

## Studi Deskriptif Tentang Model Resolusi Konflik Dalam Rencana Pembangunan Jalan Tol Tengah Kota Surabaya

**Annisa Sakinah**

Mahasiswa Program Studi Ilmu Administrasi Negara, FISIP, Universitas Airlangga

### ABSTRACT

*The purpose of this study was to determine the model of conflict resolution in the Middle Toll Road development plans in the city of Surabaya. And to explain the conflicting roles and interests among the various parties involved in the management of conflict on development plans Surabaya Toll Road Central. This study used a qualitative approach descriptive type which collects information from various sources in order to further understand the research problem. These subjects are people who are competent and master the intricacies of events and activities in the middle of the toll this policy process is Bappeko Surabaya, Surabaya City Council Commission C, and the edge of the rail Surabaya community who are victims of the construction of Toll Road Central Surabaya. Determination of the number of research subjects using purposive sampling method. Data collection techniques are interviews, and literature. Engineering analysis and interpretation of the data in this study is the use of three grooves of data reduction, data presentation, and conclusion. These results indicate that the integration of compromise and collaboration is a model that is suitable for use for the appropriate conflict management policies, especially in the Middle Toll Road construction conflicts of Surabaya.*

*Key Words : conflict, model conflict resolution, Toll Road Central Surabaya*

### Pendahuluan

Pada masyarakat yang tinggal di kawasan perkotaan, mobilitas geografis merupakan hal yang sangat penting karena aktivitas masyarakat perkotaan membutuhkan pergerakan yang cepat sehingga harus didukung dengan sarana transportasi yang kondusif dan jalan raya juga menjadi akses utama untuk menunjang mobilitas geografis yang terjadi di masyarakat perkotaan. Namun, pada kenyataannya masih banyak jalan raya yang mengalami kemacetan lalu lintas sehingga menyebabkan terganggunya aktivitas sosial dan ekonomi pada masyarakat perkotaan.

Kemacetan lalu lintas merupakan sebuah permasalahan yang sering terjadi di kota-kota besar termasuk Surabaya. Kemacetan lalu lintas ini pada umumnya terjadi pada jam-jam sibuk dimana para pengguna jalan akan memulai aktivitasnya dipagi hari dan mengakhiri aktivitasnya di sore hari. Fenomena kemacetan lalu lintas seperti ini dapat terlihat di jalan-jalan utama yang menghubungkan antara pusat kota dengan kawasan lainnya, seperti halnya jalan utama di Surabaya yaitu jalan Ahmad Yani yang menjadi penghubung antara pusat perekonomian kota Surabaya dengan kawasan pinggiran kota seperti Sidoarjo, Mojokerto, Gresik dan Pasuruan.

Permasalahan kemacetan disebabkan oleh beberapa faktor antara lain tingginya tingkat urbanisasi, pesatnya tingkat pertumbuhan kendaraan dan kepemilikan kendaraan, dan sistem angkutan umum perkotaan yang tidak efisien. Tetapi, yang paling penting yang dapat disimpulkan sebagai penyebab permasalahan transportasi

ini adalah tingkat pertumbuhan prasarana transportasi tidak bisa mengejar tingginya kebutuhan akan transportasi (Ofyar Z. Tamin, 2000:519).

**Tabel I.1**  
**Perbandingan Prosentase Kendaraan Bermotor dengan Panjang Jalan di Surabaya**

Tahun	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Kendaraan Bermotor	14%	7%	10%	2%
Panjang Jalan (km)	0%	0%	64%	0%

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, tahun 2015

Berdasar tabel I.1 dapat diketahui bahwa kendaraan bermotor mengalami peningkatan di tahun 2009-2010 sebesar 14% namun tidak ada penambahan panjang jalan. Begitu pula pada tahun-tahun berikutnya, hanya di tahun 2011-2012 ada penambahan panjang jalan sebesar 64%. Tetapi karena jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat maka perbandingan jumlah kendaraan bermotor dengan panjang jalan menjadi tidak seimbang.

Data yang ada pada Dinas Perhubungan Jawa Timur menyimpulkan bahwa ada sembilan titik kemacetan di Surabaya yang memiliki rasio kemacetan lalu lintas atau traffic density ratio (TDR) sekitar 0,8. Sementara kategori lalu lintas lancar bila TDR berada di kisaran 0,6 dan dikatakan macet total bila TDR

menyentuh nilai 1. TDR sendiri merupakan perbandingan volume kendaraan terhadap kapasitas jalan. Sekitar 1,5 juta kendaraan bermotor hilir mudik di jalanan kota Surabaya tiap harinya. Selama Januari hingga Maret 2010, terdapat 34.430 kendaraan baru yang ada di Surabaya ini. Dengan perincian sebanyak 28.563 kendaraan roda dua dan 5.867 kendaraan roda empat ([www.suryaonline.com](http://www.suryaonline.com), diakses senin 04 Agustus 2014).

Idealnya adalah kondisi dimana besarnya kebutuhan akan transportasi seimbang dengan kapasitas sistem prasarana yang tersedia. Namun kondisi ideal ini sangat tidak mungkin terjadi di Indonesia disebabkan dengan sistem prasarana transportasi. Tingkat pertumbuhan mobilitas warga kota yang sangat tinggi yang tidak mungkin dihambat, sementara sarana dan prasarana transportasi yang sangat terbatas, mengakibatkan akseibilitas dan mobilitas terganggu. Oleh karena itu perlu dipikirkan beberapa alternatif pemecahan masalah transportasi, terutama kemacetan di perkotaan. Untuk menanggulangi kemacetan lalu lintas ini, pemerintah daerah melakukan berbagai langkah baik merumuskan kebijakan, melakukan tindakan nyata, maupun menggarap aspek hukumnya. Hasilnya berupa pembangunan dan pengembangan prasarana, optimasi penggunaan ruang jalan, serta penerapan peraturan dan hukum (Ofyar Z. Tamin, 2000:493).

Hal ini juga berkaitan dengan Peraturan Pemerintah No 26 tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah Nasional, yang didalamnya termuat dalam pasal 5 ayat 1 (b) menjelaskan peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan prasarana transportasi, telekomunikasi, energi dan sumber daya air yang terpadu dan merata di seluruh wilayah Nasional. Maka Kementerian (dahulu Departemen) Pekerjaan Umum, merasa bertanggung jawab atas kemacetan yang terjadi di kota-kota besar di Indonesia termasuk Kota Surabaya, kemudian mendukung Rencana Tata Ruang dan Wilayah Provinsi Jawa Timur yang merencanakan dibangunnya sebuah Tol Tengah Kota Surabaya, yang membelah Kota Surabaya, mulai dari Aloha atau Bunderan Waru sampai Tanjung Perak. Sehingga, apabila ditinjau dari RTRW Nasional, maka keberadaan Tol Tengah Kota merupakan pembangunan yang terpadu dan berkelanjutan.

Dan juga Jalan Tol tersebut dibangun dengan memiliki tujuan-tujuan yang berdampak baik dan mengarah pada kemajuan seperti di dalam Peraturan Pemerintah RI No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol yang didalamnya termuat dalam pasal 2 ayat 1, penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna. Selain itu, dalam ayat selanjutnya dijelaskan bahwa penyelenggaraan jalan tol bertujuan

meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya.

Namun rencana pembangunan Tol Tengah Kota yang merupakan proyek Pemerintah Pusat yang ada di daerah dan telah disetujui dalam Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Jawa Timur tahun 2009-2029 dan RTRW Kota Surabaya tahun 2009-2019 yang tercantum dalam Perda No 3 tahun 2007 Pasal 21 Ayat 3 tentang pembangunan tol tengah kota yang berbunyi untuk pengembangan jalan alternatif yang menghubungkan bagian utara dan selatan kota dibangun Jalan Lingkar Timur, Lingkar Barat, dan jalan tol tengah kota, sedangkan untuk pencapaian bagian timur dan barat kota ditingkatkan dengan pengembangan jalan arteri alternatif timur-barat baik yang berada di sisi utara maupun selatan kota ini, menghadapi masalah yang sangat rumit dalam hal pembebasan lahan yang biayanya merupakan bagian yang cukup besar dari keseluruhan nilai proyek. Hal ini jelas karena harga tanah di daerah perkotaan sudah sangat mahal, terutama di daerah tengah kota. Sehingga karena keterbatasan pemerintah dalam hal pendanaan, maka seringkali dalam pembangunan jalan tol perkotaan, pemerintah mencari investor untuk membiayai proyek yang mahal tersebut.

Meskipun demikian, tol tengah kota merupakan proyek yang cukup menjanjikan. Jalan tol yang rencananya melewati Waru, Wonokromo, hingga Perak ini berpotensi cukup besar. Tol Tengah Kota Surabaya (TTKS) yang berdekatan dengan jalan utama yang mengalami kemacetan dan juga jalan utama pintu gerbang yang menghubungkan pusat kota dengan kota-kota di sekitarnya. Dengan banyaknya kendaraan yang melewati TTKS, maka pendapatan yang diterima pengelola jalan tol sangat besar. Dengan keuntungan yang diperoleh, modal pembangunan jalan tol segera tertutupi.

Dengan demikian, investor selaku pelaksana proyek akan siap sedia mengerjakan proyek asalkan pemerintah telah menyiapkan semua peraturan dan dasar-dasar hukum yang diperlukan. Bagaimanapun kedudukan investor adalah operator yang memerlukan payung hukum dalam melakukan aktivitas di tengah-tengah warga kota. Kesiapan aparat pemerintah ini merupakan hambatan dan tantangan lain pada pembangunan jalan tol perkotaan.

Namun demikian, banyak hambatan dan tantangan yang akan dihadapi pemerintah dalam merumuskan kebijakan jalan tol tengah kota baik secara yuridis, strategis, dan teknis. Hambatan dan tantangan itu dapat berasal dari kondisi internal pemerintah yang dapat dilihat dari kualitas dan kuantitas sumber daya manusia yang rendah dan keterbatasan dana. Selain itu hambatan dan tantangan juga dapat berasal dari luar pemerintah, misalnya kondisi ekonomi global, atau fluktuasi nilai tukar rupiah terhadap dolar. Sistem pemerintah yang ada

juga merupakan hambatan dan tantangan, misalnya persetujuan dari legislatif yang seringkali melalui proses tawar menawar politis yang kadang kala sangat menguras energi.

Namun ternyata pada tahun 2006, pihak investor lalai dalam mengerjakan proyeknya. Karena pada tahun tersebut PT MJT belum melaksanakan langkah-langkah persiapan pembangunan tol tengah kota; Analisa Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL), Land Acquisition Resettlement Action Plan (LARAP), Analisa Dampak Lalu Lintas (AMDAL LALIN), sedangkan RTRW sudah memuat tentang tol tengah dan telah mendapatkan persetujuan oleh DPRD Kota Surabaya. Hal itu terjadi karena PT MJT tidak memiliki kemampuan yang cukup untuk merealisasikan pembangunan jalan tol tengah kota. Sehubungan dengan hal itu Walikota Surabaya meminta kepada Menteri Pekerjaan Umum untuk mencabut dan membatalkan ijin pembangunan Jalan Tol Tengah Kota Surabaya kepada investor PT MJT.

Dari situ muncul suatu konflik, hal lain juga terjadi konflik pada masyarakat yang terkena dampak dari proyek tersebut. Dimana masyarakat-masyarakat sisi timur rel kereta api adalah masyarakat yang terdampak langsung akibat desain rute Tol Tengah Kota Surabaya, dimana rute tersebut melewati 35 meter dari sisi timur rel kereta api. Konflik berbagai kelompok kepentingan masyarakat seperti Tim Anti Penggusuran Masyarakat Pinggir Rel Surabaya (TAP MPRS) dan para cendekiawan atau tokoh masyarakat yang mungkin jauh dari lokasi proyek tersebut namun juga merasakan dampak negatif dari pembangunan tersebut. Kelompok kepentingan masyarakat, cendekiawan atau tokoh masyarakat yang turut memperhatikan dan peduli terhadap kebijakan pembangunan dapat berubah menjadi sikap, perilaku dan tindakan nyata yang memperlihatkan adanya kecurigaan, ketidaksetujuan dan penolakan. Bahkan ada hal yang ekstrim dapat berupa kekerasan untuk menghalangi hingga menghentikan proyek yang sedang berlangsung pada waktu itu. Hal ini pada akhirnya memicu masyarakat sisi timur rel kereta api yang tergabung dalam TAP MPRS menyatakan menolak terhadap pembangunan proyek tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan pembangunan Tol Tengah Kota Surabaya tidak terlepas dari upaya resistensi warga dan konflik di antara berbagai pihak yang terkait. Berbagai cara yang seringkali dilakukan masyarakat yang ingin memperjuangkan nasibnya ketika berhadapan dengan investor. Dengan berbagai tingkah laku tersebut, masyarakat berharap secepatnya memperoleh tanggapan dari pihak yang terkait. Masyarakat juga berharap terciptanya opini publik bahwa mereka layak untuk diperhitungkan dalam implementasi kebijakan. Masyarakat tidak mau terus menerus sebagai objek penderita di setiap kebijakan pembangunan. Meskipun masyarakat tidak bisa menolak kehadiran

proyek dan memiliki posisi tawar yang lemah namun mereka tetap sebagai pelaku utama dalam menentukan masa depan hidupnya.

Namun di sisi lain sehubungan dengan kepadatan jalan Ahmad Yani maupun jalan-jalan utama di Surabaya maka pembangunan Tol Tengah Kota Surabaya sangat mendesak untuk segera dilaksanakan. Mulai tahun 2012 pemerintah pusat melalui gubernur Jawa timur mewacanakan kembali pembangunan Tol Tengah Kota di Surabaya. Kebijakan ini didasarkan dari pertimbangan kebutuhan akan jalan yang sudah tidak memadai lagi bahkan sering menimbulkan kemacetan terutama ruas bunderan waru hingga tanjung perak. Selain itu pembangunan jaringan transportasi ini dalam rangka pembangunan kawasan regional yang terintegrasi secara nasional menjadi pertimbangan serius pemerintah pusat. Melalui Raperda provinsi menetapkannya dalam peraturan rencana tata ruang wilayah (RTRW) bahwa pembangunan tol tengah harus segera dilaksanakan. Karena walaupun di kota Surabaya sudah memiliki proyek angkutan masal cepat (AMC) dan jalur lingkaran luar timur (JLLT) serta jalur lingkaran luar barat (JLLB). Kepala Bappeprov Pemprov Jatim Fattah Jasin mengatakan bahwa Tol tengah kota seharusnya tetap dibangun. Karena ketiga proyek tersebut hanya sebuah sistem jaringan yang memang harus ada. Fattah Jasin juga menegaskan kembali bahwa kalau ada jalan tol tengah, sistem jaringan memang juga harus dibangun, seperti JLLT dan JLLB. Karena hingga kini, pemprov masih berharap Pemkot mendukung pembangunan jalan tol tengah tersebut. Sebab, Surabaya merupakan kota terbesar di Jatim. Untuk meningkatkan daya saing di Jatim, pelayanan jalan harus tetap ada. Hal ini dilakukan untuk mengurangi kemacetan dan agar dapat menarik investor datang ke Surabaya.

Berdasarkan fenomena-fenomena empiris di atas, peneliti berkeinginan mengkaji mengenai potret konflik terhadap rencana kebijakan pembangunan jalan Tol Tengah Kota Surabaya sehingga dapat merumuskan model resolusi konflik yang tepat dalam konflik rencana pembangunan Jalan Tol Tengah Kota Surabaya.

### **Kebijakan Perkotaan**

Kebijakan adalah sebuah instrumen pemerintahan bukan saja dalam arti *government*, atau hanya menyangkut aparatur negara, melainkan juga *governance* yang menyentuh berbagai bentuk kelembagaan, baik swasta, dunia usaha, maupun masyarakat madani (*civil society*). Kebijakan pada intinya merupakan keputusan-keputusan atau pilihan-pilihan tindakan yang secara langsung mengatur pengelolaan dan pendistribusian sumber daya alam, finansial dan manusia untuk kepentingan publik. Kebijakan merupakan hasil sinergi, kompromi atau bahkan kompetisi antara berbagai gagasan, teori,

ideologi, dan kepentingan-kepentingan yang mewakili sistem politik suatu negara.

### **Resolusi Konflik**

Resolusi konflik merupakan suatu terminologi ilmiah yang menekankan kebutuhan untuk melihat perdamaian sebagai suatu proses terbuka dan membagi proses penyelesaian konflik dalam beberapa tahap sesuai dengan dinamika siklus konflik. Penjabaran tahapan proses resolusi konflik dibuat untuk empat tujuan. Pertama, konflik tidak boleh hanya dipandang sebagai suatu fenomena sosial. Kedua, konflik memiliki siklus hidup yang tidak berjalan linear. Siklus hidup suatu konflik yang spesifik sangat tergantung dari dinamika lingkungan konflik yang spesifik pula. Ketiga, sebab-sebab suatu konflik tidak dapat direduksi ke dalam suatu variabel tunggal dalam bentuk suatu proposisi kausalitas bivariate. Suatu konflik sosial harus dilihat sebagai suatu fenomena yang terjadi karena interaksi bertingkat berbagai factor. Keempat, resolusi konflik hanya dapat diterapkan secara optimal jika dikombinasikan dengan beragam mekanisme penyelesaian konflik lain yang relevan. Suatu mekanisme resolusi konflik hanya dapat diterapkan secara efektif jika dikaitkan dengan upaya komprehensif untuk mewujudkan perdamaian yang langgeng.

### **Model Resolusi Konflik dengan Kekerasan/Violent**

Menurut M.A. Rahim (1993:134) yaitu perilaku dari pihak yang terlibat konflik yang bisa melukai lawan konfliknya dan bertujuan untuk dapat memenangkan konflik. Dalam definisi tersebut ada beberapa indikatornya yaitu:

- Perilaku. Kekerasan adalah perilaku pihak yang terlibat konflik. Perilaku tersebut dapat berupa perilaku fisik (memaksa, memukul, dan sebagainya) dan perilaku tertulis (menghina, mengancam, dan sebagainya) dan perilaku tertulis (menghina, mengancam dengan tulisan atau gambar).
- Melukai lawan konflik. Melukai merupakan perilaku yang menimbulkan luka fisik dan luka psikologis.
- Untuk memenangkan konflik. Pihak yang terlibat konflik melakukan kekerasan untuk mencapai kemenangan dalam konflik. Kekerasan umumnya dilakukan oleh pihak yang terlibat konflik yang menginginkan resolusi konflik *win and lose solution*.

### **Model Resolusi Konflik dengan Modus Agresi Verbal**

Menurut M.A. Rahim (1993) Agresi Verbal yaitu penyerangan dengan menggunakan kata-kata kepada lawan konflik, atau mereka yang ada hubungannya dengan lawan konflik. Tujuannya dari agresi verbal adalah:

- Menurunkan atau tidak mengakui kekuasaan lawan konflik
- Meningkatkan kekuasaan dengan menunjukkan kepada orang lain bahwa dirinya benar dan lawan konfliknya salah
- Menyelamatkan muka (*face saving*)

### **Model Resolusi Konflik dengan Modus Agresi Fisik**

Menurut M.A. Rahim (1993) yaitu tindakan penyerangan yang dapat menimbulkan luka fisik ataupun kematian. Misalnya terjadi pembunuhan atau penyerangan yang dilakukan oleh salah satu pihak yang berkonflik terhadap pihak lainnya. Hal tersebut dimaksudkan agar dapat memenangkan konflik.

### **Model Resolusi Konflik dengan Modus Mogok/Demo**

Menurut M.A. Rahim (1993) yaitu pemaksaan kehendak dari salah satu pihak yang terlibat konflik kepada pihak lainnya yang terlibat konflik.

### **Model Resolusi Konflik dengan Modus Tanpa Kekerasan/Non Violent**

Menurut M.A. Rahim (1993:139) yaitu resolusi konflik yang dilakukan oleh pihak yang terlibat konflik dengan tidak menggunakan kekerasan fisik, verbal dan non verbal untuk mencapai resolusi konflik yang diharapkan. Model resolusi non violent ini sangat bermanfaat jika pihak yang terlibat konflik saling memerlukan satu sama lain untuk mencapai tujuannya. Salah satu pihak bisa memaksa lawan konfliknya untuk memberikan konsensi dengan diam, tidak melakukan sesuatu yang dibutuhkan lawannya.

### **Model Resolusi Konflik dengan Modus Adjudikasi**

Menurut M.A. Rahim dan Soerjono Soekanto (1993:139) yaitu penyelesaian perkara atau sengketa konflik yang dilakukan di Pengadilan. Dan keputusan yang ditetapkan di Pengadilan bersifat mengikat kepada pihak-pihak yang berkonflik.

### **Model Resolusi Konflik dengan Modus Kompromi/Negoisasi**

Menurut Soerjono Soekanto, Thomas dan Kilmann (1993:154) yaitu jalan tengah yang dicapai oleh pihak-pihak yang terlibat di dalam konflik dan memiliki tingkat kerjasama yang sedang. Dengan menggunakan strategi *take and give*, kedua belah pihak yang terlibat konflik mencari alternatif solusi yang memuaskan keinginan mereka. Berikut ini adalah alasan pihak yang terlibat konflik menggunakan model resolusi ini adalah:

- Pentingnya tujuan konflik hanya sedang dan tidak cukup bernilai untuk dipertahankan dengan menggunakan model resolusi konflik kompetisi atau kolaborasi. Akan tetapi konflik juga penting untuk dihindari
- Kedua pihak memiliki kekuasaan dan sumber yang sama
- Untuk mencapai solusi sementara atas masalah yang kompleks

### **Model Resolusi Konflik dengan Modus Integrasi/Kolaborasi**

Menurut Thomas dan Kilmann (Rahim, 1993:140) yaitu mendiskusikan, menelaah, dan mempertimbangkan kembali pendapat-pendapat sampai diperoleh suatu keputusan yang memaksa semua pihak.

Model ini bertujuan untuk mencari alternatif dan sepenuhnya memenuhi harapan kedua belah pihak yang terlibat konflik.

Menurut Derr (1975), kolaborasi merupakan model resolusi konflik yang paling disukai, karena dapat mendorong hubungan interpersonal antara pihak-pihak yang berkonflik. Alasan pihak yang terlibat konflik menggunakan model resolusi ini adalah:

1. Menciptakan solusi integratif dan tujuan kedua belah pihak terlalu penting untuk dikompromikan
2. Tujuan pihak yang terlibat konflik untuk mempelajari lebih jauh pandangan dari lawan konfliknya
3. Kedua belah pihak tidak mempunyai cukup kekuasaan dan sumber-sumber untuk memaksakan kehendak demi mencapai tujuannya

#### **Model Resolusi Konflik dengan Modus Mediasi**

Menurut Soerjono Soekanto (1994:137) yaitu suatu proses yang memerlukan upaya dari pihak yang terlibat konflik dan mediator. Dikatakan sebagai proses karena mediasi juga memerlukan sumber-sumber berupa keinginan dari pihak-pihak yang terlibat konflik untuk menyelesaikan konflik dengan bantuan mediator setelah tidak mampu menyelesaikan sendiri konflik mereka. Mediasi juga memerlukan waktu dan pendekatan *take and give*. Dan kedudukan dari pihak ketiga hanya sebagai penasehat saja, tidak berwenang untuk memberi keputusan-keputusan penyelesaian konflik tersebut.

#### **Model Resolusi Konflik yang Efektif**

Menurut Kenneth W. Thomas dan Kilmann (Rahim, 1993:152), pada dasarnya semua model resolusi konflik yang dilakukan tanpa kekerasan efektif digunakan. Namun, ada beberapa model resolusi konflik yang sangat disarankan untuk digunakan adalah:

#### **1. Model Resolusi Konflik dengan Kompromi/Negosiasi**

Model resolusi konflik tengah atau menengah, dimana tingkat keasertifan dan kerjasama sedang. Dengan menggunakan strategi *take and give*, kedua pihak yang terlibat konflik mencari alternatif titik tengah yang dapat memuaskan keinginan mereka. Model resolusi konflik ini dapat berarti membagi perbedaan diantara dua posisi dan memberikan konsensi untuk mencari titik tengah.

#### **2. Model Resolusi Konflik dengan Arbitrasi**

Model resolusi konflik dengan menggunakan campur tangan dari pihak ketiga yang bersifat netral dan memberikan keputusan yang bersifat mengikat bagi kedua pihak.

#### **3. Model Resolusi Konflik dengan Adjikasi**

Model resolusi konflik dengan menggunakan cara penyelesaian perkara di pengadilan. Hal ini dapat ditempuh apabila dalam proses kompromi maupun arbitrasi tidak dapat ditemukan kesepakatan antara kedua pihak.

#### **Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Teknik penentuan informan dilakukan secara *purposive*, dimana informan yang dipilih merupakan pihak yang dianggap paling mengetahui dan memahami tentang permasalahan dalam penelitian ini. Tipe penelitian ini adalah kualitatif deskriptif. Metode pengumpulan data melalui observasi, wawancara mendalam dan dokumentasi. Pemeriksaan keabsahan data pada penelitian ini menggunakan teknik triangulasi sumber data. Dan teknik analisis data kualitatif mengikuti pendapat Miles dan Huberman (Sugiyono, 2010:246), yaitu reduksi data, penyajian data dilakukan dengan menggunakan bentuk teks naratif, dan penarikan kesimpulan. Data yang diperoleh dilakukan pemaparan serta interpretasi.

#### **Model Resolusi Konflik**

Resolusi konflik dilakukan oleh pihak-pihak yang terlibat konflik, hal ini bertujuan untuk menciptakan solusi konflik yang menguntungkan. Jika dilakukan oleh pihak ketiga, maka resolusi konflik bertujuan untuk menciptakan solusi yang bisa diterima oleh masing-masing pihak yang berkonflik.

Individu atau kelompok akan berperilaku tertentu untuk menghadapi lawannya ketika menghadapi situasi konflik. Perilaku tersebut akan membentuk suatu model-model atau gaya-gaya tertentu. Model perilaku dari individu atau kelompok tersebut disebut sebagai model resolusi konflik.

Model resolusi konflik yang digunakan oleh pihak-pihak yang terlibat dipengaruhi oleh beberapa faktor (Wirawan, 2009:135). Faktor-faktor tersebut adalah:

- a. Asumsi mengenai konflik
- b. Persepsi mengenai penyebab konflik
- c. Ekspektasi atas reaksi lawan konfliknya
- d. Pola komunikasi dalam interaksi konflik
- e. Kekuasaan yang dimiliki
- f. Pengalaman menghadapi situasi konflik
- g. Kecerdasan emosional
- h. Kepribadian
- i. Situasi konflik dan posisi dalam konflik
- j. Budaya organisasi sistem sosial
- k. Prosedur yang mengatur pengambilan keputusan saat terjadi konflik
- l. Pengalaman menggunakan salah satu model resolusi konflik

Hal-hal tersebut juga berlaku dalam penyelesaian konflik antara Pemerintah Kota Surabaya dalam hal ini pihak PT MJT dengan masyarakat. Adapun model-model resolusi konflik telah diuraikan pada bab sebelumnya. Resolusi konflik dalam hal ini merupakan upaya penanganan konflik yang bersifat dinamis, fleksible melalui cara-cara pengaturan dan pengendalian

dengan memanfaatkan secara aktif bentuk-bentuk komunikasi untuk menekan konflik itu sendiri.

Model resolusi konflik yang digunakan dalam konflik ini adalah lebih dari satu model. Adapun model-model yang digunakan pada konflik ini akan dijelaskan pada sub bab berikutnya.

### **Model Resolusi Konflik Dalam Rencana Pembangunan Jalan Tol Tengah Kota Surabaya**

#### **Model Resolusi Konflik dengan Kekerasan/Violent**

##### **Model Resolusi dengan Agresi Fisik**

Agresi fisik atau kekerasan didefinisikan sebagai perilaku pihak yang terlibat konflik yang bisa melukai lawan konfliknya dan bertujuan agar dapat memenangkan konflik.

Tindakan agresi fisik yang paling sering dialami oleh warga adalah tindakan ancaman, disusul kemudian dengan tindakan perusakan asset, dan yang terakhir adalah tindakan kekerasan. Alasan salah satu pihak yang berkonflik menggunakan model resolusi ini adalah agar lawan konfliknya merasa dibawah tekanan dan agar segera menyetujui dari pihak konflik yang melakukan tindakan tersebut.

Dalam hal ini ada sejumlah indikator dari model resolusi konflik dengan agresi fisik, yaitu:

- Perilaku. Kekerasan adalah perilaku dari pihak yang terlibat dengan konflik.
- Melukai lawan konflik. Melukai lawan konflik merupakan perilaku yang dapat menimbulkan luka fisik dan luka psikologis.
- Untuk memenangkan konflik. Pihak yang terlibat konflik melakukan kekerasan untuk mencapai kemenangan dalam konflik. Kekerasan umumnya dilakukan oleh pihak yang terlibat konflik yang menginginkan kemenangan dalam resolusi konfliknya.

Berdasarkan pengakuan dari warga, pihak investor menggunakan model agresi fisik. Hal tersebut dibuktikan dengan adanya perusakan-perusakan yang terjadi di lahan milik beberapa warga.

#### **Model Resolusi Agresi Verbal**

Model resolusi konflik agresi verbal yaitu penyerangan dengan menggunakan kata-kata kepada lawan konflik, tujuannya mereka yang ada hubungannya dengan lawan konflik.

Tindakan agresi verbal yang paling mendominasi dilakukan adalah tindakan ancaman, tindakan penyebaran berita buruk, tindakan adu mulut/debat, dan yang terakhir adalah tindakan penyebaran selebaran gelap. Tindakan-tindakan tersebut dapat meresahkan warga, dan membuat situasi konflik semakin memanas. Apabila hal-hal tersebut tetap dibiarkan maka akan membuat konflik semakin berlarut-larut.

Tujuan dari agresi verbal adalah:

- Menurunkan atau tidak mengakui kekuasaan lawan konflik
- Meningkatkan kekuasaan dengan menunjukkan kepada orang lain bahwa dirinya benar dan lawan konfliknya salah
- Menyelamatkan muka (*face saving*)

Berdasarkan temuan di lapangan diakui atau tidak, ada indikasi yang mengarah kepada tindakan ancaman. Masyarakat diancam untuk segera menyetujui pembangunan tol tengah Kota Surabaya. Dan juga terdapat berita-berita buruk yang menyebar simpang siur.

#### **Model Resolusi Konflik dengan Mogok/Demo**

Model resolusi mogok/demo yaitu tindakan pemaksaan kehendak dari salah satu pihak yang terlibat konflik kepada pihak lainnya yang terlibat konflik juga.

Tindakan mogok/demo juga dilakukan oleh warga untuk bisa menolak rencana pembangunan jalan tol tengah kota Surabaya. Mulai dari melakukan aksi demonstrasi atau perilaku konfrontatif lainnya. Kadang pertikaian atau kekerasan pada tingkat rendah lainnya terjadi diantara berbagai pihak.

Berdasarkan fakta di lapangan, sempat terjadi demonstrasi yang dilakukan oleh warga yang menolak pembangunan tol tengah. Demonstrasi dilakukan beberapa kali di depan kantor Pemerintah Kota dan mendapat pengawalan ketat dari pihak kepolisian karena ditakutkan merasa akan menjadi tidak terkendali. Masyarakat juga sempat melakukan demonstrasi di depan kantor DPRD.

#### **Model Resolusi Konflik Tanpa Kekerasan/Non Violent**

##### **Model Reolusi Konflik Kompromi/Negoisasi**

Model resolusi ini adalah model yang mencari jalan tengah yang dicapai oleh pihak-pihak yang terlibat dalam konflik.

Tindakan negoisasi sudah dilakukan. Terjadi dialog antara warga dengan pihak Pemerintah, baik dialog bilateral maupun multilateral.

Berbagai pihak mencoba mencari jalan tengah dengan tidak merugikan masing-masing pihak. Dengan pertemuan beberapa kali antara investor, warga, dan pemerintah untuk bermusyawarah namun tetap tidak menemukan solusi yang menguntungkan masing-masing pihak.

Pada pertemuan dialog bilateral ataupun multilateral meskipun hanya dilakukan beberapa kali dan sangat kurang efektif untuk mencapai solusi.

Tujuan dari model resolusi konflik kompromi/negoisasi adalah membagi perbedaan diantara dua pihak yang terlibat konflik dan memberikan konsensi untuk mencari titik tengah. Alasan salah satu pihak yang terlibat konflik menggunakan model resolusi ini adalah:

- Pentingnya tujuan konflik hanya sedang dan tidak cukup bernilai untuk dipertahankan dengan model

- resolusi yang lain, tetapi konflik juga terlalu penting untuk dihindari agar dapat meminimalisir resiko.
- Kedua belah pihak mempunyai kekuasaan dan sumber yang sama, serta mempunyai tujuan yang hampir sama.
  - Untuk mencapai solusi sementara atas permasalahan yang terjadi.

Kompromi/negoisasi dengan kolaborasi banyak yang menganggap keduanya sama. Namun sebenarnya antara kedua model resolusi konflik tersebut memiliki perbedaan-perbedaan dalam tindakan yang dilakukan dalam menyelesaikan suatu konflik. Berikut ini adalah perbedaan antara keduanya:

**Tabel III.3**  
**Perbedaan Kolaborasi dan Kompromi**

Kolaborasi	Kompromi
Solusi berupa alternatif lain yang bukan tujuan dari kedua belah pihak yang terlibat konflik	Solusi berupa alternatif lain yang memenuhi sebagian keinginan masing-masing pihak
Kedua belah pihak puas sepenuhnya dengan solusi	Kedua belah pihak hanya sebagian terpenuhi keinginannya

Sumber: Supriyadi, 2010:166

### Model Resolusi Konflik Mediasi

Model resolusi konflik mediasi adalah penghentian pertikaian oleh pihak ketiga dalam hal ini mediator, tetapi tidak diberikan keputusan yang bersifat mengikat.

Tindakan mediasi dari berbagai pihak terlihat dari dialog bilateral dan dialog multilateral yang difasilitasi oleh pihak-pihak yang netral.

Faktanya pihak yang berkonflik juga melakukan model resolusi konflik dengan proses mediasi. Dikatakan sebagai proses karena mediasi juga memerlukan keinginan-keinginan dari pihak-pihak yang terlibat konflik untuk menyelesaikan konflik dengan bantuan mediator. Tetapi mediator hanya bersifat sebagai fasilitator yang membantu pihak-pihak yang terlibat konflik untuk mengambil keputusan bersama. Mediasi juga memerlukan waktu dan pendekatan terlebih dahulu. Mediasi juga seringkali memerlukan proses yang panjang dan kesabaran, terutama jika konflik sudah berkembang menjadi konflik destruktif.

Para pihak yang terlibat konflik menggunakan mediasi karena tidak mempunyai kemampuan untuk menyelesaikan konfliknya sendiri. Mereka tidak bisa memaksakan kehendak untuk menciptakan solusi yang bisa mengalahkan lawan konfliknya. Dengan demikian, keputusan mediasi merupakan keputusan mereka sendiri sehingga lebih besar kemungkinan terciptanya suatu keputusan kompromi.

### Model Resolusi Konflik Ajudikasi

Model resolusi konflik yang terakhir dilakukan adalah dengan model adjudikasi. Tindakan adjudikasi juga dilakukan oleh pihak pemerintah. Dengan berdasarkan Undang-Undang, keputusan Pemerintah Kota, dan peraturan pembuat kebijakan pembangunan jalan tol tengah kota. Maka pihak Pemerintah berhak mengambil tindakan berdasar pada ketentuan undang-undang tersebut.

Model resolusi konflik adjudikasi yaitu dengan cara menyelesaikan permasalahan konflik ini pada Pengadilan atau berlandaskan hukum. Dalam model resolusi konflik ini, salah satu pihak atau kedua belah pihak yang terlibat konflik menyerahkan solusi konfliknya pada Pengadilan, dan sebelumnya didahului dengan permintaan dari Pengadilan untuk melakukan perdamaian antara kedua belah pihak. Jika perdamaian masih saja belum tercapai, maka Pengadilan akan mengambil keputusan bagi kedua belah pihak. Keputusan tersebut bisa *win and lose solution* dimana salah satu pihak dikalahkan, atau *win and win solution* dimana solusi kolaborasi atau kompromi terjadi.

Model resolusi ini dilakukan antara pihak pembuat kebijakan pembangunan jalan tol tengah kota dengan masyarakat dan dengan instansi-instansi pemerintah dalam menyelesaikan konflik rencana pembangunan jalan tol tengah kota Surabaya. Pemerintah Kota Surabaya menilai bahwa PT MJT tidak memiliki kemampuan yang cukup untuk merealisasikan pembangunan jalan tol tengah kota dan Pemerintah Kota Surabaya membutuhkan kepastian perihal pembangunan jalan tol tengah kota tersebut. Sehubungan dengan hal itu Walikota Surabaya meminta kepada Menteri Pekerjaan Umum untuk mencabut dan membatalkan ijin pembangunan Jalan Tol Tengah Kota Surabaya kepada Investor PT MJT.

Tujuan perubahan terhadap undang-undang tentang pencabutan rencana pembangunan jalan tol tengah kota Surabaya dimaksudkan untuk mengganti kebijakan pembangunan yang dirasa lebih realistis dengan tetap memberikan perlindungan terhadap hak dan kepentingan pihak-pihak yang terkena dampak yang berkaitan dengan kesejahteraan sosial ekonomi masyarakat.

Meskipun lahan yang terkena dampak pembangunan tersebut juga lahan milik pemerintah, tetapi tetap saja harus diganti rugi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Sedangkan konflik yang terjadi antar pihak yang berkonflik tersebut sudah terlalu lama berlarut-larut tanpa adanya solusi.

### Model Resolusi Konflik Integrasi/Kolaborasi

Model resolusi konflik integrasi/kolaborasi adalah dengan cara mendiskusikan, menelaah, dan mempertimbangkan kembali pendapat-pendapat sampai diperoleh suatu keputusan yang memaksa semua pihak.

Model ini bertujuan untuk mencari alternatif dan sepenuhnya memenuhi harapan kedua belah pihak yang terlibat konflik.

Tindakan integrasi/kolaborasi juga sudah dilakukan untuk mencari solusi dari konflik ini. Dialog/diskusi, musyawarah, dan rapat dengar pendapat pun juga sudah dilakukan.

Pada model resolusi ini, para pihak-pihak yang berkonflik berusaha untuk mencari solusi yang tidak merugikan kedua belah pihak.

Alasan pihak yang terlibat konflik menggunakan model resolusi ini adalah:

- Menciptakan solusi integratif dan tujuan kedua belah pihak terlalu penting untuk dikompromikan.
- Tujuan pihak yang terlibat konflik untuk mempelajari lebih jauh pandangan dari lawan konfliknya.
- Kedua belah pihak tidak mempunyai cukup kekuasaan dan sumber-sumber untuk memaksakan kehendak demi mencapai tujuannya.

**Model Resolusi Konflik yang Efektif**

Dari penjelasan pada sub bab sebelumnya bahwa model resolusi konflik yang digunakan dalam konflik rencana pembangunan jalan tol tengah kota Surabaya adalah dengan menggunakan model resolusi konflik:

Namun semua model resolusi konflik yang digunakan masih dirasa kurang efektif. Karena tidak adanya kesadaran dari masing-masing pihak untuk mencari solusi dari konflik ini. Pasifnya partisipasi dari salah satu pihak, maka model resolusi konflik yang digunakan tidak akan efektif.

**Tabel III.4**

**Ketrampilan yang diperlukan untuk menggunakan model resolusi konflik tertentu**

Kolaborasi	Kompromi	Akomodasi
Mendengarkan dengan baik yang dikemukakan oleh lawan konflik	Kemampuan bernegosiasi	Kemampuan untuk melupakan keinginan diri sendiri
Kemampuan bernegosiasi	Mendengarkan dengan baik apa yang telah dikemukakan oleh lawan konflik	Kemampuan melayani lawan konflik
Mengidentifikasi lawan konflik	Mengevaluasi nilai	Kemampuan untuk mematuhi perintah atau melayani lawan konflik
Konfrontasi tidak	Menemukan	-

mengancam	jalan tengah	
Menganalisis masukan	Memberikan konsensi	-
Memberikan konsensi	-	-

Sumber: Supriyadi, 2010:187

**Tabel III.5**

**Fleksibilitas Penggunaan Model Manajemen Konflik**

Model Resolusi Konflik	Terlalu banyak menggunakan akan membuat	Terlalu sedikit menggunakan akan membuat
Kolaborasi	Pada sejumlah masalah, model ini tidak perlu digunakan Tidak perlu jika kekuatan lawan lebih rendah Dapat memblokir akomodasi Mudah dimanipulasi oleh lawan	Kehilangan solusi untuk sama-sama memperoleh Terlalu pesimis
Kompromi	Lawan kesal mendapat hasil Proses lebih penting daripada masalah Nilai dari masalah akan hilang	Dilihat lawan sebagai sesuatu yang kaku dan tidak masuk akal Terperangkap dalam perundingan dan pertentangan kekuasaan Kehilangan peluang untuk menurunkan ketegangan
Akomodasi	Dipandang sebagai pihak yang ragu-ragu dan lemah	-

Sumber: Supriyadi, 2010:138

Dalam menggunakan model-model resolusi konflik, diperlukan ketrampilan dan fleksibilitas agar dapat berhasil mengaplikasikannya terhadap konflik. Pada konflik ini direkomendasikan 2 model resolusi konflik, yaitu menggunakan model adjudikasi atau menggunakan model arbitrase. Karena dalam proses resolusi konflik dengan menggunakan model resolusi konflik tanpa kekerasan yaitu mediasi dan negoisasi tidak dapat berjalan dengan efektif, maka lebih baik menggunakan campur tangan dari pihak ketiga yang bersifat netral dan dapat mengambil keputusan untuk menyelesaikan konflik.

Keefektifan suatu model resolusi konflik tidak dapat ditentukan begitu saja. Semua model resolusi konflik yang tidak mengandung unsur kekerasan atau non violent efektif atau ideal digunakan. Namun semua penggunaan model resolusi tersebut juga disesuaikan pada situasi dan kondisi konflik yang terjadi.

### Kesimpulan.

1. Bentuk konflik dalam konflik rencana pembangunan jalan tol tengah kota Surabaya adalah termasuk konflik antar kelompok, dimana kelompok-kelompok yang terlibat adalah kelompok yang berkaitan secara hierarki yaitu antara masyarakat pinggir rel Surabaya, pihak legislatif, dan pihak eksekutif.
2. Konflik disebabkan karena penolakan pembangunan tol tengah kota oleh masyarakat pinggir rel Surabaya yang didukung oleh pemerintah kota. Dinamika konflik yang terjadi di dalamnya diawali dari situasi perbedaan persepsi dan diakhiri dengan keluarnya Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 67 Tahun 2012 tentang Rencana Aligment Koridor Jalan Lingkar Luar Timur Kota Surabaya. Hubungan pemerintah kota cenderung berada di pihak masyarakat pinggir rel Surabaya. Sebab masyarakat pinggir rel Surabaya melakukan tindakan frontal yang menekan pemerintah apabila terjadi pembangunan Tol Tengah Kota Surabaya. Sementara pemerintah kota tidak berada di pihak DPRD Kota Surabaya.

### Saran

1. Dalam menanggapi kepentingan yang berbeda dari berbagai perspektif, pemerintah kota dan DPRD seharusnya memandang bahwa konflik ini tidak mengedepankan persoalan kalah menang tapi justru lebih mengedepankan komunikasi, koordinasi, dan sinergi langkah dalam mengatasi kemacetan di jalan Ahmad Yani dan jalan-jalan di Surabaya. Sehingga penyelesaian konflik harus dilakukan secepatnya agar tidak terlalu lama terbengkalai.
2. Dalam segala permasalahan pemerintahan dibutuhkan *Leadership* yang baik dari para pejabat publik sehingga para pejabat dapat bertindak sesuai dengan kebijakan yang sudah ditentukan oleh pemerintah pusat.
3. Melakukan *win-win solution* atau solusi yang saling menguntungkan masing-masing pihak, antara pihak masyarakat pinggir rel Surabaya, pemerintah kota, dan DPRD Surabaya.

### Daftar Pustaka

#### Buku

- Bridgman, Peter dan Glyn Davis. 2004. *The Australian Policy Handbook*. Crows Nest: Allen and Unwin.
- Bungin, Burhan. 2003. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Davis, Keith, dan Newstorm, John, W. 1990. *Perilaku dalam Organisasi*. Jakarta: Erlangga.

- DoE (Department of the Environment). 1997. *Planning Policy Guidance Note 1*. London: Her majesty's Stationery Office.
- Hessel Nogi S. Tangkilisan. 2003. *Teori dan Konsep Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Lukman Offset dan YPAPI.
- Hugg Miall, et all. 2000. *Resolusi Damai Konflik Kontemporer*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Hutabarat, Ria. 2009. *The City as a Mirror: Transport, Land Use and Social Change in Jakarta*. Urban Studies 47(3) 529-555.
- Jones, Charles O. 1996. *Pengantar Kebijakan Publik*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Keiner, Marco, Martina Koll-Schretzenmayr, & Willy A. Schmid. 2005. *Managing Urban Futures: Sustainability and Urban Growth in Developing*. United Kingdom: Ashgate Publishing. Hal. 236
- Logan, John R and Harvey L Molotch. 1987. *Urban Fortune, The Political Economy of Place*. Berkley, Los Angels and London: University of California Press. Hal.8-9
- Matthew B. Milles dan A. Michael Huberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif: Buku Sumber Tentang Metode-Metode Baru*. Jakarta: UI Perss.
- Moleong, Lexy. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Ofyar Z. Tamin. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: ITB Press.
- Pruitt, Dean G dan Jeffrey Z. Rubin. 2001. *Teori Konflik Sosial*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Rahl Dahrendorf. 1986. *Konflik dan Konflik dalam Masyarakat Industri (Sebuah Analisa Kritis)*. Jakarta: Rajawali Press.
- Robbins, Stephen P. 2007. *Perilaku Organisasi Jilid 1 Edisi 9*. Jakarta: PT Indeks Kelompok Gramedia.
- Schermerhorn, Jr., & John, R. 1995. *Managing Organizational Behaviour*. Canada: John Willey & Sons.
- Siagian, SP. 1983. *Administrasi Pembangunan*. Jakarta: Gunung Agung.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sugyanto, Bagong. 2007. *Sinkronisasi Kebijakan Publik Bidang Perekonomian Di Provinsi Jawa Timur*. Surabaya : Lutfansah Mediatama.
- Singarimbun, Masri. Effendi, Sofian (ed). 2011. *Metode Penelitian Survai*. Jakarta: LP3ES.
- Susan, Novri. 2009. *Sosiologi Konflik dan Isu-Isu Konflik Kontemporer*. Jakarta: Kencana Media Group.
- Syamsi. 1986. *Dasar-Dasar Kebijakan Keuangan Negara*. Jakarta: Bina Aksara.
- Wayne, Parsons. 2006. *Public Policy (Pengantar Teori dan Praktek Analisis Kebijakan)*. Jakarta: Kencana Media Group.

Winardi. 2007. *Manajemen Konflik (Perubahan dan Pengembangan)*. Bandung: Mandar Maju

#### Internet

- <http://www.mappijatim.or.id/> (diakses tanggal 06 Januari 2015)
- <http://www.d-infokom-jatim.go.id/> (diakses tanggal 04 Agustus 2014)
- <http://www.DetikSurabaya.com/> (diakses tanggal 04 Agustus 2014)
- <http://www.SSOnline.com/> (diakses tanggal 04 Agustus 2014)
- <http://www.kompas.com/> (diakses tanggal 04 Agustus 2014)
- <http://www.dutamasyarakat.com/> (diakses tanggal 04 Agustus 2014)
- <http://www.depkominfo.go.id/> (diakses tanggal 04 Agustus 2014)
- <http://datacenter.surabaya.go.id/> (diakses tanggal 04 Agustus 2014)
- <http://www.suryaonline.com/> (diakses tanggal 04 Agustus 2014)
- [http://beritasurabaya.net/index\\_sub.php?category=24&id=857](http://beritasurabaya.net/index_sub.php?category=24&id=857) (diakses tanggal 24 November 2014)
- <http://www.surabaya.go.id/profilpemerintah/index.php?id=3> (diakses tanggal 31 Mei 2015)
- <http://www.surabaya.go.id/pdf/renstrabappeko/bab-2.pdf> (diakses tanggal 31 Mei 2015)
- <https://www.korantempo.com/korantempo/koran/> (diakses tanggal 04 Agustus 2014)
- <https://gagasanhukum.wordpress.com/tag/tol-tengah-kota-surabaya/> (diakses tanggal 20 Mei 2015)
- <https://detikSurabaya.com/pembangunan/tol-tengah-kota-surabaya/> (diakses tanggal 20 Mei 2015)
- <http://dprd.jatimprov.go.id/berita/id/3315/gelar-paripurna-pansus-minta-semua-fraksi-dukung-rpjmd-jatim#sthash.CjWisJPC.dpuf> (diakses 20 Mei 2015)

#### Koran

Metropolis, 30 Januari 2015, hal 29 dan 43

#### Naskah Produk Kebijakan

- Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah Nasional pasal 5 ayat 1 (b)
- Peraturan Pemerintah RI Nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol pasal 2 ayat 1
- Peraturan Pemerintah RI Nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol pasal 2 ayat 2
- Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2007 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya pasal 21 ayat 3
- Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 51 tahun 2014 tentang Rencana alignment Jalan Lingkar Timur Surabaya
- Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 2 Tahun 2014 tentang Rencana alignment Jalan Lingkar Luar Barat

#### Skripsi

Nugraha, Aditya. 2012. *Studi Tentang Konflik Pemerintah Pusat dan Daerah Dalam Rencana Pembangunan Tol Tengah Kota Surabaya*. Universitas Airlangga.

#### Tesis

Dwijosusilo, Kristyan. 2010. *Konflik Pembangunan Tol Tengah Kota Surabaya*. Universitas Airlangga.