

KONFLIK DALAM KEBIJAKAN PEMBANGUNAN JALAN TOL TENGAH KOTA SURABAYA

Dwijosusilo, Kristyan

KKB KK-2 TKP 08/10 Dwi k

Dr. Drs. Falih Suaedi, MM

TOLL ROADS

2010

Ringkasan

Berdasarkan perbandingan antara jumlah kendaraan bermotor dan panjang jalan di Surabaya sampai tahun 2008 maka kepadatan jalan Surabaya adalah 450/km panjang jalan. Data tersebut tentunya belum mencakup kendaraan bermotor dari luar dan/ sekitar Surabaya yang memasuki kota Surabaya. Misalnya, banyaknya kendaraan yang masuk ke kota melalui jalur selatan yakni melewati Jalan Raya Ahmad Yani Surabaya sejumlah 10.600 unit/menit. Padahal daya tampung Jalan Raya Ahmad Yani hanya sebesar 7000 unit/menit. Salah satu upaya untuk mengatasi kemacetan tersebut adalah dengan kebijakan pembangunan jalan Tol Tengah Kota Surabaya (TTKS). Namun demikian kebijakan yang telah direncanakan sejak tahun 1997 hingga tahun 2010 ini belum juga terwujud. Padahal sudah ada investor, telah disosialisasikan kepada warga, dan Perda 37 tahun 2005 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah Surabaya juga telah mencantumkan TTKS pada pasal 21 ayat 3. Ternyata pada tahun 2005 masyarakat sisi timur rel kereta api selaku warga terdampak langsung melakukan “penolakan” terhadap rencana proyek tersebut, dan penelusuran data tahun 2005 hingga 2010 tentang kebijakan TTKS memperlihatkan adanya konflik peran dan kepentingan berbagai pihak yang terkait. Oleh karena itu, penelitian ini ingin menjawab pertanyaan “Bagaimana karakteristik konflik dalam kebijakan pembangunan TTKS ?”.

Penelitian ini mendiskripsikan dan menganalisa konflik resistensi warga dan konflik peran dan kepentingan berbagai pihak yang terkait dengan kebijakan pembangunan TTKS. Diskripsi dan analisis dilakukan dengan mempergunakan teori konflik sosial, teori konflik dalam implementasi kebijakan, Conflict Pattern Analysis, Analisa Stakeholders, dan Conflict Mapping.

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan informan 1.151 KK warga sisi timur rel kereta api yang terlibat dalam “perlawanan” kebijakan TTKS, dan dilengkapi dengan data terkait kebijakan TTKS sejak 2005 hingga 2010. Penelitian ini menggunakan teknik partisipasi lengkap karena peneliti merupakan subyek dan objek penelitian. Instrumen yang dipergunakan adalah dialog langsung melalui rapat koordinasi, pertemuan formal dan informal dengan berbagai pihak, dan penelusuran dokumen dan berita media sejak 2005 hingga 2010 yang terkait dengan kebijakan pembangunan TTKS.

Konflik kebijakan pembangunan TTKS dengan warga sesungguhnya merupakan perjuangan warga untuk “melawan” rute TTKS. Konflik terjadi tahun 2005. Jumlah warga yang terlibat adalah 1.151 KK atau 28,78% dari 4000 KK yang menghuni sisi timur rel kereta api sejauh \pm 35 meter dari rel kereta api. *Atmosphere* konflik ini adalah upaya resistensi warga untuk mempertahankan diri karena desain rute itu merupakan

ancaman bagi kelangsungan hidup mereka. Disisi lain, PT Margaraya Jawa Tol selaku investor TTKS dan Badan Perencana Tata Kota Surabaya (Bapeko Surabaya) memilih sisi timur rel kereta api dengan alasan biaya pembebasan lahan lebih murah karena lahan tersebut milik PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) dan dengan demikian posisi warga lemah, selain itu sisi timur merupakan rute lurus yang cocok untuk jalan tol, dan akan mempermudah untuk mewujudkan sasaran yang ditetapkan pemerintah pusat. Solusi konflik dilakukan dengan negosiasi. Negosiasi dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut (1) Mengirimkan pernyataan tentang sikap dan berbagai alasan warga menolak pembangunan TTKS kepada PT MJT. (2) Menyampaikan alternatif solusi warga melalui dialog langsung dengan pimpinan proyek pembangunan TTKS dari PT MJT. (3) Dalam dialog tersebut PT MJT memberi tanggapan atas alternatif solusi dari warga. Bersamaan dengan itu, PT MJT juga menawarkan solusi.(4) Warga kemudian memberi tanggapan atas solusi dari PT MJT. (5) Warga memberi tanggapan atas rencana solusi dari PT MJT dengan merevisi solusi dari PT MJT. Namun setelah itu bahkan hingga tahun 2010 ini tidak ada tanggapan balik. Ini berarti konflik ini belum memiliki solusi yang disepakati kedua belah pihak.

Konflik diantara berbagai pihak yang berkepentingan dengan kebijakan pembangunan jalan TTKS. Konflik ini didasarkan pada peran dan kepentingan mereka sejak tahun 2005 hingga tahun 2010. Atmosphere atau konteks konflik ini adalah konflik pada tataran strategis karena melibatkan Pemkot Surabaya dan Komisi D DPRD Jatim sebagai *pihak utama-1*. Berhadapan dengan Departemen PU, PT MJT dan Pemprov Jatim sebagai *pihak utama-2*, dan dengan Bank Jatim, Asbanda, serta PT Jasa Marga sebagai *pihak kedua*. Akar masalahnya PT MJT mengingkari janji dan kesepakatan yang telah dibuat sehingga pembangunan TTKS yang tidak ada realisasinya sampai tahun 2010. *Pihak utama-1* menolak TTKS karena TTKS mahal, membutuhkan waktu lama, PT MJT tidak memiliki program yang jelas, jumlah warga Surabaya yang terdampak sangat banyak, belum mendapat kesepakatan dengan warga sisi timur rel kereta api, tidak sesuai dengan karakter jalan Surabaya, dan tidak sesuai dengan karakter masyarakat Surabaya. Untuk itu Frontage Road harus selesai dahulu. *Pihak utama-2*, TTKS dapat dibangun meskipun hanya untuk rute Waru – Wonokromo dan menggunakan sisi barat jalan Ahmad Yani. *Pihak kedua*, TTKS merupakan investasi yang menguntungkan untuk jangka panjang. Akibat konflik ini maka kebijakan TTKS berubah, masing-masing pihak kokoh pada pendiriannya, masyarakat semakin cerdas, dan terjadi overlapping pembangunan di sisi barat jalan Ahmad Yani.

Pada akhirnya, dari penelitian ini dapat ditarik sebuah tesis bahwa kebijakan pembangunan selalu berpotensi memunculkan konflik. Untuk kebijakan yang belum diimplementasikan ada dua kemungkinan jenis konflik. Pertama adalah konflik dalam tatatan operasional yang biasanya melibatkan masyarakat yang terdampak langsung. Kedua, konflik pada level strategis yakni perselisihan peran dan kepentingan diantara berbagai pihak yang terkait dengan persetujuan kebijakan. Hal ini menambah konsep konflik pada kebijakan yang sedang atau telah diimplementasikan yang biasanya melibatkan para implementor di lapangan.

Abstract

Densities of Ahmad Yani street and main streets in Surabaya, the development TTKS very urgent to begin immediately. However, that project was started in 1997 until 2010 was not yet realized. The study found that the conflict in development policies TTKS. There are two types of conflict. First, the resistance of conflict affected people directly. Second, the conflict of roles and interests among the various parties involved with the development policy TTKS.

As qualitative research, both types of conflict are described and analyzed with the theory of conflict, the conflict in implemetasi policy, conflict pattern analysis, and maps koflik. Researchers using the method of full participation.

TTKS development policy conflicts with the citizens is actually the struggle of citizens to "fight" TTKS route. The conflict occurred in 2005. The number of people involved are 1151 heads of households (families) who inhabit the east side of the railway as far as ± 35 meters from the railway. A *tmosphere* this conflict is the resistance efforts of citizens to defend themselves because of the design route is a threat to their survival. Despite this conflict through negotiations but have yet to find an agreed solution agreement by both parties.

Conflict between various parties concerned with the development policy TTKS road. This conflict is based on their roles and interests since the year 2005 until 2010. Atmosphere or the context of this conflict is a conflict at the strategic level because it involves city government and the East Java Legislative Commission D as a *major party*. Dealing with the Department of Public Works, PT MJT and East Java province as a *major party-2*, and with the Bank of East Java, Asbanda, and PT Jasa Marga as *the second party*. Due to this conflict then TTKS policy changes, each party firm at its founding, more intelligent society, and there was overlapping of development on the west side Ahmad Yani street.

This research produced a thesis that development policy is always potentially raises a conflict. For policies that have not been implemented there are two possible types of conflicts. The first is a conflict within the operational level which usually involve the community directly affected. Second, the conflict at the strategic level the role and interests of the disputes among the parties relating to the approval of the policy.

Key word: Policy, Conflict, Central City Toll