
**Makna Penggusuran Menurut Masyarakat Miskin Kota Surabaya
(Studi Kasus Pada Warga Miskin Pinggir Rel Korban Rencana Penggusuran *Double Track*
oleh PT. KAI Dalam Perspektif Konstruksi Sosial Berger di Kelurahan Sidotopo)**

Tiandi Zana Hetsy

tiandizanahetsy@yahoo.com

(Antropologi FISIP-Universitas Airlangga)

Abstract

This research revolves around the plan eviction of those residing in Sidotopo, Surabaya, a matter currently under consideration by the Indonesia Train Company (ITC), who have warned them to vacate the land. The area that the ITC is interested in laying a double track is renowned for the number of poverty-stricken citizens who consider this as their home and only source of shelter. The reason this researcher has chosen this location in particular is that it is under serious threat by the ITC while the impoverished citizens are desperate to be fairly represented in the negotiations between the ITC and the Government of Surabaya. This research focuses on understanding how these track-side denizens interpret the proposed eviction plan and how they react and counter the eviction proposal. This research applies the social construction theory of Peter Berger and Luckman. This is qualitative research where the primary data collection means are field observation and in-depth interviews. The results vividly and clearly indicate that these track-side citizens interpret the proposed eviction plan in negative terms – they persevere however to participate and contribute to the negotiations underway with the ITC and the government. The conclusion reached by this research is that these deprived citizens continuously live in fear that they will not be equitably compensated for by the negotiations underway, and when evicted, will have a poor chance of relocating effectively.

Keywords : Indonesia Train Company (ITC), Eviction, Double Track, Peter Berger, Social Construction.

Abstrak

Penelitian ini dilatarbelakangi atas rencana penggusuran yang akan dilakukan oleh PT.KAI dengan tujuan pembuatan *double track*. Alasan pemilihan lokasi penelitian di Kelurahan Sidotopo khususnya warga pinggir rel karena banyaknya jumlah penduduk pinggir rel, kondisi ekonomi yang rendah (miskin), warga pinggir rel aktif mengikuti negosiasi dan diskusi dengan PT. KAI dan Pemerintah Kota Surabaya. Fokus penelitian adalah bagaimana warga pinggir rel di Kelurahan Sidotopo memaknai rencana penggusuran yang akan terjadi di wilayah mereka serta bagaimana reaksi dan usaha warga pinggir rel menghadapi rencana penggusuran oleh PT. KAI. Penelitian ini menggunakan teori konstruksi sosial oleh Peter Berger dan Luckman. Metode penelitian bersifat kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi lapangan dan wawancara mendalam. Hasil penelitian dijelaskan secara deskriptif bahwa warga pinggir rel memaknai rencana penggusuran sebagai hal yang negatif atau buruk, warga pinggir rel menghadapi rencana penggusuran secara tenang namun juga melakukan usaha dengan bentuk negosiasi dan diskusi dengan pihak PT. KAI dan Pemerintah Kota Surabaya. Kesimpulan pada penelitian ini bahwa warga pinggir rel telah melakukan berbagai usaha dalam menghadapi

rencana penggusuran karena mereka berasumsi bahwa penggusuran hanya akan merugikan pihak korban apabila tidak diimbangi dengan relokasi ganti rugi.

Kata Kunci : PT. KAI, Penggusuran, *Double track*, Peter Berger, Konstruksi Sosial.

LATAR BELAKANG

Pembangunan memiliki tujuan guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Pemerintah memiliki peran penting dalam pembangunan yaitu sebagai mobilisator agar terciptanya peningkatan kesejahteraan masyarakat serta pertumbuhan ekonomi Negara (Prasetyo et al., 2009:222).

Pemerintah dalam melaksanakan pembangunan memiliki beberapa kebijakan yaitu dalam rangka mengurangi jumlah pengangguran yang dilakukan dalam bentuk pembangunan proyek infrastruktur seperti jalan, jembatan, pelabuhan, dermaga, energi, perhubungan dan perumahan (Prasetyo et al., 2009:223).

Pembangunan infrastruktur di beberapa Kota di Indonesia salah satunya terjadi di Kota Surabaya. Kota Surabaya memiliki beberapa rencana pembangunan yang berkaitan dengan peningkatan infrastruktur transportasi yaitu perkereta apian. Adapun proyek yang bekerja sama dengan PT. KAI adalah proyek pembuatan MRT yang akan dibangun dari stasiun Gubeng hingga Bandara Juanda Waru, Sidoarjo. Proyek tersebut sedang memasuki tahapan pertama yaitu pembuatan rel ganda (*double track*) dan peninggian jalur rel sepanjang 110 km dengan integrasi seluruh kota di Jawa Timur (Surabaya – Sidoarjo – Lamongan – Mojokerto – Porong – Pasuruan (www.dephub.go.id)).

Pembangunan infrastruktur dengan konsentrasi kereta api dikarenakan kereta api merupakan sarana angkutan massal sehingga dapat membantu mengurangi permasalahan transportasi di Indonesia.

Rencana pengembangan Kereta Api dijelaskan dalam *website* Dinas Perhubungan Lalu Lintas Angkutan Jalan (DISHUBLLAJ). Pembangunan *double track* menjadi sasaran utama dalam proses pengembangan. Dalam www.dishubllaj.jatimprov.info dijelaskan bahwa pada tanggal 18 Januari 2005 telah dilakukan perjanjian (MoU) antara Ditjen Perhubungan Darat dengan *Societe Nationale des Chemins de fer Fraunçais* (SNFC) tentang beberapa rencana pengembangan antara lain 1) Penyambungan jaringan KA (kereta api) antara stasiun Gubeng dengan stasiun Pasar Turi menggunakan *double Track*. 2) Peningkatan jaringan KA antara stasiun Kandangan sampai stasiun Waru dengan *double Track* dilanjutkan dengan tahap berikutnya yaitu Lamongan menuju Mojokerto.

Pembuatan jalur rel ganda (*double track*) membawa dampak positif dan negatif. Dampak positif berdampak pada peningkatan sarana transportasi dan perekonomian nasional (Priandhini et al., 2013). Dampak negatif berdampak pada kehidupan masyarakat dimana lahan tempat tinggal mereka menjadi sasaran pembebasan lahan guna pembuatan *double track* tersebut.

Hal yang menarik untuk dikaji dalam penelitian ini adalah reaksi serta usaha korban pembebasan lahan oleh PT. KAI khususnya warga pinggir rel yang bertempat tinggal di Kelurahan Sidotopo. Para warga pinggir rel telah lebih dari 20 tahun bertempat tinggal di pinggir rel kereta api di Kelurahan Sidotopo. Rel didepan perkampungan mereka, setiap harinya dilintasi oleh gerbong minyak PT. Pertamina dan gerbong kontainer barang. Letak perkampungan warga yang dekat dengan Dipo Stasiun yaitu stasiun tempat pemberhentian gerbong atau pendistribusian barang-barang tidak membuat warga takut akan bahaya perlintasan kereta api. Pengetahuan dan keyakinan yang dimiliki oleh warga pinggir rel membuat mereka mampu bertahan meski telah mengalami teguran pengusuran dari PT. KAI. Kondisi kemiskinan di lingkungan pinggir rel memberi alasan pendukung mengapa warga masih tetap bertahan meski telah mendapatkan teguran pengusuran.

Masalah penelitian dalam tulisan ini adalah : (i) Bagaimana warga miskin pinggir rel di Kelurahan Sidotopo memaknai rencana pengusuran yang akan dilakukan oleh PT. KAI?. (ii) Bagaimana reaksi dan usaha warga pinggir rel di Kelurahan Sidotopo menghadapi rencana pengusuran yang akan dilakukan oleh PT. KAI?

TEORI

Penelitian ini menggunakan teori konstruksi sosial Peter Berger dalam tahapan mencari dan menganalisis data. Hakikat dari konstruksi sosial adalah memahami kehidupan masyarakat dengan dunia sosialnya sehari-hari. Di dalam kehidupan sosial manusia tidak akan pernah lepas dari kenyataan dan pengetahuan sedangkan pengalaman dan pemahaman tentang gejala sosial dibentuk secara alamiah dari interaksi bermasyarakat atau yang disebut sebagai tindakan sosial (Parera, 2012:xv). Dalam Berger (2012:1) kenyataan merupakan kualitas alamiah dan natural yang terdapat dalam setiap fenomena-fenomena dan memiliki eksistensi tersendiri serta tidak tergantung hanya pada satu kehendak individual. Pengetahuan dipahami sebagai fenomena yang pasti nyata serta memiliki karakter yang spesifik sehingga tidak dapat disamakan antar satu

individu dengan lainnya. Mengutip Parera dalam pengantar buku tafsir sosial atas kenyataan (2012:xv),

“kenyataan sosial itu tersi (Berger & Luckman, 2012)rat dalam pergaulan sosial yang diungkapkan secara sosial lewat tindakan komunikasi dengan bahasa dan bekerja sama dalam bentuk organisasi sosial”

Individu selalu melakukan interaksi antar individu lainnya yang sifatnya intersubjektif. Intersubjektif adalah fenomena yang dipahami dan dilakukan bersama-sama dalam kehidupan sehari-hari sebagai anggota masyarakat dan suatu kenyataan (Manuaba, 2010). Sifat dari dunia intersubjektif setiap orang berbeda sekalipun mereka memiliki pandangan yang sama terhadap suatu hal. Perbedaan intersubjektif setiap orang kadangkala bertentangan dengan lainnya namun dari proses perbedaan dan pertentangan tersebut terjadi proses penyesuaian yang berlangsung terus menerus antara perspektif orang yang satu dengan lainnya sebagai kesatuan masyarakat (Berger, 2012:32).

Dari tahapan intersubjektif, individu tidak bisa lepas dari tiga dialektika kehidupan yaitu eksternalisasi, objektivasi dan internalisasi. Masyarakat melakukan interaksi sosial dan bertindak sebagai subjek dalam bermasyarakat, mereka mengambil berbagai pengetahuan dan gejala sosial yang ada lalu mengobjektivkan pengalaman dan pemahaman tersebut menjadi legitimasi tersendiri atau mengikutsertakan secara tidak sadar diri mereka ke dalam suatu lembaga masyarakat sebagai bentuk dari pengidentifikasian diri. Hasil dari objektivasi diserap oleh individu sebagai pengetahuan dan kenyataan baru yang selanjutnya dikembalikan ke dalam diri mereka masing-masing untuk di proses sehingga nantinya akan menciptakan suatu *mainset* tersendiri atau yang bisa disebut sebagai konstruksi sosial.

Eksternalisasi adalah usaha pencurahan diri manusia kedalam kehidupan sehari-hari dengan melakukan interaksi secara terus menerus baik dalam bentuk aktivitas fisik maupun mental. Eksternalisasi tidak dapat dilepaskan dengan keberadaan manusia dan lingkungannya. Manusia akan terus melakukan aktivitas keseharian (Berger, 2012:71-72). Eksternalisasi dianggap sebagai bentuk kelanjutan dari perkembangan dari bayi menuju dewasa serta akhir hayat. Dalam proses itulah manusia akan terus berinteraksi dengan sekelilingnya, menciptakan kenyataan dengan pengetahuan yang telah dimiliki atau bahkan membuat pengetahuan baru yang akan diturunkan kepada generasi berikutnya. Proses perkembangan tersebut adalah

pencarian jati diri dan kepribadian dan bagian dari proses perolehan kebudayaan (Berger, 2012:72-73).

Objektivasi adalah tahapan dimana seluruh aktivitas manusia yang terjadi dalam eksternalisasi mengalami proses pembiasaan (habitulasi) yang kemudian berkembang menjadi pelembagaan (instutisionalisasi) (Berger, 2012:72-73). Kelembagaan berasal dari pembiasaan aktivitas manusia. Pelembagaan menurut Berger (2012:74-84) adalah adanya sebuah tipifikasi tindakan yang sudah dijadikan suatu kebiasaan dan membentuk lembaga milik bersama. Tipifikasi tersebut terbentuk secara berproses diakronik. Aktivitas manusia yang telah dilembagakan memiliki kontrol dibawah kendali sosial kehidupan bermasyarakat.

Internalisasi adalah penafsiran yang dilakukan individu terhadap suatu peristiwa atau objek untuk mengungkapkan makna didalamnya. Dalam Berger (2012:83) pada tahap internalisasi, individu akan mengidentifikasi diri pada lembaga atau organisasi sosial dan menjadi anggota dari perkumpulan tersebut. Internalisasi dapat disebut sebagai proses peresapan kembali dengan kesadaran yang dimiliki manusia lalu mengtransformasikannya ke dalam struktur dunia subjektif. Pada tahap internalisasi inilah individu dapat menjadi bagian dari masyarakat.

METODE

Penelitian dilakukan pada warga pinggir rel di Kelurahan Sidotopo karena mereka adalah warga yang menerima langsung teguran pengosongan lahan oleh PT. KAI. Fokus lokasi penelitian adalah pada warga di RW 11, Kelurahan Sidotopo, Kecamatan Semampir. Alasan pemilihan lokasi tersebut karena, *pertama*, Kelurahan Sidotopo dekat dengan stasiun Dipo milik PT. KAI sebagai stasiun khusus pemberhentian barang guna pendistribusian pihak yang membutuhkan. *Kedua*, banyaknya jumlah warga pinggir rel yang akan digusur. *Ketiga*, perwakilan warga di Kelurahan Sidotopo merupakan anggota yang aktif memperjuangkan aspirasi mereka kepada Pemerintah Kota maupun bentuk protes langsung kepada pihak PT. KAI.

Pengumpulan data dilakukan dengan observasi dan wawancara. Pada tahap observasi, peneliti mengamati anggota masyarakat di pinggir rel. Pada siang hari, terlihat banyak laki-laki sedang duduk santai sambil bermain catur, mengobrol di warung-warung kopi sedangkan

perempuan tidak sering terlihat karena berada di dalam rumah. Kedatangan peneliti di lokasi penelitian tampak terlihat aneh bagi para warga. Hal ini disebabkan adanya ketakutan warga akan pihak-pihak yang berpura-pura menjadi relawan ataupun lembaga khusus yang akan membantu permasalahan mereka yaitu penggusuran.

Pada saat observasi lapangan, peneliti juga berkunjung ke kantor Kelurahan Sidotopo guna meminta izin penelitian serta mencari informasi mengenai penggusuran dari pegawai Kelurahan. Pada saat proses mendapatkan informasi tersebut, pegawai Kelurahan memberi saran beberapa nama yang mampu untuk dijadikan informan.

Wawancara dilakukan dengan menggunakan teknik *indepth interview* yang dilakukan kepada informan terpilih, baik dari warga pinggir rel sebagai korban rencana penggusuran dan pihak PT. KAI sebagai pelaksana penggusuran. Peneliti menggunakan pedoman wawancara yang kemudian pada pertanyaan selanjutnya berkembang mengikuti data yang diucapkan oleh informan saat wawancara sedang berlangsung. Pengembangan pertanyaan yang berlangsung secara tidak sengaja saat wawancara dengan informan berguna untuk memahami lebih dalam realitas kehidupan masyarakat yang diteliti serta untuk mendapatkan data lebih mendalam dari informan.

Dalam menentukan informan, peneliti menggunakan teknik pemilihan secara sengaja (*purposive*). Informan dipilih dari kedua belah pihak yaitu warga korban penggusuran dan pihak PT. KAI. Pada pihak warga, wawancara mendalam dilakukan kepada Pak Sarawi selaku Ketua RT 9 juga tergabung dalam perkumpulan penolakan penggusuran warga pinggir rel, ia juga mengikuti proses diskusi dan negosiasi langsung dengan PT. KAI. Informan kedua adalah Pak Ismail selaku ketua RT 6, ia juga menjadi perwakilan warga pinggir rel dalam memperjuangkan aspirasi masyarakat kepada Pemerintah Kota dan PT. KAI. Pak Sarawi dan Pak Ismail adalah perwakilan warga yang sangat memahami sejarah teguran penggusuran dan mengalami langsung atas proses diskusi, negosiasi warga dengan pihak terkait. Informan ketiga adalah Pak Djainuri selaku perwakilan pihak dari PT. KAI. Pihak PT. KAI hanya dipilih satu informan karena jabatan Pak Djainuri selaku Manajer Aset adalah suatu posisi yang berhak memberikan suara yang menyangkut keadaan kereta api di masyarakat. Beliau juga selaku perwakilan PT. KAI yang turut bergabung menjadi anggota diskusi antara pihak PT. KAI dan masyarakat. Pak Djainuri juga memahami kondisi lapangan dan sejarah rel kereta api di Kota Surabaya hal ini

dikarenakan pengalaman kerja yang telah cukup lama di PT. KAI (DAOPS VIII SURABAYA). Pak Djainuri mampu memberi informasi mengenai teguran penggusuran yang diterima warga pinggir rel di Kelurahan Sidotopo.

Teknik dalam analisis data adalah 1) mentranskrip hasil wawancara mendalam dengan para informan yang telah direkam oleh peneliti menggunakan *voice recorder*, 2) memeriksa ulang catatan lapangan dengan mencari simbol-simbol budaya serta mencari hubungan antar simbol tersebut, 3) memilah antara data dan fakta yang relevan sesuai dengan kenyataan di lapangan, 4) fakta yang telah dipilih ditulis serta dianalisis menggunakan analisis deskriptif.

RENCANA PEMBUATAN *DOUBLE TRACK* OLEH PT. KAI

Rencana pembuatan double track telah direncanakan sejak awal tahun 2005 oleh Dinas Perhubungan Jawa Timur dengan salah satu organisasi di Perancis yaitu SNFC. Rencana pembuatan double track diharapkan dapat mengatasi permasalahan dalam dunia perkereta apian Indonesia khususnya di Provinsi Jawa Timur. Permasalahan tersebut antara lain adalah *pertama*, masih rendahnya kinerja kereta api dalam bidang produktivitas angkutan, ketepatan jadwal, kenyamanan. *Kedua*, rendahnya keamanan dan ketertiban serta banyaknya gangguan di sepanjang jalur kereta api seperti bangunan liar. Ketiga, tingginya tingkat kecelakaan akibat kurangnya pemeliharaan terhadap gerbong dan aset milik kereta api (www.dishubdllaj.jatim.jatimprov.info).

Rencana pembuatan *double track* dimaksudkan untuk mengintegrasikan kota-kota yang ada di provinsi Jawa Timur, meningkatkan pelayanan kereta api dalam segi waktu dan penambahan armada. Kelurahan Sidotopo merupakan salah satu wilayah di Kota Surabaya yang mendapatkan teguran dari PT. KAI tentang pengosongan lahan. Pengosongan lahan tersebut dalam jangka pendek dimaksudkan guna menyeterilisasikan aset milik PT. KAI dan mewujudkan aturan perkereta apian tentang pengosongan lahan 6 meter di sisi kiri dan kanan rel guna menjaga keselamatan warga.

USAHA PT. KAI DALAM MELAKUKAN PENGOSONGAN LAHAN DI KELURAHAN SIDOTOPO

PT. KAI telah melakukan penggusuran sejak pertama didirikannya bangunan non permanen oleh warga pendatang di pinggir rel kereta api. Tujuannya adalah guna menyelamatkan warga dari bahaya tinggal di pinggir rel kereta api. Namun usaha penggusuran tersebut tidak membuat warga pendatang putus asa. Justru warga membangun bangunan permanen atas dasar tanah patok yang didapatkan selagi *babat alas*. Dalam perkembangannya, PT. KAI melakukan sosialisasi kepada warga dengan memberi penyuluhan tentang bahaya tinggal di pinggir rel. Dalam sosialisasi tersebut, PT. KAI juga turut membantu Pemerintah Kota Surabaya untuk mengatur dan menjaga keindahan kota.

Hasil dari sosialisasi yang telah dilakukan oleh PT. KAI terhadap warga pinggir rel di Kelurahan Sidotopo belum berjalan secara sempurna. Karena pada kenyataannya, warga tidak menghiraukan saran dan nasehat dari PT. KAI pada saat sosialisasi berlangsung. Namun PT. KAI berusaha memahami atas belum suksesnya sosialisasi tersebut karena faktor ekonomi, keadaan penduduk dan tingkat pengetahuan yang dimiliki oleh tiap individu.

Negosiasi antar PT. KAI dengan warga juga terjadi dalam kaitannya dengan ganti rugi. Warga pinggir rel menginginkan adanya ganti rugi atas hilangnya bangunan tempat tinggal mereka. Asas ganti rugi tersebut dipahami oleh warga atas dasar warga telah membayar Pajak Bumi Bangunan (PBB) kepada Pemerintah Kota, kondisi ekonomi warga yang tidak mampu mencari rumah pengganti paska penggusuran dan suasana harmonis antar warga yang telah tercipta berpuluh tahun. Menanggapi ganti rugi tersebut PT. KAI bekerja sama dengan Pemerintah Kota dalam memutuskan jalan terbaik atas nasib warga korban penggusuran nantinya. Warga pinggir rel di Kelurahan Sidotopo memiliki Kartu Identitas Penduduk (KTP) Surabaya, hal ini membuat PT. KAI berkoordinasi dengan Pemerintah Kota karena warga korban penggusuran juga merupakan warga Kota Surabaya.

MAKNA PENGGUSURAN MENURUT WARGA PINGGIR REL DI KELURAHAN SIDOTOPO

Menghadapi teguran penggusuran yang telah diberikan oleh PT. KAI, warga pinggir rel menganggap hal tersebut sebagai suatu hal yang biasa saja. Sikap tenang ditunjukkan oleh warga pinggir rel disebabkan oleh *pertama*, selalu gagalnya PT. KAI dalam menggusur warga karena tidak adanya respon positif dari warga sebagai korban dan tanggung jawab dari pihak penggusur.

Kedua, pemahaman warga yang didapatkan secara turun menurun bahwa rel kereta api didepan perkampungan mereka adalah rel mati artinya hanya digunakan sebagai pengangkut minyak dan barang dari stasiun benteng dan PT. PAL di sekitar pelabuhan tanjung perak dan berakhir di Dipo Sidotopo, bukan rel kereta api aktif seperti di sekitar stasiun pasar turi yang menghubungkan antar kota dan provinsi. Melalui proses eksternalisasi mereka terhadap warga sekitar Sidotopo, diketahui bahwa rel kereta tersebut mati. Kemudian warga Sidotopo mengobyektivasi melalui pengalamannya sehari-hari, sebagaimana pengalaman akan rel kereta api adalah pengalaman utama sehari-hari masyarakat Sidotopo. Warga pinggir rel kemudian menginternalisasikan hal ini, yang serta merta melahirkan pemaknaan bagi warga pinggir rel di Kelurahan Sidotopo. Warga pinggir rel di Kelurahan Sidotopo memaknai bahwa tidak perlu ditakutkan akan adanya penggusuran oleh PT. KAI terhadap masyarakat Sidotopo.

Ketiga, warga memiliki pemahaman berdasarkan Undang-Undang Agraria bahwa mereka telah tinggal lebih dari 30 tahun di lokasi tersebut dan jika tidak adanya penarikan tanah oleh PT. KAI maka penduduk berhak menempati lokasi tersebut dan jikalau benar-benar terjadi penggusuran warga meminta relokasi yang sesuai dan layak huni atau jika dalam bentuk uang tidak hanya ganti rugi melainkan ‘ganti untung’.

“Ada di Undang-Undang Dasar 1945 instruksi Pak Soekarno, disitu menyatakan bahwa tanah yang ditinggal oleh pemiliknya dan tidak diminta kembali lebih dari 30 tahun maka tanah itu menjadi milik perorangan” (Sarawi, Ketua RT 9).

Hasil eksternalisasi warga sehingga warga mendapatkan info bahwa mereka tidak mendapatkan ganti rugi atas penggusuran oleh PT. KAI kemudian diobyektivasi dan diinternalisasi. Dari proses tersebut, muncul tanggapan bahwa penggusuran oleh PT. KAI merupakan hal yang negatif. Warga pinggir rel melihat bahwa PT. KAI tidak melakukan usaha tanggung jawab atas inisiatif penggusuran oleh PT. KAI.

Rencana pengusuran dipahami oleh warga pinggir rel sebagai bentuk untuk mendapatkan keuntungan semata dari pihak yang berkuasa (PT. KAI), sehingga dalam pelaksanaannya warga juga tidak ingin hanya menjadi korban pengusuran sedangkan pihak yang berkuasa makin berkuasa seperti pemikiran ekonomi kapitalis. Warga pinggir rel menginginkan adanya kesadaran, kejujuran dan tanggung jawab dari pihak-pihak yang terkait atas nasib mereka yang terdaftar sebagai penduduk resmi Kota Surabaya yang berhak menyuarakan aspirasi dan mendapatkan perlindungan sebagai penduduk Kota Surabaya.

Rencana pengusuran yang akan terjadi nantinya di asumsi oleh warga sebagai bentuk perbaikan taraf kehidupan. Dimana jika mereka digusur, mereka akan mendapatkan tempat tinggal baru yang lebih layak dan tetap tidak kehilangan pekerjaan mereka atau mendapatkan pekerjaan baru yang dapat meningkatkan pendapatan keluarga. Apabila ada pengusuran maka warga akan langsung berfikir tentang ganti rugi dan hasil dari ganti rugi tersebut dapat digunakan dalam berbagai bidang seperti membeli rumah baru atau modal usaha. Warga juga memaknai apabila terjadi pengusuran maka disitulah akan tercipta keuntungan seperti pembuatan proyek baru dan sebagai warga korban pengusuran maka warga berhak mendapatkan bagian dari keuntungan tersebut yaitu dengan jalan pemberian ganti rugi atas rumah mereka yang telah digusur.

REAKSI DAN USAHA WARGA PINGGIR REL DI KELUARAHAAN SIDOTOPO MENGHADAPI RENCANA PENGGUSURAN

Reaksi warga terhadap teguran pengusuran ditanggapi secara beragam oleh setiap individual. Ada yang menanggapi dengan sikap tidak peduli, perasaan khawatir dan cemas hingga sikap meremehkan karena mereka menganggap surat edaran tersebut tidak pernah serius terjadi. Konstruksi sosial masyarakat melalui tiga proses dialektis kemudian menghasilkan pemaknaan bahwa usaha yang selama ini telah dilakukan PT. KAI tidak pernah membuahkan hasil yang signifikan. Oleh karenanya, masyarakat tidak takut akan pengusuran yang dilakukan oleh PT. KAI. Saat wawancara, salah satu informan mengungkapkan pendapatnya

“halah mbak selama PT. KAI yang pusatnya di Bandung tidak datang dan turun ke daerah sini ya tidak perlu di khawatirkan. Selama ini kan pusatnya kereta api memang di Bandung”.

Kutipan tersebut menjelaskan bahwa warga yang tidak serius menanggapi surat edaran penggusuran adalah mereka yang berasumsi bahwa pusat PT. KAI tidaklah hanya di DAOPS VIII Surabaya melainkan juga di beberapa Kota besar di Pulau Jawa lainnya. Menurut mereka penggusuran akan benar-benar terjadi jika ada sekumpulan pejabat dari PT. KAI baik dari Surabaya dan Bandung meninjau langsung bantaran rel sambil melakukan beberapa aktivitas pengukuran menggunakan alat-alat tertentu.

Dalam menghadapi rencana penggusuran, warga membentuk forum dengan lingkup Kelurahan Sidotopo. Hasil dari diskusi forum warga tersebut di integrasi secara bersama-sama oleh warga dengan pihak Kelurahan yang dilanjutkan dengan diskusi bersama Pemerintah Kota dan PT. KAI.

Dalam melakukan diskusi dengan Pemerintah Kota, warga mengharapkan bantuan Pemerintah Kota agar dapat melindungi hak-hak warganya dan menyelamatkan mereka dari rencana penggusuran. Warga juga melakukan diskusi dengan pihak DPRD sebagai media penyalur aspirasi masyarakat. Dengan pihak PT. KAI, warga menyatakan akan keberatan rencana penggusuran namun apabila suatu hari nanti penggusuran benar-benar terjadi, warga menuntut akan adanya relokasi berupa ganti rugi kepada warga korban penggusuran.

Warga pinggir rel di Kelurahan Sidotopo juga membentuk pola pertahanan tersendiri di dalam lingkungan warga agar mereka tetap dapat tetap bertahan di lokasi tersebut dan tidak digusur. Warga pinggir rel membentuk pola-pola kesepakatan khusus berupa simbol-simbol yang hanya dapat dipahami bersama oleh warga *intern*.

KESIMPULAN

Berdasarkan teori konstruksi sosial oleh Berger, dapat diketahui bahwa penolakan terhadap rencana penggusuran yang dilakukan warga pinggir rel di Kelurahan Sidotopo terjadi karena adanya pengaruh dari lingkungan yang didapat dari hasil interaksi sehari-hari. Dialektika simultan berproses pada, penolakan terhadap rencana penggusuran dimulai dari keadaan lingkungan sekitar dan dimana anggota interaksi menunjukkan reaksi dan sikap tidak setuju terhadap rencana penggusuran. Sikap individu tersebut disebabkan berbagai faktor internal dan eksternal dan kemudian diobjektivasi oleh masing-masing individu terhadap dirinya sendiri dan

pada akhirnya di internalisasi bahwa warga pinggir rel sepakat atas penolakan penggusuran yang akan dilakukan oleh PT.KAI.

Tahapan dialektika eksternalisasi, objektivasi dan internalisasi akan terjadi secara terus menerus dalam sepanjang kehidupan manusia dan membentuk konstruksi-konstruksi baru karena pengetahuan yang dimiliki manusia sifatnya dinamis yaitu akan selalu berkembang.

Warga menyatakan keberatan dan penolakan atas rencana penggusuran yang akan dilakukan oleh PT. KAI. Alasan keberatan dan penolakan masyarakat adalah karena faktor ekonomi, faktor kehilangan tempat tinggal, peraturan pemerintah yang dipahami oleh warga (Undang-Undang Agraria) dan pengetahuan yang dimiliki masyarakat atas hukum yang mereka akui benar keberadaannya. Bentuk atas keberatan tersebut dituangkan oleh warga pinggir rel melalui rapat, protes dan negosiasi antar warga masyarakat dengan PT. KAI. Warga pinggir rel di Kelurahan Sidotopo khususnya korban penggusuran juga meminta bantuan kepada walikota Surabaya sebagai penjamin keberadaan mereka di wilayah Sidotopo agar tidak penggusuran tidak akan pernah terjadi.

Masyarakat miskin kota di Kelurahan Sidotopo (warga pinggir rel korban penggusuran) tetap bersikeras bertahan di lokasi tempat tinggal mereka. Faktor *pertama* karena menurut pemahaman masyarakat, rel di depan perkampungan mereka merupakan rel mati sehingga tidak mungkin akan dibangun lebih lanjut karena tidak berfungsi secara maksimal. Faktor *kedua* adalah masyarakat mengakui bahwa tanah tersebut adalah tanah milik Negara dan setiap warga Negara Indonesia berhak menempati. Tanah tersebut dipahami oleh masyarakat bahwa bukan milik PT. KAI karena PT. KAI tidak mampu menunjukkan bukti surat legalitas atas kepemilikan tanah. Faktor *ketiga* adalah tidak adanya tanggung jawab dari PT. KAI terhadap korban penggusuran mengenai kebijakan ganti rugi. Ganti rugi di inginkan oleh warga sebagai modal untuk mencari tempat tinggal yang sifatnya permanen dapat dihuni hingga akhir hayat pemilik sebagai pengganti tempat tinggal mereka yang akan digusur.

Realitas tentang fenomena penggusuran terbentuk melalui tiga tahapan yaitu eksternalisasi sebagai tahapan awal dimana masyarakat mengetahui dan memahami tentang penggusuran yang akan dilakukan oleh PT. KAI, mulai dari sejarah penggusuran, apa bentuk penggusuran, tujuan penggusuran hingga akibat dari penggusuran. Dari proses eksternalisasi tersebut, masyarakat telah menjadikan apa yang mereka ketahui sebagai pengetahuan awal

tentang fenomena penggusuran yang akan terjadi. Masyarakat melakukan objektivasi dimana masyarakat berinteraksi dengan individu lainnya yang berada di dalam lingkungan maupun luar lingkungan. Pertemuan dengan individu-individu baru mempengaruhi subjektivitas individu itu sendiri. Dari interaksi tersebut, akan tercipta pandangan-pandangan baru tentang penggusuran dari individu lainnya atau yang disebut sebagai realitas objektif. Hasil dari eksternalisasi dan objektivasi menghasilkan pemaknaan penggusuran yang seragam di kalangan masyarakat miskin pinggir rel korban penggusuran Kelurahan Sidotopo.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Berger, P., & Luckman, T. (2012). *Tafsir Sosial Atas Kenyataan : Risalah Sosiologi Pengetahuan*. Jakarta: LP3ES.

Parera, F. M. (2012). Kata Pengantar. In P. Berger, & T. Luckman, *Tafsir Sosial Atas Kenyataan : Risalah Sosiologi Pengetahuan*. Jakarta: LP3ES.

Jurnal :

Manuaba, P. (2010). Memahami Teori Konstruksi Sosial. *Jurnal Masyarakat Kebudayaan dan Politik* , 21, 221-230.

Prasetyo, B. R., & Firdaus, M. (2009). Pengaruh Infrastruktur Pada Pertumbuhan Ekonomi Wilayah di Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan* , 2, 222-236.

Priandhini, F., Astuti, P., & Manar, D. G. (2013). Analisis Implementasi Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2006 Dalam Pembangunan Double Track di Kelurahan Wulung Kecamatan Randublatung Kabupaten Blora. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*.

Website :

February 1, 2014, from

http://dishubllaj.jatimprov.info/index.php?option=com_content&view=article&id=89&Itemid=119

February 1, 2014, from <http://m.dephub.go.id/read/kolomredaksi/fenomena-pembangunan-mrt-di-kotakota-besar14564>