

Implementasi Pembangunan Jalan JLS (Jalur Lintas Selatan) dalam Meningkatkan Mobilitas dan Aksesibilitas Masyarakat

Nabila Olivia Sabrina¹, Singgih Manggalou²

^{1,2}Universitas Pembangunan Nasional ‘Veteran’ Jawa Timur, Indonesia

E-mail: olivianabila0912@gmail.com¹

Article History:

Received: 11 Januari 2026

Revised: 31 Januari 2026

Accepted: 13 Februari 2026

Keywords: Jalur Lintas Selatan, pembangunan infrastruktur, implementasi kebijakan, mobilitas masyarakat, aksesibilitas.

Abstract: Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi pembangunan Jalan Lintas Selatan (JLS) dalam meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas masyarakat, serta mengidentifikasi faktor pendorong dan penghambat pelaksanaannya. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan desain deskriptif. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara dengan pihak Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Jawa Timur–Bali serta penelusuran dokumen resmi yang berkaitan dengan pelaksanaan proyek. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan JLS Lot 6 memberikan dampak positif terhadap peningkatan konektivitas wilayah, pengembangan sektor pariwisata, serta pertumbuhan ekonomi lokal, khususnya pada sektor perikanan, pertanian, dan UMKM. Namun demikian, implementasi pembangunan masih menghadapi kendala teknis dan non-teknis yang memerlukan pengelolaan risiko, koordinasi kelembagaan yang lebih kuat, serta penerapan prinsip pembangunan berkelanjutan agar manfaat jangka panjang dapat dirasakan secara optimal oleh masyarakat.

PENDAHULUAN

Implementasi Pembangunan jalan merupakan sarana yang paling mendasar dalam menunjang kelancaran distribusi barang serta mobilitas manusia. Kesejahteraan masyarakat dapat dilihat dari kondisi suatu fisik wilayah, khususnya ketersediaan dan kualitas fasilitas yang disediakan oleh pemerintah. Untuk mewujudkan kemakmuran dan kesejahteraan yang merata bagi seluruh masyarakat Indonesia, Maka diperlukan percepatan pembangunan daerah yang sejalan dengan prinsip otonomi (Muzdhalifa *et al*, 2025). Langkah ini penting untuk pendorong pemerataan hasil pembangunan sekaligus mengoptimalkan potensi daerah. Sebagaimana tercantum dalam program pembangunan jangka pendek maupun jangka panjang, seluruh upaya pembangunan diarahkan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat. Menghadapi kondisi seperti itu, pemerintah mulai menunjukkan perhatian yang serius terhadap pembangunan infrastruktur. Terdapat dua langkah utama yang perlu segera dilakukan oleh pemerintah bersama sektor swasta, yaitu pembangunan infrastruktur baru serta rehabilitasi infrastruktur yang telah ada. Pemerintah meyakini bahwa kualitas infrastruktur memiliki pengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, peningkatan investasi asing, pengentasan kemiskinan, serta perbaikan kualitas

lingkungan hidup.

Pembangunan jalan di Indonesia mencerminkan implementasi prinsip keadilan yang ditujukan bagi seluruh lapisan masyarakat. Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo bersama Wakil Presiden Jusuf Kalla, sektor infrastruktur jalan mengalami perkembangan yang cukup pesat. Sepanjang periode 2014–2019, pemerintah berhasil merealisasikan pembangunan jalan dengan total panjang mencapai 4.119 kilometer. Upaya pembangunan infrastruktur pada masa tersebut tidak terbatas pada jalan saja, tetapi juga mencakup pembangunan jembatan sebagai elemen pendukung konektivitas antarwilayah. Penekanan pemerintah terhadap pembangunan infrastruktur jalan dilandasi oleh komitmen untuk mendorong percepatan pertumbuhan ekonomi nasional. Ketersediaan jaringan jalan yang memadai berkontribusi pada peningkatan mobilitas masyarakat serta kelancaran distribusi barang, sehingga keterhubungan antarwilayah menjadi lebih efektif. Peningkatan aksesibilitas tersebut berdampak pada efisiensi arus distribusi yang pada akhirnya berpengaruh terhadap keterjangkauan harga kebutuhan pokok. Selain itu, pembangunan jalan dan jembatan memiliki peran strategis dalam menghubungkan berbagai daerah, yang selanjutnya mendukung terwujudnya pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia (Isyanto et al. 2025).

Pembangunan jalan di Indonesia didorong oleh berbagai faktor strategis yang saling berkaitan, antara lain kondisi geografis negara, potensi sumber daya alam, karakteristik dan jumlah penduduk, dinamika globalisasi ekonomi, serta tingkat kepercayaan kreditor internasional. Faktor geografis berperan penting dalam menentukan arah pembangunan, yang tercermin dari penetapan prioritas pembangunan ekonomi nasional, pemanfaatan sumber daya alam, penanganan berbagai permasalahan wilayah, serta kemudahan akses terhadap sumber-sumber ekonomi yang diperlukan. Selain itu, aspek kependudukan juga menjadi salah satu elemen pendukung utama dalam pembangunan infrastruktur, karena penduduk berperan baik sebagai subjek maupun objek pembangunan (Vivian Nurchahyati, 2021).



Sumber : binamarga.pu.go.id

Gambar 1. Pembangunan Jalur Lintas Selatan

Pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) pada segmen Lot 6, Lot 6A, dan Lot 6B telah diselesaikan sesuai dengan perencanaan yang ditetapkan. Lot 6 mencakup ruas Prigi hingga Brumbun melalui batas Kabupaten Tulungagung dan Klatak dengan total panjang 18,30 km. Ruas ini terbagi atas tiga bagian, yaitu Karanggongso–Ngarlap sepanjang 10,60 km, Ngarlap–Klatak sepanjang 4,31 km, serta Besole–Brumbun sepanjang 2,87 km. Proyek Lot 6 dilaksanakan selama 1.155 hari kalender dan dilanjutkan dengan masa pemeliharaan selama 365 hari kalender, dengan pendanaan yang bersumber dari Islamic Development Bank (IsDB).

Adapun Lot 6A yang menghubungkan Pantai Sine hingga batas wilayah Kabupaten Blitar 1 memiliki panjang 6,394 km, sedangkan Lot 6B yang menghubungkan Pantai Sine hingga batas

Kabupaten Blitar 2 memiliki panjang 7,341 km. Kedua segmen tersebut didanai oleh IsDB dengan masa pelaksanaan selama 21 bulan, dan serah terima pekerjaan (PHO) dilaksanakan pada tanggal 31 Desember 2023. Mengacu pada informasi resmi dari BBPJT Jawa Timur-Bali (2024), pembangunan JLS diharapkan mampu meningkatkan daya saing wilayah, memperkuat konektivitas antarwilayah, serta mendorong pertumbuhan investasi dan perekonomian daerah. Infrastruktur ini juga berperan dalam meningkatkan akses menuju sentra produksi perikanan, perkebunan, dan pertanian, sekaligus mendukung pengembangan sektor pariwisata di kawasan selatan Pulau Jawa, khususnya Kabupaten Tulungagung.

Pembangunan JLS dilaksanakan berdasarkan kerangka hukum yang berlaku di tingkat nasional dan daerah, antara lain Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan serta peraturan daerah terkait penyelenggaraan infrastruktur jalan. Selain itu, pelaksanaan pembangunan ini berlandaskan Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 yang menegaskan bahwa penguasaan atas bumi dan air oleh negara ditujukan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, termasuk dalam penyediaan infrastruktur jalan nasional. Melalui pembangunan infrastruktur tersebut, sektor pariwisata diharapkan dapat berfungsi sebagai instrumen peningkatan pendapatan masyarakat dan daerah, sekaligus menciptakan peluang dan kesempatan kerja.

Secara umum, kawasan lintas selatan Jawa Timur memiliki potensi pariwisata yang cukup besar, meliputi wisata alam, budaya, minat khusus, serta peluang pengembangan usaha sarana dan jasa pariwisata. Namun, potensi tersebut hingga kini belum dimanfaatkan secara optimal, sehingga perkembangan aktivitas pariwisata di wilayah lintas selatan Jawa Timur masih tergolong terbatas (Kamil et al., 2025).

Selain itu, pemerintah telah menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan sebagai dasar penyelenggaraan jalan nasional. Dalam peraturan tersebut ditegaskan bahwa pembangunan jalan wajib memenuhi aspek keamanan, keselamatan, dan perlindungan lingkungan sebagaimana tercantum dalam Pasal 12. Selanjutnya, Pasal 86 menekankan bahwa perencanaan teknis jalan harus mempertimbangkan aspek lingkungan hidup sebagai bagian integral dari proses pembangunan. Ketentuan ini menunjukkan bahwa pembangunan jalan tidak hanya berorientasi pada fungsi transportasi, tetapi juga mengedepankan prinsip keberlanjutan lingkungan.

Pengaturan tersebut diperkuat melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Permen PUPR) Nomor 05/PRT/M/2015 tentang Pedoman Umum Implementasi Konstruksi Berkelanjutan pada Penyelenggaraan Infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan. Regulasi ini menegaskan bahwa pembangunan infrastruktur, termasuk jalan, harus dilaksanakan dengan prinsip berkelanjutan yang mencakup aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Dengan demikian, setiap tahapan pembangunan jalan diharapkan mampu meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan serta memberikan manfaat jangka panjang bagi masyarakat.

Pembangunan jalan yang telah mengintegrasikan prinsip-prinsip keberlanjutan dalam pelaksanaannya perlu dilakukan evaluasi secara sistematis. Evaluasi merupakan proses untuk menilai tingkat pencapaian tujuan sekaligus sebagai alat verifikasi apakah kebijakan, program, dan kegiatan telah dilaksanakan sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan. Hasil evaluasi tersebut memiliki peran penting sebagai dasar pengambilan keputusan dalam perumusan kebijakan, perbaikan program, dan penyempurnaan kegiatan pembangunan infrastruktur pada tahap selanjutnya (Greece Maria Lawalata, 2017).

Pelaksanaan pembangunan yang diselenggarakan oleh pemerintah tidak dapat dipisahkan dari dukungan dan partisipasi masyarakat setempat. Keterlibatan masyarakat lokal menjadi aspek penting karena hasil pembangunan tersebut pada akhirnya diperuntukkan bagi kepentingan masyarakat itu sendiri. Partisipasi yang dilandasi rasa memiliki mendorong masyarakat sekitar

untuk turut mengawasi serta menjaga keberlanjutan infrastruktur Jalur Lintas Selatan (JLS) yang telah dibangun.

Pada proyek Jalan Lingkar Selatan (JLS) Lot 6 di wilayah Trenggalek–Tulungagung, Jawa Timur, keterlibatan masyarakat lebih diarahkan pada peran pascapembangunan, seperti pemeliharaan infrastruktur dan pemanfaatan ekonomi, dibandingkan keterlibatan langsung dalam tahap konstruksi. Pihak pelaksana proyek mendorong masyarakat untuk menjaga kondisi jalan, mencegah aktivitas balap liar, serta menghindari pembangunan ilegal di sekitar kawasan tersebut. Upaya ini diperkuat melalui kegiatan peresmian (groundbreaking) yang melibatkan bupati dan tokoh masyarakat setempat. Selain itu, peningkatan aksesibilitas menuju sentra perikanan, pertanian, perkebunan, destinasi wisata pantai, serta industri marmer di Tulungagung memberikan dampak ekonomi positif yang mendorong masuknya investasi dan percepatan pembangunan wilayah.

Pembangunan Jalan Lintas Selatan (JLS) Lot 6 didorong oleh komitmen kuat pemerintah pusat dan daerah, termasuk dukungan Bupati Tulungagung, serta pembiayaan IsDB yang mempercepat keterhubungan wilayah pesisir Tulungagung–Trenggalek, membuka akses kawasan pantai, mendorong pertumbuhan UMKM, perikanan, dan pariwisata, serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat, namun pelaksanaannya masih dihambat oleh cuaca ekstrem, kondisi geoteknik tebing yang rawan longsor, potensi keterlambatan pembebasan lahan dan administrasi antarlembaga, serta dampak pandemi sebelumnya yang menuntut mitigasi teknis dan koordinasi yang lebih ketat.

LANDASAN TEORI

Implementasi Kebijakan

Pelaksanaan kebijakan menempati posisi strategis dalam rangkaian proses kebijakan publik, yaitu berlangsung setelah tahap perumusan kebijakan dan sebelum dilakukan evaluasi. Dalam kerangka pembangunan daerah, implementasi kebijakan menunjukkan sejauh mana pemerintah daerah bersama para pemangku kepentingan mampu mengoperasionalkan rumusan kebijakan ke dalam praktik nyata di lapangan (Sari & Putra, 2020; Kurniawan, 2022). Menurut Edward III (1980), efektivitas implementasi kebijakan dipengaruhi oleh beberapa unsur kunci, yakni kejelasan komunikasi, ketersediaan sumber daya, serta sikap dan komitmen para pelaksana kebijakan. Dengan demikian, pemilihan pendekatan implementasi yang tepat menjadi aspek krusial agar kebijakan dapat dijalankan secara optimal sesuai dengan karakter kebijakan dan konteks lingkungan pelaksanaannya (Muminah & Suprajogo, 2025).

Lalu Lintas

Lalu lintas pada Jalur Lintas Selatan (JLS) merupakan kegiatan pengukuran volume kendaraan untuk mendukung perencanaan infrastruktur jalan di Indonesia, khususnya proyek strategis nasional seperti JLS yang membentang di Jawa Timur. Prosedur survei dimulai dengan survei pendahuluan, pengumpulan data primer seperti volume lalu lintas, dan analisis menggunakan faktor variasi untuk mendapatkan Lalu Lintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT).

Tabel 1. Volume Lalu Lintas

Nama Ruas	Nama Lintas	Tahun	TOTAL	Veh1	Veh2	Veh3	Veh4	Veh5a	Veh5b	Veh6a	Veh6b	Veh7a	Veh7b	Veh7c	Veh8
JARAKAN (TRENGGALEK) - BTS. KAB. TULUNGAGUNG	Lintas Selatan Pulau Jawa	2020	7024	16909	3958	86	1241	13	23	92	1535	41	20	16	477
JLN. RAYA TULUNGAGUNG (TRENGGALEK)	Lintas Selatan Pulau Jawa			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BTS. KAB. TRENGGALEK - BTS. KOTA TULUNGAGUNG	Lintas Selatan Pulau Jawa	2023	13527	22299	7584	433	2219	48	200	182	2599	161	72	29	284
JLN. PATIMURA (TULUNGAGUNG)	Lintas Selatan Pulau Jawa			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JLN. YOS SUDARSO	Lintas Selatan			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(TULUNGAGUNG)	Pulau Jawa														
JLN. SUPRIADI (TULUNGAGUNG)	Lintas Selatan Pulau Jawa			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BTS. KOTA TULUNGAGUNG - BTS. KAB. BLITAR	Lintas Selatan Pulau Jawa	2020	4698	9925	2294	63	930	3	9	143	1209	27	8	12	90
JLN. KAPTEN SUDJADI (TULUNGAGUNG)	Lintas Selatan Pulau Jawa			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BTS. KAB. TULUNGAGUNG - BTS. KOTA BLITAR	Lintas Selatan Pulau Jawa	2023	7367	12759	3235	102	1364	23	123	180	2197	69	50	24	132
NGANTRU - BTS. KOTA TULUNGAGUNG	Penghubung Lintas Pulau Jawa			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JLN. IR. NGURAH RAI (TULUNGAGUNG)	Penghubung Lintas Pulau Jawa			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JLN. P.B. SUDIRMAN (TULUNGAGUNG)	Penghubung Lintas Pulau Jawa			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JLN. PAHLAWAN (TULUNGAGUNG)	Penghubung Lintas Pulau Jawa	2023	14463	37638	9738	182	2178	50	377	223	1514	81	74	47	443
JLN. JAYENG KUSUMA (TULUNGAGUNG)	Penghubung Lintas Pulau Jawa			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sumber: BBPJN jatim-Bali

Gambar 2 menyajikan data volume lalu lintas harian rata-rata pada beberapa ruas Jalan Lintas Selatan dan jalan penghubung di wilayah Tulungagung dan sekitarnya. Data tersebut menunjukkan variasi jumlah kendaraan berdasarkan jenis kendaraan dan tahun pengamatan. Ruas tertentu, seperti JLS dan jalan penghubung utama, memiliki volume lalu lintas yang relatif tinggi, menandakan peran strategisnya dalam mendukung mobilitas masyarakat, distribusi barang, serta konektivitas antarwilayah dan aktivitas ekonomi regional.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dengan penelitian deskriptif. Pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti dilakukan melalui teknik wawancara dan penelusuran dokumen. Data penelitian diperoleh melalui data primer yang dikumpulkan dari hasil wawancara dengan pihak Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Jawa Timur-Bali, pada salah satu Staff Hukum & Komunikasi Publik pada staff bagian permohonan informasi publik & magang.

Penelitian kualitatif merupakan pendekatan penelitian yang menekankan pada upaya pemahaman secara mendalam terhadap fenomena sosial melalui pemaparan dan analisis deskriptif. Sifat deskriptif dalam penelitian kualitatif bertujuan untuk menguraikan serta menggambarkan berbagai peristiwa, fenomena, dan kondisi sosial yang menjadi fokus kajian secara sistematis dan kontekstual. Bogdan dan Taylor, sebagaimana dikutip dalam Nugrahani (2008), menjelaskan bahwa penelitian kualitatif adalah suatu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif dalam bentuk narasi, baik berupa tuturan lisan maupun teks tertulis, yang diperoleh dari subjek penelitian serta perilaku yang dapat diamati.

Dalam kajian implementasi kebijakan, Waruwu (2023) mengutip pandangan Daniel A. Mazmanian dan Paul Sabatier (Wahab, 2012) yang menyatakan bahwa implementasi merujuk pada proses pemahaman terhadap berbagai aktivitas dan dinamika yang terjadi setelah suatu kebijakan atau program ditetapkan dan dinyatakan berlaku. Sementara itu, Edward III (dalam Subarsono, 2011) mengemukakan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variabel utama, yaitu kejelasan komunikasi, kecukupan sumber daya, sikap atau disposisi para pelaksana, serta struktur birokrasi organisasi yang menjalankan kebijakan tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) merupakan bagian dari proyek strategis nasional yang difokuskan pada pengembangan kawasan Pantai Selatan Jawa (Pansela). Secara keseluruhan, jaringan jalan Pansela diproyeksikan memiliki panjang sekitar 684 kilometer. Kehadiran JLS menjadi kebutuhan penting dalam rangka mendorong pertumbuhan sektor pariwisata serta aktivitas perekonomian di wilayah Jawa Timur. Di Kabupaten Tulungagung, pembangunan JLS telah

menunjukkan kontribusi yang nyata bagi masyarakat lokal, khususnya bagi pelaku usaha dan industri pariwisata. Program ini tidak hanya berfungsi sebagai peningkatan kualitas infrastruktur jalan, tetapi juga membawa perubahan terhadap dinamika ekonomi dan pengembangan pariwisata di kawasan tersebut (Rahayu 2023).

Jalur Lintas Selatan (JLS) merupakan proyek infrastruktur yang dirancang untuk mendorong percepatan sekaligus pemerataan pertumbuhan ekonomi di wilayah selatan Provinsi Jawa Timur. Kabupaten Trenggalek, yang terletak di kawasan selatan dan berbatasan langsung dengan Samudera Hindia, memiliki potensi pariwisata yang besar, khususnya wisata bahari. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Trenggalek Tahun 2011–2031, wilayah ini memiliki garis pantai sepanjang $\pm 71,117$ km serta 57 pulau, dengan arah pengembangan pariwisata yang difokuskan pada wisata alam dan budaya, peningkatan promosi destinasi, pelestarian nilai budaya, serta perlindungan seni dan peninggalan sejarah guna meningkatkan daya tarik wisata (Fahmi & Santoso, 2021). Penelitian ini berfokus pada pembangunan Jalan Lintas Selatan Lot 6 di Kabupaten Tulungagung pada STA 12+00 hingga 14+875, yang menghubungkan Kecamatan Besuki, Kabupaten Tulungagung, dengan Kabupaten Trenggalek.



Sumber: BBPJT JATIM-BALI
Gambar 2. Pemetaan Lokasi Proyek

Gambar 3 menunjukkan lokasi proyek pembangunan Jalan Lintas Selatan (JLS) pada ruas Lot 6 yang menghubungkan wilayah Kabupaten Trenggalek dan Kabupaten Tulungagung. Peta tersebut menggambarkan pembagian segmen pekerjaan, yaitu Segmen 1 dan Segmen 2, lengkap dengan sta awal dan akhir pembangunan. Visualisasi ini memperjelas posisi strategis JLS dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah pesisir selatan Jawa Timur, memperpendek waktu tempuh, serta mendukung mobilitas masyarakat, distribusi logistik, dan pengembangan potensi ekonomi serta pariwisata daerah.

Komunikasi

Komunikasi, adalah salah satu keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan, dimana yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran (target group), sehingga akan mengurangi distorsi implementasi. Keberhasilan proses komunikasi kebijakan juga ditentukan oleh

kejelasan pesan, konsistensi informasi, serta intensitas penyampaian kepada seluruh aktor yang terlibat, baik pada tingkat perencana, pelaksana, maupun masyarakat terdampak (Edward 2020). Komunikasi yang tidak jelas atau berubah-ubah berpotensi menimbulkan kesalahpahaman, resistensi, dan lemahnya dukungan dari kelompok sasaran. Oleh karena itu, diperlukan mekanisme komunikasi dua arah yang memungkinkan terjadinya umpan balik antara pemerintah, pelaksana proyek, dan masyarakat.

Komunikasi yang terjalin antarorganisasi dalam proyek pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) berlangsung secara terstruktur dan terkoordinasi dengan baik. Pola komunikasi tersebut dilakukan secara rutin melalui berbagai forum koordinasi yang melibatkan seluruh pihak terkait dalam pelaksanaan proyek. Berdasarkan hasil wawancara, pihak balai menyampaikan bahwa selama proses pembangunan tidak pernah terjadi miskomunikasi antar pemangku kepentingan. Kondisi ini tercermin dari pelaksanaan rapat koordinasi yang terdokumentasi dalam bentuk notulen rapat, yang menunjukkan keterlibatan aktif berbagai pihak, antara lain pejabat Kasatker Wilayah I Provinsi Jawa Timur, Bupati Tulungagung, serta perwakilan pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Melalui forum-forum tersebut, komunikasi tidak hanya difungsikan sebagai sarana penyampaian informasi, tetapi juga sebagai media diskusi dan penyelesaian permasalahan. Setiap temuan di lapangan maupun kebutuhan penyesuaian pelaksanaan proyek dibahas secara bersama-sama melalui mekanisme komunikasi formal yang telah ditetapkan.

Sumber Daya

Pengembangan sektor pariwisata di wilayah lintas selatan Jawa Timur diharapkan mampu meningkatkan pendapatan masyarakat dan daerah sekaligus membuka peluang kerja. Kawasan ini memiliki potensi pariwisata yang beragam, mencakup wisata alam, budaya, minat khusus, serta usaha sarana dan jasa pariwisata, namun hingga kini pemanfaatannya belum optimal sehingga perkembangan aktivitas pariwisata masih relatif terbatas (Kamil et al., 2025).

Edward III (dalam Subarsono, 2011) menegaskan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan sangat dipengaruhi oleh kecukupan sumber daya, karena meskipun kebijakan telah dikomunikasikan dengan jelas, keterbatasan sumber daya pelaksana dapat menghambat efektivitas pelaksanaannya. Hal ini tercermin pada pembangunan JLS Lot 6 sepanjang 18,30 km dengan masa pelaksanaan 1.155 hari kalender, yang melibatkan PT Pembangunan Perumahan (PT PP) sebagai kontraktor dan PT Virama Karya sebagai konsultan pengawas, didukung pendanaan dari Islamic Development Bank (IsDB). Proyek ini memiliki nilai rencana anggaran biaya sebesar Rp44,7 triliun berdasarkan metode Bina Marga dan Rp73,7 triliun berdasarkan standar AASHTO, serta menerapkan perencanaan geometrik sesuai ketentuan Bina Marga 2017 dan AASHTO 1993 guna meningkatkan efisiensi pelaksanaan proyek.

Disposisi Pelaksanaan Proyek

Pelaksanaan proyek infrastruktur jalan nasional pada umumnya dihadapkan pada berbagai kendala yang bersumber dari ketidakpastian kondisi lapangan yang sulit diprediksi secara akurat sejak tahap perencanaan. Faktor seperti potensi longsor tanah, keberadaan lereng curam yang memerlukan penetapan *buffer zone*, serta kondisi geoteknik yang kompleks sering kali menyebabkan perbedaan antara kondisi aktual dan data survei pra-konstruksi. Ketidakesesuaian tersebut mendorong dilakukannya penyesuaian dan revisi desain secara berulang, sejalan dengan prinsip identifikasi risiko dalam PMBOK (2021) yang menekankan bahwa keterbatasan data awal merupakan salah satu sumber utama ketidakpastian proyek.

Selain itu, kompleksitas proyek semakin meningkat akibat permasalahan teknis desain dan

lemahnya koordinasi antar pemangku kepentingan. Kewajiban untuk memenuhi standar keselamatan dan regulasi lingkungan menuntut adanya penyesuaian desain, seperti *realignment* horizontal, pembangunan *frontage road*, serta penerapan sistem pengendalian erosi melalui kombinasi gabion dan vegetasi. Kurangnya keselarasan antara pihak pemilik proyek, konsultan, kontraktor, dan tim PSC kerap menghambat pelaksanaan survei lapangan. Kondisi ini selaras dengan konsep *Manage Project Knowledge* dalam PMBOK yang menegaskan pentingnya kolaborasi dan pertukaran informasi untuk mendukung mitigasi risiko. Dampak lanjutan dari permasalahan tersebut adalah terjadinya keterlambatan dan perluasan durasi penyelesaian proyek.

Dari aspek non-teknis, keterbatasan ketersediaan anggaran, material konstruksi, serta tenaga ahli yang kompeten, ditambah dengan persoalan regulasi seperti pembebasan lahan dan dinamika aspirasi masyarakat, menjadi tantangan signifikan dalam pelaksanaan proyek. Dalam PMBOK, kondisi tersebut dikategorikan sebagai risiko eksternal yang memerlukan strategi penanganan melalui mitigasi, transfer risiko, maupun penguatan manajemen pemangku kepentingan. Oleh karena itu, penerapan manajemen risiko secara proaktif dan terintegrasi menjadi langkah krusial untuk menekan dampak kendala terhadap kinerja, efisiensi, dan keberhasilan proyek infrastruktur jalan nasional.

Tabel 2. Uraian Pokok permasalahan dan Tindak Lanjut

Permasalahan	Uraian Masalah	Rencana Tindak Lanjut
Area Lawan Longsor	1. Pada STA 11+200 Terjadi Rockfall sehingga dibutuhkan penanganan lebih lanjut. 2. STA 14+300 Terjadi longsor tanah	1. Refrase alingement horizontal ditambah dengan buffer zone 2. Digunakan pengendali erosi tipe III (Matras Perkuatan + vegetasi taplok)
Intersection 1+850	Terdapat Intersection ke arah pelabuhan Trenggalek	Rencana frontage dengan lebar jalan 6 meter
Penghijauan Lereng dan Timbunan	Klasifikasi lereng berdasarkan kelayakan untuk menentukan tipe pengendali erosi yang dibutuhkan	Survey Lapangan bersama field team PSC 2

Sumber: Data Primer, diolah 2026

Tabel 1 menggambarkan permasalahan utama yang dihadapi dalam pembangunan Jalan Lintas Selatan (JLS), khususnya terkait kondisi geoteknik, konektivitas persimpangan, dan stabilitas lereng. Setiap permasalahan diidentifikasi secara spesifik berdasarkan lokasi dan karakteristik lapangan, kemudian diikuti dengan rencana tindak lanjut teknis yang bertujuan meminimalkan risiko, meningkatkan keselamatan, serta menjamin keberlanjutan dan kelancaran pelaksanaan proyek.

Karakteristik Organisasi Pelaksana

Struktur organisasi proyek merupakan suatu kerangka kerja yang mengatur keterkaitan antara individu maupun tim yang terlibat dalam pelaksanaan proyek. Struktur ini berperan penting dalam memastikan setiap tugas dan tanggung jawab dapat dikelola secara optimal serta mendukung terciptanya komunikasi yang efektif antar anggota tim. Melalui struktur organisasi proyek, dijelaskan pembagian jabatan-jabatan utama beserta peran dan tanggung jawab masing-masing pihak yang terlibat (Sutrismi, S. (2017)). Secara umum, struktur organisasi proyek dapat diartikan sebagai suatu sistem yang mengatur distribusi tugas, wewenang, dan tanggung jawab dalam pelaksanaan proyek. Tujuan utama dari pembentukan struktur ini adalah untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelaksanaan proyek melalui koordinasi yang baik terhadap seluruh sumber

daya yang tersedia, baik sumber daya manusia, material, maupun peralatan. Struktur organisasi yang tersusun dengan baik mampu meminimalkan potensi tumpang tindih tugas, mengurangi kebingungan dalam pembagian peran, serta meningkatkan kinerja tim secara keseluruhan.

Dengan pembagian tugas yang jelas, setiap anggota tim dapat bekerja lebih fokus sesuai dengan tanggung jawabnya, sehingga peluang keberhasilan proyek dapat tercapai secara maksimal. Dengan demikian, struktur organisasi proyek menjadi fondasi yang sangat penting dalam manajemen proyek. Pemahaman yang baik terhadap peran dan tanggung jawab masing-masing individu dalam struktur organisasi akan mendorong kerja sama tim yang lebih solid, sehingga tujuan proyek dapat dicapai secara efektif dan efisien.

Tabel 3. Struktur Birokrasi

Tingkat	Unit Kelompok	Pejabat/Ppk Terkait
Balai Induk	BBPJJN Jatim-Bali	Kepala Balai (Andre Sahat Tua Sirait, ST., MT.)
Satker	Satker Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah I Jatim	Aldiansyah,S.T.,M.T
PPK	PPK 2.5 Prov. Jatim	Ida Bagus Made Artmana,ST,MT.
Lapangan	Pengawas Konsultan & Kontraktor	PT. PP- GNG, PT. Virama Karya (Persero) and Association

Sumber: Data Primer, diolah 2025

Tabel 2 menunjukkan struktur organisasi pelaksana pembangunan Jalan Lintas Selatan (JLS) yang tersusun secara hierarkis mulai dari tingkat balai hingga lapangan. Setiap unit memiliki peran dan tanggung jawab yang jelas, sehingga mendukung koordinasi, pengambilan keputusan, serta pengawasan teknis proyek agar pelaksanaan pembangunan berjalan efektif dan sesuai perencanaan.

KESIMPULAN

Implementasi pembangunan Jalan Lintas Selatan (JLS) di Jawa Timur menunjukkan bahwa proyek ini memiliki prioritas strategis yang tinggi, dengan pencapaian kemajuan melampaui ekspektasi, seperti tingkat penyelesaian sebesar 78,4% pada tahun 2022 berkat kolaborasi dengan IsDB dan pendanaan luar negeri yang mengurangi beban fiskal nasional. Kendala utama yang dihadapi meliputi faktor alam seperti cuaca ekstrem dan kondisi geoteknik yang rentan longsor, yang sering menyebabkan penundaan aktivitas konstruksi dan membutuhkan strategi mitigasi yang tepat serta sinkronisasi antar lembaga dan kabupaten terkait.

Dari aspek non-teknis, tantangan signifikan muncul dari keterbatasan anggaran, material, tenaga ahli, serta dinamika regulasi dan aspirasi masyarakat yang mempengaruhi proses pembebasan lahan dan pelaksanaan proyek secara umum. Perlu adanya manajemen risiko yang proaktif dan terintegrasi, termasuk penyesuaian desain dan kolaborasi yang lebih baik antar pemangku kepentingan, agar proyek dapat berjalan sesuai target waktu dan anggaran, serta memenuhi standar keselamatan dan lingkungan yang berlaku.

Selain aspek teknis dan pengelolaan risiko, optimalisasi potensi ekonomi dan pariwisata di kawasan lintas selatan Jawa Timur merupakan faktor strategis yang perlu mendapat perhatian. Beragam potensi wisata alam, budaya, dan minat khusus di wilayah tersebut belum dimanfaatkan secara maksimal, sehingga keberadaan Jalan Lintas Selatan (JLS) diharapkan mampu meningkatkan aksesibilitas, mendorong pertumbuhan ekonomi lokal, serta memperkuat daya tarik pariwisata yang berkelanjutan. Secara umum, implementasi pembangunan JLS Lot 6 dapat dinilai berjalan cukup baik apabila ditinjau dari aspek komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur organisasi. Koordinasi antar pemangku kepentingan berlangsung konsisten melalui

mekanisme formal, sehingga mampu menekan potensi miskomunikasi dan mendukung penyelesaian kendala di lapangan. Dari sisi sumber daya, proyek ini didukung oleh ketersediaan pendanaan, pelaksana konstruksi, konsultan pengawas, serta penerapan standar teknis yang memadai, meskipun masih menghadapi sejumlah keterbatasan. Kejelasan struktur organisasi pelaksana juga memperkuat fungsi koordinasi, pengawasan, dan pengambilan keputusan. Dengan demikian, keberhasilan pembangunan JLS Lot 6 ditopang oleh keterpaduan komunikasi yang efektif, kecukupan sumber daya, komitmen pelaksana, serta tata organisasi yang tersusun secara sistematis.

PENGAKUAN/ACKNOWLEDGEMENTS

Penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan dalam penyusunan penelitian ini, khususnya instansi terkait, narasumber, serta pihak pelaksana proyek Jalan Lintas Selatan (JLS) yang telah bersedia memberikan data dan informasi. Apresiasi juga disampaikan kepada dosen pembimbing atas arahan dan masukan yang konstruktif, serta kepada keluarga dan rekan-rekan yang telah memberikan dukungan moral dan motivasi selama proses penelitian hingga penyusunan karya ilmiah ini selesai.

DAFTAR REFERENSI

- Asri, C. (2025). *Infrastruktur Berkelanjutan: Definisi, Dimensi, & Manfaatnya*
- Edward, George C. 2020. “Deskripsi Publik, Implementasi Kebijakan.” 10–24.
- Isyanto, Wawan, Desa Sukalarang Sukabumi, Gotong Royong, Infrastruktur Desa, Pemberdayaan Masyarakat, and Kesejahteraan Sosial. 2025. “Gotong Royong Masyarakat Dalam Peningkatan Infrastruktur Jalan Desa Sebagai Upaya Penguatan Aksesibilitas Dan Kesejahteraan Sosial.” 2(1):28–31.
- Kamil, B., Majid, D., Suma, N. N., & Shofwan, M. (2025). *Strategi Pengembangan Pariwisata Di Sepanjang Pembangunan Jalur Lintas Selatan (Jls) Di Kecamatan Panggul Kabupaten Trenggalek*. 23(02), 66–74. <https://doi.org/10.36456/Ms4nae42>
- Muzdhalifa, Rencany Maura, I. Nyoman Dita Pahang, and Elok Dewi Widowati. 2025. “Implementasi BIM (Building Information Modeling) Terhadap Peningkatan Akurasi Pada Perhitungan Estimasi Biaya Proyek Pembangunan Jalan Jalur Lintas Selatan (Jls) Lot 3 Pantai Serang – Summersih.” 6(2):321–36. doi: 10.51988/jtsc.v6i2.323.
- Muminah, S., & Suprajogo, T. (2025). Implementasi Kebijakan Pembangunan Daerah melalui Pendekatan Bottom-Up. In *SCIENTIFIC JOURNAL OF REFLECTION: Economic, Accounting, Management and Business* (Vol. 8, Issue 4).
- Rahayu, Ega Elang. 2023. “Jurnal JISIPOL Ilmu Pemerintahan Universitas Bale Bandung Karangsewu Kecamatan Cisewu Kabupaten Garut.” 7(April).
- Sutrismi, S. (2017). Strategi Pengembangan Pariwisata Di Sepanjang Pembangunan Jalur Lintas Selatan Di Kabupaten Tulungagung. *MAGISTRA: Journal of Management*, 1(2), 22-42.
- Vivian Nurchahyati, E. (2021). Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Keboireng Pasca Pembangunan Jalur Lintas Selatan (Jls). *Jurnal Ilmiah Dinamika Sosial*, 1. journal.undiknas.ac.id
- Waruwu, M. (2023). Pendekatan Penelitian Pendidikan: Metode Penelitian Kualitatif, Metode Penelitian Kuantitatif dan Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Method). *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7, 2896–2910.