

PENENTUAN GANTI RUGI LAHAN UNTUK MENDUKUNG PELEBARAN JALAN ALTERNATIF (JALAN KARYAWIGUNA – JALAN JETIS BAWANG KECAMATAN LOWOKWARU KOTA MALANG)

Leon Chris Dion¹⁾, Agung Witjacksono²⁾, Annisaa Hamidah Imaduddina³⁾

¹⁾ Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Nasional Malang
Email: dionleon634@gmail.com

Abstrak, Penelitian ini membahas pengaruh tata guna lahan, pembangunan jalan, evaluasi, dan perkembangan kawasan perkotaan, khususnya terfokus pada proyek pelebaran jalan alternatif di Kota Malang, khususnya di Jalan Karyawiguna - Jalan Jetis Bawang. Teori-teori yang digunakan adalah dari Tejoyuwono (1986) tentang konsep lahan, Jayadinata (1999) tentang guna lahan, dan Koestoer (2001) tentang karakteristik kota. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Data primer diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi, sementara data sekunder berasal dari literatur dan dokumen terkait. Sampel dipilih menggunakan metode purposive sampling dengan fokus pada masyarakat setempat yang terkait dengan proyek pengembangan jalan alternatif. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak dan persepsi masyarakat terhadap proyek tersebut serta merencanakan solusi yang tepat sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik wilayah.

Kata kunci : Alih Fungsi Lahan, Pelebaran, Jalan

PENDAHULUAN

Tejoyuwono (1986) menyatakan bahwa lahan mencakup segala kemampuan muka daratan dan gejala di bawahnya yang berhubungan dengan pemanfaatannya oleh manusia. Guna lahan, menurut Jayadinata (1999), mengatur penggunaan tanah di daratan dan di lautan. Kota, menurut Koestoer (2001), adalah hasil kreasi manusia yang mencerminkan budaya penghuninya, sehingga guna lahan kota mencerminkan kegiatan kota dan dapat berubah sesuai dengan sarana dan prasarana yang ada (Warpani, 1990). Pertumbuhan kota yang pesat dapat mengakibatkan berbagai kegiatan beraneka ragam, termasuk gangguan lalu lintas (Miro, 1997). Perubahan dalam guna lahan mempengaruhi pola pergerakan dan pemilihan moda pergerakan, serta membutuhkan peningkatan dalam sistem transportasi (Black, 1981). Dengan demikian, guna lahan berpengaruh pada sistem jaringan transportasi.

Tata guna lahan adalah sebuah aturan atau perencanaan untuk mengatur fungsi lahan secara rasional agar tercipta keteraturan. Setiap kawasan memiliki tata alokasi lahan yang berbeda-beda, karena itu penting bagi Anda untuk mengetahuinya agar tidak ada kesalahan saat hendak membeli tanah atau lahan.

Jalan berperan penting dalam mengembangkan potensi suatu wilayah dan memastikan perkembangan yang merata dengan memudahkan konektivitas antar wilayah serta meningkatkan ekonomi masyarakat. Tahap perencanaan proyek pembuatan jalan baru sangatlah krusial, di mana faktor ekonomi, lingkungan, karakteristik tanah, volume lalu lintas, dan fungsi jalan harus diperhitungkan secara cermat. Perencanaan lapis perkerasan menjadi bagian integral dari proses ini, bertujuan untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan dan menjaga keberlangsungan perkerasan dengan menyesuaikan kemampuannya dalam menanggung beban lalu lintas tanpa merusak secara signifikan.

Perencanaan jalan alternatif adalah strategi untuk meningkatkan beragam kegiatan dan mendukung kelancaran lalu lintas di berbagai daerah, memungkinkan konektivitas yang lebih efisien dan efektif antar wilayah. Pengembangan atau pembangunan jalan melibatkan tahapan pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan. Evaluasi merupakan proses terencana untuk menilai nilai positif, keuntungan, dan keadaan suatu objek, seperti program, produk, prosedur,

atau strategi, dengan menggunakan instrumen yang berkaitan dengan indikator, tujuan, dan manfaat objek evaluasi. Hal ini juga melibatkan komunikasi informasi tentang objek evaluasi kepada pemangku kepentingan.

Perkembangan kawasan perkotaan, yang terkait dengan jumlah penduduk dan aktivitasnya, berpengaruh pada kebutuhan transportasi. Peningkatan jumlah penduduk menyebabkan peningkatan permintaan akan transportasi. Jika infrastruktur jalan tidak memadai untuk memenuhi permintaan tersebut, dapat mengakibatkan masalah lalu lintas seperti kemacetan. Salah satu contoh jalan yang berperan sebagai alternatif penghubung antara Kota Batu dan berbagai sarana pendidikan skala regional adalah Jalan Karyawiguna - Jalan Jetis Bawang, yang memiliki hierarki lokal sekunder. Dampak dari banyaknya aktivitas pendidikan termasuk pertumbuhan sektor perdagangan dan jasa, peningkatan jumlah rumah kos, sarana kesehatan, dan olahraga, yang semuanya menyebabkan peningkatan jumlah pergerakan kendaraan.

METODELOGI

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Lokasi penelitian di Kota Malang dan situs penelitian di Dinas Perhubungan Kota Malang. Data primer diperoleh dengan wawancara. Data sekunder diperoleh dengan mencari dokumen-dokumen yang sesuai tema penelitian.

Metode yang digunakan dalam pengumpulan data primer dalam penelitian ini adalah metode observasi, wawancara dan dokumentasi. Sedangkan pengumpulan data sekunder merupakan kegiatan pengumpulan data dari berbagai literatur dan data dari instansi yang mempunyai keterkaitan dan keterikatan dengan judul penelitian. Literatur dapat berupa dokumen sektoral dan dokumen tata ruang, jurnal, buku dan dan artikel ilmiah.

Sampel yang digunakan dalam penelitian ini ditentukan dengan cara perhutungan *Purposive sampling*. Teknik penarikan sampel *purposive* ini disebut juga *judgmental sampling* yang digunakan dengan menentukan kriteria khusus terhadap sampel, terutama masyarakat setempat terkait pengembangan jalan alternatif di Jalan Karyawiguna – Jalan Jetis Bawang, Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Deskriptif Persepsi Masyarakat

Persepsi adalah salah satu aspek psikologis yang penting bagi manusia dalam merespons berbagai aspek dan gejala di sekitarnya (Mutchar, 2007). Ini merupakan proses di mana seseorang memperoleh pemahaman tentang berbagai hal melalui panca inderanya. Istilah "persepsi" berasal dari bahasa Inggris "perception" yang merujuk pada kemampuan untuk melihat atau memahami.

Pelebaran jalan seringkali menjadi proyek infrastruktur yang dapat berdampak signifikan pada kehidupan sehari-hari masyarakat di sekitarnya. Respon masyarakat terhadap pelebaran jalan dapat bervariasi tergantung pada berbagai faktor, termasuk dampak langsungnya terhadap lingkungan, ekonomi, dan kehidupan sosial. Berikut adalah beberapa potensi respon masyarakat terhadap pelebaran jalan:

a. Kepentingan Individu

Dampak Positif dalam hal ini adalah Individu yang memiliki usaha di sekitar jalan yang diperluas atau secara langsung mendapatkan manfaat dari pelebaran jalan, seperti pemilik toko atau usaha jasa, kemungkinan akan mendukung proyek ini karena dapat meningkatkan aksesibilitas dan jumlah pelanggan yang datang. Sedangkan dampak negatifnya adalah individu yang mungkin kehilangan lahan atau propertinya karena pelebaran jalan bisa merespon negatif terhadap proyek ini.

b. Dampak Lingkungan

Dampak positif dalam hal ini adalah pelebaran jalan yang dilakukan dengan perencanaan yang baik dan memperhatikan dampak lingkungan dapat meningkatkan aliran lalu lintas, mengurangi kemacetan, dan mengurangi emisi gas buang. Ini bisa mendapatkan dukungan dari masyarakat yang peduli terhadap lingkungan. Sedangkan dampak negatifnya adalah jika pelebaran jalan menyebabkan deforestasi, kerusakan habitat alami, atau polusi udara dan air, masyarakat yang peduli lingkungan dapat menentang proyek tersebut.

c. Dampak Sosial

Dampak Positif dalam hal ini adalah pelebaran jalan dapat meningkatkan konektivitas antar wilayah, memudahkan

mobilitas penduduk, dan membuka peluang ekonomi baru. Ini dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Sedangkan dampak negatif adalah pada saat yang sama, konstruksi jalan dapat mengganggu kehidupan sehari-hari penduduk, menyebabkan kemacetan lalu lintas, dan bahkan memerlukan pemindahan paksa penduduk.

d. Partisipasi Masyarakat

Dampak positif dalam hal ini adalah jika masyarakat dilibatkan secara aktif dalam perencanaan dan implementasi proyek, mereka mungkin lebih mendukung pelebaran jalan karena merasa dihargai dan memahami manfaatnya. Sedangkan dampak negatif dalam hal ini adalah jika masyarakat merasa bahwa keputusan diambil tanpa keterlibatan mereka, atau jika mereka tidak merasa dihargai, dapat muncul resistensi terhadap proyek.

e. Keamanan

Dampak positif dalam hal ini adalah masyarakat mungkin mendukung pelebaran jalan jika itu dihubungkan dengan peningkatan keamanan jalan dan mengurangi kecelakaan lalu lintas. Sedangkan dampak negative Sebaliknya, jika pelebaran jalan menyebabkan peningkatan kecepatan kendaraan dan risiko kecelakaan, masyarakat bisa menentangnya.

f. Informasi Komunikasi

Dampak Positif dalam hal ini adalah Jika pemerintah atau pihak yang terlibat memberikan informasi yang jelas dan transparan tentang manfaat proyek, serta melibatkan masyarakat dalam dialog terbuka, dapat membantu menciptakan pemahaman dan dukungan. Sedangkan Dampak Negatif adalah kurangnya informasi atau komunikasi yang buruk bisa memicu ketidakpercayaan dan resistensi

1) Persepsi Masyarakat Terhadap Pengembangan Jalan Alternatif

Persepsi masyarakat terhadap pembangunan mencerminkan pandangan, sikap, dan penilaian bersama mengenai proyek atau

inisiatif pembangunan tertentu. Cara pandang ini dapat memengaruhi penerimaan atau penolakan proyek oleh masyarakat. Faktor-faktor seperti budaya, sosial, ekonomi, dan lingkungan turut memengaruhi cara masyarakat melihat suatu pembangunan. Pentingnya pemahaman terhadap persepsi masyarakat terletak pada pengaruhnya terhadap keberhasilan dan keberlanjutan proyek pembangunan tersebut. Oleh karena itu, keterlibatan masyarakat dalam perencanaan dan komunikasi yang efektif dari pihak pengembang atau pemerintah dapat membantu menciptakan pemahaman bersama dan dukungan terhadap pembangunan yang berkelanjutan.

Hasil kuesioner mengenai persepsi masyarakat terhadap pengembangan jalan alternatif menunjukkan bahwa kelompok yang paling mendukung adalah mereka yang menggunakan jalan secara kadang-kadang, dengan persentase sebesar 0,72%. Sementara itu, kelompok yang paling sedikit mendukung adalah mereka yang menggunakan jalan setiap saat dan kelompok lainnya, dengan persentase hanya 0,01%. Penjelasan lebih lanjut mengenai persepsi masyarakat akan diuraikan di bawah ini.

Tabel 1. Persepsi Masyarakat dalam mendukung pengembangan jalan alternatif studi kasus jalan karyawiguna - jalan jetis Bawang

No	Persepsi Masyarakat	Jumlah	Persentase (%)
1	Sering	14	0,20
2	Kadang - Kadang	50	0,72
3	Setiap Saat	1	0,01
4	Tidak Pernah	4	0,06
5	Yang lain	1	0,01
Total		70	100

Berdasarkan hasil survei dari kuesioner, rata-rata jenis moda atau kendaraan yang digunakan di lokasi studi, kendaraan roda 2 merupakan yang paling umum dengan persentase sebesar 0,66%. Sebaliknya, pejalan kaki merupakan jenis kendaraan yang paling sedikit digunakan, hanya sebesar 0,04%. Penjelasan lebih lanjut mengenai jenis kendaraan akan diuraikan sebagai berikut.

Tabel 2. Jenis Kendaraan

No	Kendaraan	Jumlah	Persentase (%)
1	Roda 2	46	0,66
2	Roda 4	21	0,30

3	Jalan Kaki	3	0,04
Total		70	100

2) Presepsi Rentan Responden Yang Mengalami Kemacetan

Berdasarkan hasil survei dari kuesioner, tingkat rentan responden terhadap kemacetan bervariasi. Mayoritas responden, yaitu mereka yang kadang-kadang mengalami kemacetan, mencapai 0,53%. Sementara itu, jumlah responden yang jarang atau tidak pernah mengalami kemacetan jauh lebih rendah, hanya sekitar 0,23%. Penjelasan lebih lanjut mengenai tingkat rentan responden terhadap kemacetan akan dijabarkan sebagai berikut.

Tabel 3 Rentan responden yang mengalami kemacetan di lokasi studi jalan karyawan - jalan jetis bawang

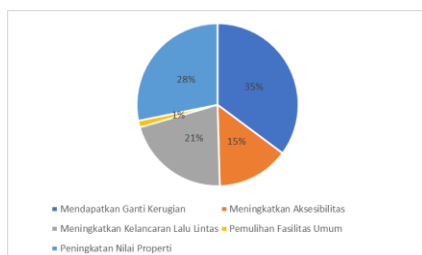
No	Responden Yang mengalami Kemacetan	Jumlah	Persentase (%)
1	Sering	17	0,24
2	Kadang - Kadang	37	0,53
3	Tidak Pernah	16	0,23
Total		70	100

3) Presepsi Masyarakat Manfaat Pelebaran Jalan

Berdasarkan hasil identifikasi manfaat pelebaran jalan menurut responden, terdapat 5 klasifikasi. Mayoritas responden menyatakan bahwa manfaat pelebaran jalan adalah masyarakat akan mendapatkan ganti rugi, dengan total responden sebanyak 161 orang atau 35,15%, dan total luasan terdampak mencapai 44.833,56 meter persegi. Sementara itu, jawaban responden yang paling sedikit adalah pemulihan fasilitas umum yang terdampak, dengan total responden hanya 6 orang atau 1,31%, dan luasan terdampak sebesar 996,93 meter persegi. Untuk detail lebih lanjut, lihat tabel di bawah ini:

Tabel 4 Manfaat pelebaran jalan

Gambar 1. Grafik Manfaat Pelebaran jalan

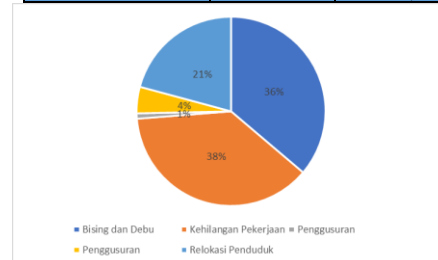


4) Presepsi Masyarakat Kerugian Pelebaran Jalan

Berdasarkan hasil identifikasi kerugian pelebaran jalan menurut responden, terdapat 5 klasifikasi. Mayoritas responden menyatakan bahwa kerugian dari pelebaran jalan adalah masyarakat akan kehilangan pekerjaan atau mata pencaharian, dengan total responden sebanyak 166 orang atau 37,56%, dan total luasan terdampak mencapai 47.968,86 meter persegi. Sementara itu, jawaban responden yang paling sedikit adalah penggusuran tempat tinggal, dengan hanya 4 orang responden atau 0,90%, dan luasan terdampak sebesar 373,24 meter persegi. Untuk detail lebih lanjut, lihat tabel di bawah ini:

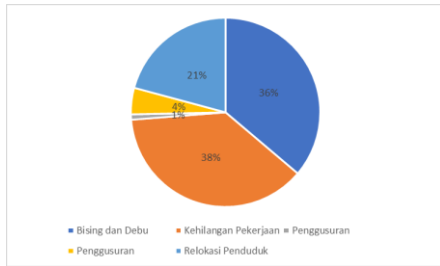
Tabel 5. Kerugian Pelebaran Jalan

No	Kerugian Pelebaran Jalan	Jumlah Responden	Luas Bidang Terdampak (M ²)	Persentase
1	Bising dan Debu	160	47.968,86	36,20
2	Kehilangan Pekerjaan	166	25.188,92	37,56
3	Penggusuran	4	373,24	0,90
4	Penggusuran	20	4.141,31	4,52
5	Relokasi Penduduk	92	13.338,80	20,81
Grand Total		442	91.011,13	100,00



Gambar 2. Grafik Kerugian Pelebaran Jalan

No	Manfaat Pelebaran Jalan	Jumlah Responden	Luas Bidang Terdampak (M ²)	Persentase
1	Mendapatkan Ganti Kerugian	161	44.833,56	35,15
2	Meningkatkan Aksesibilitas	66	10.643,85	14,41
3	Meningkatkan Kelancaran Lalu Lintas	96	15.265,03	20,96
4	Pemulihan Fasilitas Umum	6	996,93	1,31
5	Peningkatan Nilai Properti	129	37.723,21	28,17
Grand Total		458	109.462,58	100,00



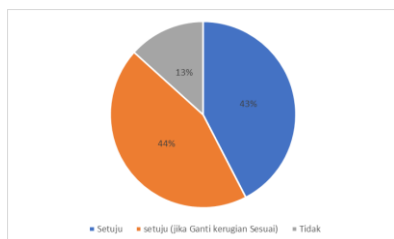
5) Presepsi Masyarakat Dukungan dan Kesiediaan Masyarakat

Berdasarkan hasil identifikasi, dukungan dan kesiediaan masyarakat terbagi menjadi 3 klasifikasi. Sebanyak 178 responden, atau sekitar 42,38%, menyatakan setuju jika pelebaran jalan dilakukan. Terdapat juga 186 responden, atau sekitar 44,29%, yang menyatakan setuju jika ganti rugi sesuai dengan yang diberikan oleh pemerintah. Sementara itu, sebanyak 56 responden, atau sekitar 13,33%, tidak setuju dengan pelebaran jalan karena khawatir akan kehilangan pekerjaan dan dampak yang mungkin mereka alami. Untuk detail lebih lanjut, lihat tabel di bawah ini:

Tabel 5. Dukungan Dan Kesiediaan Masyarakat

No	Dukungan dan Kesiediaan Masyarakat	Jumlah Responden	Luas Bidang Terdampak (M ²)	Persentase
1	Setuju	178	22.615,21	42,38
2	setuju (jika Ganti kerugian Sesuai)	186	52.795,97	44,29
3	Tidak	56	14.349,43	13,33
Grand Total		420	89.760,60	100,00

Gambar 3. Grafik Dukungan Dan Kesiediaan Masyarakat



Gambaran umum Prefensi Ganti kerugian

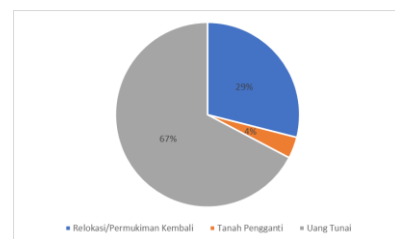
Preferensi bentuk ganti rugi merupakan pilihan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat yang memiliki atau menguasai objek pengadaan tanah, sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, yang menyatakan bahwa ganti rugi haruslah layak dan adil.

Berdasarkan hasil identifikasi, bentuk ganti rugi yang diinginkan oleh masyarakat terdampak dapat diklasifikasikan menjadi 3 jenis. Mayoritas masyarakat terdampak menginginkan uang tunai sebagai bentuk ganti rugi, dengan total responden sebanyak 251 orang atau sekitar 67,29%. Selanjutnya, sebanyak 108 responden atau sekitar 28,95% menginginkan relokasi atau pemukiman kembali jika pelebaran jalan dilakukan. Sedangkan hanya 14 responden atau sekitar 3,75% yang memilih tanah pengganti sebagai bentuk ganti rugi. Untuk detail lebih lanjut, dapat dilihat dalam tabel di bawah ini:

Tabel 6. Preferensi Ganti Kerugian

No	Preferensi Ganti Kerugian	Jumlah Responden	Luas Bidang Terdampak (M ²)	Persentase
1	Relokasi/Permukiman Kembali	108	15.616,76	28,95
2	Tanah Pengganti	14	19.333,33	3,75
3	Uang Tunai	251	36.804,16	67,29
Grand Total		373	71.754,25	100,00

Gambar 4. Grafik Preferensi Ganti Kerugian



Perkiraan Ganti Kerugian Tanah

Perkiraan bentuk ganti kerugian merupakan pilihan bentuk ganti kerugian sesuai dengan kebutuhan masyarakat yang menguasai atau memiliki objek pengadaan tanah berdasarkan hasil kajian tim penyusunan dokumen perencanaan pengadaan tanah. Ganti kerugian sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021. Penjelasan bentuk ganti kerugian akan di jelaskan rincian di table berikut:

1) Perkiraan Ganti Kerugian Tanah Terdampak

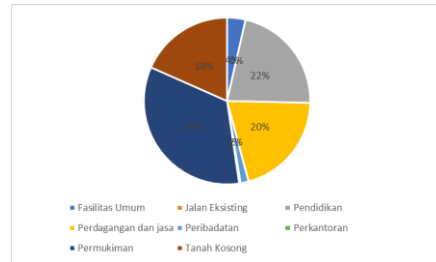
Untuk menentukan besarnya anggaran yang diperlukan untuk perkiraan ganti rugi yang harus diberikan kepada masyarakat terdampak, perlu disusun perkiraan nilai ganti rugi tanah. Perkiraan nilai ini didasarkan pada hasil perhitungan terhadap luas bidang tanah dan zona nilai tanah yang berlaku pada lokasi rencana pelebaran jalan. Rincian perkiraan nilai ganti rugi adalah sebagai berikut:

Tabel 7. Perkiraan Ganti Kerugian Tanah Terdampak

No	Fungsi Lahan	Jumlah Bidang	Luas Terdampak	Perkiraan Ganti Kerugian Terdampak
1	Fasilitas Umum	55	5.583,06	10.551.251.323,11
2	Jalan Eksistinsi	1	17.609,08	-
3	Pendidikan	4	15.992,48	63.969.910.974,13
4	Perdagangan dan jasa	131	19.495,48	60.132.313.642,55
5	Peribadatan	7	1.138,82	4.555.284.016,72
6	Perkantoran	2	280,70	842.109.937,59
7	Perumahan	222	32.063,69	99.630.035.884,17
8	Tanah Kosong	47	18.006,36	54.019.074.987,76
Grand Total		469	110.169,67	293.699.980.766,02

Diketahui tabel diatas menunjukkan bahwa perkiraan total ganti kerugian yang yang diberikan pemerintah adalah sebesar Rp. 293.699.980.766,02 (*Dua Ratus Sembilan Puluh Tiga Miliar Enam Ratus Sembilan Puluh Sembilan Juta Sembilan Ratus Delapan Puluh Ribu Tujuh Ratus Enam Puluh Enam Rupiah*). Dengan rincian ganti kerugian paling besar adalah pada ganti kerugian Perumahan sebesar RP. 99.630.035.884,17 (*Sembilan puluh Sembilan miliar enam ratus tiga puluh juta tiga puluh lima ribu delapan ratus dellapan puluh empat rupiah*) dan total ganti kerugian paling kecil adalah Rp. 842.109.937,59 (*Delapan ratus empat puluh dua juta serratus Sembilan riibu Sembilan ratus tiga puluh tujuh rupiah*).

Gambar 5. Grafik Besaran Ganti Kerugian Terdampak



KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan dan analisis yang telah dilakukan pada penelitian ini, diperoleh beberapa kesimpulan, sebagai berikut :

1. Analisis karakteristik kawasan Jalan Karyawiguna - Jalan Jetis Bawang dilakukan untuk mengidentifikasi parameter kriteria kawasan tersebut.
2. Rencana penggunaan lahan untuk mendukung pengembangan jalan ini meliputi pembangunan fasilitas pendukung berupa akses jalan.
3. Pengembangan jalan ini akan berdampak pada wilayah Kota Malang, terutama di Kecamatan Lowokwaru, dengan luas tanah yang dibutuhkan sekitar 2,089.513 hektar.
4. Hasil kuesioner menunjukkan bahwa mayoritas masyarakat yang mendukung pengembangan jalan alternatif adalah mereka yang kadang-kadang menggunakan jalan, sekitar 0,72%, sementara yang paling sedikit mendukung adalah mereka yang menggunakan jalan setiap saat, sekitar 0,01%.
5. Rencana desain jalan Karyawiguna - Jalan Jetis Bawang untuk mendukung pengembangan jalan alternatif mencakup lebar jalan 12 meter, perkerasan jalan 8 meter, bahu kanan dan kiri jalan masing-masing 1 meter, serta drainase kanan dan kiri jalan masing-masing 1 meter.
6. Perkiraan total ganti rugi yang akan diberikan oleh pemerintah terkait pelebaran jalan ini adalah sebesar Rp. 293.699.980.766,02, dengan ganti rugi terbesar pada perumahan sebesar Rp. 99.630.035.884,17 dan terkecil sebesar Rp. 842.109.937,59.

SARAN

Berdasarkan hasil pembahasan dan analisis serta kesimpulan pada penelitian ini maka saran yang dapat diberikan, sebagai berikut :

1) Bagi Pemerintah

Rekomendasi yang ditawarkan untuk pemerintah terkait yaitu penelitian ini diarahkan sebagai bahan evaluasi, pertimbangan, arahan dan rancangan untuk program Penggunaan Lahan

dalam Mendukung Pengembangan Jalan. Selain itu rekomendasi yang ditawarkan oleh peneliti kepada Pemerintah Kota Malang yaitu untuk penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi ataupun masukan kepada pemerintah Kota Malang dalam mengetahui tingkat keberhasilan program Identifikasi Penggunaan Lahan Dalam Mendukung Pengembangan Jalan Alternatif Studi Kasus Jalan Karyawan – Jalan Jetis Bawang, agar menjadi lebih baik.

2) Bagi Masyarakat

Rekomendasi yang ditawarkan kepada masyarakat yaitu diharapkan untuk mampu memberi pemahaman dalam mengetahui tingkat keberhasilan program Identifikasi Penggunaan Lahan Dalam Mendukung Pengembangan Jalan alternatif Studi Kasus Jalan Karyawan – Jalan Jetis Bawang, serta menghasilkan manfaat yang positif bagi semua kalangan.

3) Bagi Akademisi/ Penelitian Selanjutnya

Pada bagian ini akan dijelaskan mengenai rekomendasi terhadap akademisi atau untuk penelitian selanjutnya. Penelitian ini dapat menjadi bahan pustaka dalam bidang ilmu perencanaan wilayah dan kota mengenai penataan kawasan khususnya dalam program Penggunaan Lahan dalam mendukung Pengembangan Jalan. Rekomendasi untuk akademisi/ penelitian selanjutnya adalah Evaluasi dan Perbaikan Program Penggunaan Lahan Dalam Mendukung Pengembangan Jalan untuk Meningkatkan Keberhasilan Dalam Mewujudkan Pengembangan Jalan yang nyaman dan aman untuk digunakan oleh Masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Malang, D. P. K. (2022). SURVEI VOLUME RUAS JALAN KOTA MALANG. *PANGRIPTA*, 5(1), 854-866.

Tambajong, J., Mononimbar, W., & Lahamendu, V. (2017). Identifikasi Perubahan Penggunaan Lahan Koridor Jalan Trans Sulawesi Di Amurang. *SPASIAL*, 4(3), 9-19.

Tujuwale, D. H., Waani, J. O., & Tilaar, S. (2017). Perubahan Penggunaan Lahan Sepanjang Koridor Jalan Manado-Bitung Di Kecamatan Kalawat. *SPASIAL*, 4(2), 105-115.

Sigit, A. A. A., & Setiawan, P. R. (2019). Perumusan Faktor-Faktor Perubahan Penggunaan Lahan Akibat Pembangunan Jalan Tol Waru-Juanda di Kelurahan Tambakoso Kabupaten Sidoarjo. *Jurnal Teknik ITS*, 7(2), C173-C179.

Dimpudus, B. O., Timboeleng, J. A., & Sembel, A. S. (2019). Dampak Pembangunan Jalan Boulevard Tondano Terhadap Perubahan Pemanfaatan Lahan Di Kecamatan Tondano Selatan Dan Kecamatan Tondano Barat. *SPASIAL*, 6(3), 810-819.

Evan, E. (2022). *PEMETAAN JARINGAN SOSIAL UNTUK Mendukung Pengembangan Pariwisata Di Kawasan Pesisir Desa Ujung Pandaran* (Doctoral dissertation, ITN MALANG).

Lawahaka, M. J. A., Franklin, P. J., & Rondonuwu, D. M. (2018). Kajian Perubahan Penggunaan Lahan Di Kecamatan Paal Dua Kota Manado. *SPASIAL*, 5(3), 394-405.

Adwitya, F. X. H. (2017). *Kajian Pengaruh Perkembangan Activity Support (Kegiatan Pendukung) Fasilitas Pendidikan Terhadap Elemen Perancangan Kawasan Pada Koridor Jalan Seturan Raya* (Doctoral dissertation, UAJY).

Wicaksono, T., SUGIYANTO, F. X., & Sugiyanto, F. X. (2011). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perubahan Pemanfaatan Perumahan Untuk Tujuan Komersial Di Kawasan Tlogosari Kulon, Semarang* (Doctoral dissertation, Universitas Diponegoro).

Aisyah, S., Gani, A. J. A., & Muluk, M. K. (2012). Perencanaan Pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya. *Wacana Journal of Social and Humanity Studies*, 15(3), 42-50.

Wardhana, I. W., & Haryanto, R. (2016). Kajian Pemanfaatan Ruang Kegiatan Komersial Koridor Jalan Taman Siswa Kota Semarang. *Jurnal Pengembangan Kota*, 4(1), 49-57.

Nuridin, M., & Mursidi, S. (2013). Evaluasi Tikungan Di Ruas Jalan Dekso-Samigaluh, Kabupaten Kulon

- Progo. *Jurnal Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Negeri Yogyakarta*.
- Ali, H. N., & Ramli, M. I. (2005). Analisis Lalu Lintas Pada Jl. Abd. Dg. Sirua Akibat Pembangunan Jalan Alternatif Di Kota Makassar. *Jurnal Transportasi*, 5(2).
- Ekawati, N. N. (2014). *Kajian Dampak Pengembangan Pembangunan Kota Malang Terhadap Kemacetan Lalu Lintas (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang)* (Doctoral dissertation, Brawijaya University).
- Yunanto, M. A., & Susetyo, C. (2019). Prediksi Perubahan Penggunaan Lahan Akibat Pembangunan Gerbang TOL Krian dan Driyorejo di Kecamatan Driyorejo, Kabupaten Gresik. *Jurnal Teknik ITS*, 7(2), C223-C229.
- Wijaya, A., & Susetyo, C. (2017). Analisis Perubahan Penggunaan Lahan di Kota Pekalongan Tahun 2003, 2009, dan 2016. *Jurnal Teknik ITS*, 6(2), C417-C420.
- Krisetya, A. T., & Navastara, A. M. (2019). Identifikasi Karakteristik Fisik Koridor Jalan Tunjungan sebagai Ruang Publik. *Jurnal Teknik ITS*, 7(2), C162-C167.
- Mokodompit, P. I. S., Kindangen, J. I., & Tarore, R. C. (2019). Perubahan Lahan Pertanian Basah Di Kota Kotamobagu. *Spasial*, 6(3), 792-799.
- Apriyanti, D., & Harahap, R. M. (2020). APLIKASI SISTEM INFORMASI GEOGRAFIS UNTUK ANALISIS PERSEBARAN PENGGUNAAN LAHAN DI KOTA MALANG, JAWA TIMUR. *Jurnal Teknik/ Majalah Ilmiah Fakultas Teknik UNPAK*, 20(2).