaya City, and (3) various impacts gave by MERR II-C road development.

This research is using the method of quantitative survey and its data collection technique is by documentation, observation, and interview. Furthermore, the data used is primary and secondary data. The primary data is obtained from a field study which is carried out by interview and direct observation. Meanwhile, the secondary data is taken from library research relating to the problem researched.

From the results of this research, it shows (1) the changing on the land use due to MERR II-C road development, namely the residential area that changes to be $126.278,35 \text{ m}^2 / 16,18\%$ from the land area needed, followed with the agricultural area which now becomes as wide as $654.100,19 \text{ m}^2 / 83,82\%$, (2) the unsuitability with Spatial Plan which is indicated from the obstacle in settling 12% of the area and that many areas along the roads of MERR II-C are still undeveloped yet as much as 79,60% from the land allocation, and (3) the impacts on the surrounding area, directly and indirectly. In the end, it can be concluded that MERR II-C road development is in fact causing some land changes which are shown from the unsuitability between the existing condition and the Spatial Plan, as well as other positive and negative impacts gave by it. Thus, this research suggests that it is necessarily to rearrange the land use in order to implement the existing Spatial Plan. Moreover, the permit to erect buildings (Ijin Mendirikan Bangunan – IMB) must be also taken into account relating to the planning to erect buildings around MERR II-C.

Keyword: MERR II-C road development, land use.

PENDAHULUAN

Surabaya sebagai kota terbesar kedua di Indonesia setelah Jakarta, dengan jumlah penduduk mencapai 3.282.156 jiwa dan luas wilayah 326,37 km², merupakan pusat perekonomian dan pendidikan di Jawa Timur. Surabaya sebagai gerbang pintu masuk Indonesia bagian timur dituntut untuk memiliki sarana dan prasarana serta infrastuktur yang memadai demi menunjang laju perekonomian yang ada. Prasarana transportasi menempati peranan penting dan khusus dalam menunjang pengembangan ekonomi dan pembangunan yang berkelanjutan. Salah satu prasarana transportasi berupa jalan, yang manadapat mempengaruhi perkembangan kota Surabaya kedepannya. Prasarana tersebut seyogyanya berupa akses jalan yang mudah serta dapat menghubungkan antar wilayah. Berkembangnya suatu jaringan jalan akibat dari pertumbuhan suatu daerah, baik pertumbuhan industri, perdagangan, maupun pertumbuhan sosial ekonominya.

Seiring dengan pesatnya perkembangan kota, dimana volume kendaraan yang melintas tidak sebanding dengan tersedianya jalan. Seakan kendaraan terus bertambah setiap tahunnya namun luas ataupun lebar jalan tidak bertambah. Hal ini yang menyebabkan kepadatan kendaraan di ruas jalan tertentu yang dapat memicu terjadinya kemacetan. Kemacetan inilah yang dapat menghambat mobilitas warga kota serta menghambat pergerakkan roda perekonomian.

Surabaya yang dinamis membutuhkan penyediaan jalan yang memadai. Berdasarkan pernyataan tersebut, Kementerian Pekerjaan Umum melalui Direktorat Jenderal Bina Marga melaksanakan program dengan membangun jaringan jalan yang dapat menghubungkan daerah pinggiran kota atau daerah luar kota menuju ke pusat kota. Jaringan jalan ini bertujuan untuk memudahkan warga kota untuk bermobilitas serta dapat memecah kepadatan di ruas-ruas jalan tertentu yang biasanya padat oleh kendaraan bermotor. Untuk menjawab permasalahan yang ada, dibangunlah jalan lingkar / *ring road* untuk menjawab masalah yang telah ada sehingga tidak bertambah parah.

Salah satu upaya yang terealisasi adalah pembangunan Jalan Lingkar Tengah Timur atau *Middle East Ring Road II-C* (MERR II-C). Proyek pembangunan jaringan jalan ini merupakan lanjutan dari proyek pembangunan jaringan jalan MERR II-A dan MERR II-B. Proyek MERR II-A dimulai dari persimpangan jalan Kenjeran, Kecamatan Kenjeran, Surabaya hingga persimpangan jalan Mulyorejo (kampus C Universitas Airlangga), Kecamatan Mulyorejo, Surabaya. Proyek MERR II-B dimulai dari persimpangan jalan Mulyorejo, Kecamatan Mulyorejo,

Surabaya hingga persimpangan jalan Arif Rahman Hakim, Kelurahan Klampis Ngasem, Kecamatan Sukolilo, Surabaya. Kedua proyek tersebut (MERR II-A dan MERR II-B) sudah terealisasi terlebih dahulu. Sedangkan proyek MERR II-C dimulai dari persimpangan Arif Rahman Hakim, Kelurahan Klampis Ngasem, Kecamatan Sukolilo, Surabaya hingga persimpangan Pondok Candra, Kelurahan Tambak Sumur, Kecamatan Waru, Kabupaten Sidoarjo. Proyek jaringan jalan MERR II-C ini sepanjang 7,56 km. Dengan adanya proyek tersebut dapat mempersingkat jarak tempuh dari Sidoarjo menuju ke Surabaya Timur (Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2007).

Seiring pertumbuhan ekonomi, permintaan terhadap penggunaan lahan wilayah perkotaan akan terus berkembang untuk pembangunan di sektor bisnis. Tingginya permintaan sektor-sektor bisnis akan pemenuhan kebutuhan lahan kosong menyebabkan adanya perubahan penggunaan lahan pertanian dan ruang terbuka hijau. Berdasarkan data terakhir pada tahun 2011, Penggunaan lahan di Kota Surabaya sebagian besar digunakan oleh sektor non-pertanian dengan luasan sebesar 30.076,30 ha (82,4%) dari luasa total lahan kota yaitu 36.508,39 ha. Sisanya, sebesar 5,3% untuk lahan persawahan, 0,3% untuk perkebunan, dan 12% untuk sektor lainnya (Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya, 2014).

Pemanfaatan lahan kota yang terus tumbuh dan bersifat akseleratif untuk pembangunan berbagai fasilitas perkotaan salah satunya untuk transportasi, sering merubah konfigurasi bentang alam perkotaan. Adanya perkembangan kota dalam hal ini berupa pembangunan jaringan jalan, terdapat adanya perubahan penggunaan lahan. Penggunaan lahan asli, yang awalnya berupa lahan kosong, lahan pemukiman, maupun lahan pertanian berubah penggunaannya menjadi lahan terbangun yang digunakan untuk akses jalan. Setiap adanya perubahan selalu diikuti dengan adanya permasalahan. Permasalahan yang terjadi masih berkaitan dengan perubahan penggunaan lahan. Tidak sedikit lahan yang berubah, hal ini menyebabkan luasan wilayah lahan non-pertanian akan bertambah.

Selain merubah luasan wilayah yang menjadi permasalahan, permasalahan lainnya dalam perubahan penggunaan lahan yaitu kesesuaian penggunaan lahan terhadap rencana yang telah dirancang oleh pemerintah berupa peraturan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Ketidaksesuaian penggunaan lahan yang ada dengan rencana nantinya akan berdampak negatif terhadap wilayah itu sendiri.

Tak lupa, permasalahan yang akan timbul selanjutnya ialah dampak yang ditimbulkan dari

pembangunan jaringan jalan MERR II-C tersebut. Dampak positif maupun dampak negatif berdampak terhadap daerah sekitarnya, baik berdampak secara langsung maupun secara tidak langsung. Akibat dari pembangunan jaringan jalan MERR II-C ini akan terjadi perubahan penggunaan lahan, terlihat dari penggunaan lahan sebelum adanya jalan MERR II-C sampai setelah adanya jalan MERR II-C. Dimana, sebagian besar perubahan penggunaan lahan tersebut berubah menjadi lahan peruntukan lahan perdagangan dan jasa.

Dari latar belakang di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian berjudul **“Dampak Pembangunan Jaringan Jalan MERR II-C (Middle East Ring Roads II-C) terhadap Perubahan Penggunaan Lahan (Tahun 2009-2014).”**

Berdasarkan uraian tersebut, maka penelitian ini bertujuan untuk 1) Mengetahui perubahan penggunaan lahan yang terjadi di sekitar jalan MERR II-C akibat dari pembangunan jaringan jalan MERR II-C, 2) Mengetahui kesesuaian perubahan penggunaan lahan antara Rencana Tata Ruang Wilayah dengan kondisi tahun 2014 di sekitar pembangunan jaringan jalan MERR II-C, 3) Mengetahui dampak positif dan dampak negatif akibat adanya pembangunan jaringan jalan MERR II-C terhadap daerah sekitarnya.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah *survey*. Lokasi penelitian ini dilakukan di wilayah sekitar pembangunan jaringan jalan MERR II-C. Objek penelitian ini adalah pembangunan jaringan jalan MERR II-C yang dimulai dari persimpangan Jalan Arif Rahman Hakim – Jalan Kertajaya Indah Timur sampai dengan persimpangan Jalan Rungkut Madya – Jalan Gunung Anyar. Berdasarkan *prasurvey* yang dilakukan peneliti di lokasi penelitian, terdapat perubahan penggunaan lahan di sekitar pembangunan jaringan jalan MERR II-C sejak sebelum dan sesudah adanya jaringan jalan MERR II-C.

Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian adalah penggunaan lahan dan variasi bangunan, dimana penggunaan lahan yang digunakan mulai tahun 2009 dan 2014 serta jarak yang digunakan ialah radius 50 meter ke kanan-ke kiri dari as jalan MERR II-C sehingga didapatkan perubahan penggunaan lahan diradius tersebut. Variasi bangunan digunakan untuk mengetahui macam-macam bangunan yang berdiri disepanjang jalan MERR II-C.

HASIL PENELITIAN

Secara geografis kawasan jaringan jalan MERR II-C terletak di kawasan timur Kota Surabaya. Jalan MERR II-C ini melintasi beberapa Kecamatan, yaitu

Kecamatan Sukolilo, Kecamatan Rungkut, dan Kecamatan Gunung Anyar. Menurut Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang (DCKTR) Kota Surabaya, kawasan jaringan jalan MERR II-C terbagi atas 2 unit pengembangan (UP) yaitu UP. Rungkut dan UP. Kertajaya (Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kota Surabaya, 2015).

Secara topografi, jaringan jalan MERR II-C memiliki lebar jalan sekitar 40 meter, panjang jalan sekitar 7,56 km (Kementerian PU Dirjen Bina Marga Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional V), beradidiketinggian 3-6 mdpl, kemiringan lereng 0%-20%, temperatur udara 22,6°C – 34,1°C, tekanan udara 1.005,2 – 1.013,9 milibar, kelembaban udara 42% - 92%, serta curah hujan rata-rata antara 120 mm – 190 mm.

1. Penggunaan Lahan Tahun 2009

Hasil Kajian Tim Teknis RTRW Kota Surabaya tahun 2009 dijelaskan bahwa lahan disepanjang Jalan MERR II-C diperuntukkan sebagai lahan pemukiman dan lahan pertanian. Penggunaan lahan diperuntukkan sebagai lahan pemukiman seluas sekitar 126.278,35 m² meliputi kawasan perumahan dan pemukiman kampung. Penggunaan lahan diperuntukkan sebagai lahan pertanian seluas sekitar 654.100,19 m² yang tersebar di berbagai kawasan.

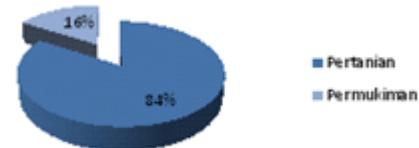


Diagram 1. Luas Wilayah Penggunaan Lahan Tahun 2009

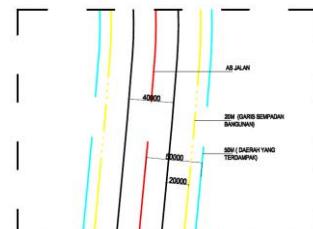
Sumber : Hasil Analisis

2. Luasan Perubahan Lahan Tahun 2009-2014

Pembangunan jaringan jalan MERR II-C mengakibatkan perubahan penggunaan lahan antara tahun 2009 sebelum adanya jalan MERR II-C dan tahun 2014 setelah adanya jalan MERR II-C. Hasil analisis menunjukkan lahan yang banyak mengalami perubahan adalah lahan pemukiman dan lahan pertanian. Lahan pemukiman yang mengalami perubahan seluas sekitar 126.278,35 m² dan lahan pertanian yang mengalami perubahan seluas sekitar 654.100,19 m².

Perhitungan luasan lahan yang diperlukan berdasarkan Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional V tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985 adalah sebagai berikut:

Gambar 1 : Jarak Lebar Pembagian



3. Penggunaan Lahan Tahun 2014

Penggunaan lahan di kawasan Jalan MERR II-C mengalami penurunan, baik lahan pemukiman dan lahan pertanian. Adanya pembangunan jaringan jalan MERR II-C mengakibatkan perubahan penggunaan lahan yang dulunya lahan pemukiman dan lahan pertanian, kini telah berubah menjadi sebuah jaringan jalan dan lahan yang diperuntukkan perdagangan dan jasa.

Selain adanya penurunan luasan penggunaan lahan berupa lahan pemukiman dan lahan pertanian, tetapi juga menambah luasan penggunaan lahan tertentu lainnya. Bertambahnya luasan penggunaan lahan ini diperuntukkan sebagai lahan perdagangan dan jasa. Penambahan tersebut disebabkan akibat adanya faktor pendorong yaitu lokasi. Dengan lokasi yang strategis, penggunaan lahan untuk kawasan perdagangan dan jasa kedepannya akan mengalami pertumbuhan.

Tabel 1.1 Daftar Bangunan Baru di Jalan MERR tahun 2014

Nama Bangunan	Lebar (m)	Panjang (m)	Luas (m ²)
Dealer Yamaha	35	21	735
Ruko "Icon 19" sisi barat	30	167	5.010
Ruko "Icon 19" sisi timur	30	222	6.660
Depot Soto "Cak Har"	35	70	2.450
Bengkel "Refresh"	20	15	300
Central Business Park Semampir	33	168	5.544
Ruko Semampir	30	80	2.400
Depot "Mie 55"	26	40	1.040
Masjid Semampir	17	11	187
Alfamart Semampir	17	140	2.380
Rumah Kos	10	32	320
Indomaret Baruk	24	17	408
Ruko Baruk	26	34	884
Car Wash	27	21	567
Komplek Resto Dimsum	32	64	2.048
Komplek Dealer Honda	27	82	2.214
Komplek Ruko Kimia Farma	22	101	2.222
Masjid Kedung Baruk	38	37	1.406
Depot "Milk Ma"	15	90	1.350
Depot "Bebek Gorang Hanissa"	30	25	750
Gereja Kristen Indonesia (GKI)	28	16	448
Apotek X	21	27	567
Perumahan Rungkut	27	374	10.098
RATA-RATA	26,08	80,61	2.173,40
TOTAL			49.988

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa bangunan baru untuk perdagangan dan jasa tumbuh seluas 49.988 m² dan rata-rata lebar bangunan sebesar 26,08 meter dari tepi jalan. Berdasarkan Peta Rencana Pola Ruang, alokasi lahan untuk perdagangan dan jasa seluas 195.014,2 m² dan luasan kawasan perdagangan dan jasa yang telah terbangun sekitar 20,40% dari alokasi lahan.

Diagram 2. Luas Total Wilayah Terbangun Tahun 2014



Sumber : Hasil Analisis

4. Kesesuaian antara Jalan MERR II-C saatini dengan RTRW Kota Surabaya.

Pembangunan Jalan MERR II-C ini telah direncanakan oleh Pemerintah Daerah yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) Kota Surabaya no. 3 tahun 2007 tentang Rencana jaringan Jalan Utama Kota Surabaya. Berdasarkan RTRW dijelaskan bahwa penggunaan lahan di sepanjang jalan MERR II-C diperuntukkan sebagai ruang perdagangan dan jasa serta ruang sarana pelayanan umum. Luasan untuk ruang tersebut telah dialokasikan seluas sekitar 245.002,2 m².

Mengacu pada pengamatan langsung di lapangan, masih belum sesuai dengan rencana tersebut, terlihat masih terdapatnya lahan asli berupa lahan pemukiman dan lahan pertanian yang masih belum terbangun. Lokasi lahan yang masih belum terbangun ini tersebar di sepanjang Jalan MERR II-C, diantaranya berada di Kelurahan Klampis Ngasem, Kelurahan Kedung Baruk, dan Kelurahan Rungkut Kidul. Adapun luasan keseluruhan lahan yang belum terbangun seluas 195.014,2 m² dari luasan alokasi seluas 245.002,2 m². Berdasarkan tabel bangunan baru diatas, lahan yang telah terbangun untuk perdagangan dan jasa seluas sekitar 49.988 m² atau 20,40% dari alokasi lahan. Sedangkan untuk lahan yang masih belum terbangun seluas sekitar 195.014,2 m² atau 79,60% dari alokasi lahan perdagangan dan jasa yang telah direncanakan.

Selanjutnya sesuai dengan rencana, proyek jalan MERR II-C diharapkan bisa rampung pada akhir tahun 2014 atau selambat-lambatnya awal tahun 2015. Namun, progres pembangunan jalan MERR II-C per bulan September tahun 2014 hanya mencapai sekitar 88%. Kendala yang dihadapi ialah kendala dalam pembebasan lahan di daerah Gunung Anyar. Kendala klasik ini yang mengakibatkan pembangunan jalan MERR II-C belum 100% rampung dari target rencana RTRW Kota Surabaya yang telah ditetapkan. Apabila proyek tersebut memenuhi target, maka proyek ini bisa menuntaskan rangkaian jaringan jalan MERR sebelumnya yang mana MERR II-A dan MERR II-B telah terlebih dulu rampung dan nantinya bisa menghubungkan antara akses Jembatan Suramadu dengan Bandara Juanda.

Dengan demikian, hanya terdapat dua poin yang belum mencapai target dalam pembangunan jalan MERR II-C bila disesuaikan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya. Pertama, penyelesaian lahan yang masih tersedat sekitar 12%. Kedua, masih terdapat lahan yang belum terbangun seluas 195.014,2 m² dari luas alokasi keseluruhan sekitar 245.002,2 m² atau 79,60% dari alokasi lahan untuk perdagangan dan jasa.

5. Evaluasi Dampak Pembangunan Jalan MERR II-C terhadap daerah sekitar.

- a. Dapat menarik pembangunan pusat bisnis baru, ini terlihat dari adanya bangunan baru yang bergerak dibidang perdagangan dan jasa. Adanya daya tarik terhadap pembangunan pusat bisnis baru ini tak lepas dari strategisnya daerah tersebut akibat adanya MERR II-C sehingga pengembangan wilayah khususnya Surabaya timur dapat berkembang pesat.
- b. Dapat meningkatkan harga Nilai Jual Objek Pajak (NJOP). Harga NJOP meningkat diakibatkan karena kemudahan aksesibilitas seiring adanya jalan MERR II-C.
- c. Bertambahnya pembangunan jalan arteri baru lainnya sebagai jalan penghubung MERR II-C. Adanya jalan arteri baru ini dapat menghubungkan dengan ruas jalan lainnya yang telah ada sebelumnya dengan Jalan MERR II-C sehingga aksesibilitas semakin mudah dan dapat memudahkan dalam bermobilisasi bagi masyarakat.
- d. Daerah ruang terbuka hijau semakin berkurang. Adanya pembangunan bangunan baru akibat jalan MERR II-C ini, mengakibatkan berkurangnya daerah ruang terbuka hijau. Ruang disekitar jalan MERR II-C semula berupa lahan terbuka kini telah menjadi bangunan baru seiring adanya jalan MERR II-C, sehingga luasan ruang terbuka hijau semakin berkurang.

PEMBAHASAN

Program pembangunan ruas jaringan jalan MERR II-C merupakan program pembangunan infrastruktur jalan yang dikeluarkan oleh Menteri Pekerjaan Umum berdasarkan UU No. 34 tahun 2006 tentang Jalan. Pembangunan jalan tersebut dilakukan dibawah naungan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Pematusan Kota Surabaya dan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional V. Pembangunan ruas jaringan jalan MERR II-C merupakan upaya pemerintah dalam memberikan fasilitas terkait mobilitas masyarakat dalam upaya menangani masalah arus lalu lintas yaitu kemacetan, berupa pembangunan prasarana transportasi. Pembangunan jalan tersebut, diharapkan mampu memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam mobilitasnya dan secara tidak langsung telah meningkatkan kegiatan perekonomian masyarakat setempat baik masyarakat pendatang maupun masyarakat asli di sekitar jalan MERR II-C.

Dengan seiringnya pembangunan ruas jaringan jalan MERR II-C ini terdapat adanya perubahan penggunaan lahan di wilayah tersebut. Lahan yang sebagian besar mengalami perubahan ialah lahan permukiman dan lahan pertanian. Lahan permukiman yang mengalami perubahan lahan luasnya sekitar 126.278,35 m² atau sekitar 16,18% dari luas lahan yang diperlukan untuk pembangunan jaringan jalan MERR II-C. Untuk lahan pertanian yang mengalami perubahan lahan sekitar 654.100,19 m² atau sekitar 83,82% dari luas lahan yang diperlukan untuk pembangunan jaringan jalan MERR II-C. Dengan demikian total luasan lahan yang diperlukan dalam pembangunan jaringan jalan MERR II-C ini yaitu seluas 780.378,54 m².

Selanjutnya, luas penggunaan lahan yang telah mengalami perubahan per tahun 2014 di sekitar jalan MERR II-C yaitu seluas sekitar 49.988 m². Luasan tersebut dilihat dari berdirinya beberapa bangunan baru di sepanjang jalan MERR II-C sebagaimana telah dijelaskan pada tabel 4.1. Berdirinya bangunan baru di sepanjang jalan MERR II-C tersebut sebagian besar digunakan sebagai bangunan yang bergerak di bidang perdagangan dan jasa. Apabila dibandingkan dengan total luasan lahan yang diperlukan dalam pembangunan jalan MERR II-C ini, luasan lahan yang telah mengalami perubahan yaitu sebesar 6,41%. Dimana luasan yang telah mengalami perubahan seluas 49.988 m² dari total luas lahan 780.378,54 m². Namun, apabila berdasarkan Peta Rencana Pola Ruang telah dijelaskan bahwa alokasi lahan untuk perdagangan dan jasa seluas 245.002,2 m². Pengukuran tersebut dihitung dari lebar dikiri-kanan jalan selebar 30 meter di sepanjang jalan MERR II-C. Dari luas tersebut, lahan yang telah terbangun untuk perdagangan dan jasa per tahun 2014 seluas sekitar 49.988 m² atau 20,40% dari alokasi lahan. Sedangkan untuk lahan yang masih belum terbangun per tahun 2014 seluas sekitar 195.014,2 m² atau 79,60% dari alokasi lahan perdagangan dan jasa yang telah direncanakan.

Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) Kota tentunya untuk mengatur segala perencanaan tata ruang dan wilayah yang ada. Dengan penataan kota yang baik nantinya membuat sebuah kota dapat menjadi tempat yang nyaman bagi warganya. Sehubungan dengan pembangunan jalan MERR II-C yang mana ini juga berada dibawah naungan pemerintah kota, oleh karena itu pembangunan tersebut juga perlu adanya kesesuaian dengan RTRW Kota.

Dari hasil analisis, bisa dikatakan kondisi saat ini belum sesuai dengan Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) Kota. RTRW tersebut belum diimplementasikan dalam proyek pembangunan jalan MERR II-C ini. Hal ini terlihat jelas dengan belum

rampung 100% pengjerjaannya yang masih terkendala dengan pembebasan lahan di daerah Gunung Anyar. Padahal sesuai dengan RTRW Kota, jalan MERR II-C ini seharusnya menghubungkan Jembatan Suramadu sampai ke Bandara Juanda. Namun, dengan kendala yang ada, tujuan tersebut masih belum terealisasi.

Selain itu, belum berjalannya rencana terkait penggunaan lahan di sekitar jalan MERR II-C, khususnya di sepanjang jalan. Sesuai dengan RTRW Kota, penggunaan lahan di sepanjang jalan MERR II-C rencananya diperuntukkan sebagai kawasan perdagangan dan jasa. Namun per tahun 2014, penggunaan lahan masih berupa lahan asli, dimana penggunaan lahannya berupa lahan permukiman, lahan pertanian, serta lahan kosong yang belum dimanfaatkan.

Berdasarkan Peta Rencana Pola Ruang telah dijelaskan bahwa alokasi lahan untuk perdagangan dan jasa seluas 245.002,2 m². Pengukuran tersebut dihitung dari lebar dikiri-kanan jalan selebar 30 meter di sepanjang jalan MERR II-C. Dari luas tersebut, lahan yang telah terbangun untuk perdagangan dan jasa seluas sekitar 49.988 m² atau 20,40% dari alokasi lahan. Sedangkan untuk lahan yang masih belum terbangun seluas sekitar 195.014,2 m² atau 79,60% dari alokasi lahan perdagangan dan jasa yang telah direncanakan.

Dengan demikian, sejauh ini hanya terdapat dua poin yang belum sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya. Pertama, penyelesaian lahan yang masih tersedot sekitar 12%. Kedua, masih terdapat lahan yang belum terbangun seluas 195.014,2 m² dari luas alokasi keseluruhan sekitar 245.002,2 m² atau 79,60% dari alokasi lahan untuk perdagangan dan jasa.

Dua poin tersebut diatas menunjukkan belum sesuaiannya kondisi per-tahun 2014 dengan RTRW Kota Surabaya. Hal ini dikarenakan adanya permasalahan terkait IMB (Ijin Mendirikan Bangunan) serta surat terkait kepemilikan tanah. Masalah IMB ini berkaitan dengan mendirikan bangunan baru di kawasan MERR II-C, khususnya di area lahan yang masih berupa lahan pertanian / lahan kosong. Untuk masalah surat kepemilikan tanah berkaitan dengan lahan yang masih dimiliki oleh perseorangan maupun pihak lainnya. Dengan masih dimilikinya surat kepemilikan tanah oleh perseorangan maupun pihak lainnya, maka pemerintah belum bisa bekerja secara penuh dalam merealisasikan RTRW. Ini terlihat adanya lahan yang masih diperuntukkan sebagai lahan permukiman di daerah Rungkut Madya yang seharusnya lahan tersebut diperuntukkan sebagai ruang perdagangan dan jasa.

Selanjutnya mengenai dampak yang ditimbulkan akibat adanya pembangunan jaringan jalan MERR II-C. Dimana, dampak merupakan poin penting yang harus ditampakkan secara jelas ketika melakukan penelitian

berkenaan dengan kebijakan / perubahan. Dengan melihat dampak, maka akan ditarik kesimpulan keberhasilan dari suatu program. Terdapat 2 (dua) macam dampak, yakni dampak positif dan dampak negatif. Dampak positif adalah dampak baik yang ditimbulkan dari tujuan program kebijakan tersebut. Berdasarkan dari observasi dilapangan, menunjukkan bahwa pembangunan ruas jaringan jalan MERR II-C memberikan dampak baik yang ditimbulkan dari tujuan kebijakan tersebut.

Dampak dari adanya pembangunan ruas jaringan jalan MERR II-C ini terhadap daerah sekitarnya.Pertama, dapat menjadi pusat bisnis baru.Ini terlihat dari adanya bangunan baru yang bergerak dibidang perdagangan dan jasa.Peruntukan lahan yang semula diperuntukkan sebagai lahan pemukiman maupun lahan pertanian, kini lahan diperuntukkan sebagai perdagangan dan jasa yang nantinya dapat menjadi pusat bisnis baru sehingga daerah tersebut memiliki nilai jual yang sangat tinggi. Adanya daya tarik terhadap pembangunan pusat bisnis baru ini tak lepas dari strategisnya daerah tersebut akibat adanya MERR II-C sehingga pengembangan wilayah di pinggiran kota khususnya Surabaya bagian timur dapat berkembang pesat.

Kedua, dapat meningkatkan harga Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) di daerah sekitar Jalan MERR II-C.Harga NJOP meningkat diakibatkan karena faktor aksesibilitas yang tinggi.Aksesibilitas yang tinggi ini disebabkan karena mudah dijangkau seiring adanya jalan MERR II-C. Dapat simpulkan bahwa jarak dan akses yang mudah dapat menentukan harga lahan. Hal ini dapat mengakibatkan adanya perbedaan di masing-masing kawasan. Perbedaan peningkatan harga NJOP ini berdasarkan jarak daerah tersebut dengan Jalan MERR II-C. Semakin dekat dengan Jalan MERR II-C, maka semakin tinggi harga NJOP. Sebaliknya, jika jarak semakin jauh dengan Jalan MERR II-C maka harga NJOP semakin rendah. Namun, harga bisa kembali mengalami peningkatan di kawasan yang jauh dengan MERR II-C akibat adanya ruang publik yang telah ada sebelumnya sehingga dapat meningkatkan kembali harga lahan tersebut.

Peningkatan harga NJOP di daerah sekitar jalan MERR II-C ini bisa menguntungkan bagi penduduk sekitar yang memiliki lahan tersebut. Lahan yang semula berharga murah, kini seiring adanya jalan MERR II-C harga lahan tersebut meningkat tajam. Namun, peningkatan harga NJOP juga merugikan bagi pihak tertentu. Pihak tersebut ialah para pengembang ataupun para penanam modal di daerah sekitar tersebut. Mereka harus membayar mahal untuk mendapatkan lahan tersebut, namun mereka nantinya mendapatkan

keuntungan yang besar pula dengan strategisnya lahan yang mereka miliki.

Ketiga, dampak dari adanya pembangunan ruas jaringan jalan MERR II-C terhadap daerah sekitar adalah adanya penambahan jalan arteri baru lainnya. Penambahan jalan arteri baru ini diperuntukkan sebagai jalan penghubung antara ruas jalan lainnya dengan Jalan MERR II-C, sehingga nantinya dapat menjadi sebuah jaringan jalan. Dengan adanya jalan penghubung ini, dapat meningkatkan aksesibilitas serta memudahkan jangkauan dari jalan lain menuju Jalan MERR II-C ataupun sebaliknya sehingga dapat meningkatkan dan memudahkan mobilitas bagi masyarakat. Salah satunya ialah jalan arteri baru yang berada di persimpangan Jalan Arif Rahman Hakim. Adanya jalan arteri ini dapat mempermudah akses antara Jalan Klampis, Jalan Arif Rahman Hakim, dan Jalan Menur Pumpungan dengan Jalan MERR II-C.

Selanjutnya untuk dampak dari adanya pembangunan ruas jaringan jalan MERR II-C terhadap daerah sekitarnya adalah berkurangnya daerah ruang terbuka hijau. Pembangunan jalan MERR II-C ini jelas mengorbankan ruang terbuka hijau, semisal lahan pertanian maupun lahan kosong. Meski dalam pembangunan Jalan MERR II-C ini juga memperhatikan aspek lingkungan, namun luasan yang ada setelah adanya Jalan MERR II-C tidak seluas dengan luasan sebelum adanya Jalan MERR II-C. Berkurangnya daerah ruang terbuka hijau di daerah sekitar Jalan MERR II-C dapat berdampak pada menurunkan kualitas lingkungan dan peranan lingkungan di daerah MERR II-C itu sendiri. Penurunan kualitas lingkungan dan peranan lingkungan ini dapat berupa berkurangnya daerah resapan air serta menurunnya kualitas udara di daerah sekitar Jalan MERR II-C. Berkurangnya daerah resapan air dapat menurunkan peranan lingkungan dalam meresap air di permukaan, sehingga dapat mengakibatkan banjir disaat musim penghujan. Kemudian dapat menurunkan kualitas udara akibat polusi dari kendaraan bermotor. Dengan adanya daerah ruang terbuka hijau, diharapkan dapat mengatur kualitas udara yang ada bahkan juga dapat mengatur cuaca lokal di daerah sekitar Jalan MERR II-C.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian dan pembahasan mengenai dampak pembangunan ruas jaringan jalan MERR II-C terhadap perubahan penggunaan lahan, kesimpulan yang dapat diambil yaitu:

1. Terdapat adanya perubahan penggunaan lahan akibat dari pembangunan jalan MERR II-C per tahun 2009.

Pembangunan jalan tersebut setidaknya mengubah lahan permukiman seluas sekitar 126.278,35 m² / 126,28 ha serta lahan pertanian seluas sekitar 654.100,19 m² / 654,10 ha. Selanjutnya, luas penggunaan lahan yang telah mengalami perubahan per tahun 2014 di sekitar jalan MERR II-C yaitu seluas sekitar 49.988 m² dari total luas lahan 780.378,54 m² atau sekitar 6,41%.

2. Mengacu pada Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) Kota Surabaya. Terdapat adanya pembangunan jalan yang belum rampung atau belum selesai akibat pembebasan lahan sebesar 12%. Belum kesesuaian selanjutnya yaitu masih terdapat lahan yang belum terbangun seluas 195.014,2 m² dari luas alokasi lahan untuk perdagangan dan jasa sekitar 245.002,2 m² yang berpacu pada Peta Rencana Pola Ruang.
3. Pembangunan jalan MERR II-C ini memberikan terhadap daerah sekitarnya. Adapun dampaknya yaitu :
 - a. Dapat menarik pembangunan pusat bisnis baru.
 - b. Dapat meningkatkan harga Nilai Jual Objek Pajak (NJOP).
 - c. Bertambahnya pembangunan jalan arteri baru lainnya.
 - d. Berkurangnya daerah ruang terbuka hijau.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian, maka saran yang dapat diambil yaitu :

1. Sehubungan dengan ketidaksesuaian dengan RTRW, seyogyanya perlu adanya penataan ulang terkait penggunaan lahan di kawasan MERR II-C sehingga RTRW yang telah ditetapkan dapat diterapkan.
2. Terkait masih belum terbangunnya kawasan perdagangan dan jasa di sepanjang MERR II-C, perlu perhatian khusus terkait IMB (Ijin Mendirikan Bangunan) serta surat terkait kepemilikan tanah.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya.2014. Dokumen Rencana Pola Ruang Wilayah Kota Surabaya.
Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional (BPJN) V _____, 2008
Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kota Surabaya. 2015. Dokumen Perencanaan Strategis 2011-2015. Surabaya.
Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 441 KPTS Tahun 1998 tentang Teknis Bangunan dan Gedung.

Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2007 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Surabaya.

Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985 tentang Jalan

