

Perencanaan Pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya

Siti Aisyah¹, Abdul Juli Andi Gani², M.R. Khairul Muluk³¹

¹Mahasiswa Program Magister Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya
^{2,3}Dosen Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya

Abstrak

Perencanaan Pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya direncanakan untuk mengatasi tingkat kemacetan di Kota Surabaya yang terpusat di Koridor tengah kota, yaitu Jalan Ahmad Yani-Wonokromo-Perak. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan, menganalisis dan menginterpretasikan tentang (1) Proses perencanaan pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya, (2) faktor internal dan faktor eksternal yang berpengaruh dalam dalam perencanaan pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya, dan (3) untuk mengetahui sejauh mana peran Stakeholder dalam memengaruhi proses perencanaan pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya. Metode penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis deskriptif yaitu berupa kata tertulis atau lisan dari orang dan perilaku yang dapat diamati. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa (1) terkait proses perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat terdapat dokumen-dokumen perencanaan mulai dari yang bersifat umum hingga perencanaan detailnya, dan dari dokumen RTRW sudah disusun sejak tahun 1978. Pendekatan perencanaan yang dilakukan antara lain pendekatan teknokratis, top down, bottom up dan partisipatif. Pada anggaran untuk merealisasikan rencana adalah sebesar hampir 1,4 Trilyun rupiah.(2) Terkait dengan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) yang terkait dengan perencanaan Jalan lingkar Luar Barat ini kekuatannya: adanya konsep perencanaan yang matang; letak wilayah yang mendukung; sumber daya dukung perencana yang memadai; dan adanya dukungan kepala daerah, sedangkan kelemahannya yaitu: kemampuan Anggaran Pemerintah Kota Surabaya; dan adanya keraguan untuk menyelesaikan pembebasan lahan secara tepat waktu. Sedangkan dari faktor eksternal yang berpengaruh antara lain peluangnya adalah: peningkatan kesejahteraan masyarakat; dengan adanya rencana jalan ini harga tanah di wilayah rencana jalan menjadi naik; adanya dukungan dari masyarakat mengenai perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat; dan adanya dukungan dari pihak swasta dalam hal ini pengembang atau developer di wilayah rencana Jalan Lingkar Luar Barat, sedangkan hambatannya adalah: masyarakat menolak harga ganti rugi tanah yang ditawarkan Pemerintah Kota Surabaya; UU No 2 Th. 2012 mengenai pengadaan Tanah; ketidakberpihakan Propinsi Jawa Timur dan Pemerintah Pusat terkait rencana Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya; dan kekhawatiran kelebihan tonase pada angkutan-angkutan besar yang melewati Jalan Lingkar Luar Barat. Ditemukan bahwa strategi yang paling dominan berada pada Kuadran I yaitu strategi agresif. (3) Terkait dengan peran Stakeholder, adapun Stakeholder yang terkait antara lain pihak instansi pemerintah, instansi di luar pemerintah, masyarakat dan pihak pengembang (swasta) dimana ketiganya saling berinteraksi untuk mendukung perencanaan Jalan Lingkar Luar ini, ditemukan bahwa faktor pengembang berpengaruh banyak dalam perencanaan ini.

Kata Kunci: Perencanaan, Jalan Lingkar Luar Barat, Stakeholder

Abstract

Planning Outer West Ring Road in the city of Surabaya planned to cope the level of congestion in the city of Surabaya is centered in the downtown corridor, namely Jalan Ahmad Yani-Wonokromo-Perak. The purpose of this study is to describe, analyze and Interpret concerning (1) the development planning process Outer West Ring Road in the city of Surabaya, (2) internal factors and external factors that influence the development planning Outer West Ring Road in the city of Surabaya, and (3) to determine the extent of the role of stakeholders in influencing the development planning process Outer West Ring Road in the city of Surabaya. Methods of research using qualitative approach with descriptive in the form of written or spoken words of people and behaviors that can be observed. Based on the survey results revealed that (1) related to the planning process are West Outer Ring Road planning documents ranging from general to detailed planning and spatial planning of the document has been compiled since 1978. Planning approach undertaken, among others, a technocratic approach, top-down, bottom-up and participatory. On a budget for realizing the plan amounted to nearly 1.4 trillion rupiahs. (2) With regard to internal factors (strengths and weaknesses) associated with the planning of the Western Outer Ring road power: the concept of careful planning; layout area mendukung; resources adequate support planners, and the support of regional heads, while the disadvantages are: the ability of Surabaya City Government Budget, and the doubts to complete land acquisition in a timely manner. While the influence of external factors, among others, chances are: improvement of social welfare; with the plan's land price in the road plan to ride; lack of support from the community regarding planning Outer West Ring Road, and the support of the private sector developer or developers in the region plan Outer West Ring Road, while the constraints are: the price of resisting land

compensation price offered Surabaya City Government, Law No. 2/ 2012 regarding the provision of the Land; impartiality of East Java and Central Government regarding the plan Outer West Ring Road Surabaya, and fears of excess tonnage on freight-transportation to be passed by the West Outer Ring Road. Found that the most dominant strategy in Quadrant I is an aggressive strategy. (3) With regard to the role of stakeholders, relevant stakeholders such as the government agencies, non-government agencies, the community and the developers (private) where all three interact to support the planning of the Outer West Ring Road, it was found that many factors affect developers in this planning.

Key words: Planning, Outer West Ring Road, Stakeholders.

PENDAHULUAN

Jalan adalah bentuk infrastruktur utama yang memiliki peran vital dalam kehidupan karena aspek distribusi adalah satu dari tiga aspek pembentuk ekonomi selain produksi dan konsumsi [13].

Indonesia sebagai negara berkembang yang masih terus melakukan pembangunan di segala bidang pasti mengalami permasalahan dan kendala. Sehubungan dengan adanya peningkatan jumlah penduduk, jumlah kendaraan yang tidak seimbang dengan kuantitas ruas jalan yang ada menjadi kendala dalam pemenuhan sarana dan prasarana jalan. Sedangkan untuk mewujudkan pembangunan ruas atau peningkatan jalan baru diperlukan dana yang tidak sedikit, oleh karena itu pemerintah dituntut melakukan perencanaan menggunakan metode yang paling efektif agar terwujud sebuah perencanaan yang paling baik dan tetap ekonomis [13].

Berdasarkan informasi dari Badan Perencana Pembangunan Kota (Bappeko) Surabaya pada tahun 2010, data rekapitulasi hasil survey mengenai lama jam sibuk di beberapa ruas utama di Kota Surabaya di simpulkan bahwa konsentrasi kemacetan banyak terjadi di daerah Mayjend Sungkono, Ahmad Yani dan Kertajaya, beberapa ruas tersebut menjadi jalur penghubung antara kota Surabaya dengan daerah penyangga kota (Kabupaten Sidoarjo, Kota Gresik). Lama jam sibuk dapat berkurang apabila dilakukan penambahan ruas jalan baik di sisi timur kota Surabaya dan sisi barat Kota Surabaya.

Kondisi eksisting pada saat ini Kota Surabaya hanya memiliki satu jalan yang menghubungkan Surabaya bagian Selatan menuju Surabaya bagian Utara, yaitu melalui koridor tengah Jalan Ahmad Yani sampai dengan Perak, koridor tengah ini sangat padat setiap saat [10]. Mobilisasi penduduk Surabaya yang sangat dinamis membutuhkan penyediaan peningkatan dan penyediaan jalan yang memadai. Masyarakat Surabaya bagian Baratpun jika ingin menuju Surabaya bagian Utara juga harus melalui koridor tengah tersebut, sehingga hal ini tentu saja dapat menambah padat koridor tengah yaitu Jalan Ahmad Yani sampai dengan Perak [10].

Dalam teori perencanaan dikenal 2 (dua) hal yaitu *procedural* dan *substantive theory* [12]. Teori *procedural* berhubungan erat dengan teori yang membahas tentang cara atau teknik perencanaan sehingga kualitas rencana yang dihasilkan sesuai dengan yang dikehendaki. Dengan kata lain, teori *procedural* ini berkaitan dengan metodologi

perencanaan. Sedangkan Teori Substansif lebih merujuk pada bidang perhatian atau substansi bidang yang sedang direncanakan. Perencanaan yang baik seharusnya mempertimbangkan baik teori *procedural* maupun teori substansif karena perencanaan yang baik tidak mungkin dilakukan dengan mengabaikan esensi dari persoalan yang dibahas. Kunnarjo (2002 : 14) menyampaikan bahwa perencanaan adalah suatu proses penyiapan seperangkat keputusan untuk dilaksanakan pada waktu yang akan datang yang diarahkan pada pencapaian sasaran tertentu [14]. Sedangkan Conyers and Hills (1990: h. 74-75) menyatakan bahwa keseluruhan tujuan penilaian perencanaan dilakukan untuk menghasilkan informasi yang dibutuhkan pengambil keputusan dalam rangka membantu mereka memutuskan tindakan yang harus dipilih [9].

Adapun jenis-jenis perencanaan menurut Tjokroamidjojo (1995:23), antara lain dapat diklasifikasikan menjadi berikut ini [24]:

Pertama, Klasifikasi perencanaan dari segi ketat atau kurang ketatnya, perlu atau kurang perlunya rencana antara lain: *Planning by perspective*, yaitu perencanaan yang hanya memberikan gambaran tentang prospek dan kemungkinan perkembangan masa depan. Selanjutnya *Planning by inducement*, yaitu perencanaan yang bersifat mendorong atau mempengaruhi melalui berbagai kebijakan serta penggunaan mekanisme pasar kegiatan sosial ekonomi masyarakat. Kemudian *Planning by direction*, merupakan perencanaan yang lebih ketat, yaitu perencanaan yang mempunyai tujuan yang jelas dan tegas, pelaksanaan yang ketat dan dengan pengarahannya yang lebih sadar. Klasifikasi yang lain yaitu *Complete control planning*, yaitu perencanaan yang meliputi segi kehidupan yang luas dengan penetapan pola secara tegas bagi investasi, produksi, distribusi dan konsumsi.

Kedua, Klasifikasi dari segi luas atau kurang luasnya wilayah perencanaan. Sebagai contoh antara lain: Perencanaan kota yaitu perencanaan yang hanya meliputi suatu wilayah kota; Perencanaan regional, yaitu perencanaan yang meliputi suatu wilayah yang lebih luas, mungkin suatu daerah administratif tertentu tetapi mungkin juga meliputi beberapa daerah administratif.

Ketiga, klasifikasi dari segi jangka waktu rencana, yaitu rencana yang dipergunakan dalam kurun waktu tertentu terdiri dari : Rencana jangka panjang, rencana jangka menengah, dan rencana jangka pendek.

Keempat klasifikasi dari segi cara perumusannya, yaitu perencanaan komprehensif dimana diusahakan penyerasian antara perencanaan menyeluruh (*aggregate*), perencanaan sektoral dan perencanaan proyek-proyek. Hal ini dapat dilihat dalam dua macam antara lain: *Forward planning*, yaitu perencanaan yang dimulai dari penyusunan rencana menyeluruh dan kemudian membaginya dalam rencana-rencana sektor kemudian ke dalam rencana proyek-proyek, dan *Backward planning*, yaitu perencanaan kegiatan investasi pemerintah maupun non pemerintah disusun terlebih dahulu dan setelahnya diserasikan dengan kerangka makronya.

Menurut Abe (2005:31), perencanaan yang baik haruslah memuat prinsip yang termuat dalam dokumen perencanaan yaitu : Apa yang akan dilakukan, yang merupakan jabaran dari misi dan visi; Bagaimana mencapai hal tersebut; Siapa yang akan melakukan; Lokasi aktifitas; Kapan akan dilakukan, berapa lama; dan Sumberdaya yang dibutuhkan [1].

Perencanaan pembangunan daerah adalah suatu proses penyusunan tahapan-tahapan kegiatan yang melibatkan berbagai unsur didalamnya, guna pemanfaatan dan pengalokasian sumber-sumber daya yang ada dalam rangka meningkatkan kesejahteraan sosial dalam suatu lingkungan wilayah atau daerah dalam jangka waktu tertentu [21]. Menurut Abe (2005 : 77), bahwa "tahap-tahap dalam perencanaan pembangunan adalah penyelidikan, perumusan, menentukan tujuan dan target, mengidentifikasi sumberdaya (daya dukung), merumuskan rencana kerja, dan menentukan anggaran (*budget*) yang hendak digunakan dalam realisasi rencana [1]. Dalam konteks upaya perubahan, langkah untuk melakukan evaluasi, dapat dimasukkan menjadi bagian dari tahap kerja." sedangkan tahapannya pertama, tinjauan keadaan, merupakan kegiatan berupa tinjauan sebelum memulai suatu rencana atau tinjauan terhadap pelaksanaan rencana sebelumnya [25]. Di sini diusahakan dapat diidentifikasi masalah-masalah pokok yang dihadapi, sejauh mana kemajuan telah dicapai, hambatan-hambatan dan potensi-potensi yang ada. Yang kedua, *forecasting* (peramalan), yaitu merupakan perkiraan keadaan masa yang akan datang. Ketiga, penetapan tujuan dan pemilihan cara-cara pencapaian tujuan tersebut. Keempat, identifikasi kebijaksanaan dan/atau kegiatan usaha yang perlu dilakukan dalam rencana. Suatu *policy* mungkin perlu didukung oleh program-program pembangunan, yang agar lebih operasional rencana kegiatan usaha ini perlu dilakukan berdasarkan pemilihan alternatif yang terbaik, yang dalam hal ini dilakukan berdasarkan *opportunity cost* dan skala prioritas. Kelima yaitu persetujuan rencana.

Stakeholder atau pemangku kepentingan dapat didefinisikan di dalam banyak macam dan bentuk yang berbeda. Menurut Mardiasmo (2004:97), *Stakeholders* adalah salah satu elemen kunci di daerah yaitu masyarakat umum, sementara Pemerintah Daerah sebagai Eksekutif dan DPRD bertindak sebagai *Stakeholders* [17]. Selanjutnya menurut Sumarto

(2004: 18), *Stakeholder* adalah individu, kelompok, atau organisasi perempuan dan laki-laki yang memiliki kepentingan, terlibat atau dipengaruhi (secara positif maupun negatif) oleh suatu kegiatan atau program pembangunan [22]. Salah satu *Stakeholder* dalam perencanaan pembangunan adalah masyarakat atau warga. Secara garis besar *Stakeholder* dapat diklasifikasikan ke dalam kategori, yaitu: pertama, *Primary Stakeholders* (pemangku kepentingan utama, yakni kelompok sosial masyarakat yang terkena dampak baik secara positif (penerima manfaat) maupun negatif (diluar kesukarelaan) dari suatu kegiatan. Kedua, *Secondary Stakeholders* (pemangku kepentingan penunjang), yakni berperan sebagai pihak perantara (*intermediates*) dalam proses penyampaian kegiatan. Terakhir, *Key Stakeholders* (pemangku kepentingan kunci) yang secara signifikan berpengaruh atau memiliki posisi penting atas keberlangsungan kegiatan.

Jalan lingkar adalah jalan yang melingkari pusat kota, yang berfungsi untuk mengalihkan sebagai arus lalu lintas terusan dari pusat kota. Biasanya merupakan bagian jaringan jalan dengan pola radial membentuk ring radial. Semakin besar kota semakin banyak ring digunakan. Menurut jenisnya kelas jalan di jalan lingkar luar termasuk juga jalan arteri. Pengertian konsep dasar dari jalan arteri adalah [11] adalah bahwa jalan arteri didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 km/ jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 9 m, selain itu jalan arteri mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata. Selain itu pada jalan arteri lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas balik, lalu lintas lokal dan kegiatan lokal. Jumlah jalan masuk ke jalan arteri dibatasi secara efisien dan didesain sedemikian rupa sehingga ketentuan 1 dan 2 tetap terpenuhi.

Salah satu perencanaan pembangunan jalan yang dituangkan dalam RTRW Tahun 2007 adalah pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya merupakan salah satu jawaban untuk mengatasi lalu lintas kota dan merupakan harapan masyarakat Kota Surabaya pada umumnya, terutama sebagai penghubung kawasan Surabaya bagian Selatan dan Barat untuk memperlancar aktivitas masyarakat. Namun pada saat ini rencana tersebut belum dapat diimplementasikan sehingga perwujudan rencana masih belum nampak. Penelitian ini ingin mengetahui bagaimana proses perencanaan pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya, faktor internal dan faktor eksternal yang berpengaruh dalam perencanaan pembangunan jalan dan mengetahui peran *Stakeholder* dalam mempengaruhi proses perencanaan pembangunan jalan ini.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Menurut Bogdan dan Taylor (dalam Moleong, 2004: 4) bahwa metodologi kualitatif sebagai prosedur penelitian menghasilkan data deskriptif berupa kata tertulis atau

lisan dari orang dan perilaku yang dapat diamati [18]. Deskriptif kualitatif memang lebih tepat apabila digunakan untuk meneliti masalah-masalah yang membutuhkan studi mendalam, diantaranya permasalahan implementasi kebijakan publik di masyarakat [7].

Lokus penelitian yang peneliti ambil ini adalah Kota Surabaya dengan situs pada Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya (Bappeko Surabaya), Dinas Pekerjaan Umum (PU) Bina Marga dan Pematuan Kota Surabaya, Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang (DCKTR) Kota Surabaya yang didasarkan pada pertimbangan-pertimbangan bahwa Badan Perencana Pembangunan Kota (Bappeko) Surabaya dijadikan situs penelitian karena Bappeko merupakan instansi yang mempunyai tugas dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang perencanaan. Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Pematuan Kota Surabaya merupakan unsur pelaksana teknis pemerintah di bidang jalan yang juga melaksanakan perencanaan di bidang jalan. Sedangkan DCKTR sebagai instansi yang juga terkait langsung dengan Perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya.

Dalam penelitian ini dipilih informan utama yang dinilai mengetahui, menguasai, dan memahami hal-hal yang berkaitan dengan perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya, yaitu Kepala Sub Bidang Perhubungan Bidang Fisik dan Prasarana Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya. Selanjutnya, berdasarkan informasi *key informan*, ditindaklanjuti dengan menetapkan informan berikutnya, yaitu:

1. Kepala Bidang Perancangan dan Pemanfaatan Jalan Jembatan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Pematuan Kota Surabaya
2. Kepala Sub Seksi Lingkungan Hidup dan Tata Ruang Bidang Fisik dan Prasarana Bappeko Surabaya
3. Kepala Seksi Perancangan Jalan Bidang Perancangan dan Pemanfaatan Jalan Jembatan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Pematuan Kota Surabaya
4. Kepala Seksi Pemanfaatan Bidang Perancangan dan Pemanfaatan Jalan Jembatan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Pematuan Kota Surabaya
5. Staf Bidang Fisik dan Prasarana Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya
6. Staf Bidang Tata Ruang Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kota Surabaya
7. Staf Bidang Perancangan dan Pemanfaatan Jalan Jembatan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Pematuan Kota Surabaya
8. Perwakilan masyarakat di lokasi perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya
9. Perwakilan pihak swasta di lokasi perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya

Selain dari informan sumber data ini juga dilakukan observasi terhadap kegiatan di lapangan secara langsung, data pendukung berupa dokumen sebagai sumber data yang sifatnya hanya melengkapi

data utama, yaitu dokumen-dokumen yang berkaitan dengan fokus penelitian.

HASIL dan PEMBAHASAAN

Proses perencanaan pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya

Dasar utama adanya perencanaan Perencanaan Jalan Lingkar Luar Bara di Kota Surabaya ini berasal dari perencanaan tata ruang dapat dijadikan dasar dan pedoman bagi arah pengembangan kota. Perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat merupakan bagian dari perencanaan tata ruang wilayah Kota Surabaya dalam bidang jalan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada perencanaan sesuai pendapat Faludi bahwa rencana tata ruang merupakan rencana 20 tahunan yang dapat termasuk rencana procedural, sedangkan rencana Jalan Lingkar Luar Barat merupakan rencana yang bersifat substantif [12].

Perencanaan pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya merupakan salah satu bagian dari perencanaan pembangunan jalan sekaligus pembangunan daerah di Kota Surabaya dimana secara menyeluruh perencanaan pembangunan itu menggunakan sumber daya yang ada untuk mencapai tujuan. Hal ini sesuai dengan pendapat Conyers and Hills (1990: h. 3) bahwa perencanaan merupakan suatu proses berkelanjutan yang melibatkan keputusan atau pilihan tentang cara-cara alternatif menggunakan sumber daya yang tersedia untuk mencapai tujuan tertentu pada masa yang akan datang [9].

Adanya proses rencana dalam rangka menyusun dokumen rencana misalnya dokumen *Feasibility study* merupakan langkah yang tepat dan sesuai dengan prosedur perencanaan, diantaranya yang disampaikan oleh Conyers and Hills (1990: h. 74-75) bahwa keseluruhan tujuan penilaian perencanaan dilakukan untuk menghasilkan informasi yang dibutuhkan pengambil keputusan dalam rangka membantu mereka memutuskan tindakan yang harus dipilih [9]. Hal ini yang termasuk pada poin ke delapan pada proses perencanaan menurut Conyers and Hills yaitu *Select preferred alternatives* (memilih alternatif yang disukai). Dalam penyusunan dokumen *Feasibility study* dipilih alternatif-alternatif yang disukai dan disetujui serta disepakati bersama antara pemerintah dengan para pemangku kepentingan lainnya, terutama dengan masyarakat setempat yang terkena rencana Jalan Lingkar Luar Barat. Selain masyarakat juga termasuk pengembang atau developer disana, kesepakatan mengenai *alignment* yang melewati sebagian lahan mereka.

Dalam perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya ini memiliki unsur-unsur, diantaranya; dalam dokumen RPJMD disampaikan isu strategis tersebut antara lain: kapasitas jalan yang tidak seimbang dengan jumlah kendaraan, akses dan jaringan jalan yang belum optimal [5]. Sehingga untuk mencapai hal tersebut salah satu caranya adalah dengan membangun jalan yang baru dalam hal ini salah satunya adalah pembangunan Jalan Lingkar Luar

Kota Surabaya. Selain itu, perencanaan Jalan Lingkar Luar Kota Surabaya secara jelas dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya dalam hal ini pelaksana dinas teknisnya dipegang oleh Dinas PU Bina Marga dan Pematuan Kota Surabaya sedangkan Bappeko dan Dinas Cipta Karya dan Dinas PU sendiri berkoordinasi dalam hal perencanaannya. Sedangkan untuk waktu pelaksanaannya direncanakan sudah dimulai tahun ini yaitu dengan menyusun permohonan lokasi pengadaan tanah dan dijadualkan setidaknya dalam tiga atau empat tahun mendatang sudah selesai.

Adapun prinsip-prinsip tersebut sesuai dengan pendapat Abe (2005:31), perencanaan yang baik haruslah memuat prinsip yang termuat dalam dokumen perencanaan yaitu : apa yang akan dilakukan, yang merupakan jabaran dari misi dan visi; bagaimana mencapai hal tersebut; siapa yang akan melakukan; lokasi aktifitas; kapan akan dilakukan, berapa lama; dan sumberdaya yang dibutuhkan [1].

Setiap organisasi memerlukan perencanaan dalam pelaksanaan setiap kegiatannya baik organisasi pemerintah maupun swasta, sehingga menimbulkan berbagai macam rencana dalam perkembangannya. Bahwa berdasarkan jenis-jenis-jenis perencanaan menurut Tjokroamidjojo (1995:23), maka Perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya ini antara lain: dari segi ketat atau kurang ketatnya disebut juga *Planning by direction*, karena perencanaan yang mempunyai tujuan yang jelas dan tegas, tujuan ini terdapat dalam rencana tata ruang wilayah (RTRW) Kota Surabaya yang lebih diperjelas dalam RDTRK (Rencana Detail Tata Ruang Kota) Surabaya sampai dokumen *Feasibility study* hingga dokumen *Detail Engineering Designnya (DED)* sehingga ada tujuan yang jelas pelaksanaan yang ketat dan dengan pengarahannya yang lebih sadar [26].

Sedangkan dari klasifikasi segi luasnya wilayah Perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya merupakan perencanaan kota karena meliputi suatu kota, yaitu dalam hal ini adalah Kota Surabaya yang terdiri dari melewati 4 (empat) kecamatan yaitu Benowo, Pakal, Sambikerep dan Lakarsantri, dan melewati 10 (sepuluh) wilayah kelurahan yakni Tambak Oso Wilangun, Kandangan, Sememi, Romokalisari, Sumberrejo, Pakal, Beringin, Made, Lakarsantri dan Jeruk.

Jika ditinjau dari klasifikasi dari segi jangka waktu rencana merupakan rencana jangka panjang karena dilaksanakan berdasarkan rencana tata ruang yang berlaku selama 20 tahun, sedangkan dari klasifikasi dari segi cara perumusannya merupakan perencanaan *Forward planning*, yaitu perencanaan yang dimulai dari penyusunan rencana menyeluruh dan kemudian membaginya dalam rencana-rencana sektor kemudian ke dalam rencana proyek-proyek. Karena perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat perencanaan satu kali waktu saja yang harus dilaksanakan secara keseluruhan. Hal tersebut sesuai dengan pendapat Aju (1990) bahwa Proyek adalah suatu kesatuan kegiatan yang dilaksanakan untuk menghasilkan sesuatu hasil atau

asaran tertentu dalam suatu jangka waktu yang telah ditentukan [1]. Oleh karena itu perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat merupakan perencanaan proyek, menurut Aju (1990) bahwa Perencanaan Proyek adalah usaha untuk mencapai tujuan dengan segala macam metode yang sedetail mungkin diformulasikan sebelumnya tentang apa yang akan dicapai, berapa, bilamana dan oleh siapa [1].

Pendekatan Perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya

Pendekatan perencanaan pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya menggunakan berbagai pendekatan yaitu: pendekatan atas turun (*top down*), pendekatan bawah naik (*bottom-up*), pendekatan partisipatif dan pendekatan teknokratik.

Untuk pendekatan top-down dan teknokratik dimulai dari perencanaan rencana tata ruang pada tahun 1978 yaitu Surabaya Master Plan 2000, selanjutnya pada saat review beberapa tahun selanjutnya proses pendekatannya selain tetap melalui pendekatan top-down, juga melalui proses bottom-up berupa usaha review rencana tata ruang dari Pemerintah Kota Surabaya sendiri. Hal tersebut sesuai dengan pendapat Kuncoro, menurut Kuncoro (2004 : 54), mekanisme perencanaan pembangunan di era otonomi daerah terdiri dari proses *top-down* dan *bottom-up* [15]. Sistem perencanaan pembangunan dengan menggunakan pendekatan top down planning dan bottom up planning akan menjamin adanya keseimbangan-keseimbangan antara prioritas nasional dengan aspirasi lokal dalam perencanaan pembangunan daerah. Dalam konteks penyusunan rancangan peraturan daerah mengenai RTRW Pemerintah Kota Surabaya sudah melakukan sistem pendekatan ini.

Pendekatan partisipatif dilakukan pada saat pelaksanaan sosialisasi, baik pada saat sosialisasi rencana tata ruang wilayah (RTRW) pada sosialisasi awal dan seminar. Selain itu bentuk partisipatif pada saat penyusunan *feasibility study* (FS) Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya, dimana masyarakat dan *Stakeholder* yang terkait memberikan dan menyumbangkan aspirasi mereka [4].

Anggaran (budget) yang hendak digunakan dalam realisasi rencana

Dari hasil wawancara dengan beberapa informan mengenai anggaran dalam pembangunan Jalan Lingkar Luar Kota Surabaya dan data yang tercantum dalam dokumen *Feasibility study* dana yang dibutuhkan pada pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat ini adalah sebesar Rp. 1.143.589.941.418,44 atau dengan pembulatan sebesar Rp. 1.144 Milyar, nilai sebesar itu meliputi anggaran untuk pembebasan lahan sebesar 720 Milyar dan selebihnya adalah anggaran fisiknya [4]. Rencana anggaran tersebut didapatkan dari perhitungan Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) bumi tanah di lokasi rencana Jalan Lingkar Luar Barat dikalikan dengan perkiraan luas tanah yang terkena rencana jalan. Selain itu biaya perhitungan pekerjaan fisik dengan melalui perhitungan teknis dan detail [4].

Adanya anggaran dalam sebuah perencanaan sesuai dengan Abe (2005 : 77), bahwa: “Tahap-tahap dalam perencanaan pembangunan adalah penyelidikan, perumusan, menentukan tujuan dan target, mengidentifikasi sumberdaya (daya dukung), merumuskan rencana kerja, dan menentukan anggaran (*budget*) yang hendak digunakan dalam realisasi rencana [1].

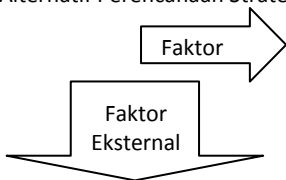
Faktor Internal dan Faktor Eksternal yang berpengaruh dalam perencanaan pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya

Salah satu analisis yang digunakan dalam perencanaan strategis yaitu analisis SWOT, yang terdiri dari analisis kekuatan (*Strenghts*), kelemahan (*Weakness*), peluang (*Opportunities*) dan ancaman (*Threats*) [20]. Analisis SWOT bertujuan untuk menyediakan informasi penting guna mencari sisi strategis organisasi dalam hal ini mencari langkah strategis dalam perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya.

Berdasarkan Tabel 1 dapat diketahui mengenai rumusan alternatif strategi yang dihasilkan dari matrik faktor-faktor dalam SWOT, diantaranya strategi antara Strength dan Opportunity (SO) yaitu dengan adanya

perencanaan yang matang dan didukung adanya perencana yang cukup memadai, perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya yang dilaksanakan pada lokasi yang sesuai serta adanya dukungan kepala daerah dapat mewujudkan sebuah perencanaan yang diinginkan oleh pihak swasta dan masyarakat. Sedangkan strategi dari kombinasi antara *Strength* dan *Threaths* dapat diperoleh strategi, yaitu dengan menggunakan kekuatan yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Surabaya untuk menghindari atau melawan *Threaths* yang terdiri dari penolakan masyarakat, Undang-Undang mengenai Pengadaan Tanah, diantaranya dengan melaksanakan pengadaan secara tepat waktu agar batasan berdasarkan Undang-Undang mengenai Pengadaan Tanah dapat tercapai, berkaitan dengan ketidakberpihakan dengan pemerintah pusat maupun propinsi dapat melakukan lobby-lobby dan mencari solusi yang bermanfaat dan tidak memihak sebelah, sedangkan terkait kekhawatiran adanya angkutan berat yang melebihi tonase yang nantinya melewati Jalan Lingkar Luar Barat ini dengan menyusun regulasi mengenai aturan kendaraan yang melewati jalan tersebut. Sedangkan rumusan alternatif strategi antara *Weakness* dan

Tabel 1. Kombinasi Strategi Matrik SWOT Alternatif Perencanaan Strategi Analisis Diagram SWOT



	Strength (S)	Weakness (W)
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Konsep perencanaan yang matang 2. Letak wilayah yang mendukung 3. Sumber daya dukung perencana yang memadai 4. adanya dukungan kepala daerah 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kemampuan Anggaran /Pemerintah Kota Surabaya 2. Adanya keraguan untuk menyelesaikan pembebasan lahan secara tepat waktu
Opportunity (O)	Strategi (SO):	Strategi (WO)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat 2. Karena rencana LLB maka harga tanah menjadi naik 3. Dukungan masyarakat 4. Dukungan pihak swasta 	Menggunakan <i>Strength</i> (kekuatan) untuk memanfaatkan dan memaksimalkan <i>Opportunity</i> (peluang). Perencanaan yang matang pada lokasi yang sesuai yang didukung perencana, kepala daerah dapat mewujudkan sebuah perencanaan yang diinginkan oleh pihak swasta dan masyarakat untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.	Melakukan perbaikan terhadap <i>Weakness</i> (kelemahan) yang dimiliki untuk memanfaatkan <i>Opportunity</i> . Dalam artian dengan memaksimalkan anggaran yang ada sekaligus meminimalisir keraguan untuk menyelesaikan perencanaan jalan Lingkar Luar Barat ini dengan menggunakan dukungan swasta dan masyarakat sebaik-baiknya
Threats (T)	Strategi (ST):	Strategi (WT)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Masyarakat menolak harga ganti rugi tanah yang ditawarkan Pemkot 2. UU No 2 Th. 2012 mengenai pengadaan Tanah 3. Ketidakberpihakan Propinsi Jawa Timur dan Pemerintah Pusat terkait rencana Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya 4. Kelebihan tonase pada angkutan-angkutan besar yang melewati Jalan Lingkar Luar Barat 	Menggunakan <i>Strength</i> yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Surabaya untuk menghindari atau melawan <i>Threaths</i> yang terdiri dari penolakan masyarakat, Undang-Undang mengenai Pengadaan Tanah, melakukan lobbying dengan pusat, dan membuat regulasi menghadapi angkutan berat yang nantinya melewati Jalan Lingkar Luar Barat ini.	Melakukan perbaikan terhadap <i>Weakness</i> (kelemahan) yang dimiliki untuk memanfaatkan <i>Opportunity</i> untuk menghindari <i>Threats</i> yang ada, baik dari penolakan masyarakat, Undang-Undang mengenai Pengadaan Tanah, dan pemerintah pusat/ propinsi.

Sumber: hasil analisis, 2012

Opportunity (WO) yaitu dengan melakukan perbaikan terhadap Weakness (kelemahan) yang dimiliki untuk memanfaatkan Opportunity. Dalam artian dengan memaksimalkan anggaran yang ada sekaligus meminimalisir keraguan untuk menyelesaikan perencanaan jalan Lingkar Luar Barat ini dengan menggunakan memanfaatkan dukungan dari swasta dan masyarakat sebaik-baiknya. Untuk alternatif rumusan strategi antara Weakness dan Threats (WT) yaitu dengan melakukan perbaikan terhadap kelemahan yang dimiliki untuk memanfaatkan Opportunity untuk menghindari Threats yang ada, baik dari penolakan masyarakat, Undang-Undang mengenai Pengadaan Tanah, dan pemerintah pusat/propinsi [3].

Dalam penelitian Lahmuddin (2004) permasalahan utama pada pembangunan jalan lingkar luar adalah pembebasan tanah. Selanjutnya, pada penelitian ini alternatif strategi yang dapat digunakan adalah dengan mendukung pengembangan strategi agresif diantaranya adalah Pemerintah Kota Surabaya menyusun perencanaan yang sebaik-baiknya dan detail dengan memperhatikan dan merespon usulan dan keinginan dari masyarakat dan pihak swasta yang terkait perencanaan [16]. Kekuatan berupa dukungan kepala daerah Kota Surabaya dapat dimanfaatkan dengan menyusun regulasi-regulasi yang bertujuan agar pelaksanaan perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat ini berjalan dengan lancar. Diantaranya regulasi mengenai pengadaan lahan, melakukan komunikasi secara kontinyu kepada masyarakat dan pihak swasta agar rencana Jalan Lingkar Luar Barat terwujud sesuai keinginan semua *stakeholder* yang terkait perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat. Selain itu strategi lainnya agar masyarakat yakin bahwa rencana Jalan Lingkar Luar Kota Surabaya ini akan dilaksanakan dengan mempercepat proses MoU dengan pihak *developer*, meyakinkan masyarakat bahwa harga yang digunakan tetap harga yang sewajarnya, dan untuk hal tersebut dapat dinilai oleh lembaga *appraisal* serta Melakukan Koordinasi dengan Pemerintah Pusat agar tetap ada sinkronisasi rencana dan upaya pendanaan.

Peran *Stakeholder* dan interaksinya

Stakeholder atau pemangku kepentingan dalam perencanaan pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya terdiri dari beberapa unsur, yaitu: unsur pemerintah, masyarakat dan pihak swasta (*developer*). Dari unsur pemerintah diantaranya adalah kepala daerah, SKPD perencana yaitu Bappeko Surabaya, Dinas PU Bina Marga dan Pematusan, Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang. Dari unsur masyarakat antara lain perwakilan tokoh masyarakat, baik perorangan maupun organisasi. Dari pihak swasta yang terlibat adalah pihak pengembang atau *developer* perumahan yang terkena rencana Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya. Selain itu *stakeholder* yang terlibat juga LSM-LSM dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Surabaya. Menurut Sumarto (2004:97), *stakeholders* adalah salah satu elemen kunci di daerah yaitu masyarakat umum, sementara Pemerintah Daerah sebagai Eksekutif dan DPRD

bertindak sebagai *stakeholders* [23]. Dalam perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya ini semua unsur tersebut terlibat, sejak proses rencana tata ruang wilayah Kota Surabaya secara keseluruhan sebagai induk dari perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat sampai perencanaan detail baik dalam perencanaan *Feasibility Study* (FS) atau dokumen kelayakan, dan perencanaan ANDAL Lalannya.

Stakeholder perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya terdiri dari unsur individu maupun golongan. Dari unsur individu masyarakat pemilik lahan yang terkena rencana Jalan Lingkar Luar Barat, sedangkan dari unsur organisasi dari perwakilan masyarakat, LSM, DPRD, SKPD terkait. Hal ini sesuai dengan pengertian *stakeholder* menurut Sumarto (2004: 18), bahwa *stakeholder* adalah individu, kelompok, atau organisasi perempuan dan laki-laki yang memiliki kepentingan, terlibat atau dipengaruhi (secara positif maupun negatif) oleh suatu kegiatan atau program pembangunan [23].

Menurut Syaokani dkk (2002: 305) *stakeholder* diklasifikasikan menjadi dua kelompok yaitu (1) *stakeholder* dalam pemerintahan yang terdiri dari Presiden, Menteri dengan birokrasinya, Gubernur dengan birokratnya, serta Bupati/Walikota dengan birokratnya, (2) *stakeholder* yang berada di luar pemerintahan yang terdiri dari DPR, DPRD, partai politik, pengusaha nasional/lokal, LSM/ NGO, serta lembaga internasional. Maka dalam perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya ini yang menjadi kelompok (1) *stakeholder* dalam pemerintahan adalah Walikota Surabaya dengan birokratnya yang terdiri dari Bappeko, Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang dan Dinas PU Bina Marga dan Pematusan Kota Surabaya, sedangkan dalam kelompok (2) *stakeholder* yang berada di luar pemerintahan terdiri dari: para *developer*, DPRD, LSM [24].

Kerjasama antara pemerintah Kota Surabaya dengan masing-masing *developer* dimana lahan perumahannya terkena rencana Jalan Lingkar Luar Barat dalam bentuk MoU (*Memorandum of Understanding*) dimana dalam draft rencana MoU tersebut masing-masing organisasi mempunyai tugas (Hasil wawancara, 2012).

KESIMPULAN

Mengenai Proses Perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya, dengan identifikasi dokumen perencanaan yang berkaitan dengan Perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya dapat diketahui bahwa alasan mengapa rencana Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya baru disusun *Feasibility study* sebagai tolok ukur keberhasilan rencana jalan ini dikarenakan perubahan dan perkembangan Kota di Surabaya bagian barat yang berkembang pesat, perubahan peruntukan lahan dan pertumbuhan penduduk serta kepadatan di jalan di bagian koridor tengah Kota Surabaya, dan prioritas pembangunan Kota Surabaya. Mengenai pendekatan perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat dilakukan dengan berbagai pendekatan, yaitu: pendekatan atas-turun (*top-down*),

pendekatan bawah-naik (*bottom-up*), pendekatan partisipatif, dan pendekatan teknokratik.

Terkait anggaran (*budget*) yang hendak digunakan dalam realisasi rencana Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya ini berdasarkan dokumen *feasibility study* adalah sebesar sebesar Rp. 1.143.589.941.418,44 atau dengan pembulatan sebesar Rp. 1.144 Milyar, nilai sebesar itu meliputi anggaran untuk pembebasan lahan sebesar 720 Milyar dan selebihnya adalah anggaran fisiknya.

Adapun faktor-faktor internal yang mempengaruhi dari faktor kekuatan (*Strengths*) yaitu adanya konsep perencanaan yang matang, letak wilayah yang mendukung, sumber daya dukung perencana yang memadai, dan adanya dukungan kepala daerah. sedangkan dari faktor kelemahan antara lain: kemampuan anggaran pemerintah Kota Surabaya dan adanya keraguan untuk menyelesaikan pembebasan lahan secara tepat waktu. Sedangkan faktor eksternal yang mempegaruhi diantaranya adalah peluang (*Opportunities*) antara lain: peningkatan kesejahteraan masyarakat, sengan adanya rencana jalan ini harga anah di wilayah rencana jalan menjadi naik, adanya dukungan dari masyarakat mengenai perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat dan adanya dukungan dari pihak swasta dalam hal ini pengembang atau developer di wilayah rencana Jalan Lingkar Luar Barat. Sedangkandari ancumannya antara lain masyarakat menolak harga harga ganti rugi tanah yang ditawarkan Pemerintah Kota Surabaya, adanya UU No 2 Th. 2012 mengenai pengadaan Tanah, ketidakberpihakan Propinsi Jawa Timur dan Pemerintah Pusat terkait rencana Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya serta kekhawatiran adanya kelebihan tonase pada angkutan-angkutan besar yang melewati Jalan Lingkar Luar Barat

Mengenai peran *Stakeholder*, terkait dengan *Stakeholder* yang terlibat dalam rencana pembangunan Jalan Lingkar Luar Kota Surabaya, antara lain: dari pemerintah diantaranya adalah kepala daerah, SKPD perencana yaitu Bappeko Surabaya, Dinas PU Bina Marga dan Pematusan, Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang. Dalam penetapan perda RTRW pemerintah Kota Surabaya dilakukan bersama dengan DPRD Kota Surabaya. Sedangkan dari unsur masyarakat diantaranya perwakilan tokoh masyarakat, baik perorangan maupun organisasi. Dari pihak swasta yang terlibat adalah pihak pengembang atau developer perumahan yang terkena rencana Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya.

Adapun peran dari *Stakeholder*, yaitu: pemerintah berperan sebagai regulator atau pembuat kebijakan dalam rencana Lingkar Luar Barat Kota Surabaya, sebagai fasilitator antara kepentingan pemerintah dengan kepentingan masyarakat dan pihak swasta terutama dalam pengadaan lahan untuk jalan tersebut. Sedangkan masyarakat berperan memberikan aspirasi, memberikan saran, kritik dan masukan pada saat penyusunan rencana tata ruang wilayah. Selain itu juga memberikan masukan dan kritik serta menyampaikan aspirasi dalam perencanaan

dokumen *feasibility study* dan dokumen Ka Andal. Selanjutnya dari pihak swasta bekerjasama berperan membantu pemerintah dalam penyediaan lahan untuk Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya yang dituangkan dalam nota kesepahaman atau MoU (memorandum of understanding) antara pemerintah Kota Surabaya dan masing-masing developer/pengembang.

Dalam interaksinya, antar *Stakeholder* atau kepentingan melakukan interaksi dalam musyawarah atau sosialisasi yang difasilitasi oleh Pemerintah Kota Surabaya diantaranya dalam sosialisasi awal dan seminar penyusunan dokumen rencana tata ruang wilayah Kota Surabaya, musyawarah penyusunan dokumen *Feasibility study*, dan musyawarah dalam penyusunan Andal Lalin. Selain itu, interaksi dua arah juga dilakukan oleh pemerintah Kota Surabaya dengan pihak pengembang terkait MoU perencanaan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya yang masih berlangsung pada saat ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Abe, Alexander. 2005. Perencanaan Daerah Partisipatif. Solo : Pondok Edukasi.
- [2]. Aju, Firman. 1990, Perencanaan dan Evaluasi: sustu sistem untuk proyek pembangunan. Jakarta: Bumi Aksara
- [3]. Arafat, Wilson. 2005. *The Real Power of Marketing Audit*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- [4]. Badan Perencana Pembangunan Kota Surabaya. 2011. Dokumen Studi Kelayakan Jalan Lingkar Luar Barat Kota Surabaya.
- [5]. Badan Perencana Pembangunan Kota Surabaya. 2012. Dokumen Rencana Jangka Menengah Daerah Kota Surabaya 2010-2015
- [6]. Bryson, John M. 2007. Perencanaan Strategis Bagi Organisasi Sosial. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- [7]. Bungin, Burhan. 2010. Penelitian Kualitatif : Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya. Jakarta : Kencana.
- [8]. Chong, Chen, dkk. 2009. Alternatives of Strategic Environmental Assessment for Road Traffic Development Planning Case of Changchun City, China. Chinese Geographical Science March 2009, Volume 19, Issue 1, halaman 25-36.
- [9]. Conyers, Diana dan Peter Hills, 1990. An Intoduction to Development Planning in The Third World. New York John :Wiley&Sons,Chicester.
- [10]. Dinas PU Bina Marga dan Pematusan Kota Surabaya. 2011. Dokumen Perencanaan Strategis 2011-2015. Surabaya

- [11]. DPU, 1987. Tata Cara Perencanaan Kawasan Kota, SKBI – 2.3.51, Yayasan Badan Penerbit PU, Jakarta
- [12]. Faludi, Andreas. 1973. Planning Theory. Pergamon International Library of Science, Technology, Engineering & Social Studies. Oxford.
- [13]. Hendarsin, Shierly L. 2000. Penuntun Praktis Perencanaan Teknik Jalan Raya. Bandung: Jurusan Teknik Sipil – Politeknik Negeri Bandung
- [14]. Kunarjo. 2002. Perencanaan dan Pengendalian Program Pembangunan. Penerbit Universitas Indonesia. Jakarta.
- [15]. Kuncoro, Mudrajat. 2004. Otonomi dan Pembangunan Daerah : Reformasi, Perencanaan, Strategi, dan Peluang. Jakarta : Penerbit Erlangga.
- [16]. Lahmuddin. 2004. Analisis Permasalahan Pengembangan Jalan Lingkar Luar Kota Medan. Tesis Program Studi Perencanaan Pengembangan Wilayah dan Desa, Pasca Sarjana Universitas Sumatera Utara.
- [17]. Mardiasmo, 2004. Otonomi & Manajemen Keuangan Daerah. Yogyakarta : Penerbit Andi.
- [18]. Moleong, J. Lexy, 2002. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- [19]. Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2007 mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)
- [20]. Rangkuti, Freddy. 2004. Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis: Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis Untuk Menghadapi Abad 21. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- [21]. Riyadi dan Deddy Supriady Bratakusumah, 2004. Perencanaan Pembangunan Daerah: Strategi Menggali Potensi Dalam Mewujudkan Otonomi Daerah. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- [22]. Syahputra, Anhar. 2011. Dampak Pembangunan Ruas Jalan Medan-Binjai terhadap Pengembangan Wilayah Kota Binjai. Tesis. Program Studi Perencanaan Pengembangan Wilayah dan Pedesaan, Sekolah Pasca Sarjana: Universitas Sumatera Utara
- [23]. Sumarto, H.Sj. 2004. Inovasi, Partisipasi, dan Good Governance. Yayasan Obor Indonesia
- [24]. Syaukani, dkk 2002. *Otonomi Daerah, Dalam Negara Kesatuan*. Pustaka Pelajar
- [25]. Tjokroadmijojo, Bintoro.1995. Pengantar Administrasi Pembangunan. LP3ES Jakarta.
- [26]. Tjokroadmijojo, Bintoro.1995. Perencanaan Pembangunan. Jakarta: PT. Toko Gunung Agung.