



Konflik Kebijakan Perencanaan Jalan Tol Waru (Aloha)- Wonokromo-Tanjung Perak

Arina Hidayah*, Yori Herwangi

Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Gadjah Mada;
arina.hidayah@mail.ugm.ac.id

Abstrak: Jalan Tol Waru (Aloha) – Wonokromo – Tanjung Perak merupakan perencanaan jalan tol yang berlokasi di Kota Surabaya. Pembangunan jalan tol tersebut bertujuan untuk mengatasi masalah kemacetan dan meningkatkan aksesibilitas orang dan barang. Untuk merealisasikan Jalan Tol Waru (Aloha) – Wonokromo – Tanjung Perak, maka rencana jalan tol tersebut termuat dalam RTRW Nasional dan Provinsi. Namun di sisi lain, Pemerintah Kota Surabaya tidak setuju dengan rencana jalan tol tersebut karena dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan yang akan ditimbulkan, evaluasi kinerja investor, dan kajian yang tidak merekomendasikan Jalan Tol Waru (Aloha) – Wonokromo - Tanjung Perak. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan konflik perencanaan dan resolusi konflik yang telah dilakukan. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif. Penyelesaian konflik yang diterapkan adalah metode mediasi dan negosiasi dengan hasil berupa penghapusan jalur wonokromo yang tertuang dalam kebijakan Kawasan Strategis Nasional Kawasan Perkotaan Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan.

Kata kunci: Konflik; Pemerintah; Resolusi Konflik

*Correspondence: Arina Hidayah
Email: arina.hidayah@mail.ugm.ac.id

Received: 01 Nov 2023
Accepted: 05 Dec 2023
Published: 05 Dec 2023



Copyright: © 2023 by the authors. Submitted for open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Abstract: Waru (Aloha) – Wonokromo – Tanjung Perak Toll Road is a toll road planning located in Surabaya City. Its development is intended to solve congestion problems and improve accessibility of people and goods. To implement Waru (Aloha) – Wonokromo – Tanjung Perak Toll Road, this plan is included in the national and provincial spatial planning. On the other hand, the Surabaya City Government does not agree with the toll road plan because of the social, economic, and environmental impacts that will be caused, evaluation of investor performance, and studies that do not recommend Waru (Aloha) – Wonokromo – Tanjung Perak Toll Road. This research aims to describe the planning conflict and conflict resolution that has been carried out. The method used is a qualitative approach. The conflict resolution that has been used is mediation and negotiation method with the result is the elimination of the wonokromo route as contained in national strategic area policy for Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo and Lamongan urban areas.

Keywords: Conflict; Government; Conflict resolution

PENDAHULUAN

Perencanaan merupakan rangkaian aktivitas berupa tindakan dalam memilih dan merangkai fakta-fakta serta membuat prakiraan masa depan yang bertujuan menentukan setiap langkah yang perlu diambil dan metode dalam melakukannya (Taufiqurokhman, 2008). Dalam perencanaan ketika memutuskan tindakan perlu mempertimbangkan langkah yang harus dilakukan nantinya, bagaimana, kapan, dan oleh siapa dengan mempertimbangkan keadaan yang masa depan (Handoko, 2015). Perencanaan yang

ditujukan untuk menentukan tindakan untuk masa akan datang dapat dilakukan dengan pemilihan alternatif tindakan, memprediksikan kemungkinan yang akan terjadi yang memberikan dampak terhadap proses perencanaan, dan kebijakan sebagai hasil keputusan yang harus dijalankan (Riyadi & Bratakusumah, 2004)

Dalam kegiatan perencanaan terdapat suatu proses perencanaan sehingga tercapai perencanaan yang berkelanjutan. Proses merupakan rentetan tahapan suatu kegiatan dari menetapkan tujuan hingga bagaimana tujuan tersebut tercapai (Handyaningrat, 1998). Rangkaian kegiatan dalam suatu proses harus berurutan dan saling berkaitan (sekuensial) yang didasarkan pada fakta dengan ditunjang dengan kapabilitas, peluang, dan hambatan untuk menghasilkan suatu kesimpulan berupa konsep, pertimbangan, pilihan, keputusan atau rencana (Hudalah, Sujarto, Pontoh, Aulia, & Marendraputra, 2014).

Perencanaan dalam suatu wilayah dapat meliputi berbagai aspek salah satunya adalah perencanaan transportasi dan perencanaan kota. Perencanaan transportasi dan perencanaan kota haruslah terintegrasi sehingga meminimalisir adanya permasalahan perkotaan seperti kemacetan. Dalam tatanan kebijakan di Indonesia, perencanaan transportasi merupakan perencanaan sektoral yang terakomodir dalam perencanaan kota yaitu Rencana Tata Ruang (RTR) yang bersifat komprehensif. Serta dalam mewujudkan integrasi wilayah maka muatan RTR seharusnya konsisten mulai dari rencana tata ruang nasional - provinsi hingga kabupaten/kota.

Perencanaan jalan tol adalah bagian dari perencanaan transportasi. Perencanaan transportasi adalah rangkaian pengembangan sistem transportasi untuk memindahkan manusia dan barang dari tempat satu ke lainnya dengan aman, nyaman, murah dan cepat (Tamin, 1997). Di Indonesia perencanaan jalan tol memiliki 2 (dua) sisi dari kewenangannya. Perencanaan jalan tol yang menjadi bagian pengembangan infrastruktur dan menjadi kewenangan Kementerian PUPR dan perencanaan jalan tol sebagai bagian dari rencana struktur ruang dalam RTR yang menjadi kewenangan Kementerian ATR/BPN, namun kedua hal tersebut tetap harus terintegrasi.

Ruas jalan tol di Kota Surabaya berdasarkan data Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) yang sudah masuk dalam tahap Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) terdapat 5 ruas yaitu Surabaya-Gempol, SS Waru-Bandara Juanda, Mojokerto-Surabaya, Waru(aloha)-Wonokromo-Tanjung Perak, Surabaya-Gresik. Pengembangan jalan tol di Kota Surabaya tersebut ditujukan untuk mendukung Kota Surabaya sebagai PKN di Provinsi Jawa Timur serta mempermudah dan memperlancar pergerakan baik orang maupun barang, salah satunya yaitu rencana pengembangan Jalan Tol Waru (Aloha)-Wonokromo-Tanjung Perak.

Namun dalam prosesnya, Pemerintah Kota Surabaya tidak berkenan mengakomodir rencana Jalan Tol Waru(Aloha)-Wonokromo-Tanjung Perak ke dalam dokumen RTR nya yaitu RTRW Kota Surabaya Tahun 2014-2034. Hal tersebut dikarenakan akan mendorong kesenjangan masyarakat di Kota Surabaya, mengurangi ketersediaan air bersih karena konstruksinya mengganggu sistem aliran air bersih dan mengganggu kegiatan perdagangan dan jasa di di tengah Kota Surabaya (Pemerintah Kota Surabaya, 2020) serta masyarakat sekitar rencana rute tol tersebut menolak desain rencana rute karena mengancam keberlangsungan hidup (Dwijosusilo, 2010).

Sikap Pemerintah Kota Surabaya tersebut tercermin dalam kebijakan RTR Kota Surabaya. Rencana Jalan Tol Waru (Aloha)-Wonokromo-Tanjung Perak tidak termuat dalam Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2014 Tentang RTRW Kota Surabaya. Hal tersebut menjadikan ketidak sinkronan kebijakan antara Pemerintah Pusat (RTRWN), Pemerintah Provinsi (Pemprov) Jawa Timur (RTRWP) dengan Pemerintah Kota (Pemkot) Surabaya (RTRW Kota Surabaya) terkait rencana Jalan Waru(Aloha)-Wonokromo-Tanjung Perak sehingga proyek Jalan Tol Waru(Aloha)-Wonokromo-Tanjung Perak belum dapat terealisasi hingga saat ini. Untuk itu penelitian ini akan menjelaskan konflik yang terjadi, jenis resolusi konflik yang dilakukan dan usaha pemerintah baik Pemerintah Pusat, Pemprov Jawa Timur, dan Pemkot Surabaya untuk menemukan titik tengah terkait permasalahan ini.

METODE PENELITIAN

Penelitian “Konflik Kebijakan Perencanaan Jalan Tol Waru (Aloha)-Wonokromo-Tanjung Perak” menggunakan pendekatan kualitatif. Metode kualitatif merupakan penelitian alamiah dimana instrumen penelitiannya adalah orang atau *human interest* serta penggunaannya untuk mendapatkan makna data (Sugiono, 2013).

Unit amatan dalam penelitian ini adalah stakeholder utama yang terlibat baik di tingkat Pemerintah Pusat, Pemprov Jawa Timur dan Pemkot Surabaya. Sementara unit analisis adalah metode resolusi konflik yang dipakai dalam usaha mengambil jalan tengah terhadap konflik perencanaan wilayah dan kota. Metode resolusi konflik menurut Ghusoon dan Alicia (2013) dalam Rahma (2016) antara lain.

a. Pemaksaan

Metode dalam penyelesaian konflik yang digunakan karena power salah satu pihak lebih besar dan tidak ada peluang dalam penyelesaian konflik

b. Pengabaian

Metode dalam penyelesaian konflik yang dapat diterapkan ketika kedua belah pihak sama-sama tidak memiliki power namun kedua belah pihak

c. Mediasi

Metode dalam penyelesaian konflik dengan melibatkan pihak ketiga yang kompeten sebagai mediator. Langkah ini diambil karena kedua belah pihak sudah tidak dapat menyelesaikan permasalahannya sendiri.

d. Negosiasi

Metode resolusi konflik dengan kedua belah pihak melakukan tawar-menawar dan para pihak bersedia mengikuti kondisi yang telah disepakati bersama

e. Persetujuan

Metode yang dilakukan dengan melibatkan mediator atau pihak ketiga sebagai pengambil keputusan yang bersifat netral dengan pihak pertama dan kedua memberikan seluruh rincian kondisi dan keputusan.

Data primer dan data sekunder adalah dua jenis data yang dimanfaatkan dalam penelitian ini. Data primer menurut Umar (2013) merupakan data yang didapatkan dari narasumber pertama melalui kegiatan seperti wawancara atau pengisian kuesioner. Data primer dalam penelitian ini dihasilkan dari kegiatan wawancara dan observasi. Proses wawancara melibatkan pengajuan pertanyaan langsung kepada sumbernya yaitu lingkup Pemerintah Pusat, Pemprov Jawa Timur dan Pemkot Surabaya, sedangkan observasi dilakukan dengan pengamatan wilayah dan pengambilan dokumentasi untuk menggambarkan kondisi eksisting infrastruktur jalan di Kota Surabaya.

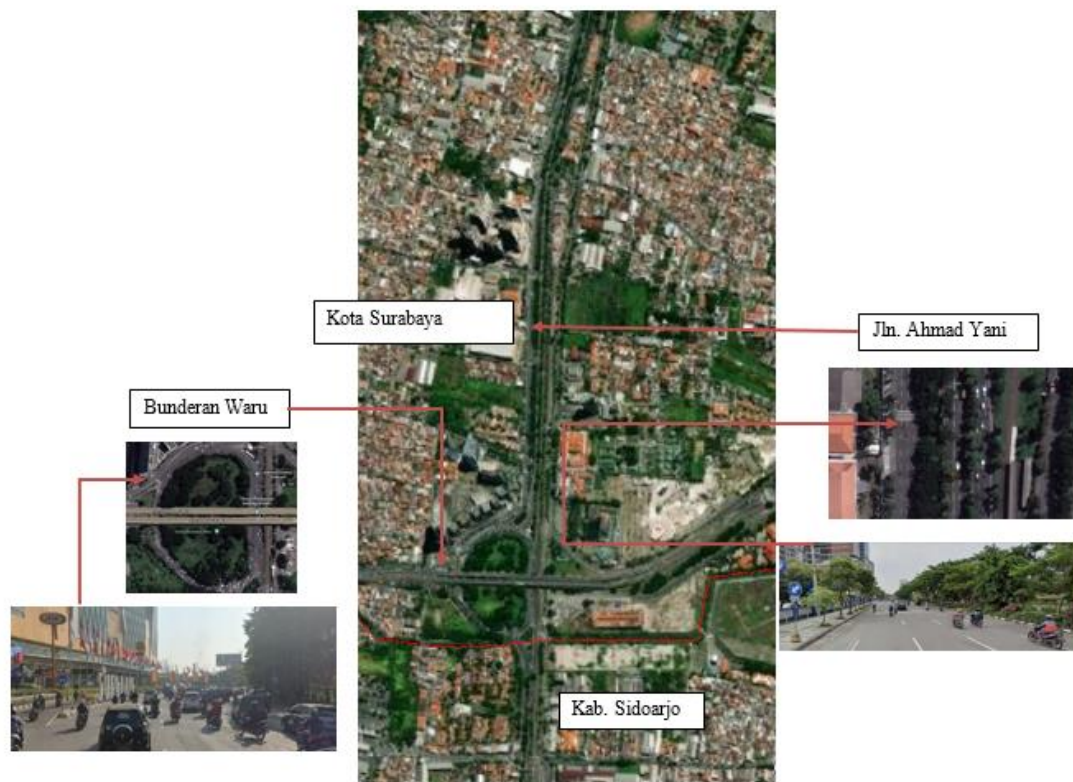
Data sekunder adalah data yang didapatkan secara tidak langsung seperti melalui media perantara (Indrianto & Suparno, 2013). Data sekunder dalam penelitian ini didapatkan melalui pengumpulan sumber dari dokumen atau data yang berasal dari instansi terkait dan studi literatur seperti buku, jurnal, tesis, dan literatur lainnya yang dapat mendukung penggambaran kondisi eksisting maupun rencana wilayah penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

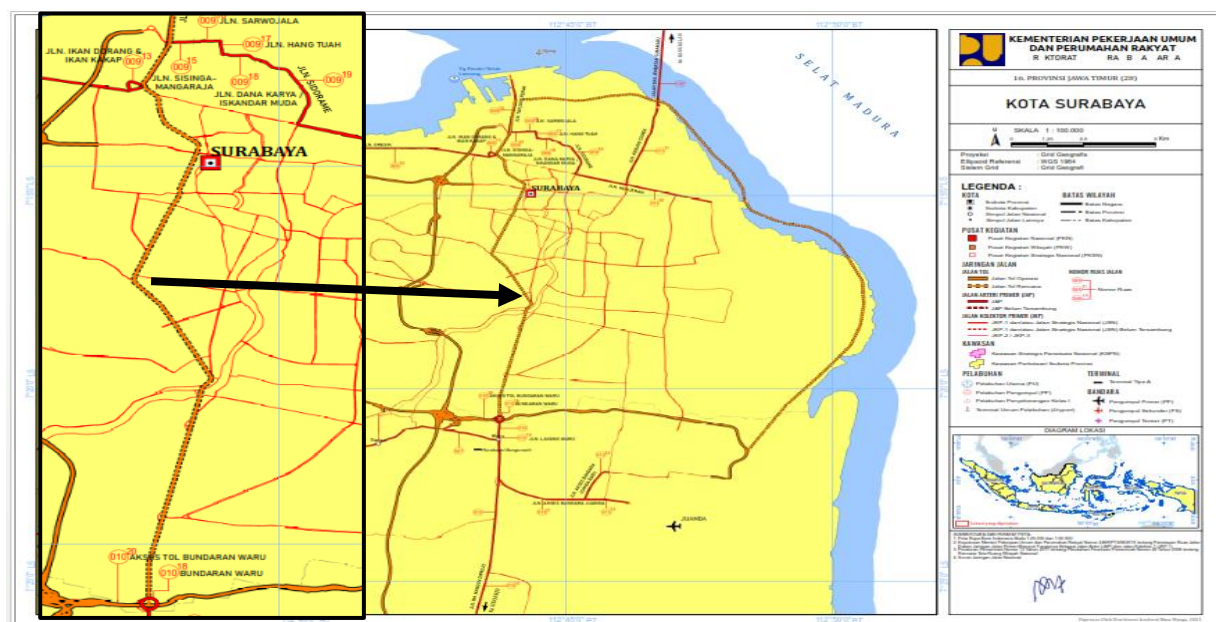
Kota Surabaya merupakan merupakan kota metropolitan dan PKN di Provinsi Jawa Timur. Besarnya kegiatan di Kota Surabaya juga dikarenakan banyaknya aktivitas masyarakat luar Kota Surabaya. Berdasarkan Badan Pusat Statistik (2017), Jumlah masyarakat komuter yang berkegiatan di Kota Surabaya pada Tahun 2017 mencapai 173.132 orang, dan jumlah ini merupakan jumlah terbesar arus komuter wilayah Gerbangkertosusila.

Untuk menunjang kegiatan-kegiatan di Kota Surabaya dan dalam rangka mengurangi kemacetan terutama di sekitar pintu masuk Kota Surabaya dengan Kabupaten Sidoarjo maka pemerintah pusat menginisiasi rencana Jalan Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak.

Jalan Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak pertama kali tertuang dalam Kepmen PU No. 369/KPTS/M 2005 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional dengan rencana panjang jalan tol mencapai 18,40 km (Kementerian Pekerjaan Umum, 2005). Selanjutnya dalam integrasi dengan RTR, maka rencana Jalan Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak dicantumkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) dengan perencanaan sebagai jalan bebas hambatan dalam kota Waru (Aloha) – Wonokromo – Tanjung Perak dan termuat dalam Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 5 Tahun 2012 tentang RTRW Provinsi Jawa Timur Tahun 2011-2031.



Gambar 1 Kondisi Bunderan Waru dan Jalan Ahmad Yani



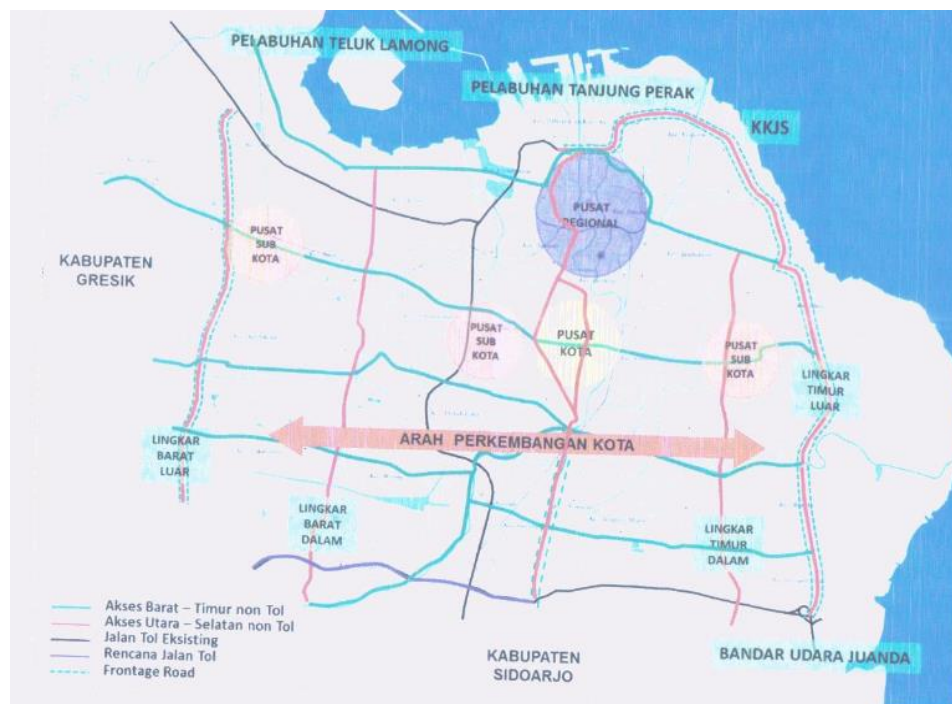
Gambar 2 Rencana Rute Jalan Tol Tengah Kota / Waru (Aloha) – Wonokromo – Tanjung Perak

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2022)

Dalam proses perencanaannya, rencana Jalan Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak atau tol tengah kota juga pernah termuat dalam Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2007 tentang RTRW Kota Surabaya yang menyebutkan bahwa jalan tol tengah kota merupakan salah satu rencana pengembangan jalan lainnya atau pengganti yang menghubungkan sisi utara Kota Surabaya dan sisi selatan.

Namun dalam proses evaluasi rencana jalan tol tersebut bahwa kurangnya komitmen dan kejelasan investor Jalan Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak pada saat itu akan menghambat pengembangan sistem transportasi dan berdasarkan kajian *Surabaya Integrated Transport Network Planning Study* solusi permasalahan kemacetan di koridor utara-selatan adalah dengan pembangunan jalan lingkar dan pengembangan angkutan massal perkotaan serta menurut Kajian JICA dengan analisis “*cost and future demands*” Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak tidak layak untuk dijalankan karena biaya konstruksi yang tinggi disebabkan struktur konstruksi yang melayang (*elevated*) (Japan International Cooperation Agency, 2011).

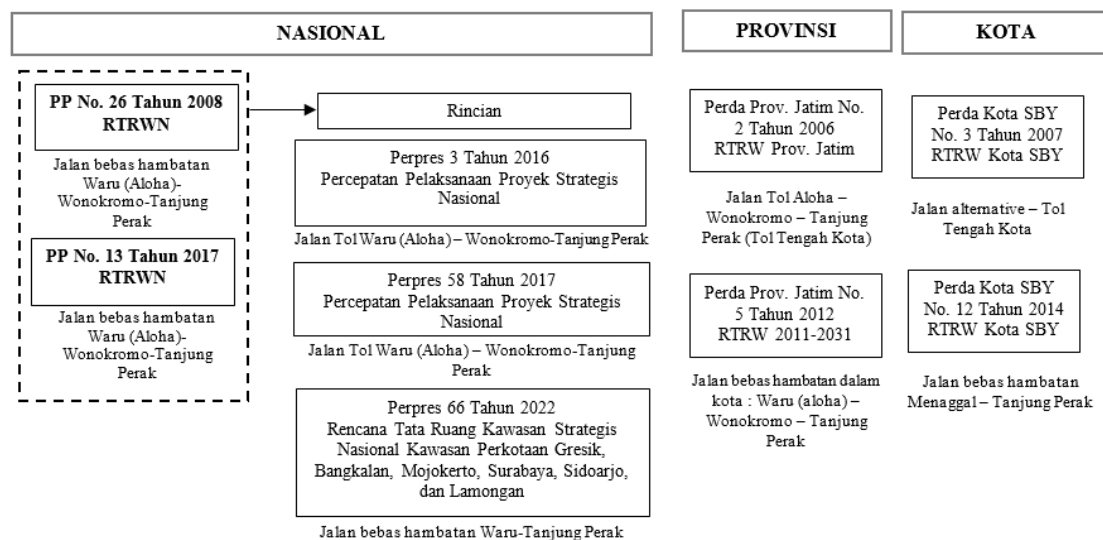
Berdasarkan pertimbangan tersebut, Pemerintah Kota Surabaya menyimpulkan bahwa Jalan Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak tidak diperlukan. Hal ini juga dikarenakan dampak lingkungan, ekonomi dan sosial yang akan ditimbulkan serta dengan telah dibangunnya jalan frontage Ahmad Yani saat ini telah mengurai kemacetan dengan kondisi level of service (LOS) adalah C yang menunjukkan jalan tersebut memiliki sirkulasi konstan tetapi kecepatan dan mobilitas kendaraan dibatasi oleh lalu lintas, pengguna kendaraan dibatasi dalam memilih kecepatan (Tanggara, Agustin, & Hariyani, 2021) .



Gambar 3 Distribusi Layanan Sistem Jaringan Transportasi Ke arah Barat dan Timur Melalui Pengembangan Jaringan Jalan Lingkar
Sumber: Pemerintah Kota Surabaya (2017)

Pilihan Pemerintah Kota Surabaya terhadap rencana Jalan Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak diupayakan dengan mengkomunikasikan hal tersebut dengan pemerintah pusat selaku stakeholder yang memiliki kewenangan terhadap perencanaan jalan tol. Pemerintah Kota Surabaya mulai tahun 2010 telah mengirimkan surat permohonan pembatalan rencana Jalan Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak dan kemudian mengusulkan pengembangan Jalan Bebas Hambatan Menanggal – Tanjung Perak. Jalan Bebas Hambatan Menanggal – Tanjung Perak direncanakan akan mengakomodir kebutuhan pergerakan dari wilayah selatan ke utara Kota Surabaya seperti manfaat dari Jalan Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak.

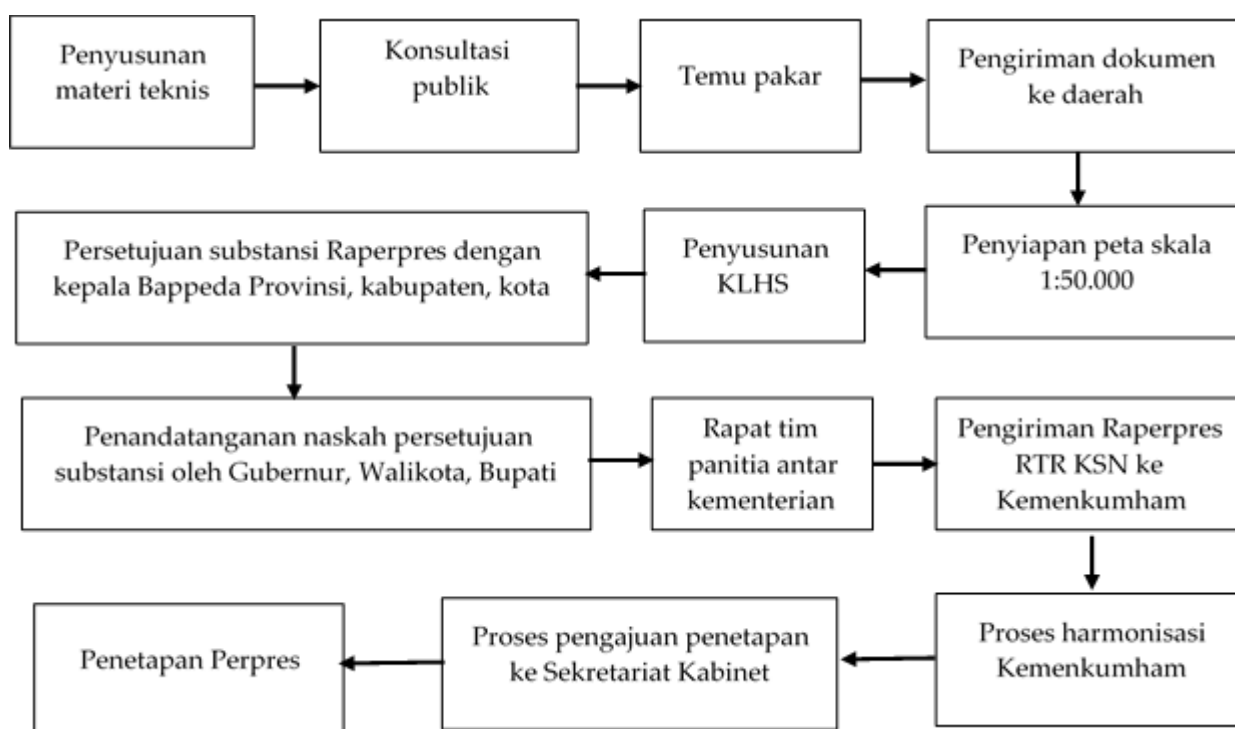
Hingga saat ini muatan rencana Jalan Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak dalam dokumen RTR Nasional (RTRWN Tahun 2017) beserta turunannya dan RTR Provinsi (RTRWP Tahun 2012) berbeda dengan muatan dokumen RTR Kota Surabaya (RTRW Kota Surabaya Tahun 2014).



Gambar 4 Kebijakan Terkait Rencana Jalan Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjaung Perak

Sumber: Peraturan Pemerintah RI (2008), Peraturan Pemerintah RI (2017), Peraturan Presiden RI (2016), Peraturan Presiden RI (2017), Peraturan Presiden RI (2022), Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Timur (2006), Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Timur (2012), Pemerintah Daerah Kota Surabaya (2007), Pemerintah Daerah Kota Surabaya (2014)

Upaya pemerintah pusat dalam mencari jalan tengah terhadap permasalahan ini salah satunya dengan melibatkan pemerintah daerah dalam proses penyusunan RTR khususnya RTR terbaru. Berdasarkan tahapan penyusunan RTR yaitu RTR KSN Gerbangkertosusila pelibatan pemerintah daerah adalah pada tahap konsultasi publik, dan persetujuan substansi. Berikut rincian tahapan dalam penyusunan rencana tata ruang (KSN Gerbangkertosusila) yaitu:



Sementara usaha pemerintah provinsi adalah berusaha menyediakan forum diskusi untuk melakukan mediasi antar stakeholder, dan usaha pemerintah daerah adalah secara aktif memberikan informasi kebutuhan dalam pengembangan transportasi kota baik dalam forum rapat maupun melalui surat yang dikirimkan ke pemerintah pusat.

Usaha-usaha yang telah dilakukan berbagai stakeholder tersebut dapat dikelompokkan menjadi 2 (dua) yaitu mediasi dan negosiasi. Berdasarkan hasil mediasi dan negosiasi berbagai stakeholder, pemerintah pusat berusaha menemukan titik tengah dari permasalahan ini melalui penghapusan rute “Aloha – Wonokromo” menjadi Waru-Tanjung Perak yang hal ini tercantum dalam Peraturan Presiden Nomor 66 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Kawasan Perkotaan Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan. Rute wonokromo yang melintasi pusat Kota Surabaya merupakan salah satu dasar pertimbangan penolakan rencana Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak oleh Pemerintah Kota Surabaya. Hal ini karena pusat Kota Surabaya merupakan kawasan perdagangan dan jasa dimana pembangunan jalan tol tersebut akan berdampak terhadap perekonomian daerah sehingga melalui penghapusan rute wonokromo diharapkan akan menjadi *win-win solution* untuk seluruh stakeholder.

SIMPULAN

Berdasarkan data dan temuan peneliti bahwa konflik terjadi karena ketidaksetujuan Pemerintah Kota Surabaya terhadap rencana Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak karena beberapa alasan yaitu kurangnya komitmen dan kejelasan investor sehingga menghambat pengembangan sistem transportasi, hasil kajian yang tidak merekomendasikan rencana Tol Waru (Aloha) - Wonokromo – Tanjung Perak, dampak

lingkungan, ekonomi dan sosial serta telah dibangunnya dan direncanakannya jalan alternatif lainnya selain jalan tol untuk mengakomodir pergerakan orang dan barang dari selatan – utara Kota Surabaya. Untuk itu resolusi konflik yang telah dilakukan adalah mediasi dan negosiasi antar stakeholder. Hingga kebijakan rencana tata ruang terbaru terkait wilayah Surabaya dan sekitarnya yaitu Perpres Nomor 66 Tahun 2022 tentang RTR KSN Kawasan Perkotaan Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan menghapuskan rute wonokromo sehingga menjadi “Waru-Tanjung Perak” yang diharapkan dapat menjadi solusi terbaik untuk para stakeholder.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2017). Statistik Komuter Gerbangkertosusila. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Dwijosusilo, K. (2010). Konflik Dalam Kebijakan Pembangunan Jalan Tol Tengah Kota Surabaya. Surabaya: Universitas Airlangga.
- Handyaningrat, S. (1998). Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen. Jakarta: CV Haji Masagung.
- Handoko, T. H. (2015). MAnajemen. Yogyakarta: BPFE Yogyakarta.
- Hudalah, D., Sujarto, D., Pontoh, N., Aulia, A., & Marendraputra, P. (2014). Pengantar Proses Perencanaan. In: Perencanaan Sebagai Suatu Proses. Jakarta: Universitas Terbuka.
- Indrianto, N., & Suparno, B. (2013). Metodologi Penelitian Bisnis Untuk Akuntansi & Manajemen. Yogyakarta: BPFE.
- Japan International Cooperation Agency. (2011). The Study on Formulation of Spatial Planning for GERBANGKERTOSUSILA Zona in East Java Province, the Republic of Indonesia. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Kementerian Pekerjaan Umum. (2005). Keputusan Menteri tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional (Kepmen PU No. 369/KPTS/M 2005). Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2022). Keputusan Menteri tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri (JAP) dan Jalan Kolektor-1 (JKP-1) (Kepmen PUPR No. 430/KPTS/M/2022). Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Pemerintah Daerah Kota Surabaya. (2007). Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya (Perda No. 3 Tahun 2007). Surabaya: Pemerintah Daerah Kota Surabaya.
- Pemerintah Daerah Kota Surabaya. (2014). Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2014 – 2034 (Perda No. 12 Tahun 2014). Surabaya: Pemerintah Daerah Kota Surabaya.
- Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Timur. (2006). Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Timur (Perda No. 2 Tahun 2006). Surabaya: Pemerintah Provinsi Jawa Timur.

- Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Timur. (2012). Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Timur Tahun 2011 – 2031 (Perda No. 5 Tahun 2012). Surabaya: Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Timur.
- Pemerintah Kota Surabaya. (2020, September 1). Wali Kota Risma Ungkap Alasan Tolak Pembangunan Jalan Tol Tengah Kota. Diambil kembali dari Surabaya.go.id: surabaya.go.id/
- Peraturan Pemerintah RI. (2008). Peraturan Pemerintah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (PP No. 26 Tahun 2008). Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Peraturan Pemerintah RI. (2017). Peraturan Pemerintah tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (PP No. 13 Tahun 2017). Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Peraturan Presiden RI. (2016). Peraturan Presiden tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (Perpres No. 3 Tahun 2016). Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Peraturan Presiden RI. (2017). Peraturan Presiden tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (Perpres No. 58 Tahun 2017). Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Peraturan Presiden RI. (2019). Peraturan Presiden tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi Di Kawasan Gresik – Bangkalan – Mojokerto – Surabaya – Sidoarjo - Lamongan, Kawasan Bromo – Tengger - Semeru serta Kawasan Selingkar Wilis dan Lintas Selatan (Perpres No. 80 Tahun 2019). Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Peraturan Presiden RI. (2022). Peraturan Presiden tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Kawasan Perkotaan Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan (Perpres No. 66 Tahun 2022). Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Rahma, R. (2016). Metode Resolusi Konflik Dalam Perjanjian Kerjasama Antar Aktor Governance tentang Pembangunan Kolam Renang dan Jalan Raya Penghubung Citra Raya-UNESA-Middle Ring Road di Kota Surabaya. Surabaya: Universitas Airlangga.
- Riyadi, & Bratakusumah, D. (2004). Perencanaan Pembangunan Daerah STRategis Menggali Potensi Dalam Mewujudkan Otonomi Daerah. Jakarta: PT Gramedia.
- Sugiono. (2013). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta Bandung.
- Tamin, O. (1997). Perencanaan dan Permodelan Transportasi. Bandung: Institute Teknologi Bandung.
- Tanggara, M., Agustin, I., & Hariyani, S. (2021). Kinerja Jalan di Kota SURabaya Berdasarkan Tingkat Pelayanan Jalan. *Planning For Urban Region and Environment Journal*, 10, No. 3.
- Taufiqurokhman. (2008). Konsep dan Kajian Ilmu Perencanaan. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Baragama.
- Umar, H. (2013). Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis. Jakarta: Rajawali.