

FENOMENA TATA GUNA LAHAN, PERUMAHAN DAN TRANSPORTASI DALAM PERKEMBANGAN KOTA-KOTA BESAR (KASUS : KOTA SURABAYA DAN METROPOLITAN GKS PLUS)

Aditianata

Jurusan Teknik Planologi, Universitas Esa Unggul
Jln. Arjuna Utara Tol Tomang Kebun Jeruk, Jakarta 11510
aditianata@esaunggul.ac.id

Abstrak

Perubahan pemanfaatan lahan pada suatu kota juga dipengaruhi oleh transportasi yang kemudian membentuk tata guna lahan pada kota tersebut. Transportasi sangat terkait dengan aksesibilitas, dimana aksesibilitas merupakan faktor yang sangat menentukan organisasi ruang di kawasan perkotaan. Fenomena tata guna lahan dan transportasi dalam perkembangan kota Surabaya turut berperan dalam menciptakan permasalahan yang ada di Kota Surabaya. Perkembangan Kota Surabaya yang telah menyebar hingga membentuk Kawasan Metropolitan GKS Plus telah menciptakan peluang-peluang baru dalam pengembangan transportasi dan memunculkan perumahan-perumahan baru di Kawasan tersebut. Transportasi dan tata guna lahan merupakan instrument penting yang sangat berperan dalam pembangunan dan pengembangan kawasan perkotaan secara menyeluruh. Transportasi juga sangat berkaitan dengan penggunaan lahan, terutama di daerah perkotaan. Kota Surabaya dan GKS Plus telah menunjukkan bahwa penggunaan lahan terutama perumahan dan transportasi telah terbukti ikut mempercepat perkembangan kota. Penggunaan lahan di Surabaya merupakan hasil akhir dari aktivitas dan dinamika kegiatan penduduknya dan bersifat dinamis, dalam hal ini terjadi perubahan dari penggunaan lahan pertanian menjadi perumahan dan kemudian dari perumahan menjadi komersil yang meningkat nilai ekonomi serta produktivitas barang dan jasa.

Kata kunci : Perubahan pemanfaatan lahan, Transportas, perkembangan kota

Pendahuluan

Perkembangan kota tentunya tidak akan pernah terlepas dari perkembangan kegiatan ekonomi. Perkembangan kegiatan ekonomi merupakan kegiatan yang dilakukan masyarakat kota untuk meningkatkan kesejahteraannya. Peningkatan kualitas hidup di dalam suatu kota tentunya akan mengundang orang-orang untuk datang ke kota tersebut sehingga berdampak pada penambahan penduduk yang kemudian akan mengakibatkan meningkatnya permintaan ketersediaan lahan yang dipergunakan untuk menyelenggarakan kegiatan. Ketersediaan lahan yang sangat terbatas akan menimbulkan persaingan di antara pengguna lahan di perkotaan. Hal ini sesuai dengan prinsip ekonomi, bahwa pemilik/pengguna lahan selalu akan memaksimalkan penggunaan lahannya (konsep *highest and best use*). Usaha-usaha untuk memaksimalkan penggunaan lahan tercermin dari semakin intensifnya pemanfaatan suatu guna lahan yang pada akhirnya menyebabkan terjadinya perubahan pemanfaatan lahan. Sehingga secara tidak langsung perkembangan kota sangat terkait erat dengan pemanfaatan lahan pada kota tersebut.

Perubahan pemanfaatan lahan pada suatu kota juga dipengaruhi oleh transportasi pada kota tersebut yang kemudian pola transportasi ikut turut membentuk tata guna lahan pada kota tersebut.

Transportasi merupakan pergerakan orang dan atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain yang bukan merupakan suatu tujuan akhir, melainkan merupakan suatu turunan dari kebutuhan (*derived demand*). Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari beberapa sistem/sub-sistem yakni:

- a. Sistem Kegiatan, penduduk dan kegiatannya.
- b. Sistem Jaringan, Jaringan infrastruktur dan pelayanannya transportasi yang menunjang pergerakan penduduk dengan kegiatannya.
- c. Sistem Pergerakan, pergerakan orang/ barang berdasarkan besaran (*volume*), tujuan, lokasi asal-tujuan, waktu perjalanan, kecepatan, frekuensi, moda, dan sebagainya.

Peran transportasi dalam mempengaruhi perkembangan dan pertumbuhan wilayah perkotaan tercermin dari interaksi antara sistem jaringan dan sistem pergerakan dengan sistem kegiatan wilayah perkotaan.

Transportasi sangat terkait dengan aksesibilitas, dimana aksesibilitas merupakan faktor yang sangat menentukan organisasi ruang di kawasan perkotaan. Kota-kota pra Revolusi Industri dirancang untuk pejalan kaki sehingga permukiman dan pusat kerja saling berdekatan membentuk kota yang ringkas. Pembangunan rel kereta api memungkinkan system pembagian kerja secara

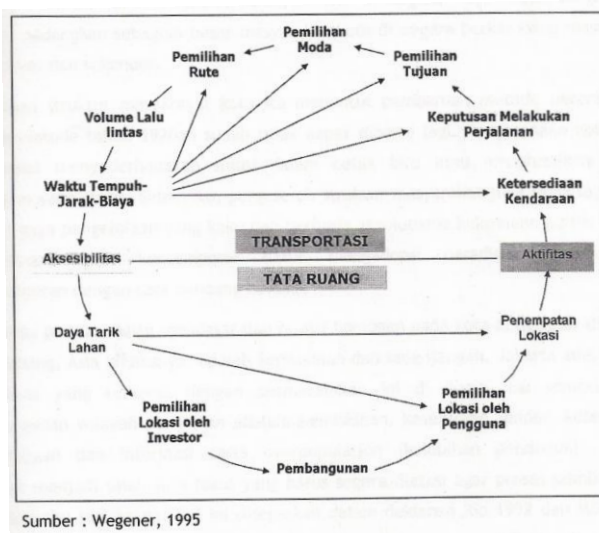
spasial sehingga membuka peluang pertumbuhan kota-kota. Sejak paruh kedua abad 20, kendaraan pribadi dan angkutan umum memungkinkan perluasan kawasan perkotaan.

Peningkatan aksesibilitas dan penggunaan lahan adalah proses yang saling terkait. Sebaran guna lahan seperti perumahan, industry, dan komeril menentukan lokasi kegiatan penduduk. Distribusi kegiatan dalam ruang menuntut adanya interaksi spasial atau perjalanan dalam sistem transportasi untuk menanggulangi permasalahan jarak. Distribusi infrastruktur dalam sistem transportasi menimbulkan peluang untuk interaksi spasial yang dapat diukur dalam aksesibilitas. Distribusi aksesibilitas dalam ruang turut mempengaruhi keputusan memilih lokasi dan dengan demikian merubah sistem guna lahan.

Dalam tulisan ini akan melihat bagaimana tata guna lahan, perumahan, dan transportasi mempengaruhi perkembangan Kota Surabaya. Kota Surabaya yang merupakan kota kedua terbesar di Indonesia setelah Ibukota Jakarta telah berkembang menjadi Surabaya Metropolitan Area dan sekarang bahkan menjadi Gerbangkertosusila Plus. Oleh karena alasan itulah maka Kawasan Metropolitan GKS diambil sebagai kasus dalam tulisan ini.

Permasalahan lingkungan perkotaan di Surabaya yang dominan saat ini adalah *population* dan *building density* kota (kepadatan) yang terus meningkat, masalah persampahan, masalah sanitasi kota, dan water quality (kualitas air). Permasalahan kepadatan Kota Surabaya semakin kompleks dengan perkembangan jumlah penduduk yang sangat tinggi, terutama penduduk yang tidak tetap. Jumlah penduduk merupakan ancaman dan pressure terbesar bagi masalah lingkungan hidup. Setiap penduduk memerlukan energi, lahan dan sumber daya yang besar untuk bertahan hidup, di sisi lain setiap orang juga menghasilkan limbah dalam beragam bentuk.

Fenomena tata guna lahan dan transportasi dalam perkembangan kota Surabaya turut berperan dalam menciptakan permasalahan yang ada di Kota Surabaya. Perkembangan Kota Surabaya yang telah menyebar hingga membentuk Kawasan Metropolitan GKS Plus telah menciptakan peluang-peluang baru dalam pengembangan transportasi dan memunculkan perumahan-perumahan baru di Kawasan tersebut. Hal ini adanya perubahan fungsi lahan yang disertai dengan pengembangan jaringan jalan baru dan moda transportasi yang mendukung mobilitas orang-orang di sekitar Kota Surabaya dan GKS Plus.



Sumber : Wegener, 1995

Gambar 1
Siklus Perkembangan Lahan dan Transportasi

Seberapa jauh peran penggunaan lahan terutama perumahan dan transportasi dapat menciptakan peluang pertumbuhan di kawasan GKS Plus, beberapa faktor lain tentu ikut memberikan pengaruh seperti kebijakan pemerintah pusat, dan beberapa pengembangan kawasan baru oleh swasta yang ikut mengenerate pertumbuhan di kawasan GKS Plus, keberadaan industri-industri juga ikut menambah peluang ekonomi dan menarik pendatang untuk datang. Akan tetapi peran penggunaan lahan terutama perumahan dan transportasi tetap menjadi sebuah fenomena yang penting untuk dikaji terutama terkait peran mereka terhadap perkembangan kota Surabaya dan GKS Plus.

Gambaran Umum Kota Surabaya

Secara geografis Kota Surabaya terletak antara 112°36' - 112°54' Bujur Timur dan 7°4' Lintang Selatan dan terletak pada ketinggian 3-6 meter di atas permukaan laut. Kota Surabaya memiliki batas sebagai berikut :

- Sebelah Barat : Kabupaten Gresik
- Sebelah Timur : Selat Madura
- Sebelah Selatan : Kabupaten Sidoarjo
- Sebelah Utara : Selat Madura

Kota Surabaya memiliki luas sebesar 333,063 Km² yang terdiri dari 5 Wilayah (Surabaya Pusat, Surabaya Timur, Surabaya Barat, Surabaya Utara, Surabaya Selatan) dan 31 Kecamatan dengan jumlah penduduk di tahun 2010 sebesar 2.765.908 jiwa dengan kepadatan 8.305 jiwa/Km².

Secara topografi Kota Surabaya merupakan dataran rendah yaitu 80,72 % dengan ketinggian antara -0,5 – 5m SHVP atau 3 – 8 m LWS, sedang sisanya merupakan daerah perbukitan yang terletak

di Wilayah Surabaya Barat (12,77%) dan Surabaya Selatan (6,52%). Adapun kemiringan lereng tanah berkisar 0 - 2% daerah dataran rendah dan 2 - 15 % daerah perbukitan landai.

Jenis batuan yang ada terdiri dari 4 jenis yang pada dasarnya merupakan tanah liat atau unit-unit pasir. Sedang jenis tanah, sebagian besar berupa tanah alluvial, selebihnya tanah dengan kadar kapur yang tinggi (daerah perbukitan). Sebagaimana daerah tropis lainnya, Surabaya mengenal 2 musim yaitu musim hujan dan kemarau. Curah hujan rata-rata 172 mm, dengan temperatur berkisar maksimum 30° C dan minimum 25° C.

Gambaran Umum Gerbangkertosusilo Plus

Kawasan Gerbangkertosusilo Plus bermula dari pengembangan Surabaya Metropolitan Area (SMA) yang terdiri dari:

- Kota Surabaya sebagai kota inti
- Kabupaten Gresik (Kecamatan Driyorejo, Menganti, Cerme dan Gresik)
- Kabupaten Sidoarjo (Kecamatan Waru, Taman, Krian, Wonoayu dan Sidoarjo)
- Kabupaten Bangkalan (Kecamatan Kamal).

Luas wilayah SMA ± 1.000 km dengan jumlah penduduk pada tahun 1980 ± 2,9 juta jiwa.

Kemudian pada tahun 1997 kawasan SMA telah dirubah menjadi kawasan Gerbangkertosusila. Keadaan ini dikarenakan perkembangan kawasan SMA yang terus melebar serta penentuan kawasan Gerbangkertosusila sebagai kawasan tertentu nasional, sebagaimana tertuang dalam PP No.47 Tahun 1997. Kawasan tertentu adalah kawasan yang ditetapkan secara nasional mempunyai nilai strategis yang penataan ruangnya diprioritaskan. Adapun kawasan Gerbangkertosusila ini terdiri dari :

- Kota Surabaya
- Kabupaten Gresik
- Kabupaten Sidoarjo
- Kabupaten Bangkalan
- Kota dan Kabupaten Mojokerto
- Kabupaten Lamongan

Luas wilayah Gerbangkertosusila ini ± 631.242,51 Ha dengan jumlah penduduk pada tahun 2000 ± 8.096.101 juta jiwa dan pada tahun 2005 Pemerintah Propinsi Jawa Timur mengusulkan untuk menambah kawasan Gerbangkertosusila ke arah barat (Kab.Tuban) dan selatan (Kab.Pasuruan). Hal ini dikarenakan adanya potensi minyak gas bumi di perbatasan Tuban-Bojonegoro dan Bojonegoro-Cepu, kawasan industri skala besar di Kab.Pasuruan yaitu PIER (Pasuruan Estate Industrial Rembang). Adapun kawasan Gerbangkertosusila Plus terdiri dari :

- Kota Surabaya
- Kabupaten Gresik
- Kabupaten Sidoarjo
- Kabupaten Bangkalan
- Kota dan Kabupaten Mojokerto
- Kabupaten Lamongan
- Kabupaten Jombang
- Kabupaten Tuban
- Kabupaten Bojonegoro
- Kota dan Kabupaten Pasuruan

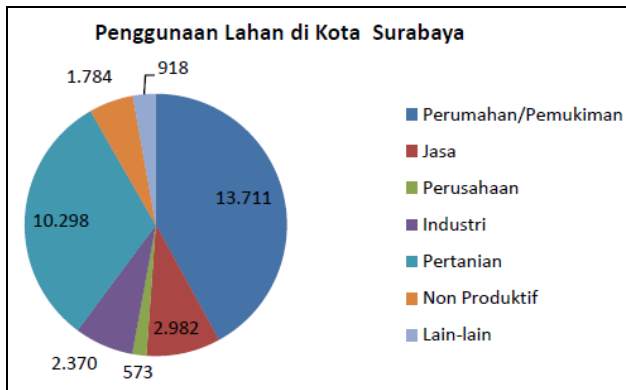
Luas wilayah Gerbangkertosusila Plus ± 1.312.952,01 Ha dengan jumlah penduduk pada tahun 2005 ± 14.057.945 juta jiwa. Dalam studi ini, wilayah yang akan dikaji adalah wilayah Gerbangkertosusilo Plus, walaupun dalam petunjuk teknis wilayah kajian adalah Metropolitan Gerbangkertosusila. Hal ini disebabkan karena Pemerintah Propinsi mengarahkan ke GKS Plus.

Tabel 1
Wilayah GKS Plus, GKS, dan SMA

| GKS PLUS (2005) | GKS (1997) | SMA (1980) |
|---------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Kota/Kabupaten Gerbang Kertosusila | 1. Kota/Kabupaten yang masuk wilayah SMA | 1. Kota Surabaya sebagai kota inti |
| 2. Kota dan Kabupaten Pasuruan | 2. Kota dan Kabupaten Mojokerto | 2. Kabupaten Gresik |
| 3. Kabupaten Jombang | 3. Kabupaten Lamongan | 3. Kabupaten Sidoarjo |
| 4. Kabupaten Tuban | | 4. Kabupaten Bangkalan |
| 5. Kabupaten Bojonegoro | | |

Analisis Tata Guna Lahan Kota Surabaya

Menurut data penggunaan lahan tahun 2008, Penggunaan lahan di Kota Surabaya meliputi Perumahan/Permukiman (13.711 Ha), Pertanian (10.297,8 Ha), Jasa (2.982 Ha), Perusahaan (573,32 Ha), Industri (2.370,38 Ha), Non Produktif (1.784 Ha) dan lain-lain (918,29 Ha). Berdasarkan data tersebut maka dapat diketahui bahwa penggunaan lahan di Kota Surabaya didominasi oleh perumahan/permukiman dan pertanian. Hal ini mungkin perlu dikoreksi kembali mengingat data yang digunakan merupakan data tahun 2008 (saat ini tahun 2012) memiliki selisih 4 tahun dan dinamika pertumbuhan Kota Surabaya yang demikian pesat memungkinkan data tersebut telah berubah/ bergeser. Seiring pertumbuhan Kota Surabaya sebagai Kota Metropolitan yang besar di Provinsi Jawa Timur, peningkatan kebutuhan perumahan harus dapat memenuhi kebutuhan penduduk saat ini. Sektor perumahan merupakan sektor yang vital dalam perkembangan Kota Surabaya ke depan.



Gambar 2
Penggunaan Lahan di Kota Surabaya

Sementara untuk penggunaan lahan di GKS Plus sendiri, Secara umum, penggunaan lahan utama di Wilayah Gerbangkertosusila Plus adalah untuk persawahan. Lahan sawah terdistribusi di tiap daerah, dengan kesuburan yang beragam, sawah subur dengan produktivitas yang cukup tinggi adalah di Kabupaten Bojonegoro dan Mojokerto. Kemudian penggunaan lahan terbesar kedua adalah pertanian lahan kering yang terutama berada di Kabupaten Lamongan, Bangkalan dan Gresik, dengan tingkat kesuburan yang rendah, bahkan sebagian merupakan lahan tandus yang cenderung tidak produktif. Penggunaan lahan di wilayah Gerbangkertosusila Plus pada tahun 2009 dapat dilihat pada tabel 2 di bawah ini.

Analisis Komponen Fisik Utama Kota

Perkembangan Kota Surabaya dapat kita lihat pada kawasan pusat kota, dimana terjadinya peningkatan perkembangan fisik spasial kota, pemanfaatan ruang kota maupun aktivitas-aktivitas kota seperti pada sektor perdagangan dan industri. Berakumulasinya berbagai fungsi utama kota dikawasan pusat kota ini, tidak hanya didukung oleh letak Kota Surabaya secara geografis, tetapi juga didukung oleh berfungsinya elemen-elemen kota seperti pelabuhan, yaitu Pelabuhan Tanjung Perak. Secara nasional Pelabuhan Tanjung Perak menempati peringkat ke dua terbesar dalam arus bongkar muat setelah Pelabuhan Tanjung Priuk (Jakarta). dalam kerangka ekonomi daerah, Tanjung Perak adalah aset daerah yang bisa menambah pemasukan kas misalnya dari pajak penggunaan air bawah tanah dan retribusi masuk keluar pelabuhan.

Analisis Model Struktur Tata Guna Lahan di Dalam Kota

Kawasan permukiman lebih terkonsentrasi di kota inti dan wilayah sekitarnya. Hal ini dikarenakan wilayah tersebut berdekatan dengan

kota inti sehingga mempunyai keterkaitan yang kuat, khususnya dalam perkembangan perumahan.

Adapun kawasan di sekitar kota inti antara lain Kabupaten Gresik, Kabupaten Sidoarjo dan Kabupaten Bangkalan. Dari ketiga daerah tersebut tidak semuanya mempunyai keterkaitan yang kuat dengan kota inti, hanya beberapa kecamatan saja (berdekatan). Untuk menentukan deliniasi kawasan pinggiran Metropolitan GKS, dapat dilihat dari kebijakan pemerintah propinsi untuk kegiatan di daerah sekitar Metropolitan GKS, dapat dilihat pada tabel 2.

1. Kecamatan Waru merupakan tempat pengembangan industri skala menengah-besar (kawasan industri Brebek), industri rumah tangga (industri sandal Wedoro) serta perumahan skala menengah.
2. Kecamatan Taman diarahkan untuk pengembangan permukiman, industri dan perdagangan.
3. Kecamatan Gedangan diarahkan untuk pengembangan industri, permukiman serta perdagangan.
4. Kecamatan Sedati diarahkan untuk mempertahankan industri individu non polutan, serta pengembangan permukiman dengan kepadatan rendah-sedang.
5. Kecamatan Buduran diarahkan untuk pengembangan permukiman dengan kepadatan rendah-sedang.
6. Kecamatan Sukodono diarahkan untuk pengembangan permukiman.
7. Kecamatan Sidoarjo diarahkan untuk pengembangan permukiman dan pusat pemerintahan.
8. Kecamatan Driyorejo diarahkan untuk pengembangan permukiman baru (daerah KASIBA-LISIBA) dan industri pengolahan.
9. Kecamatan Menganti diarahkan sebagai kawasan permukiman.
10. Kecamatan Cerme diarahkan untuk pengembangan permukiman dan daerah industri pengolahan.
11. Kecamatan Gresik diarahkan untuk industri dan perumahan.

Tabel 2
Persentase Penggunaan Lahan Di GKS Plus Tahun 2009 (%)

| Kabupaten/Kota | Kab Gresik | Kab Bangkalan | Kab Mojokerto | Kota Mojokerto | Kota Surabaya | Kota Sidoarjo | Kab Lamongan | Kab Pasuruan | Kota Pasuruan | Kab Jombang | Kab Tuban | Kab Bojonegoro |
|----------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Permukiman/Terbangun | 11,67 | 10,30 | 22,68 | 56,84 | 67,08 | 27,49 | 13,24 | 10,57 | 54,59 | 14,47 | 7,39 | 7,70 |
| Persawahan | 34,44 | 23,15 | 39,24 | 32,13 | 9,77 | 36,75 | 47,41 | 12,23 | 10,70 | 38,19 | 24,09 | 13,72 |
| Pertanian lahan kering | 12,67 | 56,00 | 9,74 | 0,00 | 4,05 | 0,37 | 16,13 | 11,30 | 1,15 | 15,87 | 25,36 | 16,57 |
| Kebun campur | 7,38 | 0,77 | 0,32 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,24 | 16,83 | 16,36 | 7,30 | 6,39 | 11,68 |
| Perkebunan | 1,08 | 0,00 | 1,26 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,26 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Hutan | 7,99 | 4,58 | 24,80 | 0,00 | 0,17 | 1,45 | 18,01 | 38,08 | 0,00 | 19,61 | 34,71 | 45,10 |
| Rawa/Danau/Waduk | 1,15 | 1,17 | 0,03 | 0,00 | 0,01 | 0,00 | 2,07 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,52 | 0,15 |
| Tambak/Kolam | 16,07 | 2,91 | 0,05 | 0,97 | 18,65 | 21,87 | 1,39 | 1,90 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Padang rumput/Tanah kosong | 1,51 | 0,00 | 0,13 | 1,07 | 0,00 | 1,23 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Pertambangan | 0,04 | 0,00 | 0,70 | 0,00 | 0,00 | 0,04 | 0,08 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Tanah tandus/Rusak/Kering | 0,41 | 0,76 | 0,10 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,65 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Sungai/Saluran irigasi | 0,79 | 0,00 | 0,10 | 0,00 | 0,00 | 4,90 | 0,10 | 6,00 | 1,78 | 3,90 | 1,10 | 1,05 |
| Jalan Darat | 0,35 | 0,00 | 0,81 | 0,00 | 0,00 | 1,67 | 0,17 | 0,39 | 0,16 | 0,66 | 0,44 | 0,39 |
| Lain-lain | 4,44 | 0,35 | 0,05 | 9,00 | 0,25 | 4,22 | 0,25 | 2,70 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 3,64 |
| Total | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |

Sumber : BPN Jawa Timur

Analisis Lokasi dan Harga Tanah

Aspek lokasi Surabaya yang strategis dan perkembangannya ikut berperan dalam penentuan harga tanah, hal tersebut dapat dilihat dari harga-harga tanah yang sangat bervariasi di Kota Surabaya yakni :

1. Surabaya Pusat (Jln Protokol) harga berkisar antara Rp. 3.000.000,- sampai Rp. 10.000.000,-
2. Surabaya Timur harga berkisar antara Rp. 700.000,- sampai dengan Rp. 4.000.000,-
3. Sekitar Ngagel harga berkisar antara Rp. 750.000,- sampai dengan Rp. 5.000.000,-
4. Surabaya Selatan memiliki harga berkisar antara Rp. 750.000,- sampai dengan Rp. 6.000.000,-
5. Surabaya Barat memiliki harga berkisar antara Rp. 800.000,- sampai dengan Rp. 8.000.000,-
6. Kompleks Darmo Satelit Town memiliki harga berkisar antara Rp. 1.750.000,- sampai dengan Rp. 5.000.000,-
7. Kompleks Darmo Permai memiliki harga berkisar antara Rp. 2.000.000,- sampai dengan Rp. 8.500.000,-
8. Kompleks Darmo Harapan memiliki harga berkisar antara Rp. 2.500.000,- sampai dengan Rp. 3.200.000,-
9. Surabaya Barat Lainnya memiliki harga berkisar antara Rp. 1.000.000,- sampai dengan Rp. 3.500.000,-
10. Surabaya Utara memiliki harga antara Rp. 800.000,- sampai Rp. 5.000.000,-

11. Sidoarjo memiliki harga antara Rp. 600.000,- sampai Rp. 2.500.000,-

Bervariasi nya harga di daerah Surabaya dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut :

- a. Aksesibilitas
- b. Kelengkapan infrastruktur dan fasilitas
- c. Keamanan lingkungan
- d. Pola penggunaan lahan sekitar.
- e. Ketersediaan alat transportasi yang memadai.

Perbaikan pelayan transportasi di Kota Surabaya telah mengakibatkan naiknya nilai lahan itu, apabila kondisi lainnya tidak berubah. Pedagang akan memandang kemudahan transportasi ke tempat lain yang mereka sebut lebih aksesibel; dengan sebidang lahan akan bertambah dengan meningkatnya pelayanan sistem transportasi dan karena itu harga lahan tadi akan meningkat pula. Contoh sederhana memperlihatkan dua karakteristik penting perbaikan transportasi. Pertama, pengurangan biaya transportasi membuat pendapatan akan tersedia untuk pemakaian lainnya yang dapat pula mengikuti peningkatan pengeluaran untuk rumah. Kedua, pengurangan biaya transportasi pada umumnya akan membawa lebih banyak lahan yang dapat dipakai untuk pemukiman atau kegiatan ekonomi lainnya dengan akibat kepadatan pemakaian rata-rata akan berkurang. Ketiga, walaupun harga sebagian lahan akan meningkat sebagai akibat dari perbaikan transportasi namun harga lahan yang lokasinya tidak dipengaruhi perbaikan transportasi tadi mungkin akan menurun.

Hal ini dapat terjadi walaupun perbaikan dapat mengurangi biaya transportasi atau menambah aksesibilitas ke seluruh bidang lahan karena beberapa lahan mungkin akan lebih dipengaruhi secara positif daripada yang lainnya. Walaupun model yang lebih rinci dan realistis akan menerangkan hal ini dan hal-hal lainnya secara lebih jelas dan lengkap namun contoh sederhana ini telah dapat menggambarkan beberapa pengaruh utama dari perbaikan transportasi terhadap nilai lahan.

Pertambahan nilai lahan pada lajur atau area yang berdekatan langsung dengan jalan bebas hambatan biasanya beberapa kali lebih besar dari pertambahan nilai lahan area yang jauh dari jalan bebas hambatan. Hal ini membuktikan bahwa perbaikan transport akan meningkatkan nilai lahan. Oleh karena itu akan memberikan keuntungan kepada masyarakat dengan cara tersebut, disamping keuntungan transportasi yang dapat dinikmati secara lebih langsung dan cepat.

Namun demikian ada kemungkinan peningkatan nilai lahan yang berdekatan dengan peningkatan transportasi sebenarnya adalah pengalihan nilai lahan yang jauh dari peningkatan transportasi tersebut; lahan yang berkurang nilainya sebagai akibat peningkatan tersebut. Juga ada kemungkinan bahwa peningkatan nilai lahan hanyalah berupa penghematan biaya transport yang berasal dari fasilitas baru tersebut dan dengan demikian peningkatan nilai lahan ini sebenarnya adalah cara lain untuk mengukur pengaruh yang menguntungkan yang sama seperti pengurangan waktu perjalanan dan biaya transportasi lainnya. Sejauh mana peningkatan nilai lahan itu merupakan pengalihan penurunan nilai lahan di tempat lainnya dan sejauh mana peningkatan itu mencerminkan perubahan biaya transportasi orang-orang yang tempatnya berdekatan dengan fasilitas baru itu, namun pertanyaan itu sulit untuk dijawab.

Penggunaan lahan tentu terkait dengan perkembangan transportasi tentunya dalam konteks keruangan. Pengembangan lahan yang sudah ada (*existing use*) merupakan informasi yang paling penting pada perencanaan perluasan. Perencanaan perluasan salah satunya diarahkan pada pengembangan transportasi yang lebih aksesibel sehingga memberikan kemudahan dalam pergerakan barang, jasa, informasi, serta manusia. Perkembangan suatu kawasan, harus ditunjang dengan peningkatan kualitas serta kuantitas dari transportasi itu sendiri. Transportasi dalam sudut pandang ini meliputi sarana dan prasarana seperti jalan dan moda sarana transport.

Perencanaan pembangunan kawasan sangat mempengaruhi pola pergerakan, dimana penggunaan

lahan dan rencana distribusi spasialnya merupakan penentu dalam pengadaan prasarana dan sarana transportasi yang menyebabkan terjadinya interaksi. Hal yang penting dalam melancarkan interaksi antara tata guna lahan dengan kebutuhan transportasi yang dapat mendukung aktifitas yang terdapat pada masing-masing tata guna lahan tersebut.

Untuk itu perencanaan tata ruang perlu mendapat perhatian bersama oleh instansi terkait, dari berbagai aktifitas tata guna lahan tersebut orang perlu melakukan perjalanan dengan menggunakan sarana dan jaringan transportasi yang ada sehingga mengakibatkan terjadinya arus orang, kendaraan, barang dan jasa dari dan ke aktivitas tata guna lahan yang ada.

Faktor utama yang berkaitan terhadap terjadinya perubahan penggunaan lahan serta kaitannya dengan transportasi yaitu : kedekatan dengan Pusat Kota sebagai pusat dari aktifitas masyarakat. Pusat Kota atau yang lebih dikenal dengan CBD (Central Business Distric) merupakan pusat dari seluruh aktifitas ekonomi, pemerintahan, pendidikan, dan sosial. Hal ini yang mendorong perkembangan penggunaan lahan dan transportasi. Berkembangnya suatu kawasan baik itu di perkotaan maupun di perdesaan pada dasarnya mengarah pada kedekatan terhadap pusat atau centralnya, dalam hal ini dikenal dengan "*Towns*" untuk perkotaan dan "*Countryside*" untuk perdesaan. Kedekatan dengan pusat atau CBD, memberikan dampak positif baik dalam memperoleh pelayanan publik maupun dampak '*trickle down effect*'.

Berdasar kedua argumen tersebut, maka perlu pengkajian ulang mengenai apa yang menjadi faktor yang mempengaruhi perkembangan suatu transportasi sehingga berdampak pada perubahan penggunaan lahan ataupun sebaliknya. Pada dasarnya terdapat satu faktor yang sangat mempengaruhi, yaitu: Aksesibilitas.

Setiap upaya peningkatan fasilitas transportasi akan berdampak terhadap perubahan tataguna lahan apabila tidak ada upaya pengendalian. Pengendalian ini sangat penting agar upaya peningkatan fasilitas transportasi dapat bermanfaat dan berdayaguna seoptimal mungkin. Aksesibilitas memegang peran penting bagi para pengembang lahan. Seringkali justru para pengembang lahan yang menciptakan aksesibilitas ke lokasi yang dikembangkan agar kepentingan investasi dapat terwujud.

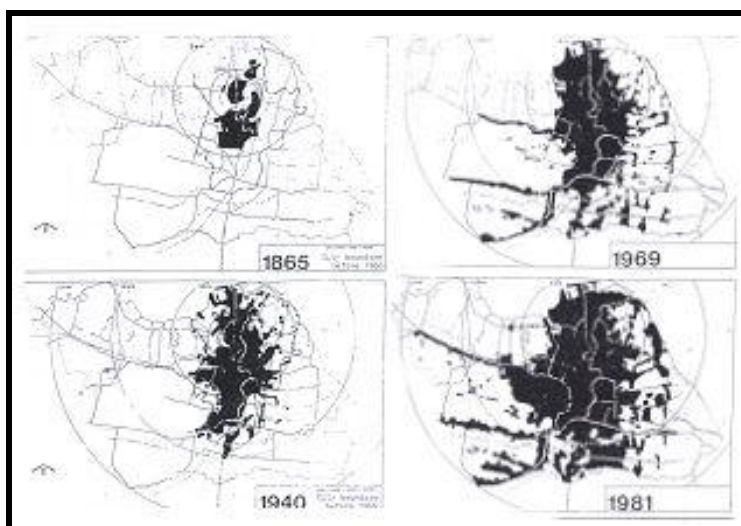
Analisis Urban Sprawl

Dilihat pola dan sebarannya, perkembangan lahan terbangun berkembang dari arah Kota Surabaya kearah pinggirannya. Pergeseran lahan

terbangun ditunjukkan oleh meluasnya permukiman. Hal ini dimungkinkan karena dengan persaingan perolehan lahan yang ketat di suatu kota metropolitan, umumnya aktivitas komersial (seperti perdagangan, jasa, dan perkantoran) menggeser lahan permukiman ke arah pinggiran. Penduduk Surabaya banyak yang berpindah rumah ke area pinggiran, terutama ke arah selatan (Sidoarjo). Indikasinya tampak dari berkembangnya permukiman di *hinterland* Surabaya.

Dari gambar 3 di bawah ini dapat dilihat perkembangan fisik kawasan GKS Plus, dimana perkembangan tersebut tidak akan terlepas dari

perubahan penggunaan lahan terbangun di tiap kota/kab. Dari tabel 3, dapat dilihat prosentase lahan terbangun yang paling besar adalah di Kota Surabaya (66%) diikuti Kota Mojokerto sebesar 46,69 % dan Kab.Sidoarjo sebesar 32%. Sementara kabupaten dan kota lainnya memiliki prosentase lahan terbangun yang lebih kecil dari 30 %. Sedangkan secara keseluruhan adalah sebesar 15,34 %. Bila prosentase ini dikaitkan dengan kriteria kawasan perkotaan maka GKS plus masih belum masuk pada kategori kawasan megapolitan maupun metropolitan.



Sumber: BPPT, 2005

Gambar 3
Perkembangan Fisik Kota Surabaya dan Kawasan GKS Plus

Kawasan pinggiran merupakan kawasan di sekitar daerah perkotaan. Berbeda dengan batas administratif kota, sulit untuk menentukan batas bagi daerah perkotaan (*urban areas*). Daerah perkotaan seringkali dikenali dengan aktivitas utama

penduduknya yaitu industri serta jasa, sedangkan kawasan pinggiran seringkali ditandai dengan bercampurnya berbagai aktivitas perkotaan dan pertanian yang menjadi ciri dari daerah perdesaan (*rural area*).

Tabel 3
Komposisi Lahan Terbangun di GKS Plus

| Kabupaten/Kota | Luas Wilayah | Lahan Terbangun | | | |
|-----------------|---------------------|-----------------|-------------------|-------------|--------------|
| | | 1990 | 2004 | Laju | Prosentase |
| Kab Gresik | 119.513,00 | 8.057 | 12.707,97 | 4,12 | 10,67 |
| Kab Bangkalan | 124.888,00 | 14.558 | 16.543,80 | 0,97 | 13,13 |
| Kab Mojokerto | 96.936,00 | 12.648 | 14.815,72 | 1,22 | 21,41 |
| Kota Mojokerto | 1.646,54 | 444 | 747,04 | 4,88 | 46,69 |
| Kota Surabaya | 35.500,00 | 11.876 | 21.780,06 | 5,96 | 66,81 |
| Kab Sidoarjo | 71.478,97 | 17.564 | 20.573,30 | 1,22 | 32,45 |
| Kab Lamongan | 181.280,00 | 11.463 | 13.376,70 | 1,19 | 8,01 |
| Kab Pasuruan | 147.401,50 | 17.564 | 20.407,23 | 1,16 | 17,73 |
| Kota Pasuruan | 3.658,00 | 572 | 936,60 | 4,55 | 26,76 |
| Kab Jombang | 115.950,00 | 18.969 | 21.569,44 | 0,98 | 23,86 |
| Kab Tuban | 183.994,00 | 14.967 | 17.204,00 | 1,07 | 9,35 |
| Kab Bojonegoro | 230.706,00 | 22.024 | 23.808,24 | 0,58 | 10,32 |
| GKS Plus | 1.312.952,01 | 150.706 | 184.470,10 | 1,31 | 15,34 |

Sumber : Provinsi dalam Angka, 2004, Poldes 2005

Untuk mengidentifikasi kawasan pinggir, maka terlebih dahulu ditetapkan tipe kawasan pinggir Metropolitan Gerbangkertosusila Plus berdasarkan penggunaan lahannya. Kawasan pinggir pada Metropolitan Gerbangkertosusila Plus antara lain :

1. *Predominantly Urban* (didominasi ciri perkotaan)

Wilayah ini ciri utamanya adalah karakteristik *urban* yaitu perumahan hunian padat, kawasan perdagangan dan jasa, serta industri ringan. Kawasan *predominantly urban* ini kemungkinan besar yang ada di kawasan GKS Plus antara lain seperti Kabupaten Gresik dan Kabupaten Sidoarjo. Pada kedua daerah tersebut tidak semua kecamatannya tergolong *predominantly urban*, hal ini dikarenakan masih banyak penggunaan lahannya sebagai pertanian.

2. *Semi Urban*

Adalah wilayah transisi perdesaan ke perkotaan, dengan ciri perumahan hunian berkepadatan rendah baik terencana maupun tidak; penggunaan lahan terutama masih pertanian/ladang, serta industri yang berorientasi tenaga kerja. Ini dapat merupakan kawasan dengan proses periurbanisasi atau awal proses suburbanisasi. Wilayah ini terdiri dari Kabupaten Lamongan dan Kabupaten Jombang.

3. *Potential Urban*

Pada saat ini masih *rural* tapi mempunyai peluang besar untuk lambat laun jadi *urban*. Wilayah ini tidak berbatasan langsung dengan Kota Surabaya, namun dekat dengan wilayah *semi urban*. Salah satu yang mendorong pengembangan kegiatan perkotaan ke kawasan ini adalah adanya aksesibilitas (jaringan jalan yang melaluinya), harga lahan yang relatif masih lebih murah, dan adanya efek dari daerah sekitarnya yang sudah atau menuju perkembangan perkotaan. Daerah *potential urban* seperti Kota Pasuruan dan Kota Mojokerto.

4. *Potential Development and Conservation Area*

Kategori ini hampir sama dengan *potential urban*, akan tetapi pada kawasan ini masih terdapat area konservasi yang harus dilindungi dari pengembangan permukiman, industri, dll. Daerah yang termasuk dalam kategori *potential development and conservation area* adalah Kab. Tuban, Kab. Pasuruan, Kab. Mojokerto, Kab. Bojonegoro dan Kab. Bangkalan. Pada Kab.

Bangkalan tidak semua daerahnya tergolong dalam *development and conservation area*.

Dalam menentukan deliniasi kawasan pinggir akan dilihat dari definisi kawasan pinggir, dimana kawasan pinggir adalah kawasan di sekitar daerah perkotaan. Berbeda dengan batas administratif kota, sulit untuk menentukan batas bagi daerah perkotaan (*urban areas*). Daerah perkotaan seringkali dikenali dengan aktivitas utama penduduknya yaitu industri serta jasa, sedangkan kawasan pinggir seringkali ditandai dengan bercampurnya berbagai aktivitas perkotaan dan pertanian yang menjadi ciri dari daerah perdesaan (*rural area*).

Deliniasi dari kawasan pinggir Metropolitan Gerbangkertosusila akan dilihat dari kawasan pinggir di Gerbangkertosusila. Hal ini dikarenakan pada kawasan pinggir Gerbangkertosusila Plus kurang begitu terlihat keterkaitannya dengan kota inti (Kota Surabaya). Pendekatan yang dilakukan untuk menetapkan kawasan pinggir melalui:

- Karakteristik kegiatan (menurut tata guna lahan)
- Kepadatan penduduk per luas wilayah (menurut kecamatan)

Kesimpulan

Transportasi dan tata guna lahan merupakan instrument penting yang sangat berperan dalam pembangunan dan pengembangan kawasan perkotaan secara menyeluruh. Transportasi juga sangat berkaitan dengan penggunaan lahan, terutama di daerah perkotaan.

Kota Surabaya dan GKS Plus telah menunjukkan bahwa penggunaan lahan terutama perumahan dan transportasi telah terbukti ikut mempercepat perkembangan kota. Penggunaan lahan di Surabaya merupakan hasil akhir dari aktivitas dan dinamika kegiatan penduduknya dan bersifat dinamis, dalam hal ini terjadi perubahan dari penggunaan lahan pertanian menjadi perumahan dan kemudian dari perumahan menjadi komersil yang meningkat nilai ekonomi serta produktivitas barang dan jasa.

Transportasi dan penggunaan lahan menjadi satu bagian yang tidak terpisahkan. Dalam konteks perencanaan, transportasi dan penggunaan lahan memiliki tujuan yang terarah dan spesifik. Kedua hal tersebut juga ikut berperan dalam menentukan harga lahan pada Kota Surabaya dan Kawasan GKS Plus. Kemudian Keterkaitan antara Sistem Transportasi dan Pengembangan Lahan tidak dapat dipisahkan karena saling berkaitan satu sama lain.

Pengembangan lahan di Kota Surabaya tidak akan terjadi tanpa sistem transportasi, sedangkan sistem transportasi tidak mungkin disediakan apabila tidak melayani kepentingan ekonomi atau aktivitas pembangunan. Pola jaringan jalan juga dapat mempengaruhi perkembangan tata guna lahan. Jaringan jalan yang direncanakan secara tepat akan merupakan pengatur lalu lintas yang baik memiliki dampak yang cukup signifikan pada perkembangan penggunaan lahan di Kota Surabaya dan GKS Plus. Kemudian Pengurangan biaya transportasi pada umumnya akan membawa lebih banyak lahan yang dapat dipakai untuk pemukiman atau kegiatan ekonomi lainnya dengan akibat kepadatan pemakaian rata-rata akan berkurang. Sehingga fenomena penggunaan lahan, perumahan dan transportasi sangat berperan dalam perkembangan Kota Surabaya dan GKS Plus.

Daftar Pustaka

- Kusbiantoro, BS. 2005. *Peran Transportasi terhadap perkembangan dan Pertumbuhan Kota dalam Bunga Rampai Pembangunan Kota Indonesia dalam Abad 21*. URDI. Jakarta.
- Rustiadi, E. et. all. 2011. *Perencanaan dan Pengembangan Wilayah*. Crestpent Press & Yayasan Pustaka Obor Indonesia. Jakarta.
- Soesilo, N. I. 1999. *Ekonomi, Perencanaan & Manajemen Kota*. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik. Universitas Indonesia. Jakarta