

TATA GUNA LAHAN JLS UNTUK PENYELAMATAN TNMB KABUPATEN JEMBER DAN BANYUWANGI DENGAN METODE IRAP

Taufan Abadi, Irawati
Universitas Muhammadiyah Jember
Jl.Karimata.49 Telp.(0331)336728 Jember
Email : taufanabadi66@gmail.com.

ABSTRACT

IRAP method (Integrated Rural Accesbility Planning) is a method of direct approach to the public. With a direct view of accessibility conditions / community mobilization in the field and interviews (quiseoner) will get accurate data. Southern Cross Road construction (JLS=jalan lintas selatan) around the area Taman Nasional Meru Betiri (national park) Jember and Banyuwangi will change the land use and the impact on communities around the area and in the national park. Research Year I (outside the department TNMB): a. Paths do not enter the area TNMB JLS, JLS b. scale priority lanes and road support (the fins), namely kec. Silo (IA = 8.9375), Kalibaru (IA = 6.4875) and Tempurejo (IA = 6.1375). For the sector of the economy (SDA=sumber daya alam) is the highest kec. Kalibaru (IA = 9.816667), Silo (IA = 9.466667) and Tempurejo (IA = 8.766667). For the second year (in TNMB): the transport sector, namely dusun Sukamade (IA = 12.312), dusun Bandialit (IA = 10.287), Krajan / Rajegwesi (IA = 8.78). In the economic sector or the potential (SDA) for the value of accessibility index (IA) is the highest dusun Krajan / Rajegwesi (IA = 13.25), Bandialit (IA = 12.68), and Sukamade (IA = 12.366). The higher (IA) in the sectors of the economy (SDA) said the better accessibility of the region is classified as an area with a high level of service achievement, or vice versa. Conclusion on the third hamlet above, require good roads, health centers, market stalls and PLN (Perusahaan Listrik Negara). The dream of the community to enjoy independence collided with the regulations and laws governing the National Park.

Keywords: JLS, Jalan Support, Rescue TNMB.

ABSTRAK

Metode IRAP (Integrated Rural Accesbility Planning) merupakan metode pendekatan langsung kepada masyarakat. Dengan melihat langsung kondisi aksesibilitas/mobilisasi masyarakat dilapangan dan wawancara (quiseoner) akan diperoleh data yang akurat. Pembangunan Jalan Lintas Selatan (JLS) disekitar kawasan Taman Nasional Meru Betiri (TNMB) Kabupaten Jember dan Banyuwangi akan merubah tata guna lahan dan memberi dampak pada masyarakat sekitar kawasan dan didalam TNMB. Penelitian Tahun I (kawasan diluar TNMB):a. Jalur JLS tidak memasuki kawasan TNMB, b. skala prioritas jalur JLS dan Jalan pendukung (jalan sirip), yaitu Kecamatan Silo (IA=8.9375), Kalibaru (IA=6.4875) dan Tempurejo (IA=6.1375). Untuk sektor perekonomian (SDA) tertinggi adalah Kec.Kalibaru (IA=9.816667),Silo (IA=9.466667) dan Tempurejo (IA=8.766667). Untuk tahun II (didalam TNMB) : sektor transportasi yaitu Dusun Sukamade(IA=12,312),Dusun Bandialit (IA=10,287) Krajan/Rajegwesi (IA=8,78). Pada Sektor perekonomian atau potensi (SDA) untuk nilai Indeks Aksesibilitas (IA) tertinggi adalah Dusun Krajan/Rajegwesi (IA=13,25),Bandialit (IA=12,68), dan Sukamade (IA=12,366). Semakin tinggi nilai Indeks Aksesibilitas (IA) sektor transportasi menyatakan semakin sulit aksesibilitas/mobilitas suatu wilayah. Semakin tinggi.(IA) pada sektor perekonomian (SDA) menyatakan semakin baik aksesibilitas suatu wilayah dengan dikategorikan sebagai wilayah dengan tingkat pencapaian pelayanan tinggi, atau sebaliknya. Kesimpulan pada ketiga dusun diatas, memerlukan jalan yang baik, Puskesmas, los pasar dan PLN. Impian masyarakat menikmati kemerdekaan terbentur oleh peraturan dan perundangan yang mengatur Taman Nasional.

Kata Kunci : JLS, Jalan Pendukung, Penyelamatan TNMB.

PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

Rencana pembangunan jalur Jalan Lintas Selatan (JLS) Jawa timur melintasi 8 (delapan) kabupaten yang ada di Jawa timur merupakan konsep pemerataan pembangunan prasarana transportasi. Adapun ketujuh kabupaten tersebut adalah Kabupaten Pacitan (89.10 km), Kabupaten Trenggalek (66 km), Kabupaten Tulungagung (48.20 km), Kabupaten Blitar (62.50 km), Kabupaten Malang (93.50 km), Kabupaten Lumajang (66 km), Kabupaten Jember (83.50 km) dan Kabupaten Banyuwangi (110 km). Adapun panjang jalan JLS pada Jawa timur keseluruhan yaitu 618.80 kilometer. Pada lintasan atau rute JLS disekitar Taman Nasional Meru Betiri (TNMB) terdapat pada Kabupaten Jember di kecamatan Tempurejo (Desa Sanenrejo dan Curahnongko) dan Silo (Desa Mulyorejo). Pada Kabupaten Banyuwangi jalur JLS melintasi Desa Kebonrejo Kecamatan Kalibaru Kabupaten Banyuwangi (Sumber : RTRW.Kabupaten Banyuwangi 2012-2032).

Kawasan Taman Nasional Meru Betiri (TNMB) sebagai Taman Nasional atas Penunjukan sebagai Taman Nasional ini disahkan dengan surat keputusan Menteri Kehutanan tertanggal 23 Mei 1997 dengan SK No. 277/Kpts- VI/97. TNMB terletak diperbatasan Kabupaten Jember dan Banyuwangi. Letak geografis kawasan Taman Nasional Meru Betiri (TNMB) terletak pada 08°20'48" – 08°33'48" Lintang Selatan dan 113°38'38" – 113°58'30" Bujur Timur, dengan ketinggian 0 – 1.223 meter DPL. Luas 58.000 Hektar, dengan rincian luas daratan 57.155 Hektar dan perairan 854 hektar. Adapun luasan kawasan TNMB Kabupaten Jember 37.585 hektar dan Banyuwangi seluas 20.415 hektar. Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perlindungan Hutan dan Konservasi Alam Nomor : SK.101/IV-SET/2011 tanggal 20 Mei 2011, Balai Taman Nasional Meru Betiri dalam melaksanakan pengelolaan terbagi 7 (tujuh) zona daratan (55.845 hektar) yaitu Zona Inti seluas 28.707,7 hektar, Zona Rimba seluas 20.897,2 hektar, Zona Perlindungan Bahari seluas 2.603 hektar, Zona Pemanfaatan seluas 273.3 hektar, Zona Rehabilitasi seluas 2.733,5 hektar, Zona Tradisional seluas 285,3 hektar dan Zona Khusus seluas 345 hektar. (Sumber : kantor TNMB Kabupaten Jember 2015).

Terselesainya pembangunan prasarana berupa jalur Jalan Lintas Selatan (JLS) di Kabupaten Jember dan Banyuwangi sangat diharapkan masyarakat. Hal ini dapat memperlancar komunikasi dan transportasi (Moda darat), setidaknya masyarakat dapat memperlancar penjualan hasil tangkapan ikan laut dan hasil panen pertanian/perkebunan masyarakat

Rumusan Masalah

1. Bagaimana karakteristik wilayah yang dilewati JLS disekitar dan didalam kawasan TNMB di Kabupaten Jember dan Banyuwangi?
2. Bagaimana dengan potensi serta faktor-faktor menentukan prioritas pembangunan jalan pendukung yang dilewati JLS disekitar dan didalam kawasan TNMB di Kabupaten Jember dan Banyuwangi?
3. Bagaimana penentuan prioritas pembangunan JLS dan jalan pendukung (sirip) yang dilewati JLS disekitar kawasan TNMB Kabupaten Jember dan Banyuwangi?

Batasan Masalah

- a. Hanya membahas karakteristik wilayah yang dilintasi JLS disekitar dan didalam kawasan TNMB di Kabupaten Jember dan Banyuwangi.
- b. Hanya potensi serta faktor-faktor menentukan prioritas pembangunan jalan pendukung yang dilewati JLS disekitar kawasan TNMB di Kabupaten Jember dan Banyuwangi?
- c. Bagaimana penentuan prioritas pembangunan JLS dan jalan pendukung (sirip) yang dilewati JLS disekitar kawasan TNMB Kabupaten Jember dan Banyuwangi?

Urgensi (Keutamaan) Penelitian

1. Hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai pertimbangan dan keharusan dalam perencanaan JLS dan Jalan lokal (sirip) disekitar dan didalam kawasan TNMB.
2. Menjaga pelestarian Taman Nasional Meru Betiri (TNMB) yang kaya flora dan fauna di perbatasan Kabupaten Jember dan Banyuwangi.

METODE PENELITIAN

Waktu dan Tempat

Penelitian akan dilakukan selama 2 tahun. Pendataan dengan data sekunder yang didapat dari Instansi terkait : Dinas PU Bina Marga, Bappeda, BPS, Perhutani dan Kantor TNMB Kabupaten Jember dan Banyuwangi, Adapun pengolahan data dilakukan di Laboratorium Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jember. Data Primer dilakukan survey langsung dan observasi lokasi penelitian.

Tahun Pertama dan Kedua

- A. Identifikasi Jalur JLS, potensi SDA dan Jalan Lokal diluar kawasan TNMB
- B. Identifikasi Jalan Lokal dan potensi (SDA) didalam kawasan TNMB.

Penentuan Skala Prioritas Jalur JLS dan Akses Jalan ke TNMB

- 1. Melalui metode IRAP
- 2. Potensi SDA

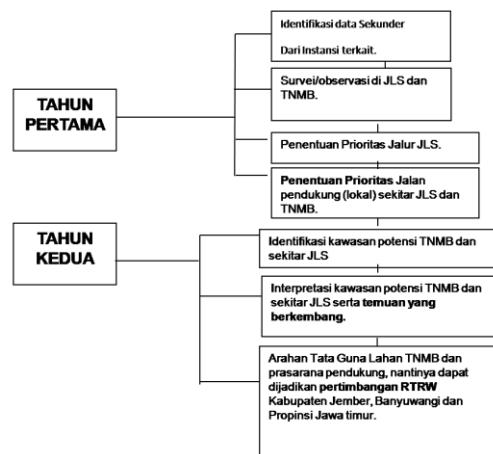
2.3.1 Identifikasi TNMB

Identifikasi flora dan fauna, geografis pada kawasan dengan *quisioner* dan wawancara (*IRAP*).

Arahan Tata Guna Lahan (*land used*)

Hasil dari penentuan skala prioritas jalur JLS dan jalur lokal di sekitar dan didalam kawasan TNMB untuk dijadikan pertimbangan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Jember, Banyuwangi dan Propinsi Jawa timur.

Rencana pembangunan jalan Lintas Selatan (JLS) di Kabupaten Jember dan Banyuwangi, mengalami hambatan dan permasalahan atau kendala yang ditimbulkan selain pendanaan pembangunan (APBN), juga adanya pembebasan tanah yang dibebankan pada APBD Kabupaten setempat.



Gambar. 1 Bagan Alir Penelitian

Sebagai acuan/referensi dalam penulisan (teori), sebagai berikut :

Hutan Lindung

Pengertian hutan lindung adalah kawasan hutan yang mempunyai fungsi pokok sebagai perlindungan system penyangga kehidupan untuk mengatur tata air, mencegah banjir, mengendalikan erosi, mencegah intrusi air laut dan memelihara kesuburan tanah. Adapun kawasan lindung adalah kawasan yang ditetapkan dengan fungsi untuk melindungi kelestarian lingkungan hidup yang menyangkut sumber daya alam, sumber daya buatan, dan nilai sejarah dan budaya bangsa, guna kepentingan pembangunan berkelanjutan. Sementara Hutan konservasi adalah kawasan hutan dengan kawasan hutan dengan ciri khas tertentu yang mempunyai fungsi pokok pengawetan keanekaragaman tumbuhan dan satwa serta ekosistemnya (Rahardjo Adisasmita, 2010).

Kawasan Potensi

Konsep kawasan adalah wilayah yang berbasis pada keberagaman fisik dan ekonomi tetapi memiliki hubungan erat dan saling mendukung satu sama lain secara fungsional demi mempercepat pertumbuhan ekonomi daerah dan meningkatkan kesejahteraan rakyat. Dalam kaitan ini, kawasan didefinisikan sebagai kawasan yang mempunyai fungsi tertentu, dimana kegiatan ekonominya, sektor dan produk unggulannya, mempunyai potensi mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah sekitarnya.

Transportasi

Transportasi merupakan suatu faktor penting dalam berlangsungnya kegiatan masyarakat, difinisi transportasi adalah suatu tindakan, proses, atau hal mentransportasikan atau memindahkan dari suatu tempat ke tempat yang lain (Morlok, 1991). Menurut Warpani 1990, perangkutan/transportasi adalah usaha memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi terdiri dari lima unsur (Morlok. 1978).

Model Partisipasi Masyarakat

Hasil yang diharapkan dari analisis partisipatif ini adalah :

- Memperoleh gambaran mengenai semua lembaga dan kelompok masyarakat yang berperan di wilayah studi.
- Menyelidiki kepentingan dan prioritas dari pihak-pihak tersebut.
- Meneliti kekhawatiran dan konflik antara kelompok yang berbeda serta memberikan wawasan tentang potensi dan kelemahan yang dimiliki setiap kelompok.
- Menelaah konsekuensi dan implikasi yang perlu dipertimbangkan dalam perencanaan proyek.

Analisis Deskriptif

Pada analisis Deskriptif untuk mengetahui karakteristik transportasi antar wilayah disekitar TNMB pada Kabupaten Jember dan Banyuwangi. Pembahasan karakteristik dilakukan secara umum berdasarkan hasil survei primer, data kuisioner dan ketersediaan data sekunder.

Metode IRAP

Metode IRAP (*Integrated Rural Accesbility Planning*) merupakan alat atau metode yang digunakan dalam proses identifikasi dalam prioritas perencanaan kebutuhan pembangunan di wilayah pedesaan (*rural*) dengan mempertimbangkan kapasitas penduduk pedesaan dalam memenuhi atau memperoleh akses kebutuhan dasar dan fasilitas pelayanan sosial ekonomi dan lainnya. Metode IRAP dapat mengintegrasikan antara kebutuhan akses dan mobilitas masyarakat dengan lokasi fasilitas pelayanan sosial, ekonomi dan infrastruktur transportasi..

Metode *IRAP* memiliki kelebihan dibandingkan dengan metode yang lain adalah sebagai berikut: 1) Prosedur dari metode yang digunakan sederhana, 2) dapat diterapkan pada lingkup wilayah desa sampai wilayah Provinsi dengan kapasitas data dan SDM terbatas, 3) Pengambil kebijakan dapat dengan mudah menentukan prioritas wilayah dan sektor yang harus mendapatkan prioritas utama penanganan, serta kegiatan prioritas yang dibutuhkan (Akuyen R, Ekawati N., 2004).

Adapun proses metode analisis IRAP, sebagai berikut :

- a. Pengumpulan data : data yang dibutuhkan antara lain jumlah penduduk, *existing* transportasi, pola perjalanan, jenis akses yang dibutuhkan permasalahan yang dihadapi serta kemungkinan aksesibilitas yang dibutuhkan (*interview* dan *quisioner*).
- b. Pengolahan data : data diproses untuk menyeleksi untuk menentukan sektor-sektor dan wilayah prioritas
- c. Analisis data : analisis untuk menentukan indeks aksesibilitas, dan selanjutnya untuk mendapatkan rangking prioritas penanganan akses.
- d. Pemetaan : untuk digunakan memvisualisasikan kondisi akses yang ada serta indeks aksesibilitas pada wilayah perencanaan.

Pada metode analisa data selanjutnya adalah *Analysis Integrated Rural Accessibility Planning* (IRAP) dengan tahapan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Mendefinisikan variable (sektor), parameter, sub parameter, serta nilai bobot berdasarkan literature, interview dan pandangan local-capacity (*stakeholder*)

2. Melakukan penilaian variabel (sektor), parameter, sub parameter melalui hasil *quisioner*.

Pada penilaian dilakukan dalam 2 tahap yaitu *pertama* penilaian berdasarkan kondisi existing fasilitas (parameter) dan *kedua* pembobotan/perangkingan berdasarkan tingkat kepentingan parameter dalam sektor, dengan cara penilaian sebagai berikut : Penilaian berdasarkan kondisi existing fasilitas, dilakukan berdasarkan pada indikator yang tersedia dengan rincian penilaian.

Penentuan Bobot Indikator

Berikut ini contoh Penentuan bobot indikator masing-masing kecamatan (*quisioner* dan wawancara).

Tabel.1 Penentuan Nilai Bobot Indikator (BI)

No	Indikator	Bobot Indikator					Rerata
		Sangat Penting	Penting	Agak penting	Tidak Begitu Penting	Tidak Penting	
		1	2	3	4	5	
1	Jarak ke Kec terdekat						
2	Jenis kendaraan						
3	Kapasitas moda						
4	Frekuensi moda						
5	Kondisi fasilitas						
6	Akses ke fasilitas terdekat						
7	Waktu perjalanan						
8	Biaya perjalanan						

Perhitungan *Accessability Indicators* (Indeks Aksesibilitas)

- Hal yang terpenting dalam proses analisis IRAP adalah penggunaan *Accessability Indicators* (AI)
- *Accessability Indicators* (AI) merupakan gambaran rata-rata kesulitan untuk memperoleh akses ke sarana/fasilitas serta akses untuk memperoleh pelayanan
- *Accessability Indicators* (AI) dapat digunakan untuk beberapa sektor yang sangat membutuhkan akses (dapat digunakan untuk beberapa kriteria). Perhitungan AI didasarkan pada faktor lamanya perjalanan (*travel time*) atau lamanya waktu mengumpulkan atau mencapai fasilitas.
- Indikator juga diukur berdasarkan besaran jumlah penduduk atau demand dan tingkat pelayanan transportasi yang diberikan.

Tabel.2 Rekapitulasi Hasil Perhitungan Indeks Aksesibilitas Per-Sektor

No	Sektor dan Sub Sektor	IA	Keterangan
1	Sektor Mobilitas/Transportasi • Akses ke desa/kecamatan		
2	Tata Guna Lahan		

Sumber : Modul pelatihan IRAP, UGM-Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, ILO, 2003.

Penentuan Prioritas IRAP

1. Prioritas penanganan wilayah (desa, distrik, dll), dan
2. Prioritas dari project/sektor/obyek yang akan ditangani.

Studi Pendahuluan yang Telah Dilaksanakan dan Hasil yang Sudah Dicapai

1. Penelitian Khasiat akar kuning (*Arcangelicia flava*) pada jenis tumbuhan kayu sebagai obat Kanker dan anti Malaria (Prof.Dr.Ir. Sulanjari, UNS, 2010).
2. Penelitian penentuan Skala Prioritas Jalur JLS Kabupaten Jember dengan metode IRAP (Taufan Abadi, UB, 2012).

KERANGKA KONSEP PENELITIAN

Kerangka Pemikiran

Dengan rencana pembangunan jalan Lintas Selatan (JLS) di Kabupaten Jember dan Banyuwangi, akan mengalami hambatan dalam proses pembangunan JLS tersebut. Permasalahan atau kendala yang ditimbulkan selain pendanaan pembangunan (APBN), juga adanya pembebasan tanah yang dibebankan pada APBD kabupaten setempat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Wilayah Penelitian (Deskriptif)

Karakteristik Wilayah Kabupaten Banyuwangi

Kondisi Geografis

Letak geografis wilayah Kabupaten Banyuwangi terletak pada 07°43' – 08°46' Lintang Selatan dan 113°53' – 121°38' Bujur Timur. Batas administrasi Kabupaten Banyuwangi adalah sebelah utara dibatasi Kabupaten Situbondo, sebelah timur dibatasi Selat Bali, selatan dibatasi Lautan Indonesia (Samudera Hindia) dan barat dibatasi Kabupaten Bondowoso dan Jember. Ketinggian/*elevasi* permukaan tanah pada Kabupaten Banyuwangi bervariasi, yaitu antara 0 meter sampai dengan diatas 3000 meter (dpl) dari permukaan air laut rata-rata. Kabupaten Banyuwangi memiliki luas wilayah sebesar 5.782,50 Km² dengan jumlah wilayah terbagi 24 kecamatan.



Gambar.2 Orientasi Peta Kabupaten Jember, Banyuwangi dan Kawasan TNMB

Topografi

Wilayah Kabupaten Banyuwangi pada ketinggian antara 0 meter sampai dengan diatas 3000 meter (dpl). Kelerengannya wilayah Kabupaten Banyuwangi memiliki variasi, dimana lereng 0° – 2° sebesar 37,05 % (landai), kelereng 2° - 8° (2

,34) % , kelereng 8° – 15° (18,0%), kelereng 15° – 25° (7,33%), kelereng 25° – 40° (2%) dan kelereng diatas 40° (2,90%).

Pemerintahan

Kabupaten Banyuwangi terdapat 24 kecamatan, 28 kelurahan. 189 desa, 87 lingkungan. 751 dusun, 2839 RW dan 10569 RT.

Kependudukan

Jumlah penduduk Kabupaten Banyuwangi pada sensus tahun 2013 sebanyak 1.574.778 jiwa. Adapun perincian jumlah penduduk adalah jumlah laki-laki sebanyak 782.090 jiwa (49,66%) dan perempuan sebanyak 792.688 jiwa (50,34%).

Potensi Tanaman Pangan dan Perkebunan

Jumlah panen padi di Kabupaten Banyuwangi 760.824 ton, jagung hasil panen sebesar 130.179 ton (Banyuwangi Dalam Angka 2015).

Transpotasi

Tabel.3 Kewenangan dan Panjang jalan

No	Pemerintahan Berwenang	Panjang Jalan (km)
1	Jalan Negara	124,14
2	Jalan Provinsi	89,41
3	Jalan Kabupaten	2.718,80
Jumlah		2.932,35

Sumber : Dinas PU.Bina Marga Kabupaten Banyuwangi,2015 (diolah).

Kabupaten Jember

Jalan Lintas Selatan (JLS) sepanjang 85.50 kilometer. Pembangunan JLS di Kabupaten Jember melintasi Kecamatan Tempurejo (Desa Sanenrejo dan Curahnongko) dan Silo (desa Mulyorejo).

Kondisi Geografis

Adapun letak geografis wilayah Kabupaten Jember terletak pada 07°59'0" – 08°33'56" Lintang Selatan dan 113°30' – 114°02'30" Bujur Timur. Batas administrasi Kabupaten Jember adalah sebelah utara dibatasi Kabupaten Bondowoso, sebelah timur dibatasi Kabupaten Banyuwangi, selatan dibatasi Lautan Indonesia (Samudera Hindia) dan barat dibatasi Kabupaten Lumajang dan Probolinggo. Kabupaten Jember memiliki luas wilayah sebesar 3.293,34 Km² dengan jumlah wilayah terbagi 31 kecamatan.

Luas wilayah per kecamatan pada kabupaten Jember yang terluas adalah Kecamatan Tempurejo dengan luas 524,46 Km² (15.93%).

Topografi

Adapun ketinggian/*elevasi* wilayah di Kabupaten Jember berada pada ketinggian antara 0 meter sampai dengan diatas 3000 meter (dpl).Sebagian wilayah Kabupaten Jember memiliki kelas lereng 0° – 2° (36,60 %), adapun 2° - 15° wilayah (20,45 %) dan wilayah kelerengan 15° – 40° (11,66 %). Untuk wilayah memiliki kelas kelerengan ≥ 40° (31,27%).

Pemerintahan

Kabupaten Jember terdapat 34 kecamatan, 22 kelurahan, 226 Desa, 103 lingkungan, 869 dusun, 4201 RW dan 14208 RT.

Kependudukan

Jumlah penduduk Kabupaten Jember pada sensus tahun 2013 sebanyak 2.332.72 jiwa. Adapun perincian jumlah penduduk adalah jumlah laki-laki sebanyak 1.146.857 jiwa (49,163%) dan perempuan sebanyak 1.185.870 jiwa (50,836%).

Potensi Tanaman Pangan dan Perkebunan

Jumlah luas area pada tanaman padi di Kabupaten Jember seluas 162.618,60 hektar dengan jumlah panen 930,270 ton. Pada tanaman jagung seluas 57.117,1 hektar dengan hasil panen sebesar 384,89 ton.

Transpotasi

Panjang jalan di Kabupaten Jember :

Tabel.4 Kewenangan dan Panjang jalan Kabupaten Jember

No	Pemerintahan Berwenang	Panjang Jalan (km)
1	Jalan Negara	190,180
2	Jalan Provinsi	212,315
3	Jalan Kabupaten	2.478,379
Jumlah		2.880,874

Sumber : Kabupaten Jember Dalam Angka 2014 (diolah).

Analisa Deskriptif JLS

- Rencana pembangunan JLS (perkerasan jalan = 7 meter, rencana bahu jalan kanan = 8.5 meter dan kiri 8.5 meter).
- Sebagian Lahan **ditanami** sayur-sayuran, jagung, kacang-kacangan oleh masyarakat.

- c. Lahan pada jalur JLS sebagian dalam bentuk perkerasan (pemadatan *toefle* atau *macadam*) atau **belum perkerasan aspal**
- d. Banyaknya patok jalan (RMJ) yang **tidak ditemukan**
- e. Jalur JLS Kabupaten Jember, **tidak menempati** kawasan Taman Nasional Meru Betiri (TNMB). Hanya saja **berdekatan** dengan kawasan TNMB (Desa Curahnongko, Sanenrejo). Atau dapat dikatakan di kaki kawasan TNMB.
- f. Jalur JLS Kabupaten Banyuwangi, tidak menempati kawasan TNMB. Pada jalur JLS dan TNMB **dibatasi** dengan sungai Kalisanen.

Tabel.5 Penggunaan Lahan untuk JLS sekitar TNMB

Kabupaten	Tanah Masyarakat (Km)
Jember	19,20
Banyuwangi	17,80
Jumlah	37,00

Sumber : Bappeda Kabupaten Jember dan Banyuwangi 2015 (diolah).

Analisa Data Pengukuran Rute

Untuk memastikan jalur JLS tidak memasuki kawasan TNMB, dilakukan pengukuran teknis dengan menggunakan alat ukur tanah yaitu Theodolite (Sokkia-Japan) dan pengamatan GPS (Garmin trec-30.1). Adapun pengukuran dilakukan pada titik-titik lengkungan jalur JLS sekitar kawasan TNMB.

ANALISIS INTEGRATED RURAL ACCESSIBILITY PLANNING (IRAP)

Penentuan Nilai Indikator

Penetapan kriteria nilai-nilai indikator IRAP dilakukan berdasarkan hasil pengamatan dan survey kondisi riel fasilitas di lokasi penelitian serta berdasarkan ketersediaan data dasar. Penentuan nilai indikator dengan memberikan penilaian berdasar kriteria baik, sedang dan buruk berturut-turut dengan nilai 1, 2 dan 3.

Tabel 6 Perhitungan Indeks Aksesibilitas Sektor Transportasi (Tahun 1)

No	Responden (Per Kecamatan)	Nilai Indikator								Rerata Bobot Indikator								$\sum I_i x B_i$	Rerata $\sum I_i x B_i$	Ket
		I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8			
1	Silo Kabupaten Jember	2	2	1	2	2	2	2	2	9.6	10	4.3	9.6	10	8.8	9.6	9.6	71.5	8.9375	1
2	Tempurejo Kabupaten Jember	2	1	1	1	2	1	1	2	8.8	4.7	3.9	4.8	8.8	4.4	4.3	9.4	49.1	6.1375	3
3	Kalibaru Kabupaten Banyuwangi	3	1	1	1	2	1	1	1	14.1	4.9	4.9	4.9	8.4	4.9	4.9	4.9	51.9	6.4875	2

Sumber : Hasil Analisa, 2015

Tabel 7 Perhitungan Indeks Aksesibilitas Sektor Perekonomia (SDA) Tahun 1

Responden (Per Kecamatan)	Nilai Indikator						Rerata Bobot Indikator						$\sum I_i x B_i$	Rerata $\sum I_i x B_i$	Ket
	I1	I2	I3	I4	I5	I6	B1	B2	B3	B4	B5	B6			
Silo Kabupaten Jember	1	2	2	3	2	2	4.5	9.2	10	14.7	8.8	9.6	56.8	9.466667	3
Tempurejo Kabupaten Jember	1	2	2	2	2	3	4.9	9	7.2	9	9	13.5	52.6	8.766667	2
Kalibaru Kabupaten Banyuwangi	1	3	3	1	2	3	5	13.2	14.7	4.9	8.8	12.3	58.9	9.816667	1

Sumber : Hasil Analisa, 2015

Tabel.8 Perhitungan Indeks Aksesibilitas Sektor Transportasi (Tahun 2)

No	Responden (Per Kecamatan)	Nilai Indikator								Rerata Bobot Indikator								$\sum I_i x B_i$	Rerata $\sum I_i x B_i$	Ket
		I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8			
1	Dusun Bandialit Desa Andongrejo Kecamatan Tempurejo Kab.Jember	3	3	3	2	2	1	1	2	15,0	14,1	13,5	9,6	9,4	6,4	4,4	9,6	82,30	10,287	2
2	Dusun Sukamade Desa Sarongan Kecamatan Pesanggaran Kab.Banyuwangi	3	3	2	3	3	3	2	3	14,4	12,3	7,8	14,4	13,2	13,2	9,4	13,8	98,50	12,312	1
3	Dusun Krajan/ Rajegwesi Desa Sarongan Kecamatan Pesanggaran Kab.Banyuwangi	2	3	2	1	2	2	2	2	9,4	11,7	7,6	4,8	9,0	10,0	8,4	9,4	70,30	8,78	3

Tabel . 9 Perhitungan Indeks Aksesibilitas Sektor Perekonomia (SDA) Tahun 2

Responden (Per Kecamatan)	Nilai Indikator						Rerata Bobot Indikator						$\sum I_i x B_i$	Rerata $\sum I_i x B_i$	Ket
	I1	I2	I3	I4	I5	I6	B1	B2	B3	B4	B5	B6			
Dusun Bandialit Desa Andongrejo Kecamatan Tempurejo Kab.Jember	3	3	3	3	2	2	14,1	13,8	14,7	14,7	8,8	10,0	76,10	12,68	2
Dusun Sukamade Desa Sarongan Kecamatan Pesanggaran Kab.Banyuwangi	3	3	3	3	2	3	14,7	13,5	10,8	13,5	8,2	13,5	74,20	12,36	3
Dusun Krajan/ Rajegwesi Desa Sarongan Kecamatan Pesanggaran Kab.Banyuwangi	3	3	3	3	3	3	13,2	13,2	13,2	14,7	13,2	12,0	79,5	13,25	1

Tabel.10 Hasil Penentuan Prioritas Sektor transportasi dan Perekonomian (SDA)

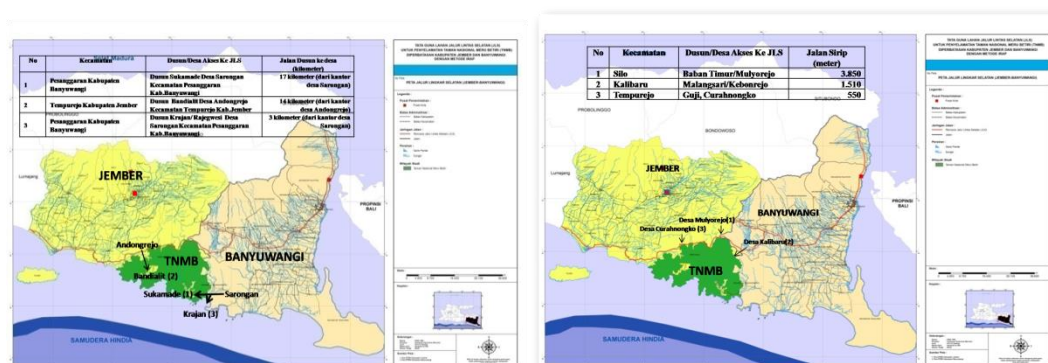
No	Kecamatan	Dusun/Desa Akses Ke JLS	Jalan Sirip (meter)
1	Silo	Baban Timur/Mulyorejo	4.350
2	Kalibaru	Malangsari/Kebonrejo	1.510
3	Tempurejo	Terate, Curahnongko	690

Sumber : Data analisa, 2015

Tabel.11 Hasil Penentuan Prioritas Jalur Sektor transportasi dan Perekonomian (SDA)

Dusun/Desa	Dimulai dari	Kondisi sekaang	Menuju
Baban Timur/Mulyorejo	Pabrik PTPN.XII Besaran (Kopi), sepanjang 4.350 meter	Kecil, tidak layak	JLS
Malangsari/Kebonrejo	Pabrik PTPN.XII Malangsari (Kopi), sepanjang 1.510 meter	Kecil, tidak layak	
Terate/ Curahnongko	Terate,sepanjang 690 meter, sekitar perkemahan Watu ondo	Kecil, tidak layak	

Sumber : Data analisa, 2015



Gambar. 3 Penentuan Jalan Sirip terhadap JLS dan didalam kawasan TNMB.

KESIMPULAN

Diluar Kawasan TNMB (Tahun I):

Analisa Deskripsi Masyarakat Desa dan Potensi SDA

1. Masyarakat sekitar Taman Nasional Meru Betiri (TNMB) : Desa Curahnongko, Sanenrejo (Kecamatan Tempurejo), Desa Mulyorejo (Kecamatan Silo Kabupaten Jember) dan Kebonrejo (Kecamatan Kalibaru, Kabupaten Banyuwangi), menyetujui rencana Jalan Lintas Selatan (JLS).
2. Masyarakat sekitar TNMB : mengharapkan terselesainya Jalan Lintas Selatan (JLS), hal ini untuk akses transportasi ke desa/kecamatan sekitarnya.
3. Potensi alam desa-desa disekitar Pada Bidang Pertanian : Kecamatan Tempurejo, Silo(Jember). Kecamatan Kalibaru Kabupaten Banyuwangi, adalah kopi, karet, cengkeh, kakao, padi dan jagung.

Analisa Deskripsi Transportasi dan JLS sekitar kawasan TNMB

1. Tidak adanya angkutan pedesaan, jalan mmakadam (berbatu) dapat menghambatperekonomian masyarakat. Untuk maksud dan tujuan perjalanan pada ketiga desa tersebut (40-60%) dengan alasan pekerjaan.
2. Rencana pembangunan JLS di sekitar TNMB di Kabupaten Jember dan Banyuwangi menggunakan lahan Perhutani, PTPN. XII dan tanah masyarakat (yasan).

Analisa Metode IRAP

1. Dari hasil analisa IRAP pada skla prioritas, nilai Indeks Aksesibilitas (IA) tertinggi untuk sektor transportsi yaitu Kecamatan Silo (IA=8.9375), Kecamatan Kalibaru (IA=6.4875), kemudian disusul Kecamatan Tempurejo (IA=6.1375). Semakin tinggi Indeks

Aksesibilitas menyatakan semakin baik aksesibilitas suatu wilayah atau dapat dikategorikan sebagai wilayah dengan tingkat pencapaian pelayanan tinggi, atau sebaliknya. Untuk sektor perekonomian (SDA) pada Tabel 5.9, nilai Indeks Aksesibilitas (IA) tertinggi adalah Kecamatan Kalibaru (IA=9.816667), Silo (IA=9.466667) kemudian disusul Kecamatan Tempurejo (IA=8.766667). Nilai Indeks Aksesibilitas (IA) diperoleh dengan cara mengambil hasil perkalian nilai indikator dengan bobot rata-rata indikator. Semakin tinggi Indeks Aksesibilitas menyatakan semakin baik aksesibilitas atau sebaliknya.

Didalam Kawasan TNMB (Tahun 2):

Analisa Deskripsi Masyarakat Desa dan Potensi SDA

1. Masyarakat didalam kawasan TNMB :
 - a. Dusun Bandialit Desa Andongrejo Kecamatan Tempurejo Kabupaten Jember
 - b. Dusun Sukamade Desa Sarongan Kecamatan Pesanggaran Kabupaten Banyuwangi
 - c. Dusun Krajan/Rajegwesi Desa Sarongan Kecamatan Pesanggaran Kabupaten Banyuwangi.
2. Masyarakat pada ketiga dusun telah berpenghuni sebelum dusun tersebut dijadikan Taman Nasional (1997). menyetujui dan mengharapkan terselesainya Jalan Lintas Selatan (JLS) Kabupaten Jember dan Banyuwangi, sebagai akses transportasi ke desa/kecamatan sekitarnya.
3. Keinginan Masyarakat pada ketiga Dusun tersebut : Perbaikan jalan (aspal), Puskesmas, los Pasar dan penerangan listrik (PLN).
4. Masyarakat pada ketiga Dusun tersebut juga ikut serta melestarikan kawasan TNMB dengan cara penanaman pohon dan menjaga perburuan liar dengan memperhatikan peraturan yang ada.
5. Masyarakat pada ketiga dusun tersebut kawasan TNMB yang bekerja sebagai karyawan pada PTPN.IX, PT. LDO dan PT.Sukamade Baru, bertani dan nelayan tangkap (Samudera Indonesia).

Analisa Aksesibilitas Transportasi didalam kawasan TNMB

1. Akses jalan sudah ada dengan kondisi macadam dan berbatu (bergelombang)
2. Tidak ada penerangan jalan (listrik)
3. Adanya rambu petunjuk tempat wisata.
4. Maksud dan tujuan perjalanan pada masyarakat didalam kawasan TNMB adalah tujuan pekerjaan (70-80%), sisanya untuk pendidikan dan perdagangan.
5. Seseekali peneliti melihat beberapa sepeda motor (latihan *rally/cross*) di jalan dalam kawasan TNMB (ini mengganggu Satwa).

Analisa Potensi Kawasan TNMB dan Pembahasan

1. Potensi kawasan TNMB mempunyai 513 spesies Flora dan 218 spesies Fauna. Dari penelitian, wawancara pada masyarakat dan petugas kantor TNMB, spesies Flora dan Fauna masih ada tetapi berkurang populasinya.
2. Terdapat 5 tempat wisata bahari : Pantai Bandialit (Kabupaten Jember), Pantai Rajegwesi, Pantai Meru, Pantai Sukamade dan Pantai Hijau (Kabupaten Banyuwangi)
3. Terdapat Penangkar Penyu di Dusun Sukamade Desa Sarongan Kecamatan Pesanggaran Kabupaten Banyuwangi (satu-satunya di Jawa timur). Hal ini baik untuk penelitian akademis.
4. Banyaknya masyarakat mengambil Bambu Bulu dengan menggunakan sepeda motor.

Analisa Metode IRAP

1. Berdasarkan analisis IRAP (skala prioritas), nilai Indeks Aksesibilitas (IA) tertinggi untuk sektor transportasi yaitu Dusun Sukamade Kecamatan Pesanggaran Kabupaten Banyuwangi (IA=12,312), Dusun Bandialit Desa Andongrejo Kecamatan Tempurejo Kabupaten Jember (IA=10,287), kemudian disusul Dusun Krajan/Rajegwesi Kecamatan Pesanggaran Kabupaten Banyuwangi (IA=8,78). Pada Sektor perekonomian atau potensi (SDA) untuk nilai Indeks Aksesibilitas (IA) tertinggi adalah Dusun Krajan/Rajegwesi Kecamatan Pesanggaran Kabupaten Banyuwangi (IA=13,25), Dusun Bandialit Desa Andongrejo Kecamatan Tempurejo Kabupaten Jember (IA=12,68),

kemudian disusul Dusun Sukamade Kecamatan Pesanggaran Kabupaten Banyuwangi (IA=12,366).

Dengan memperhatikan hasil dari pembahasan dan kesimpulan diatas dapat diberikan saran atau arahan, sebagai berikut :

Diluar Kawasan TNMB (Tahun I)

1. Adapun hasil penelitian ini masih memiliki keterbatasan karena penggunaan variabel yang terbatas, sehingga hasil yang diperoleh masih bersifat gambaran umum kondisi *aksesibilitas* serta strategi pengembangan transportasi wilayah selatan dan timur di Kabupaten Jember dan barat Kabupaten Banyuwangi. Oleh karena itu diperlukan penelitian lanjutan untuk menghasilkan gambaran kondisi aksesibilitas transportasi yang lebih detail melalui penambahan sektor (seperti sektor pendidikan, kesehatan, dll).
2. Perlu dikembangkan penelitian lebih lanjut yang dapat memberikan gambaran lengkap tentang TNMB dipertbatasan wilayah selatan imur Kabupaten Jember dan barat Kabupaten Banyuwangi.
3. Pembangunan JLS hendaknya bersamaan dengan pembangunan jalan pendukung (sirip). Rute/jalur JLS tidak akan berguna apabila tidak menghubungkan desa-desa sekitarnya.
4. Pembangunan JLS diperlukan prasarana penunjang (elemen transportasi), seperti pos keamanan (Polisi), lampu penerangan jalan, drainase, air bersih dan pengadaan SPBU untuk kepentingan masyarakat dan pengguna jalan.
5. Perlunya pagar pengaman setinggi ± 3 meter disepanjang TNMB dan JLS pada Desa Curahnongko dan Sanenrejo (Kecamatan Tempurejo Kabupaten Jember). Hal ini rute JLS tersebut berdekatan dengan TNMB (gangguan fauna).
6. Untuk memantau kawasan khusus JLS dan TNMB, perlu “pemekaran kecamatan” untuk desa Curahnongko, Sanenrejo, Wonoasri dan Mulyorejo (Kabupaten Jember). Hal ini jarak masing-masing desa tersebut cukup jauh dengan kantor pemerintahan (kecamatan, Koramil dan Polsek). Seperti hasil wawancara dengan responden, adanya JLS akan berdampak adanya “kriminalitas baru” sekitar JLS dan TNMB.

B. Didalam Kawasan TNMB (Tahun II)

1. Untuk peningkatan pelestarian kawasan TNMB, diperlukan pengawasan yang lebih ketat dari pihak berwenang (TNMB, Perhutani dan Polri). Hal ini jangan terjadi “pembiaran” pada perburuan binatang (satwa) dan perusakan tanaman.
2. Pemerintah Kabupaten Jember dan Banyuwangi segera membangun fisik berupa Puskesmas/Pembantu Puskesmas beserta pegawainya (medis) dan los pasar pada ketiga dusun tersebut yang berada didalam kawasan TNMB
3. Untuk perbaikan jalan (aspal) dan penerangan listrik (PLN) didalam kawasan TNMB, diperlukan kebijakan Pemerintah Kabupaten Jember, Banyuwangi dan Pemprov.Jawa timur serta pusat dengan memperhatikan peraturan atau perundang-undangan yang ada. Hal ini tidak mengesampingkan kelestarian yang dapat merusak habitat atau populasi Flora dan dan faunanya.
4. Perlunya reboisasi atau penghijauan lahan setiap musim penghujan.
5. Perlunya rutinitas pertemuan untuk pemahaman pada masyarakat didalam kawasan TNMB akan pentingnya perlindungan dan kelestarian didalam kawasan TNMB dan sekitar kawasan TNMB.
6. Pelarangan latihan *rally/cross* didalam kawasan TNMB untuk semua kendaraan bermotor (ini mengganggu satwa karena suara kendaraan bisa terdengar antar bukit)
7. Perlunya pemetaan lahan (inventarisasi) kembali pada zona – zona yang ada didalam kawasan TNMB, terutama pada kawasan permukiman (zona Tradional/Khusus).

UCAPAN TERIMA KASIH

Dengan terselesainya penelitian (2 tahun) diharapkan dapat dijadikan pertimbangan Pemerintah pusat, Provinsi Jawa timur, Kabupaten Jember dan Banyuwangi dalam perencanaan JLS dan akses darat (prasarana transportasi) atau jalan pendukung (sirip) diluar dan didalam kawasan TNMB.Ucapan terima kasih kepada Dinas PU Bina Marga, Cipta

Karya, Bappeda, Perhutani, BPS, kantor TNMB Kabupaten Banyuwangi dan Jember yang telah banyak memberi data (sekunder) dan Masyarakat tempat penelitian (primer). Disamping itu, ucapan terima kasih juga disampaikan kepada ITATS yang telah memberi kesempatan dalam Seminar Nasional ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, S.A. 2010. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Edisi pertama. Jurusan Teknik Perkapalan, Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Abadi, Taufan. 2012. Penentuan Prioritas Pengembangan Jalur Lintas Selatan JATIM dikabupaten Jember dengan Metode IRAP(Tesis). Program Magister Teknik Sipil (PWK), Universitas Brawijaya. Malang.
- Akyuwen, R and Ekawati, N. 2004. *IRAP Approach and Pro-Poor Rural Infrastructure Planning : The Case Of Indonesia*. ASIST Asia Pacific Mainstreaming Poverty Reduction Strategies, Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP) Fourth Expert Group Meeting, ILO, Cambodia. Report. Annex 6
<http://www.ilo.org/public/english/employment/recon/eiip/download/ratp/ratp10.pdf>. 2004.
- Adisasmita, R. 2010. *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Edisi pertama. Universitas Hasanuddin. Makasar.
- Arifin, N.A., 2007. *Peran Aksesibilitas dan Mobilitas Jaringan Transportasi bagi Pengembangan Ekonomi Perdesaan, Kasus Kabupaten Enrekang*.
- Akyuwen,R., Suparma. L.B, dan Soelistiyono, D., 2003. *Lesson Learned of IRAP Implementation in Indonesia*. ASIST Asia Pacific Mainstreaming Poverty Reduction Strategies, Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP) Third Expert Group Meeting, International Labour Organization, Bangkok. Report. p. 59-90.
<http://www.ilo.org/public/english/employment/recon/eiip/download/ratp/ratp09.pdf> . 2003.
- Banyuwangi Dalam Angka 2014,2015
- Buchari, Erika. 2000. Regulation as Control Measures of Public Transport Performance, *FSTPT Proceeding, Simposium FSTPT (Inter University Transport Study Forum) V*, University of Indonesia (UI), Jakarta, Indonesia.
- Hadingham, Tim. 2003. *Decentralisation and Development Planning : Some Practical Considerations*. Development Planner, Scott Wilson. Paper. 2003.
- Jember Dalam Angka 2014,2015
- Maria GO CN. 2011. Studi Pengembangan Transportasi Antar Wilayah di Provinsi papua barat (Tesis). Program Magister Teknik Sipil (PWK), Universitas Brawijaya. Malang.
- Miro, F. 2004. *Perencanaan Transportasi*. Edisi pertama. Penerbit Erlangga. Jakarta.
- Nasution, M.N. 2008. *Manajemen Transportasi*. Edisi ketiga. Ghalia Indonesia. Bogor.
- Rangkuti, F. 2009. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis (Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis untuk Menghadapi Abad 21)*. Edisi kesembilan. PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Reap, S., 2000.*Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP) in Cambodia*. ASIST Asia Pacific Mainstreaming Poverty Reduction Strategies, Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP) Third Expert Group Meeting, International Labour Organization, Bangkok. Report. p. 202-226. <http://www.ilo.org/public/english/employment/recon/eiip/download/ratp/ratp09.pdf> .2003.
- Rudy Hermawan, K. 2001. *Sistem Teknologi Transportasi*. ITB.Bandung.
- Sarkar, A.K., 2002. *Application of IRAP in Rajasthan-India*. ASIST Asia Pacific Mainstreaming Poverty Reduction Strategies, Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP) Third Expert Group Meeting, International Labour Organization, Bangkok. Report. p. 126-159. <http://www.ilo.org/public/english/employment/recon/eiip/download/ratp/ratp09.pdf>. 2003.

- halaman ini sengaja dikosongkan -