

**POLITIK EKONOMI DALAM PEMBANGUNAN JALUR LINGKAR LUAR BARAT
KOTA SURABAYA**

ESCHA ISLAMI ANWAR

071211333051

Departemen Politik FISIP Universitas Airlangga

ABSTRAK

Penelitian ini membahas mengenai motif politik ekonomi dalam pembangunan Jalur Lingkar Luar Barat (JLLB) Kota Surabaya. Pembangunan infrastruktur ini melewati Kecamatan Pakal, Lakarsantri, dan Benowo. Ketiga kecamatan ini memiliki tingkat kepadatan penduduk yang rendah. Tentu dalam hal ini, Pemkot Surabaya sebagai aktor tata ruang memanfaatkan dan menjalankan fungsinya sebagai aktor perencana. Untuk menjelaskan apa motif politik ekonominya, penulis menggunakan teori *spatio temporal fixes* sebagaimana pemikiran David Harvey. Metode dalam penelitian ini menggunakan kualitatif, dengan melakukan wawancara, dan observasi lapangan. Lantas motif politik ekonomi Pemkot Surabaya dalam hal ini adalah untuk mengelola surplus kapital dan surplus tenaga kerja. Surplus kapital jika tidak dikelola dengan baik akan menimbulkan krisis. Berikutnya motif politik ekonomi Pemkot Surabaya adalah untuk membuat mesin pertumbuhan ekonomi kota dengan membangun infrastruktur JLLB. Mesin pertumbuhan ekonomi baru Kota Surabaya ini dituangkan dalam konsep *Singapore of Surabaya*.

Kata Kunci : Tata Ruang, Politik Ekonomi, Singapore of Surabaya

ABSTRACT

This study discusses the political economy motives in the construction of the West Outer Ring Road (JLLB) of Surabaya City. This infrastructure development passes through Pakal, Lakarsantri and Benowo Districts. These three sub-districts have a low population density. Of course in this case, the Surabaya City Government as a spatial actor utilizes and carries out its functions as a planning actor. To explain what his political economic motives are, the author

uses the theory of spatio temporal fixes as David Harvey thought. The method in this study uses qualitative, by conducting interviews, and field observations. Then the economic political motive of the Surabaya City Government in this case is to manage the capital surplus and labor surplus. A capital surplus if it is not managed properly will create a crisis. Next the economic political motives of the Surabaya City Government are to make the engine of the city's economic growth by building JLLB infrastructure. The engine of Surabaya's new economic growth is outlined in the Singapore of Surabaya concept.

Keywords: Spatial Planning, Political Economy, Singapore of Surabaya

PENDAHULUAN

Surabaya saat ini merupakan kota metropolitan kedua di Indonesia setelah ibukota Negara kita yaitu Jakarta. Luas wilayah Kota Surabaya adalah 52.087 Ha, dengan luas daratan 33.048 Ha atau 63,45% dan selebihnya sekitar 19.039 atau 36,55% merupakan wilayah laut yang dikelola oleh Pemerintah Kota Surabaya. Jumlah penduduk Kota Surabaya hingga Desember 2011 adalah sejumlah 3.023.680 jiwa. Komposisi penduduk kota Surabaya pada Tahun 2011 berdasarkan jenis kelamin adalah sebanyak 1.517.070 jiwa penduduk laki-laki (50,18%) dan 1.506.610 (49,82%) jiwa penduduk perempuan

Surabaya telah tumbuh menjadi pusat perdagangan dan jasa, khususnya untuk wilayah Indonesia Timur. Pertumbuhan ekonominya pun mencapai angka tinggi dan terus mengalami kenaikan. Jika tahun 2015, hanya tumbuh 5,97 persen, tahun 2016 pertumbuhan ekonomi Surabaya mencapai 6 persen¹. Sebagai ibukota provinsi, tentu pertumbuhan ekonomi ini juga disertai dengan pertumbuhan penduduk yang terus naik. Sepanjang Januari hingga akhir November 2016 tercatat pertumbuhan warga sebanyak 30.675 orang.

Pemkot Surabaya memang gencar membangun infrastruktur. Hal ini tentu merubah konfigurasi ruang kota Surabaya. Ruang kemudian dipahami tidak saja sebagai obyek pasif-geografis. Melainkan juga, bersifat aktif dan politis. Konflik, negosiasi, dan kontestasi antar aktor dalam penataan ruang kota kemudian terjadi. Proses mengonstruksi ruang itu erat kaitannya dengan relasi kuasa antar aktor yang berada dalam tarikan pendulum dan kontinuitas konflik-kontestasi.

¹ Diakses di <https://surabayakota.bps.go.id/Subjek/view/id/12> pada 1 September 2017

Tingginya harga lahan di pusat kota Surabaya melahirkan beberapa alternatif. Pertama, adalah pembangunan gedung dengan vertikal². Atau yang kedua adalah memaksimalkan lahan di pinggiran kota. Hal ini kemudian ditunjang dengan pembangunan MERR dan JLLB. Keterlibatan pemerintah dengan kepentingan serta kemauan politiknya dalam hal ini dipahami sebagai cara memacu pertumbuhan dan sekaligus sebagai instrumen perubahan kota yang mengacu pada pembangunan global metropolitan³.

Proporsi pembangunan JLLB adalah 80 persen swasta, dan 20 persen Pemkot Surabaya. 80 persen dari lahan yang digunakan merupakan milik pengembang perumahan. Dari 80% tersebut, Ciputra Group berkontribusi 50% atau setengahnya⁴. Hal ini kemudian dianggap oleh Pemkot Surabaya, memudahkan jalannya proyek pembangunan. Optimisme ini kemudian diikuti oleh keyakinan terhadap adanya mesin pertumbuhan ekonomi kota yang baru.

Surabaya memiliki tiga sektor penunjang perekonomian yakni perdagangan, hotel dan restoran, dan angkutan/transportasi. Ketiga sektor ini sangat dominan dan berperan besar menyumbang pendapatan asli daerah (PAD) Kota Surabaya. Pendapatan asli daerah (PAD) Kota Surabaya dari sektor pajak daerah tahun 2015 berhasil melampaui ekspektasi. Dari target Rp 2,67 triliun, Pemkot berhasil membukukan pajak daerah sebesar Rp 2,73 triliun. Dengan kata lain, capaian target pajak daerah sebesar 102,22 persen⁵.

Dengan prospek ekonomi yang tinggi, Pemkot Surabaya memiliki kebutuhan untuk menjaga tren tersebut. Tentu salah satu fitur yang digunakan adalah kebijakan pembangunan infrastruktur. Hal ini dilakukan untuk memperlancar sirkulasi kapital. Selain juga, untuk menarik investasi dari kelompok kapitalis. Pemkot Surabaya membutuhkan dukungan kapital dari kelompok tersebut, sebagaimana mereka membutuhkan Pemkot untuk mengalokasikan surplus kapital yang terjadi. Atau dengan kata lain, keterlibatan pemerintah dengan kepentingan serta kemauan politiknya sebagai cara memacu pertumbuhan dan sekaligus sebagai instrumen perubahan kota yang mengacu pada pembangunan global metropolitan⁶. Ruang kemudian tidak hanya sekedar obyek pasif dan bersifat geografis.

² Diakses di

<http://properti.kompas.com/read/2014/11/10/120303821/Sudah.Saatnya.Pembangunan.di.Surabaya.Berorientasi.Vertikal> pada tanggal 1 Agustus 2017

³ Ibid

⁴ Diakses di <http://properti.bisnis.com/read/20150925/47/475773/javascript>, pada tanggal 1 Desember 2017

⁵ Diakses di <http://kelanakota.suarasurabaya.net/news/2016/165507-PAD-Kota-Surabaya-dari-Pajak-Tembus-Rp-2,73-Triliun>

⁶ Siti Aminah. 2015. Konflik dan Kontestasi Penataan Ruang Kota Surabaya. Pusat Kajian Sosiologi FISIP-UI.

Namun ruang, adalah obyek aktif dan bersifat politis, karena ruang mengakibatkan konflik, kontestasi dan negosiasi antara pemerintah, kelompok kapitalis, dan masyarakat.

Pemkot Surabaya memang gencar membangun infrastruktur. Hal ini tentu merubah konfigurasi ruang kota Surabaya. Ruang kemudian dipahami tidak saja sebagai obyek pasif-geografis. Melainkan juga, bersifat aktif dan politis. Konflik, negosiasi, dan kontestasi antar aktor dalam penataan ruang kota kemudian terjadi. Proses mengonstruksi ruang itu erat kaitannya dengan relasi kuasa antar aktor yang berada dalam tarikan pendulum dan kontinuitas konflik-kontestasi.

Untuk pembiayaan pembangunan, Pemkot Surabaya menggandeng pihak swasta terkait. Total ada delapan pengembang yang terlibat dalam pembangunan jalan yang melewati empat kecamatan dan sepuluh kelurahan ini⁷. Adapun kecamatan yang dilalui JLLB antara lain Benowo, Pakal, Sambikerep dan Lakarsantri. Sedangkan sepuluh kelurahan diantaranya, Sememi, Kandangan, Tambak Osowilangun, Romokalisari, Babat Jerawat, Pakal, Beringin, Made, Jeruk dan Lakarsantri.⁸ Lantas dalam konteks ini penulis menggunakan dua pertanyaan sebagai rumusan masalah; bagaimana arah penataan ruang kota Surabaya, dengan studi kasus pembangunan JLLB Surabaya, dan apa motif politik ekonomi dalam pembangunan JLLB Surabaya?

Penulis menggunakan pendekatan kualitatif untuk menjelaskan motif politik ekonomi dalam perencanaan JLLB SURABAYA. Selain itu, penulis mempelajari dokumen tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) Kota Surabaya dan Rancangan Tata Ruang dan Detail Ruang Kota (RTDRK) Kota Surabaya. Kota Surabaya memang merupakan kota yang berkembang secara pesat dan dinamis, sehingga membutuhkan dasar terkait arah dan pedoman pemanfaatan ruang yang tertuang dalam rencana tata ruang wilayah dan rencana rincinya. Kota Surabaya telah memiliki RTRW yang berupa Perda No. 12 tahun 2014 tentang RTRW Kota Surabaya tahun 2014-2034, dan perlu didetailkan dalam rencana rinci.

Harvey mengusulkan suatu teori yang disebut '*spatial fix*,' yang lebih tepatnya suatu '*spatio-temporal fix*,' terhadap kontradiksi-kontradiksi internal yang rentan krisis dalam akumulasi kapital. Inti utama argumen ini terkait dengan tendensi kronis dalam kapitalisme dan secara teoritis berangkat dari reformulasi teori Marx mengenai tendensi jatuhnya tingkat laba untuk

⁷ Diakses di <http://www.surabaya.go.id/berita/8399-dorong-pemerataan-pembangunan--resmikan-jalan-lingkar-luar-barat-surabaya>

menciptakan krisis kelebihan produksi (*over accumulation crisis*)⁹. Krisis kelebihan produksi ini ditandai dengan terjadinya surplus kapital (dalam bentuk komoditi, uang dan kapasitas produksi), dan surplus kekuatan tenaga kerja yang mengiringinya. Hal ini juga diikuti oleh ketiadaan instrumen untuk menyerap surplus tersebut secara menguntungkan. Dalam logika kapitalistik, hal ini dikenal dengan sebuah problem surplus kapital. Oleh sebab itu, logika kapitalistik akan mengupayakan adanya usaha untuk menemukan *spatio-temporal fixes* terhadap problem tersebut.

Istilah '*fix*' dalam '*spatio-temporal fixes*,' menurut Harvey, bermakna luas. Pada satu sisi itu bermakna sejumlah porsi tertentu dari total kapital yang secara harfiah terfiksasi di dalam dan pada fisik tanah untuk periode waktu yang relatif lama (tergantung usia ekonomis dan fisiknya). Beberapa belanja sosial, semisal pendidikan publik dan sistem layanan kesehatan, menjadi teritorialisasi dan menjadi tak mobile secara geografis karena adanya komitmen Negara.

'*Spatio-temporal fixes*' kemudian dimaknai sebagai solusi terhadap krisis kapitalisme melalui ekspansi geografis dan secara temporer diartikan berpindah tempat. Produksi ruang, organisasi dari pembagian tenaga kerja yang sepenuhnya baru secara territorial, pembukaan kompleks sumber daya baru dan lebih murah, pembukaan kawasan baru sebagai ruang akumulasi kapital yang dinamis, dan penetrasi formasi sosial yang telah ada oleh relasi-relasi sosial dan pengaturan-pengaturan kelembagaan kapitalis, sehingga menjadi cara penting untuk menyerap surplus kapital dan tenaga kerja.

Namun, ekspansi, reorganisasi, dan rekonstruksi geografis semacam itu seringkali mengancam nilai-nilai yang telah terfiksasi dalam ruang (melekat pada tanah) hanya saja belum terealisasi, sehingga kemudian menciptakan kontradiksi yang tak terhindarkan. Kontradiksi muncul ketika ruang-ruang dinamis yang baru dari akumulasi kapital kemudian menghasilkan surplus dan berusaha menemukan cara penyerapan lewat ekspansi-ekspansi geografis. Meski *spatio-temporal fixes* bisa dilihat dalam kerangka teritori, namun pada dasarnya merupakan relasi-relasi material dan sosial antar kawasan yang terbangun melalui proses molekuler dari akumulasi kapital dalam ruang dan waktu.

Dua kemungkinan: pertama, *spatio-temporal fixes* yang baru akan terbuka berulang kali dan surplus kapital akan diserap secara episodik, Harvey menyebutnya '*switching crises*' atau

⁹ David Harvey. "Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination." *Annals of the Association of American Geographers* 80.3 (1990): 418-434.

krisis yang berpindah-pindah. Semakin ketatnya kompetisi dalam pasar global membutuhkan pusat akumulasi yang dinamis, dengan hambatan seminimal mungkin. Meskipun hal ini akan mengakibatkan pihak terlemah akan kalah, dan jatuh ke dalam devaluasi.

Akumulasi kapital – lewat pertukaran pasar – akan berkembang paling baik ketika dipayungi oleh struktur kelembagaan hukum, hak milik pribadi, kontrak, dan keterjaminan nilai uang tertentu. Untuk hal ini Kelompok Kapitalis membutuhkan instrumen kebijakan dari Pemerintah. Kelompok Kapitalis tidak bisa bergerak secara signifikan tanpa dukungan kebijakan dari pemerintah. Pemerintah memiliki instrumen kebijakan dan kekuatan monopoli atas kekerasan, yang menjamin kerangka institusionalis dan konstitusional. Kekuasaan politik, pemerintahan teritorial, dan administrasi pemerintahan terbangun dalam skala-skala geografis yang beragam dan membentuk susunan lingkungan politik hirarkis serta di dalamnya proses molekuler akumulasi kapital berlangsung.

Dalam studi politik ekonomi, khususnya mengenai ruang, ada istilah yang disebut dengan mesin pertumbuhan ekonomi. Istilah ini tak lebih merupakan teori yang digunakan untuk melihat perkembangan kota dari sudut pandang pertumbuhan ekonomi. Menurut teori ini, pembangunan kota selalu digerakkan oleh mesin-mesin pertumbuhan ekonomi. Mesin ini merupakan aliansi dari kekuatan bisnis. Atau dengan kata lain, Logan dan Molotch melihat bahwa aktivisme bisnis selalu menjadi kekuatan pendorong dari terbentuk dan tumbuhnya kota.¹⁰

Kekuatan bisnis dalam hal ini adalah kelompok kapitalis khususnya para pengembang. Kelompok pengembang memiliki kekuatan modal dan investasi yang mengalir. Pemerintah membutuhkan dukungan itu untuk membangun sebuah kota. Pertumbuhan kemudian dimaknai sebagai perkembangan properti dan fisik. Dengan begitu, perkembangan suatu kota tidak bisa dilepaskan dari sebuah aktivitas bisnis yang dikerjakan oleh para pengembang berikut dukungan oleh Pemerintah.

***Spatio Temporal Fixes* dalam Pembangunan JLLB Surabaya**

Pertumbuhan ekonomi kota Surabaya yang tinggi, mendorong tingginya angka pendatang baru tiap tahun. Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil (Dispendukcapil) Kota Surabaya menyatakan pendatang baru di Kota Pahlawan selama Juni 2017 mencapai sekitar 19.097

¹⁰ J. Logan and H. Molotch, *Urban Fortune: The Political Economy of Place*, Berkeley: University of California Press, 1987, p. 52

orang¹¹. Dalam konteks lapangan pekerjaan, hal ini membuat kompetisi menjadi ketat. Jumlah pengangguran pun bertambah tiap tahun mencapai 102.914 jiwa pada tahun 2015. Sedangkan kepadatan penduduk tinggi terjadi di kecamatan Tegalsari, Sawahan, Wonokromo, dan Kenjeran.

Praktis, total penduduk di Kota Surabaya pada Tahun 2017 tercatat mencapai 2.934.498 jiwa hampir menyentuh angka 3 juta jiwa, menjadikan kota ini sebagai kota terbesar kedua Indonesia. Hal ini kemudian membutuhkan dukungan infrastruktur dan penataan pemukiman yang memadai. Memasuki tahun 2017, Badan Perencanaan Pembangunan (Bappeko) Surabaya menganggarkan dana senilai Rp 8,5 triliun untuk sepuluh pengerjaan infrastruktur.

Proyek-proyek itu meliputi *frontage road* sisi barat, *Middle East Ring Road* (MERR) II-C, Jalan Lingkar Luar Barat (JLLB) dan jalan Lingkar Luar Timur (JLLT). Kepala Badan Perencanaan Pembangunan (Bappeko) Kota Surabaya, Agus Imam Sonhaji mengatakan, selain FR sisi barat dan MERR II-C, beberapa proyek lainnya yang juga menjadi target pengerjaan di tahun ini adalah melanjutkan *box culvert* di Banyu Urip serta Jalan Lingkar Luar Barat (JLLB) dan jalan Lingkar Luar Timur (JLLT).

"Kenapa harus dikebut, karena jalan itu merupakan akses pertumbuhan perekonomian di Surabaya. Semakin lancar jalannya, maka akses pertumbuhan ekonominya semakin matang¹².

Pembangunan JLLB adalah bagian dari upaya untuk menemukan *spatio temporal fixes* terhadap problem surplus kapital. *Spatio temporal fixes* merupakan metafora bagi suatu solusi terhadap krisis-krisis kapitalisme lewat penanggungan secara temporer dan ekspansi geografis. Atau dengan kata lain, ekspansi pembangunan terjadi dari wilayah padat penduduk ke wilayah yang rendah kepadatannya. Dan pembangunan jalan merupakan bagian dari upaya untuk menarik investasi berikut surplus kapital dan surplus tenaga kerja tersebut.

Pola pembangunan ke wilayah barat, tentu membutuhkan fitur-fitur kota, seperti pembangunan jalan. Hal ini diperlukan untuk memperlancar akses mobilisasi barang, jasa bahkan kapital. Ketika hal tersebut sudah dibangun, maka akan menarik investasi di sekitarnya. Yang menjadi permasalahan sampai saat ini, belum ada akses memadai di Surabaya barat, lantas daerah tersebut dikenal dengan pinggiran.

¹¹ Diakses di <http://surabaya.bisnis.com/read/20170712/4/97214/pendatang-baru-di-surabaya-terdata-19.097-orang>

¹² Diakses di <http://surabaya.tribunnews.com/2017/01/10/inilah-sejumlah-proyek-yang-akan-dikebut-pemkot-surabaya-sepanjang-2017>

Dengan pembangunan JLLB, memiliki panjang 26,1 Km dengan lebar 55 meter untuk mengurangi kemacetan di daerah utara-selatan Kota Surabaya. Selain juga untuk mengembangkan kapital ke dari pusat kota ke pinggiran. Pembangunan ini akan melewati Romokalisari, Pakal, Sememi dan Lakarsantri. JLLB akan menghubungkan selatan Kota Surabaya hingga menuju Pelabuhan Teluk Lamong di perbatasan Surabaya-Gresik, melalui kawasan Kenjeran-Bulak-Mulyorejo-Sukolilo-Rungkut-Gunung Anyar¹³.

Jika dilacak dari kecamatan yang akan dilewati, maka kecamatan-kecamatan tersebut memiliki tingkat kepadatan rendah dibandingkan kecamatan lain di Surabaya. Padahal, jika melihat pada total luas wilayah, justru kecamatan-kecamatan tersebut tergolong kecamatan dengan tingkat luas wilayah yang besar. Seperti, kecamatan Lakarsantri yang memiliki luas wilayah 16,05 KM², dengan jumlah penduduk 55,403 jiwa. Praktis, total kepadatan penduduk per KM persegi hanya 3.452 jiwa.

Begitupun di kecamatan Pakal, dengan luas wilayah 19,01 KM persegi. Dengan jumlah penduduk hanya 50.866 jiwa, dan kepadatan penduduk KM persegi adalah 2.676 KM persegi. Begitupun dengan kelurahan Romokalisari dan Sememi masuk dalam kecamatan Benowo. Kecamatan tersebut memiliki luas wilayah 26,78 km². Dengan jumlah penduduk mencapai 58.613 jiwa. Sedangkan kepadatan penduduk per KM persegi adalah 2.189. Angka tersebut merupakan angka terendah di kota Surabaya. Berikut peta kecamatan yang akan dilalui proyek pembangunan JLLB.

Dari beberapa hal diatas, ada beberapa hal yang bisa dicermati. Pertama, pertumbuhan ekonomi kota Surabaya begitu tinggi bahkan terakhir hampir mencapai 6 persen. Di sisi lain, Kota Surabaya sebagai kota terbesar kedua memiliki tingkat kepadatan tinggi, khususnya di pusat kota. Kedua, dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi, maka surplus kapital pun terjadi. Di sisi lain, kota Surabaya tumbuh menjadi magnet ekonomi bagi penduduk di sekitar kota Surabaya. Lantas jumlah pengangguran di Kota Surabaya terancam tinggi, ketika tingkat arus tenaga kerja yang masuk dari luar kota juga tinggi. Setidaknya dari dua hal ini, justru akan menjadi krisis dalam derajat tertentu.

Dalam studi politik ekonomi, khususnya mengenai ruang, ada istilah yang disebut dengan mesin pertumbuhan ekonomi. Istilah ini tak lebih merupakan teori yang digunakan untuk melihat perkembangan kota dari sudut pandang pertumbuhan ekonomi. Menurut teori ini,

¹³ Diakses di <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-3513906/anggaran-pembebasan-lingkar-luar-barat-dan-timur-surabaya-ditambah>

pembangunan kota selalu digerakkan oleh mesin-mesin pertumbuhan ekonomi. Mesin ini merupakan aliansi dari kekuatan bisnis. Atau dengan kata lain, Logan dan Molotch melihat bahwa aktivisme bisnis selalu menjadi kekuatan pendorong dari terbentuk dan tumbuhnya kota.¹⁴

Kekuatan bisnis dalam hal ini adalah kelompok kapitalis khususnya para pengembang. Kelompok pengembang memiliki kekuatan modal dan investasi yang mengalir. Pemerintah membutuhkan dukungan itu untuk membangun sebuah kota. Pertumbuhan kemudian dimaknai sebagai perkembangan properti dan fisik. Dengan begitu, perkembangan suatu kota tidak bisa dilepaskan dari sebuah aktivitas bisnis yang dikerjakan oleh para pengembang berikut dukungan oleh Pemerintah.

Juga seperti dijelaskan sebelumnya, bahwa pembangunan JLLB merupakan bagian dari keputusan politik yakni kebijakan yang cenderung bersifat '*Spatio-temporal fixes*'. Hal ini kemudian dimaknai sebagai solusi terhadap krisis kapitalisme melalui ekspansi geografis dan secara temporer diartikan berpindah tempat. Produksi ruang, organisasi dari pembagian tenaga kerja yang sepenuhnya baru secara territorial, pembukaan kompleks sumber daya baru dan lebih murah, pembukaan kawasan baru sebagai ruang akumulasi kapital yang dinamis, dan penetrasi formasi sosial yang telah ada oleh relasi-relasi sosial dan pengaturan-pengaturan kelembagaan kapitalis, sehingga menjadi cara penting untuk menyerap surplus kapital dan tenaga kerja.

Relasi kuasa antara pengembang dan Pemkot Surabaya kemudian dapat ditelusuri dalam pembagian anggaran dalam pembangunan tersebut. Jalur Lingkar Luar Barat (JLLB) yang menghubungkan Raya Lakarsantri dengan Tambak Oso Wilangun mempunyai panjang 19,8 Km dengan lebar 55 meter. 90 Persen fisik jalan dibangun oleh pengembang perumahan, sisanya dilakukan Pemkot Surabaya termasuk pembebasan lahan¹⁵. Pengembang yang sudah menyetujui pembebasan lahan JLLB itu seperti PT Ciputra Surabaya Padang Golf, PT Mitrakarya Multiguna, PT Galaxi Citraperdana. Sedangkan JLLT melibatkan pengembang seperti PT Pakuwon Jati, PT Indosukma Perdana Abadi, PT Surya Graha Victory dan lainnya.¹⁶

¹⁴ J. Logan and H. Molotch, *Urban Fortune: The Political Economy of Place*, Berkeley: University of California Press, 1987, p. 52

¹⁵ Diakses di <http://surabaya.tribunnews.com/2015/06/24/pemkot-surabaya-gandeng-pengembang-untuk-bangun-tol-gratis>

¹⁶ Diakses di <http://surabaya.tribunnews.com/2015/06/24/pemkot-surabaya-gandeng-pengembang-untuk-bangun-tol-gratis>

Kesimpulan

Motif politik ekonomi dalam pembangunan JLLB terdiri dari beberapa hal. Pertama, Pemkot Surabaya berkepentingan secara politik kebijakan dalam pembangunan infrastruktur jalan. Lantas pembangunan JLLB tidak terlepas dari konflik, kontestasi dan negosiasi ketika bergulir wacana mengenai pembangunan jalan tol Tengah kota. Kedua, pembangunan JLLB memang sepintas untuk mengurai kemacetan. Namun dalam motif ekonomi, Pemkot Surabaya berkepentingan terhadap pembangunan JLLB untuk mengakumulasi surplus kapital dan surplus tenaga kerja di kota Surabaya.

Jika dibiarkan, akan mengakibatkan krisis. Jika dirangkai, intinya pembangunan JLLB menegaskan bahwa sikap pemerintah yang tidak netral atau berpihak kepada Kelompok kapitalis terhadap pembangunan JLLB daripada tol tengah kota, merupakan suatu kebutuhan dari pemerintah untuk merangkul kapitalis, selain kapitalis juga membutuhkan pemerintah termasuk dukungan dan kemauan politiknya untuk mengoperasikan sirkuit kedua kapitalnya maupun sirkuit pertamanya yaitu berupa pembangunan industri (manufaktur) dan perdagangan¹⁷. Atau dengan kata lain, motif politik Pemkot Surabaya tidak terlepas dari upaya untuk mensejahterakan masyarakat. Hal ini tentu membutuhkan dukungan kelompok kapitalis. Atau dengan kata lain, kelompok kapitalis juga membutuhkan dukungan pemerintah melalui kebijakan, untuk mengurangi hambatan-hambatan dalam kegiatan perekonomian.

Daftar Pustaka

Media Online

Diakses di <http://kelanakota.suarasurabaya.net/news/2016/165507-PAD-Kota-Surabaya-dari-Pajak-Tembus-Rp-2,73-Triliun>

Diakses di <http://properti.bisnis.com/read/20150925/47/475773/javascript>, pada tanggal 1 Desember 2017

Diakses di <http://properti.kompas.com/read/2014/11/10/120303821/Sudah.Saatnya.Pembangunan.di.Surabaya.Berorientasi.Vertikal.pada.tanggal.1.Agustus.2017>

¹⁷ Ibid

Diakses di <http://surabaya.tribunnews.com/2016/04/15/jllb-rampung-ciputra-siapkan-35-hektare-lahan-central-business-district-baru-begini-konsepnya>, pada tanggal 1 Desember 2017

Diakses di <http://www.surabaya.go.id/berita/8399-dorong-pemerataan-pembangunan--resmikan-jalan-lingkar-luar-barat-surabaya>, pada tanggal 1 Desember 2017

Diakses di <https://surabayakota.bps.go.id/Subjek/view/id/12> pada 1 September 2017

Buku

Black James, 1999. *Metode dan Masalah Penelitian Sosial*. Refika Aditama: Bandung

Harrison, Lisa, 2007. *Metodologi Penelitian Politik*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group. Hlm 86

J. Logan and H. Molotch, *Urban Fortune: The Political Economy of Place*, Berkeley: University of California Press, 1987, p. 52

Siti Aminah. 2015. *Konflik dan Kontestasi Penataan Ruang Kota Surabaya*. Pusat Kajian Sosiologi FISIP-UI.