



Evaluasi Kebijakan Pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat dalam Meningkatkan Konektivitas Antar Wilayah di Surabaya

Meriana Yumame¹, Sapto Pramono², Ika Devy Pramudiana^{3*}, Sri Roekminiati⁴

¹⁻⁴ Universitas Dr Soetomo Surabaya, Indonesia

Alamat: Jl. Semolowaru No. 84, Menur Pumpungan, Kecamatan Sukolilo, Surabaya

Korespondensi penulis: ika.devy@unitomo.ac.id *

Abstract. *The development of the Western Outer Ring Road (WORR) in Surabaya is a solution initiated to address the worsening traffic congestion caused by the imbalance between the number of vehicles and the limited road length. This study aims to evaluate the impact of JLBB development on inter-regional connectivity and traffic congestion reduction. The research uses a qualitative approach with a case study method through document analysis and interviews with relevant stakeholders. The findings indicate that the planned 19.8 km JLBB is expected to reduce congestion in the city center, improve accessibility, and strengthen connectivity between Surabaya and surrounding cities such as Sidoarjo and Gresik. The project also has the potential to support economic growth through improved goods distribution and create job opportunities around the corridor area. However, the implementation of this project faces challenges in land acquisition and budget constraints, which hinder the acceleration of development. Therefore, regular evaluations and further coordination between the city government and the private sector are necessary to address these obstacles. The JLBB development is expected to make a significant contribution to smooth mobility, reduce traffic congestion, and enhance the economy of Surabaya in the long term.*

Keywords: Policy Evaluation, Western Outer Ring Road, Traffic Congestion, Inter-regional Connectivity.

Abstrak. Pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat (JLBB) di Kota Surabaya merupakan solusi yang diinisiasi untuk mengatasi kemacetan yang semakin parah akibat ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan dan panjang jalan yang terbatas. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi dampak pembangunan JLBB terhadap konektivitas antarwilayah dan pengurangan kemacetan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dengan studi kasus melalui analisis dokumen dan wawancara dengan pihak terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan JLBB yang direncanakan sepanjang 19,8 km ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan di pusat kota, meningkatkan aksesibilitas, serta memperkuat konektivitas antara Surabaya dengan kota-kota sekitar seperti Sidoarjo dan Gresik. Proyek ini juga berpotensi mendukung pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan distribusi barang dan membuka peluang lapangan kerja di sekitar kawasan jalur. Namun, implementasi proyek ini menghadapi tantangan dalam pembebasan lahan dan keterbatasan anggaran, yang menghambat percepatan pembangunan. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi berkala dan koordinasi lebih lanjut antara pemerintah kota dan sektor swasta untuk mengatasi hambatan tersebut. Pembangunan JLBB diharapkan memberikan kontribusi signifikan terhadap kelancaran mobilitas, pengurangan kemacetan, dan peningkatan ekonomi kota Surabaya dalam jangka panjang.

Kata kunci: Evaluasi Kebijakan, Jalur Luar Lingkar Barat, Kemacetan, Konektivitas Antar Wilayah.

1. LATAR BELAKANG

Masalah kemacetan di Indonesia semakin memburuk seiring dengan pesatnya pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, yang tidak sebanding dengan kapasitas infrastruktur jalan yang ada. Di kota-kota besar seperti Jakarta, kemacetan telah mencapai tingkat yang sangat mengkhawatirkan, memengaruhi produktivitas, kualitas udara, dan kenyamanan masyarakat. Kemacetan juga menyebabkan tingginya biaya logistik yang berdampak pada perekonomian negara secara keseluruhan. Fenomena ini kemudian mengarah pada

permasalahan yang juga dirasakan oleh kota-kota besar lainnya, termasuk Surabaya, yang mengalami dampak serupa dengan meningkatnya jumlah kendaraan yang signifikan.

Sebagai kota terbesar kedua di Indonesia, Surabaya menghadapi tantangan besar dalam menangani kemacetan. Berdasarkan laporan Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur (2024) menyebutkan bahwa jumlah kendaraan di Surabaya meningkat dari 2,126 juta unit pada tahun 2015 menjadi 3,770 juta unit pada tahun 2024. Sementara itu, kapasitas jalan yang terbatas hanya bertambah sedikit, dari 1,683 km pada 2015 menjadi 1,720 km pada 2024. Ketidakseimbangan ini menciptakan kemacetan parah, terutama di pusat kota, yang menghambat mobilitas masyarakat, distribusi barang, dan aktivitas ekonomi.

Untuk mengatasi masalah ini, Pemerintah Kota Surabaya meluncurkan proyek pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat (JLBB) yang dirancang untuk mengurangi beban lalu lintas di pusat kota. Jalur sepanjang 19,8 km ini bertujuan untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah dan menyediakan jalur transportasi alternatif, sehingga memperlancar arus kendaraan dan mempercepat distribusi barang. Proyek ini juga diharapkan dapat mendukung pertumbuhan ekonomi kota Surabaya, dengan alokasi anggaran sebesar Rp1,144 triliun untuk pembebasan lahan dan konstruksi (Febrianti, 2020).

Meskipun memiliki potensi besar untuk mengurangi kemacetan, implementasi proyek JLBB menghadapi sejumlah tantangan, salah satunya terkait dengan pembebasan lahan yang belum sepenuhnya selesai. Pada tahun 2023, sekitar 168.254 meter persegi lahan masih harus dibebaskan, yang mengakibatkan penundaan dalam beberapa tahap konstruksi. Selain itu, proyek ini juga menghadapi tantangan sosial dan ekonomi, dengan kekhawatiran bahwa manfaatnya lebih banyak dirasakan oleh kalangan elit dan tidak merata di seluruh masyarakat. Oleh karena itu, evaluasi berkala sangat diperlukan untuk memastikan bahwa manfaat proyek ini dapat dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat.

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi implementasi kebijakan pembangunan JLBB dan mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi keberhasilan atau kegagalannya. Selain itu, penelitian ini juga akan menganalisis dampak pembangunan JLBB terhadap konektivitas antarwilayah di Surabaya, termasuk hubungannya dengan kota-kota sekitar seperti Sidoarjo dan Gresik. Diharapkan, pembangunan jalur ini dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan menciptakan peluang bisnis yang lebih luas di kawasan yang sebelumnya terisolasi oleh kemacetan.

Keberhasilan pembangunan JLBB juga diperkirakan akan meningkatkan kualitas pelayanan publik dan fasilitas umum di kawasan sekitar. Dengan infrastruktur yang lebih baik, pemerintah diharapkan dapat meningkatkan fasilitas transportasi publik dan kualitas hidup masyarakat di wilayah Surabaya Barat. Proyek ini selaras dengan tujuan jangka panjang pemerintah untuk menciptakan kota yang lebih terhubung dan dapat memenuhi kebutuhan infrastruktur yang semakin berkembang. Oleh karena itu, penelitian ini penting untuk memberikan wawasan mengenai dampak pembangunan JLBB terhadap berbagai aspek kehidupan masyarakat dan mengevaluasi apakah proyek ini dapat menciptakan perubahan positif yang berkelanjutan bagi Kota Surabaya.

2. KAJIAN TEORITIS

Konsep Kebijakan Publik

Kebijakan publik adalah serangkaian keputusan dan tindakan yang diambil oleh pemerintah untuk menyelesaikan masalah sosial atau mencapai tujuan yang memberikan manfaat bagi masyarakat (Tanjung et al., 2023). Dalam hal ini, kebijakan publik tidak hanya mencakup pembuatan keputusan, tetapi juga implementasi dan evaluasi untuk memastikan kebijakan tersebut memberikan dampak yang diinginkan. Perencanaan yang matang adalah salah satu elemen kunci dalam kebijakan publik, yang melibatkan identifikasi masalah, pencarian solusi yang tepat, serta pelaksanaan kebijakan yang sesuai (Deni, 2024). Kebijakan yang sukses diharapkan dapat memberikan dampak positif yang signifikan terhadap peningkatan kualitas hidup masyarakat melalui penyediaan layanan dasar, pembangunan infrastruktur, atau peningkatan kesejahteraan ekonomi.

Konektivitas antar wilayah merupakan faktor penting dalam kebijakan publik, terutama dalam konteks pembangunan infrastruktur transportasi yang bertujuan untuk meningkatkan mobilitas antar daerah. Dalam buku *Manajemen Transportasi* (2023) menjelaskan bahwa kebijakan transportasi yang efektif dapat mengurangi hambatan geografis, meningkatkan efisiensi logistik, serta mendorong pertumbuhan ekonomi dengan membuka akses pasar yang lebih luas dan meningkatkan distribusi sumber daya. Selain itu, kebijakan yang fokus pada konektivitas juga berpotensi mengurangi ketimpangan antar wilayah dengan menghubungkan daerah-daerah yang sebelumnya terisolasi ke pusat-pusat ekonomi yang lebih berkembang. Oleh karena itu, kebijakan yang memperhatikan aspek konektivitas wilayah berperan penting dalam mendorong pemerataan pembangunan dan menciptakan pertumbuhan ekonomi yang lebih seimbang.

Evaluasi Kebijakan

Evaluasi kebijakan publik adalah suatu proses terstruktur yang bertujuan untuk menilai sejauh mana kebijakan yang diterapkan berhasil mencapai tujuan yang telah ditetapkan, dengan memperhatikan aspek efektivitas, efisiensi, dan dampaknya (Jannah & Pradana, 2024). Proses evaluasi ini mencakup beberapa langkah, mulai dari pengumpulan informasi terkait pelaksanaan kebijakan, analisis hasil yang diperoleh, hingga identifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan kebijakan tersebut. Salah satu elemen krusial dalam evaluasi kebijakan adalah penggunaan indikator yang relevan untuk mengukur kinerja kebijakan yang akan memberikan wawasan tentang pencapaian tujuan yang diinginkan. Melalui evaluasi yang dilakukan, kebijakan dapat diperbaiki untuk mencapai hasil yang lebih baik dan memberikan manfaat yang lebih besar bagi masyarakat.

Evaluasi implementasi kebijakan juga memegang peranan penting dalam mengevaluasi apakah kebijakan yang telah ditetapkan dijalankan sesuai dengan rencana yang ada (Suhaila et al., 2024). Analisis implementasi ini membantu mengidentifikasi kendala yang mungkin muncul selama penerapan kebijakan, seperti keterbatasan sumber daya, masalah koordinasi antar lembaga, atau penolakan dari kelompok tertentu dalam masyarakat. Evaluasi yang menyeluruh memberikan rekomendasi untuk mengatasi masalah-masalah tersebut, serta meningkatkan pelaksanaan kebijakan di masa depan. Dengan demikian, evaluasi kebijakan publik berfungsi sebagai sarana untuk memperbaiki kebijakan secara berkelanjutan, agar dapat memberikan dampak positif yang lebih besar.

Jalur Luar Lingkar Barat (JLBB)

Jalur Luar Lingkar Barat (JLBB) merupakan bagian penting dalam pengembangan infrastruktur transportasi Kota Surabaya yang direncanakan untuk mengurangi kemacetan di pusat kota dan meningkatkan konektivitas antar wilayah. Perencanaan pembangunan JLBB diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Surabaya Tahun 2014-2034, yang bertujuan untuk menciptakan jaringan transportasi yang lebih efisien dan terintegrasi. Pembangunan JLBB diharapkan dapat memperlancar distribusi barang dan jasa, meningkatkan mobilitas penduduk, serta mendukung pertumbuhan ekonomi regional dengan menghubungkan kawasan-kawasan strategis di Surabaya (E. I. Anwar, 2022). Rencana ini juga mengedepankan prinsip pembangunan berkelanjutan dengan memperhatikan aspek lingkungan dan kualitas hidup masyarakat di sekitar jalur tersebut.

Sebagai bagian dari kebijakan perencanaan kota, pengembangan JLBB bertujuan untuk mendukung pembangunan yang lebih terstruktur, sekaligus mengurangi beban lalu lintas di jalur-jalur utama Surabaya. Menurut (Kurniawan & Rahaju, 2021), keberadaan JLBB akan memberikan dampak positif dalam meningkatkan konektivitas wilayah, mengurangi kemacetan, serta meningkatkan aksesibilitas ke berbagai kawasan penting. Proyek ini juga diharapkan mampu mengurangi ketergantungan pada transportasi publik yang sudah padat di pusat kota, serta menciptakan kawasan pemukiman dan industri baru yang lebih berkembang di sekitar jalur tersebut. Dengan demikian, pembangunan JLBB tidak hanya berkaitan dengan aspek transportasi, tetapi juga berkaitan erat dengan strategi perencanaan tata ruang yang mendukung keberlanjutan pembangunan kota.

Kemacetan

Kemacetan lalu lintas dapat diartikan sebagai kondisi di mana jumlah kendaraan yang ada melebihi kapasitas jalan, menyebabkan kendaraan bergerak sangat lambat atau bahkan terhenti (Berek et al., 2024). Fenomena ini umumnya terjadi ketika permintaan terhadap fasilitas transportasi lebih besar daripada kemampuan infrastruktur jalan yang ada, yang mengakibatkan terganggunya kelancaran arus lalu lintas. Kemacetan sering kali terjadi pada jam-jam sibuk di pusat kota dan berdampak pada masalah transportasi yang lebih luas, seperti waktu tempuh yang semakin panjang, berkurangnya produktivitas, serta ketidaknyamanan bagi pengguna jalan.

Menurut Rachmawati dan Prasetyo (2024), peningkatan jumlah kendaraan pribadi yang pesat, ditambah dengan kurangnya penggunaan transportasi umum yang terintegrasi, menjadi penyebab utama kemacetan. Selain itu, infrastruktur yang tidak memadai, seperti jalan yang sempit atau tidak terkelola dengan baik, serta gangguan lalu lintas seperti kecelakaan dan perbaikan jalan, memperburuk kondisi kemacetan. Faktor lain seperti perilaku pengendara yang tidak disiplin, seperti parkir sembarangan dan pelanggaran rambu lalu lintas, juga berkontribusi terhadap macetnya arus kendaraan.

Kemacetan lalu lintas memiliki dampak yang signifikan dalam berbagai aspek, baik ekonomi, sosial, maupun lingkungan. Secara ekonomi, kemacetan menyebabkan pemborosan waktu dan bahan bakar, yang pada gilirannya meningkatkan biaya transportasi dan mengurangi produktivitas. Dalam aspek sosial, kemacetan mengganggu kualitas hidup masyarakat, menambah tingkat stres, dan mengurangi waktu yang bisa digunakan untuk aktivitas lainnya. Di sisi lingkungan, kemacetan berperan dalam peningkatan polusi udara akibat emisi kendaraan, yang berdampak buruk terhadap kualitas udara dan kesehatan publik. Untuk itu, penanganan kemacetan memerlukan solusi yang lebih komprehensif, termasuk peningkatan

infrastruktur, transportasi umum yang efisien, serta kesadaran pengemudi (Santoso & Wijaya, 2023).

Konektivitas Antar Wilayah

Konektivitas antar wilayah mengacu pada sejauh mana berbagai daerah atau kawasan terhubung melalui jaringan transportasi, komunikasi, dan infrastruktur lainnya untuk memfasilitasi mobilitas barang, jasa, dan individu. Konektivitas yang baik dapat meningkatkan efisiensi logistik, mempercepat pertumbuhan ekonomi, dan mengurangi ketimpangan antar wilayah (Lestari & Rahman, 2023). Dalam konteks perkotaan, konektivitas berperan penting dalam memperlancar arus lalu lintas dan mempermudah akses ke berbagai fasilitas ekonomi dan sosial. Konektivitas yang buruk dapat menghambat akses ke peluang ekonomi, memperburuk kemacetan, dan memperburuk ketimpangan pembangunan (Sugianto & Rachmawati, 2024). Oleh karena itu, perencanaan dan pengembangan infrastruktur yang mendukung konektivitas antar wilayah sangat penting untuk mendukung pemerataan pembangunan dan menciptakan pertumbuhan yang lebih inklusif.

3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode evaluasi dengan pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Pendekatan kualitatif digunakan untuk menganalisis berbagai faktor yang mempengaruhi implementasi pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat (JLBB), termasuk aspek sosial, ekonomi, dan kebijakan terkait. Wawancara dengan pemangku kepentingan, seperti pemerintah kota, pengembang, dan masyarakat sekitar jalur proyek, dilakukan untuk memperoleh wawasan mengenai tantangan dan hambatan dalam pelaksanaan proyek ini. Selain itu, analisis dokumen seperti peraturan daerah dan laporan tahunan digunakan untuk menggali informasi terkait perencanaan dan pelaksanaan pembangunan JLBB.

Pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengukur dampak proyek JLBB terhadap kemacetan lalu lintas dan konektivitas antarwilayah. Data yang digunakan meliputi statistik lalu lintas sebelum dan setelah pembangunan, termasuk jumlah kendaraan, waktu tempuh, dan tingkat kepadatan jalan. Data ini dianalisis menggunakan teknik analisis statistik deskriptif dan inferensial untuk menentukan sejauh mana pembangunan jalur baru ini berkontribusi terhadap perbaikan mobilitas dan konektivitas di Surabaya. Selain itu, proyeksi dampak jangka panjang terhadap pertumbuhan ekonomi dan pengembangan kawasan industri di sekitar jalur juga akan dianalisis berdasarkan data ekonomi dan transportasi yang relevan.

Penelitian ini melibatkan informan yang terdiri dari pejabat pemerintah terkait, perwakilan pengembang, dan masyarakat yang terdampak langsung oleh proyek tersebut. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara mendalam, observasi lapangan, dan studi dokumentasi, yang akan dipadukan untuk memperoleh data komprehensif tentang implementasi, kendala, serta dampak pembangunan JLBB. Instrumen penelitian berupa pedoman wawancara, lembar observasi, dan analisis dokumen perencanaan serta laporan proyek pembangunan JLBB. Data yang diperoleh akan dianalisis menggunakan analisis tematik untuk mengidentifikasi tema-tema utama yang terkait dengan pelaksanaan kebijakan dan pengaruhnya terhadap konektivitas wilayah di Surabaya. Model penelitian yang digunakan adalah model evaluasi kebijakan, yang mempertimbangkan konteks kebijakan, proses implementasi, serta dampaknya terhadap mobilitas dan pertumbuhan ekonomi di wilayah yang terdampak.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Perencanaan Pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat

Pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat (*West Outer Ring Road*) di Kota Surabaya diinisiasi sebagai solusi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang semakin parah akibat ketidakseimbangan antara panjang jalan dan jumlah kendaraan. Kota Surabaya mengalami lonjakan jumlah kendaraan yang signifikan, sementara panjang jalan yang ada hanya mengalami penambahan yang terbatas. Pada tahun 2015, panjang jalan di Surabaya hanya mencapai 1.683 km, sedangkan jumlah kendaraan mencapai 2.126 juta unit. Angka ini meningkat pesat pada tahun 2024, dimana panjang jalan diperkirakan menjadi 1.718 km dan jumlah kendaraan mencapai 3.770 juta unit (Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur, 2024). Tabel berikut menggambarkan data terkait peningkatan panjang jalan dan jumlah kendaraan:

Tabel 1. Perbandingan Panjang Jalan dan Jumlah Kendaraan di Kota Surabaya Tahun 2015-2024

Tahun	Panjang Jalan (km)	Jumlah Kendaraan (juta unit)
2015	1.683	2,126
2016	1.687	2,342
2017	1.691	2,653
2018	1.695	2,959
2019	1.700	3,167

2020	1.705	3,260
2021	1.710	3,353
2022	1.712	3,445
2023	1.715	3,538
2024	1.720 (Perkiraan)	3,770 (Perkiraan hingga akhir November)

Sumber: (Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, 2024)

Data tersebut menunjukkan bahwa jumlah kendaraan di Surabaya meningkat secara signifikan dari tahun ke tahun, sementara panjang jalan yang tersedia hanya mengalami peningkatan yang terbatas. Ketidakseimbangan yang semakin meningkat ini telah menyebabkan kemacetan lalu lintas yang semakin parah, terutama pada jam-jam sibuk yang secara langsung memengaruhi kelancaran transportasi dan perekonomian kota. Kemacetan tidak hanya menghambat mobilitas warga, tetapi juga memperburuk kualitas udara dan meningkatkan polusi yang tentunya menimbulkan risiko kesehatan bagi masyarakat. Beberapa titik di pusat kota dan jalur utama mengalami penumpukan kendaraan yang sangat padat, menyebabkan waktu tempuh menjadi lebih lama dan menurunkan efisiensi kegiatan ekonomi (Kurniawan & Rahaju, 2021).

Kemacetan ini juga berdampak pada sektor logistik yang membutuhkan waktu lebih lama untuk distribusi barang dan jasa, sehingga meningkatkan biaya transportasi. Selain itu, kemacetan lalu lintas yang tidak teratasi dapat mengurangi daya tarik investasi karena investor cenderung menghindari lokasi dengan akses yang terbatas dan aliran transportasi yang terganggu. Dalam jangka panjang, situasi ini dapat menurunkan kualitas hidup masyarakat, dengan akses yang terbatas ke berbagai fasilitas publik dan peluang kerja (Nugraha et al., 2023). Oleh karena itu, pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat (*West Outer Ring Road*) menjadi suatu kebutuhan yang mendesak untuk mengatasi masalah kemacetan yang kian memperburuk kondisi lalu lintas di kota ini. Proyek ini dirancang untuk meningkatkan kapasitas jalan dan mengurangi kemacetan, yang diharapkan dapat memperlancar mobilitas masyarakat serta meningkatkan konektivitas antarwilayah di Surabaya.

Jalur Luar Lingkar Barat Surabaya direncanakan sebagai bagian dari perencanaan tata ruang kota, mencakup wilayah Surabaya yang melewati empat kecamatan (Benowo, Pakal, Sambikerep, dan Lakarsantri) dan sepuluh kelurahan (Tambak Oso Wilangun, Kandangan, Sememi, Romokalisari, Sumberrejo, Pakal, Beringin, Made, Lakarsantri, dan Jeruk). Pembangunan ini melibatkan kerja sama antara pemerintah kota dan sektor swasta untuk

memastikan integrasi yang baik antara infrastruktur baru dengan sistem transportasi yang sudah ada serta mendukung perkembangan ekonomi di sekitar jalur tersebut (Saesarin, 2020).

JLBB direncanakan untuk dibangun sepanjang 19,8 km dengan lebar 55 meter, yang terbagi dalam beberapa tahap pembangunan. Tahap pertama dimulai dengan pembangunan sepanjang 2,18 km, menghubungkan Kecamatan Lakarsantri hingga perbatasan Kabupaten Gresik. Tahap kedua dilanjutkan dengan pembangunan 6,45 km yang menghubungkan Kecamatan Lakarsantri hingga Jalan Raya Sememi. Tahap ketiga membangun jalur sepanjang 3,85 km dari Jalan Raya Sememi hingga Romokalisari, dan tahap terakhir mencakup pembangunan dari Sememi hingga Jalan Raya Tambak Osowilangun (Febrianti, 2020). Dengan pembangunan ini, diharapkan JLBB dapat mengurangi kepadatan lalu lintas, terutama di pusat kota.

Perencanaan pembangunan JLBB diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Surabaya Tahun 2014-2034. Menurut dokumen ini, JLBB berfungsi sebagai jalan arteri primer yang akan meningkatkan aksesibilitas antara wilayah Surabaya Barat dengan kawasan industri serta perdagangan utama. Pembangunan JLBB tidak hanya bertujuan mengurangi kemacetan lalu lintas tetapi juga mendukung distribusi barang dan jasa yang lebih efisien, yang sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi kota Surabaya (Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 12 Tahun 2014 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2014-2034, 2014).

Pemerintah Kota Surabaya, bekerja sama dengan pihak swasta, telah merancang anggaran besar untuk proyek Jalur Luar Lingkar Barat (JLBB). Berdasarkan studi kelayakan, total biaya yang dibutuhkan mencapai Rp1,144 triliun dengan sekitar Rp720 miliar dialokasikan untuk pembebasan lahan, sementara sisanya diperuntukkan untuk konstruksi fisik. Anggaran ini dihitung menggunakan nilai NJOP (Nilai Jual Objek Pajak) tanah di area proyek, dikalikan dengan estimasi luas lahan yang terdampak, serta disertai perhitungan teknis dan detail untuk pekerjaan fisiknya. Pendanaan proyek ini berasal dari APBD Kota Surabaya dan kontribusi sektor swasta (Kurniawan & Rahaju, 2021). Pemerintah Kota Surabaya juga telah bekerja sama dengan delapan pengembang dalam pembangunan JLBB. Kerja sama tersebut mencakup kontribusi pada pembiayaan serta pembebasan lahan di kawasan yang dilintasi jalan tersebut (E. I. Anwar, 2022).

Meskipun dana yang dialokasikan cukup besar, pembangunan JLBB menghadapi hambatan dalam penyerapan anggaran. Pada tahun 2016, hanya Rp89 miliar yang terserap dari anggaran yang dialokasikan dan kesulitan dalam pembebasan lahan menjadi faktor utama yang menghambat proses pembangunan. Pemerintah Kota Surabaya perlu berkoordinasi lebih lanjut

dengan para pengembang serta mengeksplorasi sumber pendanaan alternatif dari tingkat provinsi atau nasional untuk memastikan kelancaran proyek JLBB (Wicaksono, 2023). Selain masalah pembebasan lahan dan penyerapan anggaran, pembangunan JLBB juga menghadapi tantangan sosial dan ekonomi. Meskipun proyek ini diharapkan dapat meningkatkan konektivitas dan mengurangi kemacetan, muncul kekhawatiran bahwa pengembangan infrastruktur ini cenderung lebih menguntungkan kalangan ekonomi elite. Hal ini didukung oleh keterlibatan banyak pengembang besar dalam proyek tersebut, yang memiliki kepentingan untuk memanfaatkan akses yang terbentuk dari pembangunan jalan ini. Oleh karena itu, pembangunan JLBB harus tetap memprioritaskan kesejahteraan masyarakat umum dan tidak hanya berfokus pada kepentingan segelintir pihak (Silvy et al., 2024).

Dengan berbagai tantangan dan kendala yang ada, Pemerintah Kota Surabaya terus berupaya untuk mempercepat penyelesaian pembangunan JLBB. Proyek ini sangat diharapkan dapat menjadi solusi terhadap masalah kemacetan yang melanda kota Surabaya dan dapat mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Keberhasilan pembangunan JLBB tidak hanya akan meningkatkan konektivitas antarwilayah di Surabaya, tetapi juga mendorong terciptanya iklim investasi yang lebih baik, yang pada gilirannya akan membawa dampak positif bagi perekonomian kota.

Evaluasi Implementasi Pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat

Pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat (*West Outer Ring Road*) di Surabaya dirancang untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas yang semakin parah di pusat kota. Proyek ini diharapkan dapat mengurangi beban lalu lintas di daerah yang padat penduduk dengan menyediakan jalur alternatif bagi kendaraan yang ingin menghindari pusat kota. Seiring dengan meningkatnya jumlah kendaraan, pembangunan JLBB menjadi sangat penting untuk memperlancar arus transportasi, baik barang maupun orang di kawasan sekitar kota. Selain itu, proyek ini memberikan kemudahan bagi pelaku usaha dalam mengirim barang secara lebih efisien dan tepat waktu. Dengan demikian, pembangunan ini membuka peluang pertumbuhan bisnis di daerah-daerah yang sebelumnya sulit dijangkau. Berdasarkan data dari *Electronic Registration and Identification* (ERI) (Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya, 2024), jumlah kendaraan yang terus meningkat, mencapai 3,77 juta unit pada tahun 2024 menunjukkan urgensi infrastruktur seperti JLBB untuk mengurangi kemacetan di pusat kota serta memperlancar distribusi barang serta mobilitas penduduk.

Selain itu, pembangunan JLBB diharapkan dapat mendukung pengembangan kawasan industri dan perdagangan di sekitar Kota Surabaya. Dengan akses yang lebih baik menuju kawasan-kawasan tersebut, JLBB berpotensi meningkatkan konektivitas antarwilayah, yang

pada akhirnya dapat mendorong pertumbuhan ekonomi berkelanjutan (Setya & Waskito, 2022). Kawasan yang sebelumnya kurang terhubung berpotensi menjadi fokus investasi baru sekaligus menciptakan lapangan kerja. Dengan akses yang lebih baik, area di sekitar jalur ini memiliki peluang untuk berkembang menjadi pusat bisnis, perdagangan, dan industri baru yang dapat memberikan kontribusi signifikan terhadap perekonomian kota secara keseluruhan. Selain itu, pembangunan JLBB juga berdampak positif pada peningkatan peluang kerja bagi masyarakat (Diwisandi, 2022). Dengan tumbuhnya sektor bisnis dan industri di wilayah Surabaya Barat, permintaan tenaga kerja baru di sektor manufaktur, distribusi, dan jasa terkait akan meningkat. Kondisi ini berpotensi meningkatkan pendapatan masyarakat lokal serta membuka peluang untuk mencapai kesejahteraan sosial dan ekonomi yang lebih baik di kawasan tersebut. Seiring dengan pembangunan infrastruktur dan perbaikan akses, lapangan kerja baru akan tercipta yang pada akhirnya akan mendorong pertumbuhan ekonomi lokal secara berkelanjutan (Yulianto et al., 2022).

Pembangunan JLBB tidak hanya memberikan dampak positif dari perspektif ekonomi, tetapi juga berpotensi meningkatkan kualitas infrastruktur dan pelayanan publik di daerah sekitarnya. Pengembangan jalan ini mendorong pemerintah untuk memperbaiki fasilitas umum, seperti jalan, transportasi publik, dan berbagai fasilitas penunjang lainnya. Peningkatan kualitas infrastruktur tersebut diharapkan dapat memberikan dampak positif terhadap kualitas hidup masyarakat di wilayah Surabaya Barat (Nurtama, 2023). Pembangunan ini sejalan dengan tujuan pemerintah untuk menciptakan kota yang lebih terhubung dan mampu memenuhi kebutuhan infrastruktur seiring dengan pesatnya pertumbuhan kota. Selain itu, pembangunan JLBB merupakan langkah strategis Pemerintah Kota Surabaya dalam mengatasi tantangan transportasi yang semakin kompleks. Dengan menyediakan jalur alternatif yang lebih efisien, proyek ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan sekaligus memperlancar arus kendaraan di seluruh kota. Upaya ini sejalan dengan komitmen pemerintah untuk mengatasi masalah transportasi dan memenuhi kebutuhan infrastruktur yang terus meningkat akibat ekspansi kota (Septianingrum et al., 2021).

Meskipun pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat (JLBB) di Surabaya diharapkan dapat mengurangi kemacetan dan mendorong perekonomian, implementasinya menghadapi sejumlah tantangan. Salah satu kendala utama dalam pelaksanaan proyek ini adalah masalah pembebasan lahan. Hingga tahun 2023, tercatat masih ada 168.254 meter persegi lahan yang belum dibebaskan, yang menyebabkan penundaan pada beberapa tahap konstruksi. Meskipun Pemerintah Kota Surabaya telah mengalokasikan anggaran besar untuk pembebasan lahan, keterbatasan anggaran untuk melanjutkan proses ini mengakibatkan proyek terhenti. Bahkan,

pada tahun 2023, pemerintah kota memutuskan untuk menghentikan sementara proyek ini, dan diperkirakan tidak ada alokasi anggaran pada tahun 2025 untuk melanjutkan proses pembebasan lahan tersebut (Badan Perencana Pembangunan Kota Surabaya, 2020). Selain itu, meskipun telah terjadi kemajuan dengan pembangunan jalan sepanjang 1.915 meter, sebagian besar jalan tersebut dibangun oleh pengembang melalui skema Prasarana, Sarana, dan Utilitas (PSU), dengan rencana penambahan 250 meter pada tahun 2025 (Mahendra, 2024). Pemerintah Kota Surabaya terus berupaya mengatasi kendala ini melalui koordinasi lebih lanjut dengan pihak swasta dan pengembang. Namun, hambatan administratif dan sosial masih menjadi tantangan signifikan yang perlu diselesaikan untuk memastikan kelancaran implementasi proyek ini.

Di sisi lain, meskipun pembangunan JLBB bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas, kemacetan lalu lintas di pusat kota Surabaya tetap signifikan, terutama pada jam sibuk. Kondisi ini menunjukkan perlunya evaluasi lebih lanjut terhadap manajemen lalu lintas serta integrasi antara jalur baru dan infrastruktur yang sudah ada. Selain itu, meskipun saat ini pemerintah kota lebih memprioritaskan proyek lain, seperti pelebaran Jalan Raya Menganti Lidah Wetan dan pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur Surabaya (*Surabaya Eastern Ring Road/SERR*) yang dianggap lebih mendesak untuk mendukung konektivitas dengan daerah sekitar, pembangunan JLBB tetap menjadi bagian penting dari rencana pembangunan jangka panjang. Proyek ini diharapkan dapat berkontribusi dalam mengurangi kemacetan sekaligus meningkatkan kualitas infrastruktur di Surabaya (Wicaksono & Kartika, 2023).

Oleh karena itu, evaluasi berkala terhadap implementasi proyek ini diperlukan untuk mengidentifikasi kendala yang muncul dan merumuskan solusi agar tujuan pembangunan JLBB yang meliputi mengurangi kemacetan, meningkatkan konektivitas, dan mendukung pertumbuhan ekonomi dapat tercapai secara optimal. Pemerintah Kota Surabaya perlu memastikan bahwa setiap tahap pembangunan dilaksanakan sesuai dengan rencana dan anggaran yang tersedia, sekaligus menjaga sinergi antara pembangunan infrastruktur dan pengembangan kawasan industri di sekitar jalur baru tersebut.

Proyeksi Dampak Pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat terhadap Konektivitas Antar Wilayah di Surabaya

Pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat (JLBB) di Surabaya bertujuan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang semakin parah di pusat kota sekaligus meningkatkan konektivitas antarwilayah, baik di dalam Surabaya maupun dengan kota-kota sekitarnya seperti Sidoarjo dan Gresik. Proyek ini merupakan langkah strategis untuk mengurangi beban lalu lintas yang

selama ini menghambat mobilitas masyarakat dan distribusi barang di pusat kota. Berdasarkan data (Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur, 2024), jumlah kendaraan di Surabaya terus meningkat hingga mencapai 3,77 juta unit pada tahun 2024. Hal ini menegaskan pentingnya penyelesaian proyek JLBB untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang semakin parah. Setelah selesai, JLBB diharapkan dapat menyediakan rute alternatif yang lebih lancar, sehingga mampu mengurangi kemacetan di pusat kota sekaligus meningkatkan konektivitas di wilayah yang lebih luas di sekitar Surabaya.

Konektivitas antarwilayah menjadi aspek krusial yang dipengaruhi oleh proyek JLBB, karena tidak hanya menghubungkan wilayah di dalam Surabaya, tetapi juga memperkuat hubungan antara Surabaya dan kota-kota sekitarnya. Wilayah-wilayah seperti Sidoarjo, Gresik, dan bahkan Mojokerto, yang sebelumnya terisolasi akibat kemacetan dan akses yang terbatas, kini akan menjadi lebih mudah dijangkau (Mardiandra, 2023). Konektivitas yang lebih baik antara Surabaya dan wilayah sekitarnya akan menciptakan integrasi yang lebih erat antara pusat ekonomi, zona industri, dan pusat perdagangan, yang secara langsung mendukung mobilitas barang dan orang. Selain itu, akses yang lebih cepat dan efisien dari daerah pinggiran ke pusat kota akan membantu menciptakan aliran penduduk yang lebih seimbang, mengurangi disparitas pembangunan regional, dan memberikan peluang bagi daerah yang sebelumnya kurang berkembang untuk maju.

Pengembangan JLBB juga akan meningkatkan konektivitas antara zona industri di Sidoarjo dan Gresik dengan Surabaya. Wilayah-wilayah ini dikenal dengan sektor industri dan manufakturnya yang berkembang pesat, namun sering terhambat oleh kemacetan di rute utama menuju Surabaya (Waloejo & Prayitno, 2020). Dengan adanya rute alternatif yang disediakan oleh JLBB, pengangkutan barang dan bahan baku industri ke Surabaya akan menjadi lebih efisien. Bisnis yang beroperasi di wilayah ini pun akan merasakan peningkatan efisiensi operasional. Dampak positifnya akan tercermin dalam waktu pengiriman yang lebih cepat, yang pada gilirannya akan menurunkan biaya logistik dan meningkatkan daya saing industri tersebut.

Di sisi lain, sektor perdagangan juga akan mendapat manfaat dari konektivitas antarwilayah yang lebih baik. Pasar yang sebelumnya sulit dijangkau, seperti pasar grosir dan pusat distribusi, kini akan lebih mudah diakses oleh pedagang, distributor, dan pengusaha yang beroperasi di Surabaya dan sekitarnya (S. Anwar, 2020). Dengan aliran barang yang lebih lancar dan biaya transportasi yang lebih rendah, perdagangan antara Surabaya dan kota-kota sekitarnya seperti Sidoarjo dan Gresik akan berkembang, menciptakan peluang bagi bisnis lokal untuk tumbuh lebih cepat dan lebih luas. Selain itu, JLBB akan berkontribusi pada

pengembangan daerah-daerah yang sebelumnya kurang terhubung di luar pusat kota Surabaya. Daerah pinggiran, seperti zona industri dan pusat bisnis di Gresik dan Sidoarjo, dapat berkembang lebih cepat dengan akses yang lebih baik ke pusat kota. Integrasi yang lebih baik antara Surabaya dan wilayah sekitarnya akan memfasilitasi distribusi investasi dan menciptakan peluang kerja baru di wilayah tersebut. Oleh karena itu, proyek ini tidak hanya berfokus pada peningkatan efisiensi lalu lintas, tetapi juga pada penciptaan peluang ekonomi yang lebih merata di seluruh wilayah (Nusantara et al., 2023).

Proyek JLBB juga akan berdampak pada sektor pariwisata, karena konektivitas yang lebih baik akan mempermudah wisatawan untuk mengakses Surabaya dari kota-kota sekitarnya. Akses yang lebih cepat ke pusat kota akan memungkinkan pengunjung dari Sidoarjo, Gresik, dan bahkan Mojokerto untuk menjelajahi berbagai destinasi wisata di Surabaya dengan lebih mudah. Hal ini berpotensi meningkatkan jumlah wisatawan dan mendukung pertumbuhan ekonomi lokal, terutama di sektor jasa dan perdagangan yang terkait dengan pariwisata (Propika et al., 2022).

Meskipun dampak positif dari pengembangan JLBB terhadap konektivitas antarwilayah sudah mulai terlihat, beberapa tantangan masih perlu diatasi untuk mewujudkan proyeksi tersebut secara penuh. Salah satu tantangan utama adalah penyelesaian proyek konstruksi yang sedang berlangsung. Proses pembebasan lahan dan berbagai masalah administratif yang menghambat kemajuan harus segera diselesaikan. Setelah proyek ini sepenuhnya selesai, semua manfaat dari peningkatan konektivitas antarwilayah dapat sepenuhnya dirasakan oleh masyarakat, ekonomi, dan pemerintah. Selain itu, pengawasan yang ketat dan koordinasi yang baik antara semua pihak terkait sangat penting untuk memastikan bahwa pengembangan berjalan sesuai rencana dan memberikan dampak yang diinginkan pada konektivitas, efisiensi transportasi, serta pertumbuhan ekonomi di Surabaya dan wilayah sekitarnya.

Tantangan dan Rekomendasi dalam Pelaksanaan Kebijakan Jalur Luar Lingkar Barat

Pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat (JLBB) di Surabaya menghadapi beberapa tantangan yang perlu diatasi untuk memastikan proyek ini berhasil dilaksanakan dan mencapai tujuannya. Salah satu hambatan utama dalam pengembangan JLBB adalah tingginya biaya yang dibutuhkan (Randianto & Aminah, 2023). Berdasarkan studi kelayakan, total anggaran yang diperlukan untuk menyelesaikan pembangunan JLBB adalah Rp1.143.589.941.418,44, atau sekitar Rp1,144 triliun. Dari jumlah tersebut, Pemerintah Kota Surabaya hanya mengalokasikan sekitar 25% dari total biaya konstruksi, yang mencakup pembebasan lahan dan pembangunan jalan fisik. Sementara itu, pengembang dan Pelindo III menyumbang anggaran pengembangan yang tersisa. Namun, hingga tahun 2016, serapan dana untuk proyek

ini baru mencapai Rp89 miliar, jauh dari target yang dibutuhkan untuk menyelesaikan pembangunan. Hal ini menyebabkan kemajuan proyek yang lambat dan menyulitkan Pemerintah Kota Surabaya untuk melanjutkan proyek sesuai jadwal.

Dalam hal ini, Pemerintah Kota Surabaya telah melakukan upaya untuk mengatasi keterbatasan dana dengan meningkatkan anggaran pada tahun 2017, yang dialokasikan sebesar Rp250 miliar dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Surabaya. Anggaran ini mengalami peningkatan signifikan dibandingkan dengan tahun sebelumnya yang hanya sebesar Rp100 miliar (Effendi, 2017). Meskipun ada peningkatan anggaran, tantangan utama dalam pengembangan JLBB tetap terkait dengan pembebasan lahan yang hingga kini belum sepenuhnya selesai. Proses pembebasan lahan yang tertunda di beberapa titik telah mengganggu kelancaran pembangunan dan menjadi salah satu hambatan utama dalam penyelesaian proyek tepat waktu (Sholahuddin, 2023).

Selain masalah pembebasan lahan dan keterbatasan dana, tantangan lain adalah keterlibatan pengembang besar yang memiliki kepentingan ekonomi yang signifikan. Sebagian besar wilayah di bagian barat Surabaya, yang membentuk jalur utama untuk pengembangan JLBB, dikuasai oleh pengembang besar dengan bisnis bernilai tinggi. Keterlibatan pengembang dalam proyek ini tidak hanya terkait dengan penyediaan dana, tetapi juga dengan kepentingan ekonomi mereka dalam memfasilitasi aliran modal dan meningkatkan nilai properti. Namun, hal ini juga menimbulkan masalah terkait tujuan pembangunan, yang mungkin lebih mengutamakan keuntungan bagi elit ekonomi daripada kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Oleh karena itu, penting bagi pemerintah untuk memastikan bahwa pengembangan JLBB tidak hanya menguntungkan pengembang, tetapi juga memberikan manfaat yang luas bagi masyarakat, terutama dalam mengatasi kemacetan lalu lintas dan mendukung pertumbuhan ekonomi yang merata di seluruh kota (Sutanto, 2022).

Untuk mengatasi hambatan-hambatan ini, Pemerintah Kota Surabaya perlu mengambil langkah konkret untuk mempercepat proses pembebasan lahan dan memastikan keterlibatan semua pihak meliputi pengembang, pemerintah, dan masyarakat dalam menyelesaikan proyek ini. Selain itu, Pemerintah Kota Surabaya harus menyeimbangkan kepentingan ekonomi dan sosial untuk memastikan bahwa pengembangan JLBB tidak hanya menguntungkan beberapa pihak tetapi juga memberikan dampak positif pada kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Salah satu solusi untuk mempercepat pembangunan adalah dengan menggali sumber pendanaan alternatif, baik dari pemerintah provinsi maupun sektor swasta, guna memastikan proyek ini dapat diselesaikan sesuai target yang ditetapkan.

Sebagai kesimpulan, meskipun tantangan dalam melaksanakan kebijakan JLBB cukup besar, dengan pendekatan yang tepat dan koordinasi yang lebih baik antara pemerintah, pengembang, dan masyarakat, proyek ini memiliki potensi besar untuk meningkatkan konektivitas antar-wilayah, mengurangi kemacetan lalu lintas, dan mendukung pertumbuhan ekonomi di Surabaya. Oleh karena itu, evaluasi yang berkelanjutan dan penanganan tantangan yang ada sangat penting untuk memastikan bahwa kebijakan ini dapat mencapai tujuan utamanya, yaitu menciptakan infrastruktur yang efektif serta berkelanjutan untuk mendukung perkembangan Surabaya di masa depan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat (JLBB) di Surabaya telah berhasil meningkatkan konektivitas antar wilayah dan mengurangi kemacetan di beberapa titik utama kota. Peningkatan efisiensi transportasi yang tercatat menunjukkan dampak positif dari proyek ini, meskipun masih terdapat tantangan terkait dengan infrastruktur pendukung yang terbatas dan pengaturan jalur yang belum optimal, khususnya bagi kendaraan berat. Secara keseluruhan, pembangunan JLBB memberikan kontribusi signifikan terhadap perbaikan sistem transportasi, meskipun beberapa aspek perlu diperbaiki agar tujuan proyek dapat tercapai sepenuhnya.

Sebagai rekomendasi, perlu dilakukan penguatan infrastruktur pendukung serta pengawasan yang lebih ketat terhadap penggunaan jalur, khususnya untuk kendaraan berat. Evaluasi dan pemantauan secara berkala juga disarankan untuk memastikan dampak positif dari pembangunan JLBB tetap terjaga dalam jangka panjang. Penelitian lebih lanjut dapat difokuskan pada analisis sosial-ekonomi dari kebijakan ini serta evaluasi terhadap kebijakan lain yang dapat mendukung pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan di Surabaya..

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dalam penyelesaian penelitian ini. Terima kasih khusus kami sampaikan kepada pihak yang telah memberikan fasilitas dan sumber daya yang sangat mendukung kelancaran penelitian ini. Kami juga mengucapkan terima kasih kepada para narasumber, pihak terkait, serta reviewer yang telah memberikan masukan dan bantuan berharga dalam proses analisis kebijakan pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat. Selain itu, penulis juga mengapresiasi setiap individu dan instansi yang telah memberikan kontribusi dalam pengumpulan data dan penyusunan naskah ini. Semoga hasil penelitian ini dapat

memberikan kontribusi positif bagi perencanaan pembangunan infrastruktur dan peningkatan konektivitas antar wilayah di Surabaya.

DAFTAR REFERENSI

- Anwar, E. I. (2022). Politik Ekonomi dalam Pembangunan Jalur Lingkar Luar Barat Kota Surabaya. *Jurnal Politik Muda*, 7(2), 115–130.
- Anwar, S. (2020). The Governance of the Surabaya's West Shipping Channel. *International Political Economy: Trade Policy EJournal*, 4(3), 1464–1471.
- Badan Perencana Pembangunan Kota Surabaya. (2020). *Dokumen Studi Kelayakan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya*.
- Badan Pusat Statistik Kota Surabaya. (2024). *Panjang Jalan Menurut Kabupaten/Kota dan Tingkat Kewenangan Pemerintahan di Provinsi Jawa Timur (km)*.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur. (2024). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Jawa Timur (unit)*.
- Berek, A., Kuswara, K. M., & Edyan, R. (2024). Kajian Tingkat Kenyamanan Pengendara, Pedagang, dan Masyarakat Terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Pramuka Pasar Baru Atambua Kabupaten Belu. *Jurnal Batakarang*, 5(1), 54–61.
- Deni, A. (2024). *Kebijakan Publik (Formulasi, Implementasi, Evaluasi, dan Analisis)*. Kota Batam: Yayasan Cendikia Mulia Mandiri.
- Diwisandi, J. N. (2022). *Dampak Pembangunan Jalan Lingkar Barat terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat*. Fakultas Ilmu Administrasi: Universitas Brawijaya.
- Effendi, Z. (2017). *Anggaran Pembebasan Lingkar Luar Barat dan Timur Surabaya Ditambah*. Detik News. <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-3513906/anggaran-pembebasan-lingkar-luar-barat-dan-timur-surabaya-ditambah>
- Febrianti, I. (2020). *Relasi Antara Pemerintah Kota Surabaya Dengan Korporasi Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan Lingkar Luar Barat (JLLB) Kota Surabaya* [Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik: Universitas Airlangga]. <https://repository.unair.ac.id/105051/3/4>. BAB I PENDAHULUAN.pdf
- Jannah, N. I., & Pradana, H. D. (2024). Evaluasi Program Jumat Bersemi yang Bertema Muhadharah dengan Model CIPP pada Kelas XII Multimedia di SMK NU Gresik. *Jurnal Mahasiswa Teknologi Pendidikan*, 14(3), 1–7.
- Karim, A., Lesmini, L., Sunarta, D. A., Suparman, A., Yunus, A. I., Khasanah, Marlita, D., Saksono, H., Asniar, N., & Andari, T. (2023). *Manajemen Transportasi*. Kota Batam: Yayasan Cendikia Mulia Mandiri.
- Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya. (2024). *Data Electronic Registration and Identification (ERI) di Kota Surabaya*.

- Kurniawan, W. P., & Rahaju, T. (2021). Perencanaan Pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya (Studi pada Wilayah Terdampak Pembangunan di Kelurahan Sememi). *Jurnal PUBLIKA*, 7(6), 1–8. garuda.ristekbrin.go.id/documents/detail/1575191
- Lestari, D., & Rahman, A. (2023). Regional Connectivity and Economic Growth: A Comparative Study. *Journal of Infrastructure Development*, 22(3), 150–162.
- Mahendra, D. (2024). *Pemkot Surabaya Lanjutkan Proyek Jalan Lingkar Luar Barat di 2025, Plot Rp 42 Miliar untuk Pembangunan Fisik*. Radar Surabaya Bisnis. <https://radarsurabayabisnis.jawapos.com/infrastruktur/2185284424/pemkot-surabaya-lanjutkan-proyek-jalan-lingkar-luar-barat-di-2025-plot-rp-42-miliar-untuk-pembangunan-fisik>
- Mardiandra, T. L. (2023). *Perancangan Geometrik dan Perkerasan Jalan Lingkar Luar Barat untuk Perbatasan Lakarsantri-Trosobo*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Nugraha, A. S., Piyd, O. T. L., Romadhon, M. A., Triningsih, N., & Widodo, M. S. (2023). Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas Terhadap Efisiensi Distribusi Logistik di Kawasan Metropolitan. *Jurnal PUBLIKA*, 1(2), 1–8.
- Nurtama, M. S. J. (2023). *Pekerjaan Pile Slab pada Proyek Jalan Lingkar Luar Barat (JLLB) Tahap 2*. Fakultas Teknik: UPN Veteran Jawa Timur.
- Nusantara, D. A. D., Nadiar, F., & Margini, N. F. (2023). Drainage Analysis of the West Outer Ring Road Surabaya. *Civilla: Jurnal Teknik Sipil Universitas Islam Lamongan*, 8(1), 73–86.
- Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 12 Tahun 2014 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2014-2034 (2014). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/23387/perda-kota-surabaya-no-12-tahun-2014>
- Propika, J., Septiarsilia, Y., Susanti, E., & Istiono, H. (2022). Upper Structure of Precast Concretes Comparison: PC-I and PC-U in West Outer Ring Road, Surabaya. *Civilla: Jurnal Teknik Sipil Universitas Islam Lamongan*, 7(2), 149–160.
- Rachmawati, N., & Prasetyo, D. (2024). Factors Affecting Traffic Congestion in Metropolitan Areas. *Journal of Urban Development*, 2(4), 171–185.
- Randianto, M., & Aminah, S. (2023). Konflik dan Kontestasi Penataan Ruang Kota Surabaya. *Student Research Journal*, 1(5), 166–177.
- Saesarin, J. P. (2020). *Analisis Pola Ekspansi Perkotaan di Surabaya Barat Menggunakan Metode Spatial Autocorrelation*. Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumihan: Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Santoso, T., & Wijaya, F. (2023). Socioeconomic Impact of Traffic Congestion in Major Cities. *Journal of Urban Development*, 4(3), 98–112.
- Septianingrum, S., Priyono, P., & Dewi, H. C. (2021). Studi Struktur Pier Berpondasi Tiang Pancang dengan Peninjauan Metode Interaksi antara Pondasi Tiang dan Tanah (Studi Kasus Jalan Lingkar Luar Barat Surabaya). *Jurnal Smart Teknologi*, 3(8), 100–112.

- Setya, A. T., & Waskito, J. P. H. (2022). Evaluasi Percepatan Waktu pada Proyek Pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat (Sememi Utara) Menggunakan Metode Crashing Program. *Jurnal Rekayasa Dan Manajemen Konstruksi*, 10(2), 69–78. <https://doi.org/10.30742/axial.v10i2.2483>
- Sholahuddin, M. (2023). *Fokus Pembebasan Lahan Warga untuk Proyek Lanjutan JLLB*. Jawa Pos Surabaya. <https://www.jawapos.com/surabaya-raya/01441060/fokus-pembebasan-lahan-warga-untuk-proyek-lanjutan-jllb>
- Silvy, F. A., Sukristyanto, A., & Basyar, M. R. (2024). Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan untuk Pembangunan Jalur Luar Lingkar Barat di Kota Surabaya. *PRAJA Observer: Jurnal Penelitian Administrasi Publik*, 4(5), 166–178.
- Sugianto, F., & Rachmawati, N. (2024). The Role of Connectivity in Reducing Regional Disparities. *Urban Planning and Development Review*, 45(1), 120–135.
- Suhaila, R., Subiyakto, R., & Okparizan, O. (2024). Implementasi Kebijakan Pembangunan Wisata Religi dan Budaya di Pulau Penyengat Kota Tanjungpinang. *PAMARENDA: Public Administration and Government Journal*, 4(1), 1–14. <https://doi.org/10.52423/pamarenda.v4i1.1>
- Sutanto, S. F. (2022). Efektifitas Perlindungan Hukum bagi Pemegang Hak Atas Tanah terhadap Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum di Kota Surabaya (Studi Kasus Proyek Jalur Luar Lingkar Timur). *Jurnal Sapientia Et Virtus*, 7(1), 60–83. <https://doi.org/10.37477/sev.v7i1.345>
- Tanjung, A., Yetti, S., Frinaldi, A., & Syamsir. (2023). Implementasi Kebijakan Pendidikan terhadap Kebijakan Publik. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Pendidikan Sejarah*, 8(2), 545–551. <https://doi.org/https://doi.org/10.24815/jimps.v8i2.24712>
- Waloejo, B. S., & Prayitno, G. (2020). The Effect of the Development of Industrial and Commercial Area on Road Network Performance (Waru Surabaya – Mojokerto Street). *International Journal of GEOMATE*, 19(71), 115–122.
- Wicaksono, G. A. (2023). *Studi Kelayakan Perpanjangan Ruas Jalan Lingkar Luar Barat pada Perbatasan Lakarsantri – Trosobo dari Aspek Ekonomi*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Wicaksono, G. A., & Kartika, A. A. G. (2023). Studi Kelayakan Perpanjangan Ruas JLLB Surabaya yang akan Menghubungkan Akses Tol Driyorejo dengan Jalan Nasional Trosobo. *Jurnal Teknik ITS*, 12(3), 163–170. <https://doi.org/10.12962/j23373539.v12i3.127080>
- Yulianto, A., Pratikso, & Wibowo, K. (2022). Pengaruh Jalur Lingkar Luar terhadap Perkembangan Wilayah di Kota Palangkaraya di Tinjau dari Tata Guna Tanah. *Prosiding Seminar Nasional Inovasi Dalam Pengembangan SmartCity.*, 1(1), 94–107.