

## **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBEBASAN LAHAN UNTUK PEMBANGUNAN JALUR LUAR LINGKAR BARAT DI KOTA SURABAYA**

**Fika Alifia Silvy**

Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya  
[silsilsysil@gmail.com](mailto:silsilsysil@gmail.com)

**Agus Sukristyanto**

Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya  
[agussukris@untag-sby.ac.id](mailto:agussukris@untag-sby.ac.id)

**Muhammad Roisul Basyar**

Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya  
[roisulbasyar@untag-sby.ac.id](mailto:roisulbasyar@untag-sby.ac.id)

### **ABSTRAK**

Pembangunan jalan merupakan salah satu hal yang sangat penting sebagai pendukung utama dinamika dan aktivitas ekonomi baik itu di pusat maupun di daerah. Pembangunan jalan juga memiliki manfaat yang strategis terhadap pertumbuhan ekonomi, pendapatan Masyarakat, manfaat social dan manfaat ekonomi yang diterima oleh Masyarakat. Untuk itu penulis meneliti keberadaan infrastruktur di Kawasan Surabaya Barat. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana Perencanaan infrastruktur pembangunan di kawasan Surabaya Barat dapat berjalan efektif dan efisien. Dengan menggunakan metode kualitatif, maka data yang dikumpulkan berasal dari observasi secara langsung, wawancara, dan dokumentasi, dengan tipe penelitian diskriptif kualitatif melalui observasi untuk menggambarkan dan mengetahui secara langsung terkait Perencanaan Pembangunan infrastruktur di Kawasan Surabaya Barat Dinas Pemerintah kota Surabaya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 4 faktor yang mempengaruhi keberhasilan Perencanaan Pembangunan infrastruktur jalan di Kawasan Surabaya Barat yakni: factor komunikasi, sumber daaya yang memadai dan berperan penting terhadap berhasilnya Perencanaan Pembangunan Infrastruktur seperti sumber daya manusia, sumber daya keuangan dan sumber daya peralatan ,disposisi para pelaku kebijakan dan struktur organisasi, pembagian kewenangan, hubungan organisasi dengan organisasi luar.

**Kata Kunci:** *Perencanaan, Perencanaan Infrastruktur Jalan, Pembangunan*

### **A. PENDAHULUAN**

Kota Surabaya, sebuah pusat perkotaan yang penting di Indonesia, telah menjadi tujuan bagi banyak penduduk yang mencari peluang ekonomi dan kehidupan yang lebih baik. Namun, popularitasnya sebagai salah satu kota terpadat di Indonesia membawa tantangan besar terutama terkait kemacetan lalu lintas. Dengan populasi yang terus bertambah setiap tahun, kepadatan penduduk di Surabaya menjadi faktor utama yang menyebabkan masalah lalu lintas yang kronis

di berbagai wilayah, terutama di sekitar pusat kota dan jalur-jalur utama (Asterix, Mardiyanta and Setijaningrum, 2021).

Fenomena kepadatan penduduk yang tinggi di Surabaya bukanlah hal yang baru. Sebagai kota industri dan perdagangan yang berkembang pesat, Surabaya telah lama menjadi magnet bagi migrasi internal dari berbagai daerah di Indonesia. Penduduk yang terus bertambah secara signifikan tidak sebanding dengan perkembangan infrastruktur jalan yang sesuai (Pratiwi and Handoyo, 2021). Akibatnya, jalan-jalan utama di kota ini seringkali tidak mampu menampung volume kendaraan yang terus meningkat, sehingga menyebabkan kemacetan yang parah.

Kemacetan lalu lintas tidak hanya menjadi masalah mobilitas bagi penduduk, tetapi juga berdampak luas pada berbagai aspek kehidupan kota. Produktivitas terganggu, waktu yang seharusnya digunakan untuk kegiatan produktif menjadi terbuang sia-sia di jalan, dan kualitas udara menjadi semakin buruk akibat kendaraan yang terjebak dalam kemacetan (Rahman *et al.*, 2020). Selain itu, kemacetan juga berpotensi menimbulkan masalah kesehatan masyarakat, seperti stres dan kelelahan akibat polusi udara dan kelelahan fisik (Rahman *et al.*, 2020).

Pertumbuhan ekonomi dan perkembangan infrastruktur di Kota Surabaya menempatkan aksesibilitas sebagai salah satu faktor kunci dalam memastikan kelancaran aktivitas ekonomi dan perkembangan kota secara keseluruhan. Dalam menghadapi tantangan kemacetan lalu lintas yang semakin meningkat, pembangunan jalur luar lingkaran barat dianggap sebagai solusi strategis untuk meredakan beban lalu lintas di wilayah pusat kota serta memperlancar arus barang dan orang di sekitar kota (Nugmanova *et al.*, 2019). Dengan menyediakan jalur alternatif yang efisien, diharapkan akan terjadi redistribusi lalu lintas dari jalan-jalan utama di pusat kota menuju jalur luar lingkaran, sehingga mengurangi tekanan pada jaringan jalan yang sudah ada.

Pembangunan jalur luar lingkaran barat di Kota Surabaya diharapkan dapat mengurangi beban lalu lintas di wilayah pusat kota yang padat. Dengan memberikan jalur alternatif bagi kendaraan yang ingin menghindari pusat kota, pembangunan ini diharapkan dapat memperlancar arus barang dan orang di sekitar kota. Hal ini akan membuka akses yang lebih baik bagi pelaku usaha untuk mengirimkan barang secara efisien dan tepat waktu, serta membuka peluang bagi pertumbuhan bisnis di wilayah-wilayah sekitar yang mungkin sebelumnya sulit dijangkau (Aisyah *et al.*, 2012).

Selain itu, pembangunan jalur luar lingkaran barat juga akan mendukung pengembangan kawasan industri dan perdagangan di sekitar Kota Surabaya. Dengan menyediakan akses yang lebih baik ke kawasan-kawasan tersebut, pembangunan ini dapat meningkatkan konektivitas antarwilayah dan memfasilitasi pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan (Pramono *et al.*, 2020). Kawasan-kawasan baru ini juga dapat menjadi titik fokus bagi investasi lebih lanjut dan penciptaan lapangan kerja bagi penduduk setempat. Dengan adanya aksesibilitas yang lebih baik, wilayah ini memiliki potensi untuk mengalami pertumbuhan dan pengembangan yang pesat sebagai pusat bisnis, perdagangan, dan industri baru.

Dalam konteks pengembangan wilayah barat, pembangunan jalur luar lingkaran barat dianggap sebagai pemicu utama

ma. Aksesibilitas yang ditingkatkan akan membuka peluang bagi investor dan pengusaha untuk mengalokasikan investasi mereka ke wilayah tersebut (Sutarji, Putra and Nauli, 2021). Dengan demikian, wilayah barat Kota Surabaya dapat menjadi magnet bagi investasi baru, mendorong pertumbuhan sektor bisnis dan perdagangan yang beragam.

Selain itu, pengembangan wilayah barat juga dapat menciptakan lapangan kerja baru bagi penduduk setempat. Dengan adanya pertumbuhan sektor bisnis dan industri, akan tercipta permintaan akan tenaga kerja yang baru, baik dalam bidang manufaktur, distribusi, maupun layanan terkait. Hal ini tidak hanya akan meningkatkan tingkat penghasilan penduduk di wilayah tersebut, tetapi juga membuka peluang bagi peningkatan kesejahteraan sosial dan ekonomi secara keseluruhan.

Selain aspek ekonomi, pengembangan jalur luar lingkaran barat Kota Surabaya juga dapat meningkatkan infrastruktur dan layanan publik di daerah tersebut (Aisyah *et al.*, 2012). Pemerintah akan didorong untuk memperbaiki sarana dan prasarana umum, seperti jalan, transportasi publik, dan fasilitas pendukung lainnya. Dengan demikian, tingkat kualitas hidup penduduk di wilayah barat juga diharapkan dapat meningkat secara signifikan.

Pembangunan jalur luar lingkaran barat di Kota Surabaya dipandang sebagai salah satu solusi penting dalam mengatasi masalah transportasi yang kompleks di kota ini. Dengan memberikan jalur alternatif yang efisien, pembangunan ini diharapkan dapat membantu mengurangi beban lalu lintas di wilayah pusat kota dan memperlancar arus kendaraan di seluruh kota. Langkah ini juga sejalan dengan upaya pemerintah untuk memenuhi tuntutan infrastruktur yang semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan kota.

Selain itu, pembangunan jalur luar lingkaran barat juga akan memberikan dampak positif secara luas bagi pengembangan kota Surabaya secara keseluruhan. Selain membantu mengatasi kemacetan, pembangunan infrastruktur ini juga akan membuka peluang baru untuk pengembangan kawasan sekitar. Wilayah yang sebelumnya sulit dijangkau akan menjadi lebih terhubung, memungkinkan pertumbuhan sektor bisnis, perdagangan, dan industri di wilayah tersebut. Hal ini tidak hanya akan menciptakan lapangan kerja baru, tetapi juga akan meningkatkan konektivitas antarwilayah dan memperluas potensi ekonomi kota secara keseluruhan (Pratiwi and Handoyo, 2021).

Namun, untuk mencapai keberhasilan dalam implementasi kebijakan ini, pemerintah perlu memperhatikan berbagai faktor, termasuk perencanaan yang matang, pengelolaan sumber daya yang efisien, dan keterlibatan aktif dari berbagai pihak terkait. Selain itu, penting juga untuk memperhitungkan dampak lingkungan dan sosial yang mungkin timbul akibat pembangunan ini, serta memastikan bahwa kepentingan masyarakat setempat tetap menjadi prioritas dalam setiap langkah pembangunan yang diambil.

Meskipun pembangunan jalur luar lingkaran barat di Kota Surabaya dianggap sebagai solusi yang penting dalam mengatasi masalah transportasi dan pengembangan kota, perlu dipahami bahwa proses ini tidaklah tanpa konsekuensi. Dampak lingkungan dan sosial yang mungkin timbul akibat pembangunan ini harus menjadi perhatian utama. Salah satu dampak yang mungkin terjadi adalah

penggusuran pemukiman penduduk yang berada di jalur proyek pembangunan. Penggusuran ini tidak hanya berpotensi menimbulkan ketidaknyamanan bagi penduduk yang terkena dampak, tetapi juga dapat memicu masalah sosial dan ekonomi baru (Vanclay, 2017).

Kebijakan pembebasan lahan merupakan aspek krusial dalam implementasi proyek pembangunan jalur luar lingkaran barat di Kota Surabaya. Permasalahan terkait lahan menjadi salah satu hambatan utama yang perlu diatasi dalam mewujudkan infrastruktur tersebut (Fahmi and Musyarri, 2020). Seiring dengan pertumbuhan ekonomi yang pesat dan peningkatan jumlah penduduk, keterbatasan lahan menjadi semakin terasa di Kota Surabaya. Pola pemukiman yang padat dan perkembangan kota yang organik telah menyulitkan proses pembebasan lahan untuk proyek infrastruktur besar seperti jalur luar lingkaran barat.

## **B. TINJAUAN PUSTAKA**

### **Definisi kebijakan publik**

Secara umum kebijakan atau policy adalah hal yang digunakan untuk menunjukkan sebuah perilaku seseorang. Dalam hal ini, seseorang yang dimaksud bisa saja seorang pejabat, sebuah Lembaga, bahkan suatu kelompok tertentu. Tujuan adalah untuk memecahkan suatu masalah yang sedang dikerjakan.

### **Proses Kebijakan Publik**

Proses kebijakan publik berlangsung sebagai sebuah siklus pengembangan kebijakan yang di mulai dari pengaturan agenda dengan penetapan atau pendefinisian masalah publik hingga proses evaluasi atau penilaian kebijakan. Untuk lebih jelasnya, berikut adalah penjelasan proses kebijakan publik menurut Ayuningtyas (2018, hlm.30).

#### **1. Pembuatan Agenda**

Sebagai respon terhadap permasalahan publik, mesin legislatif dan birokrasi pemerintah dapat bergerak dan terlibat dalam proses formulasi, adopsi, dan implementasi kebijakan termasuk turut berperan untuk mengatasi masalah yang muncul selama proses penyusunan kebijakan. Keterlibatan aktor, elite atau pemangku kepentingan dapat terus berlanjut pada tahap analisis efektivitas kebijakan, untuk menunjukkan kekurangan dalam formulasi maupun implementasi sehingga dapat menjadi usulan agenda baru kebijakan. Oleh karena itu, pembuatan agenda menempati urutan pertama dalam siklus pengembangan kebijakan.

#### **2. Formulasi Kebijakan**

Proses formulasi kebijakan publik secara umum memiliki tahapan-tahapan di antaranya yaitu: pengaturan proses pengembangan kebijakan, penggambaran permasalahan, penetapan sasaran dan tujuan, penetapan prioritas, perancangan kebijakan, penggambaran pilihan-pilihan, penilaian pilihan - pilihan, “perputaran” untuk penelaan sejawat dan revisi kebijakan, serta akhirnya Upaya untuk mendapatkan dukungan formal terhadap kebijakan yang sedang diajukan atau disusun.

#### **3. Pengapdosian Kebijakan**

Setelah formulasi kebijakan, tahap berikutnya adalah adopsi kebijakan yaitu sebuah proses untuk secara formal mengambil atau mengadopsi alternatif solusi kebijakan yang ditetapkan sebagai regulasi atau produk kebijakan yang selanjutnya

akan dilaksanakan. Pengadopsian kebijakan sangat ditentukan oleh rekomendasi antara lain berisi tentang informasi mengenai manfaat dan berbagai dampak yang mungkin terjadi dari sebagai alternatif kebijakan yang sudah disusun dan akan di implementasikan.

#### 4. Pengimplementasian Kebijakan

Pengimplementasian merupakan cara agar kebijakan dapat mencapai tujuan. Definisi implementasi menurut Grindle implementasi kebijakan publik sebuah proses kegiatan administrative yang dilakukan setelah kebijakan ditetapkan/disetujui. Kegiatan ini terletak di antara

#### 5. Evaluasi kebijakan

Evaluasi kebijakan merupakan penilaian terhadap keseluruhan tahapan dalam siklus kebijakan, utamanya Ketika sebuah kebijakan yang disusun telah selesai diimplementasikan. Tujuannya adalah untuk melihat apakah kebijakan telah sukses mencapai tujuannya dan menilai sejauh mana keefektifan kebijakan dapat dipertanggung jawabkan kepada pihak berkepentingan.

### **Implementasi kebijakan Publik**

Merilee S. Grindle 1980 (implementation - a general process of administrative action that can be investigated at specific program level). Teori Grindle dikenal dengan "Implementation as Political and Administrative Process". Keberhasilan dalam suatu program dapat dilihat dari proses pencapaian hasil akhirnya (outcomes) yang berarti berhasil atau tidaknya tujuan yang akan dicapai. Dalam keberhasilan suatu program dapat dilihat dengan 2 hal yaitu proses kebijakan, apakah dalam pelaksanaan kebijakan telah sesuai dengan yang ditentukan dengan mengarah pada pelaksanaan kebijakannya. Dalam mencapai tujuan yang akan dicapai harus ada impact atau efeknya serta perubahan baik secara individu maupun kolektif dalam masyarakat. besarnya perubahan dan penerimaan kelompok sasaran. Sejauh mana kebijakan diimplementasikan, termasuk isi (content of policy) dan konteks pelaksanaannya (context of implementation), juga mempengaruhi seberapa besar keberhasilan kebijakan public

### **Model Implementasi Grindle**

Model implementasi Grindle adalah sebuah kerangka kerja yang digunakan untuk memahami dan menganalisis bagaimana kebijakan publik direalisasikan dan diimplementasikan. Pendekatan ini diciptakan oleh Barbara Grindle, seorang ahli administrasi publik, untuk membantu menjelaskan proses kompleks dari kebijakan publik menjadi aksi konkret di lapangan.

Berikut adalah langkah-langkah umum dalam model implementasi Grindle:

- **Perencanaan (Planning):** Tahap awal dalam implementasi kebijakan adalah perencanaan. Pada tahap ini, pemerintah membuat rencana untuk menjalankan kebijakan tertentu. Ini melibatkan pengidentifikasian tujuan, sumber daya yang dibutuhkan, dan proses pelaksanaan yang akan diikuti.
- **Komunikasi (Communication):** Komunikasi adalah kunci dalam memastikan bahwa semua pihak yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan memahami tujuan dan prosesnya dengan jelas. Ini melibatkan penyampaian informasi kepada para pemangku kepentingan dan masyarakat umum tentang apa yang diharapkan dari kebijakan tersebut.

- **Koordinasi (Coordination):** Kebijakan publik seringkali melibatkan banyak organisasi dan departemen pemerintah yang berbeda. Koordinasi efektif antara semua pihak terlibat sangat penting untuk memastikan bahwa implementasi berjalan lancar dan tidak ada tumpang tindih atau konflik antarunit organisasi.
- **Implementasi Formal (Formal Implementation):** Ini adalah tahap di mana kebijakan resmi diimplementasikan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Langkah-langkah konkret diambil untuk menerapkan kebijakan, seperti pembentukan lembaga atau program baru, alokasi sumber daya, dan pelaksanaan regulasi.
- **Implementasi Informal (Informal Implementation):** Di samping implementasi formal, ada juga implementasi informal yang terjadi. Ini melibatkan bagaimana kebijakan dipahami, diterjemahkan, dan diinterpretasikan oleh pihak-pihak yang terlibat di tingkat lokal atau operasional. Implementasi informal sering kali dipengaruhi oleh norma, nilai, dan praktik yang tidak tertulis.
- **Evaluasi (Evaluation):** Evaluasi adalah proses penting untuk menilai efektivitas kebijakan dan pelaksanaannya. Ini melibatkan pengumpulan data tentang hasil dari kebijakan tersebut, sejauh mana tujuan telah tercapai, dan dampaknya terhadap masyarakat atau lingkungan yang dituju.
- **Revisi dan Penyesuaian (Revision and Adjustment):** Berdasarkan hasil evaluasi, kebijakan dapat direvisi dan disesuaikan untuk meningkatkan kinerjanya. Proses ini dapat melibatkan perubahan dalam pendekatan atau strategi implementasi, alokasi ulang sumber daya, atau bahkan perubahan dalam desain kebijakan itu sendiri.

Model implementasi Grindle membantu para peneliti dan praktisi untuk memahami dinamika kompleks dalam implementasi kebijakan publik dan mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi keberhasilannya. Dengan memperhatikan langkah-langkah ini, pemerintah dapat meningkatkan pelaksanaan kebijakan mereka dan mencapai hasil yang lebih baik bagi masyarakat.

#### **Model implementasi grindel**

Menurut Merilee S. Grindle “Implementasi kebijakan sesungguhnya tidaklah sekedar bersangkut paut dengan mekanisme penjabaran Keputusan-keputusan politik kedalam prosedur-prosedur rutin lewat saluran-saluran birokrasi, melainkan lebih dari itu, ia menyangkut masalah konflik, Keputusan dan siapa yang memorelh apa dari suatu kebijakan”. Disini Grindle telah meramalkan, bahwa dalam setiap implemtasi kebijakan pemerintah pasti dihadapkan itu akan diimplentasikan. Ide dasar grindle ini adalah bahwa setelah suatu kebijakan itu akan diimplentasikan. Ide dasar Grindle ini adalah bahwa setelah suatu kebijakan ditransformasikan menjadi program aksi, maka Tindakan implementasi belum tentu berlangsung lancar. Hal ini sangat tergantung pada implantability dari program tersebut. Keberhasilan implementasi menurut Merilee S. Grindle 8 dipengaruhi oleh dua variable besar, yakni isi kebijakan content of policy dan konteks implementasi context of implementation. Bahwa isi kebijakan terdiri dari kepentingan kelompok sasaran, tipe manfaat, derajat perubahan yang diinginkan, letak pengambilan Keputusan, pelaksanaan program, dan sumber daya yang dilibatkan. Sementara

konteks implementasi mengandung unsur kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat, karakteristik lembaga dan penguasa, serta kepatuhan dan daya tanggap. Sebagaimana terlihat pada gambar berikut : 8 Grindle, M.S. *Politics and Policy Implementation in the Third World*, Princeton University Press. 1980.

Tujuan kebijakan menurut Merilee S. Grindle program asi dan proyek individu yang didesain dan dibiayai seperti program yang sudah di rencanakan dan dijalankan pelaksanaan kegiatan dipengaruhi oleh:

- a. Isi Kebijakan
  - 1) Kepentingan yang dipengaruhi
  - 2) Tipe manfaat
  - 3) Derajat perubahan yang diharapkan
  - 4) Letak pengambilan Keputusan
  - 5) Pelaksanaan program
  - 6) Sumber daya yang dilibatkan
- b. Konteks Kebijakan
  - 1) Kekuasaan, kepentingan, dan strategi actor yang terlibat
  - 2) Karakteristik Lembaga dan penguasa
  - 3) Kepatuhan dan daya tanggap

Lalu ada hasil kebijakan yang didapatkan dari urutan di atas yaitu 2 hasil kebijakan

- a) Dampak pada Masyarakat, individu, dan kelompok
- b) Perubahan dan penerimaan oleh Masyarakat.

Implementasi dari Merilee S. Grindle ada 2 yaitu:

### **Konten Implementasi**

Konten implementasi mencakup pemahaman mendalam tentang bagaimana kebijakan dijalankan di lapangan dan bagaimana dinamika kontekstual mempengaruhi pelaksanaannya. Grindle menekankan pentingnya memahami realitas praktis dari implementasi kebijakan, serta faktor-faktor yang mempengaruhi kemampuan untuk mencapai hasil yang diinginkan. Konten implementasi Grindle memberikan gambaran holistik tentang bagaimana kebijakan direalisasikan dalam praktik, termasuk dinamika politik, sosial, dan ekonomi yang mempengaruhi pelaksanaannya. Dengan memahami konten implementasi ini, para pembuat kebijakan dapat merancang strategi yang lebih efektif untuk mencapai tujuan kebijakan mereka dalam berbagai konteks.

Berikut adalah beberapa elemen konten implementasi yang biasanya digunakan dalam kerangka kerja Grindle:

- 1) Struktur institusional
- 2) Dinamika kekuasaan
- 3) Kapasitas pelaksanaan
- 4) Partisipasi Masyarakat
- 5) Adaptasi dan inovasi
- 6) Pemantauan dan evaluasi

### **C. METODE PENELITIAN**

Metode yang digunakan untuk menjalankan penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan jenis pendekatan triangulasi. Seperti halnya pendapat Norman

K. Denkin mendefinisikan triangulasi sebagai gabungan atau kombinasi berbagai metode yang dipakai untuk mengkaji fenomena yang saling terkait dari sudut pandang dan perspektif yang berbeda. Sampai saat ini, konsep Denkin ini dipakai oleh para peneliti kualitatif di berbagai bidang. Menurutnya, triangulasi meliputi empat hal, yaitu: (1) triangulasi metode, (2) triangulasi antar-peneliti (jika penelitian dilakukan dengan kelompok), (3) triangulasi sumber data, dan (4) triangulasi teori.

Jenis penelitian kualitatif dengan metode triangulasi adalah penelitian yang melakukan wawancara, observasi, dan survei jika data dilapangan sudah jelas sehingga memiliki gambaran yang jelas tentang masalah yang diteliti. Metode deskriptif bertujuan untuk menceritakan fenomena atau masalah secara sistematis, faktual dan akurat.

Menurut Norman K. Denkin, penelitian dengan metode triangulasi dapat diartikan menjadi tata cara pemecahan sebuah masalah dengan menyelidiki, menggambarkan atau melukiskan keadaan subjek atau objek penelitian disini yang dimaksud adalah pegawai kecamatan dan juga pelayanan yang diberikan. Pada penelitian yang dianalisis berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya tidak ditambah ataupun dlebihkan merupakan suatu hal yang jarang sekali terlihat sehingga, penulis mengumpulkan data yang dilakukan dalam penelitian ini melalui studi pustaka atau dari beberapa artikel di media massa online yang terkait dengan isu Perencanaan Pembangunan infrastruktur.

#### **D. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada pembahasan ini, peneliti akan memaparkan kembali hasil dari penelitian yang telah dideskripsikan di atas, peneliti menganalisis mengenai implementasi kebijakan pembebasan lahan untuk pembangunan jalur luar lingkaran barat kota Surabaya. Analisis sendiri merupakan kegiatan yang membutuhkan pemahaman terhadap suatu kebijakan. Untuk mengetahui dan meneliti tentang proses kebijakan pembebasan lahan peneliti menggunakan pendekatan teori implementasi grindle. Terdapat 6 (enam) konten implementasi berdasarkan teori implementasi grindle.

Dalam penelitian ini, peneliti akan menyampaikan terkait struktur institusional yang berkaitan dengan kebijakan pembebasan lahan untuk pembangunan jalur luar lingkaran barat kota Surabaya.

Pembuat kebijakan : Wali Kota Surabaya

Implementor kebijakan: (struktur organisasi)

Akselerator kebijakan : (kontraktor)

Pada pelaksanaan kebijakan pembebasan lahan untuk pembangunan jalur luar lingkaran barat kota Surabaya. Peneliti menemukan bahwa bina marga terdapat bidang jalan dan jembatan. Dimana pekerjaan umum dan bina marga yang sekarang menjadi sumber daya air dan bina marga yang dimana memiliki tupoksinya sendiri-sendiri. Pada jalan lingkaran luar barat yang nantinya dikerjalan, memiliki rintangan yang cukup panjang. Pembangunan yang dimuali dari lakar santi ke utara sampai tol romo kali sari, pada saat ini baru dikerjakan 1 km di daerah sememi arah utara. Pekerjaan jalan dan jembatan terdapat ternase. Prasarana ternase pada bidang pengadaan tanah dan pemanfaatan, bidang ini yang nantinya akan melakukan pembebasan lahan dan pengadaan. Menurut pendapat dari badan perencanaan



pembangunan kota Surabaya atau disingkat dengan nama bapeko memiliki peran yaitu mengkomodifikasi perencanaan kota secara global, badan yang ada di visi misi walikota diimplementasikan selama periode walikota tersebut, untuk jalan lingkar luar barat akan fokus pada konektivitas jalan. Peran bapeda yaitu untuk untuk konektivitas jalan dikarenakan Surabaya Barat atau Surabaya Pusat secara konektivitas jalan masih minim dan belum ada jalan utamanya jika terdapat angkutan berat akan membahayakan pengguna jalan dan menyebabkan kemacetan peran dari perencanaan secara global di Surabaya Barat ini yaitu rencana jalan lingkar luar barat. Perubahan sosial sedikit atau banyak pasti ada yang nantinya akan terlihat seperti mer, dulu mer belum ada dan masyarakat masih jarang yang mau tinggal disitu.

Kontraktor menanggapi perubahan regulasi dan kebijakan pemerintah dalam Pembangunan jalan berdasarkan kontrak dan mengikuti UUD yang berlaku dan peraturan daerah yg berlaku, peraturan daerah wajib dilaksanakan sesuai peraturan daerah tersebut, jika ada perubahan maka kontraktor harus mengikuti peraturan daerah tersebut untuk menilai apakah sesuai kontrak yang memenuhi dan dilaksanakan sesuai tanda tangan kontrak. Jika lembaga keuangan pemerintah mempengaruhi risiko dan ketidakpastian yang dihadapi kontraktor maka, secara kontrak ada nilai proyek termasuk dana anggaran jika jalan tersebut berada pada dinas SDA dan bina marga di bawah pimpinan umum. Adanya risiko terhadap pelaksana maka hal tersebut merupakan dampak dari proyek tersebut dan menjadi beban kontraktor, jika tidak dianggarkan ada berdampak ke Masyarakat seperti pemancangan atau tiang pancang pelaksana radius dekat dengan perkampungan warga, Masyarakat merasa terganggu tugas kontraktor bisa memfasilitasi masalah tersebut sampai selesai. Namun Kelurahan dalam kebijakan Pembangunan akan tetap membantu karena ini kepentingan umum

#### **Dinamika kekuasaan**

Dinamika kekuasaan adalah suatu yang mengandung arti tenaga kekuatan, selalu bergerak, berkembang dan dapat menyesuaikan diri secara memadai terhadap keadaan. Dinamika juga berarti adanya adanya interaksi dan interdependensi antara kelompok dengan kelompok secara keseluruhan. Pada kebijakan pembebasan lahan untuk pembangunan jalur luar lingkar barat kota Surabaya rencana besar wali kota saat ini adalah pembuatan jalan atau konektivitas jalan untuk masyarakat. Sebagai bapeko rencana kota mengimplementasikan ini di masukan pada rencana besar Surabaya Barat secara konektivitas masih di butuhkan jalan baru Surabaya Barat. Untuk melakukan pertemuan untuk tata ruang wilayah dengan dinas sumber daya air sebagai teknisnya akan melakukan identifikasi lahan untuk pembebasan lahan. Jika semua sudah dinas teknis akan mengajukan anggarannya untuk berkoordinasi pada dinas bersangkutan. Penyelesaian dari instansi lain atau dari masyarakat dalam menyelesaikan masalah berkoordinasi secara intensif. Bidang jalan akan fokus ke tugas fisiknya jika pembebasan lahan secara garis besarnya bidang jalan itu akan tergambar trase jalan, daerah milik jalan di gambar dulu dan direncanakan akan dibuat seperti apa kemudian itu bisa pembebasan lahan di petak rumah, jika ada rumah yang berdampak akan diadakan sosialisasi warga dan di sampaikan jika ada pembangunan jembatan lalu ada pengukuran dari PBN dan di tetapkan oleh gubernur penetapan lokasi kemudian dihitung luasan tanah yang terdampak dan di

berikan penetapan harga dengan kesepakatan dari warga dan bagian pembebasan lahan.

Proses yang cukup lama dari sosialisasi awal hingga akhir dari proses itu disampaikan jika sudah di bayar akan segera di kosongkan, namun biasanya dari warga ada yang minta keringanan seperti ada yang bangun rumah dengan jangka waktu yang di berikan, jika rumah yang terdampak seperti pagar rusak atau tembok retak, akan dikembalikan seperti semula tapi yang bertanggung jawab yaitu kontraktor karena dri

awal sudah di sampaikan area kerjanya untuk tidak merusak fasilitas umum dan milik warga pribadi jika terjadi maka harus bertanggung jawab mengembalikan seperti semula, menyinggung adanya masyarakat berpenghasilan rendah, untuk mengurangi pengangguran atau tingkan kemiskinan yang tinggi, gamis itu dikaryakan tidak hanya untuk kontraktor tapi konsultan juga tingkat Pendidikan yang berbeda-beda akan dipilah sesuai dengan skill yang di punya, masyarakat yang berpenghasilan rendah bisa di pekerjakan Panjang selama proyek itu berlangsung saja. Masalah yang di timbulkan mengenai pendapatan yang berbeda seperti selisih pendapatan 10.000 dan akhirnya sistem kerjanya dibuat untuk tidak jadi satu karena mngurangi ricuh pendapatan.

#### **Kapasitas pelaksanaan**

kapasitas tim sosialisasi akan menangani masalah dari pembebasan lahan untuk jalan luar lingkaran barat dimana salah satu perencanaan jalan luar lingkaran barat pada tahun 2016 di buat jadi sangat relative kecil dan akan sedikit terjadi kendala di anggaran untuk Pembangunan karena untuk di fokuskan ke covid jadi akan dilakukan penyesuaian prioritas sesuai covid. pada proses pelaksanaan. Dalam pengawalan ini mengawasi untuk pembangunan , kecuali covid karena fokusnya untuk menyelesaikan masalah covid faktor eksternal yang memengaruhi kapasitas penelitian kontraktor Setelah surat perintah mulai kerja mengadakan sosialisasi bersama , pemkot memberikan undangan untuk mulai pelaksanan kepada Masyarakat.

Kontraktor baru bisa mulai mengerjakan pekerjaan untuk melakukan sosialisai dalam pelaksanaan pekerjaan. Penggerjaan yang semakin Panjang area proyek tenaga atau manusia sama alat untuk mempercepat pekerjaan tapi kalau berkurang pasti akan dikurangi agar tidak mengumpulkan banyak orang dan alat yang harganya juga banyak. Koordinasi yang dilakukan bersama masyarakat dengan dinas-dinas pemerintahan sudah di sosialisasikan jauh sebelum dibangun selain itu juga mengajak tokoh Masyarakat seperti rt,rw dan tokoh agama. Pada awal ini akan menjelaskan tentang manfaat jalan yang di bangun supaya tidak macet yang dan yang terkena pembebasan lahan sesuai dengan harga Surabaya, dan itu sudah dipanggilkan konsultan untuk menghitung harga pembebasan lahan supaya sepadan dan adil.

#### **Partisipasi Masyarakat**

Adaptasi dan inovasi sendiri bisa diselesaikan dengan masukan-masukan dari warga kepada pekerja proyek atau pemerintah dalam memberikan masukan untuk memberikan kemudahan akses jalan untuk rumah yang di depannya jalan luar lingkaran barat seperti arah masuk untuk bisa melewati jalan luar lingkaran barat. Pembangunan belum berlanjut Masyarakat minta di bangunkan taman dan parkir untuk menuju taman anggrek namun masih belum dimulai solusinya sebelum

Pembangunan dimulai harus terselesaikan, walaupun ada pertengkaran masalah waris uang penjualan yang sudah di sepakati langsung di berikan di pengadilan nanti. Kemudian perencanaan dan pembangunan bisa terselesaikan dengan baik jika semua dilaksanakan sesuai target dan pembangunan akan diusulkan ke pemerintahan pusat. adaptasi dan inovasi dapat berkontribusi pada pembangunan berkelanjutan.

Adaptasi terhadap kondisi pasca covid, sehingga rencana pembangunan akan yang menangani covid itu harus di geser karena dampaknya bergeser pada pemerintah pusat dan swasta. kontraktor dapat memanfaatkan teknologi dan informasi untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas Pembangunan jalan luar lingkaran barat terdapat proses yang sangat berbahaya. Dimana akan membutuhkan mesin atau alat yang lebih canggih supaya menyelesaikan masalah bisa lebih cepat. semua yang di kerjakan untuk pekerjaan sulitnya menggunakan bahan yang di pesan jadi agar menyelesaikan semuanya secara bersama. kontraktor juga dapat mengembangkan model bisnis yang inovatif untuk memitigasi risiko dan meningkatkan nilai dalam pembuatan jalan terdapat skala penanganan dengan resiko tinggi dengan menggunakan banyak persiapan yang sangat matang dan menyiapkan alat-alat yang canggih untuk memberikan inovasi baru dalam bisnis. Solusi pembebasan lahan bisa terselesaikan dengan baik setelah pembangunan jika mediasi dengan tokoh agama untuk umum dan untuk Masyarakat umum, sehingga dapat membangun kenaikan social.

#### **Pemantauan dan Evaluasi**

Evaluasi dampak setelah Pembangunan dan sebelum pembangunan evaluasi sebelum mungkin lebih sering ke pipa air jadi sebelum dimulai pembangunan kita datangkan tim PDAM untuk memantau penggalian supaya tidak adanya kerusakan pipa air kalau sesudah pembangunan untuk melihat kekuatan jalan biasanya akan datangkan satlantas dari kepolisian supaya bisa memberi tau apa saja yang harus di perbaiki dan berapa muatan yang bisa di muat supaya pemeliharaan jalan tetap bagus . hasil pemantauan dan evaluasi untuk melihat perkembangan Pembangunan Dilihat dari laporan laporan yang sudah diterima dari lapangan untuk memastikan tidak ada bahan yang di kurangi dalam pembuatan jalan ini dan memastikan keamanan pengguna jalan supaya tida ada kecelakaan lalu lintas.

Evaluasi dampak setelah Pembangunan dan sebelum pembangunan Masyarakat sekitar dalam semua pembanguann itu di saluran yang dibuat jalan Masyarakat hasil pemantauan dan evaluasi untuk melihat perkembangan Pembangunan Kalau secara global bapeda memberi target 5 tahun berjalan akan dilakukan hasil Pembangunan, perekonomian Masyarakat untuk perencanaan Pembangunan untuk 5 tahun kedepan dan akan habis pada tahun 2026 dan sudah mengumpulkan data untuk perencanaan pembangunan untuk rencana kedepan ,apabila ada perencanaan yang belum terlaksana akan di laksanakan di tahun berikutnya karna rencana yang sudah ada harus terselesaikan. Sesuai rencana kerja diliat Dimana ada mutu, jumlah. Yang mana semua akan diperhitungkan. Kemudian strategi pemantauan dan evaluasi yang efektif dapat diterapkan dalam proyek pembangunan jalan Ketika ada kerusakan jalan jika ada kerusakan jalan maka akan tetap bertanggung jawab sesuai kontrak kerja yang ada. Agar semua yang melewati jalan bisa mematuhi aturan untuk berat truk yang boleh lewat , karena itu akan memberikan dampak kerusakan dalam pemeliharaan jalan.

## **E. KESIMPULAN DAN SARAN**

Berdasarkan implementasi yang dilakukan diperoleh Kesimpulan bahwa kunci keberhasilan implementasi kebijakan pembebasan lahan JLLB kota Surabaya adalah Keberhasilan implementasi kebijakan pembebasan lahan JLLB membutuhkan sinergi dan komitmen bersama dari berbagai pihak, termasuk pemerintah, masyarakat, aparat penegak hukum, dan lembaga terkait. Dengan menerapkan prinsip-prinsip tata kelola yang baik, seperti ketegasan, transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi, diharapkan proses pembebasan lahan dapat berjalan lancar, adil, dan memberikan manfaat bagi semua pihak.

1. Memberikan Ganti Rugi yang Adil dan Tepat Waktu:
  - Melakukan penilaian harga tanah secara independen dan profesional dengan mempertimbangkan berbagai faktor yang relevan.
  - Memastikan pembayaran ganti rugi dilakukan secara tepat waktu dan sesuai dengan nilai yang disepakati.
  - Memberikan bantuan pendampingan dan pelatihan kepada masyarakat terdampak untuk membantu mereka beradaptasi dengan perubahan dan meningkatkan taraf hidup mereka.
2. Mempercepat Proses Pembebasan Lahan:
  - Menyederhanakan prosedur birokrasi dan mempercepat proses pengambilan keputusan terkait pembebasan lahan.
  - Memanfaatkan teknologi informasi untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam proses administrasi.
  - Membentuk tim khusus yang menangani pembebasan lahan dengan melibatkan personel yang kompeten dan berpengalaman.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Aisyah, S., Juli, A., Gani, A., & Muluk, M. R. K. (2012). Perencanaan Pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya. *Wacana*, 15(3), 42–50.
- Hayati, L. N. (2022). Analisis Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Perkembangan Pariwisata Kawasan Pinggiran Kota (Studi Kasus Pada Desa Wisata “SETIGI” Kabupaten Gresik). *Journal Economic And Strategy (JES)*, 3(2), 1–11.
- Hermanto, H., Meiyani, E., & Risfaisal, R. (2019). Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Layang A.P Pettarani di Kota Makassar. *Equilibrium: Jurnal Pendidikan Sosiologi*, 7(1), 198–205.
- Kurniawan, W. P., & Rahaju, T. (2019). Perencanaan Pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya (Studi pada Wilayah Terdampak Pembangunan di Kelurahan Sememi). *E-Journal Unesa*, 7(6), 1–8.
- Minarosi, A. A., Putra, P., Dita, I. N., & Nauli, A. R. (2023). Analisa Resource Leveling Tenaga Kerja (Studi Kasus : Proyek Jllb Tahap 2). *Jurnal “MITSU” Media Informasi Teknik Sipil UNIJA*, 11(1), 83–88.

- Palupi, C. A. (2022). Peran Pemerintah Dalam Realisasi Rencana Pembangunan Infrastruktur Jalan Frontage Waru-Buduran Kabupaten Sidoarjo. *Jurnal Jebaku*, 2(3), 47–54.
- Rion, R. (2023). Peran Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Dalam Melakukan Perencanaan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Kolaka Timur Tahun 2019. *PAMARENDA : Public Administration and Government Journal*, 2(3), 241–259.
- Septiana, Y., & Salahudin, S. (2021). Perencanaan pembangunan daerah melalui pendidikan : Sebuah kajian pustaka terstruktur ( systematic literature review ). *Jurnal Pembangunan Pendidikan: Fondasi Dan Aplikasi*, 9(1), 31–41.
- Setianingsih, B., Setyowati, E., & Siswidiyanto, S. (2015). Efektivitas Sistem Perencanaan Pembangunan Daerah (Simrenda) (Studi pada Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Malang). *Jurnal Administrasi Publik (JAP)*, 3(11), 1930–1936.
- Sjafrizal. 2016. *Perencanaan Pembangunan Daerah Dalam Era Otonomi*. Jakarta: Rajawali Pers
- Uluputty, I. (2018). Analisis Perencanaan Pembangunan Urusan Pemerintahan Umum. *Jurnal Manajemen Pembangunan*, 5(1), 37–57.  
<https://www.jawapos.com/surabaya-raya/01413745/lanjutkan-jllb-dan-jllt-surabaya-bangun-jalan-penghubung-di-barat>  
[https://elibrary.unikom.ac.id/id/eprint/4624/8/UNIKOM\\_AUREZKY%20SUGAR\\_A\\_BAB%20II.pdf](https://elibrary.unikom.ac.id/id/eprint/4624/8/UNIKOM_AUREZKY%20SUGAR_A_BAB%20II.pdf)  
[https://repository.uin-suska.ac.id/13156/7/7.BAB%20II\\_2018384ADN.pdf](https://repository.uin-suska.ac.id/13156/7/7.BAB%20II_2018384ADN.pdf)  
<https://atpw.files.wordpress.com/2013/03/paper-keynote-risma-ok.pdf>