

# Konflik Kepentingan PT.KAI dengan Pemerintah Kota dalam Kebijakan Pembangunan Jalan Layang Pasar Kembang Suarabaya

Rizali Shobirin Azandi\*

## ABSTRAK

*Masalah transportasi perkotaan hanyalah salah satu dari berbagai masalah yang ada namun patut mendapat perhatian. Kota Surabaya merupakan pusat bisnis, perdagangan, industri dan pendidikan di kawasan Indonesia timur, dengan jumlah penduduk lebih dari 3 juta jiwa. Salah satu sarana umum yang selalu meningkat kebutuhannya adalah sarana dan prasarana transportasi, disebabkan semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang ada. Jika penambahan ini tidak diikuti dengan peningkatan sarana dan prasarana transportasi maka akan mengakibatkan terhambatnya pergerakan lalu lintas di suatu daerah. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif yaitu dengan melakukan survei dan wawancara pada lokasi. Berdasarkan hasil penelitian yang sudah di laksanakan menunjukkan bahwa yang terjadi antara PT KAI dan Pemkot merupakan konflik kepentingan yang dalam kajian ilmu politik masuk dalam kategori otoritas kekuasaan suatu lembaga pemerintahan. Solusi dari permasalahan tersebut adalah dengan adanya kesepakatan sewa lahan yang dimiliki oleh PT KAI untuk dibangun jalan layang oleh pemerintah kota demi kepentingan masyarakat banyak.*

*Kata Kunci : Konflik, Kepentingan, Kebijakan*

## ABSTRACT

*Conflict of interest pt.kai with local governments in development policy flyovers market kembang suarabaya supervising lecturer drs. Wisnu pramutanto, M.Si.*

*The transportation problems urban is just any of various the problem at hand but deserves attention. City surabaya is the central business, trade, industry and education in indonesia territorial east with a population of more than 3 million inhabitants. One of the facilities general who is increasing their needs are transportation facilities and infrastructure, caused the increase the number of vehicles there. If this addition of not followed with increased transportation facilities and infrastructure and will result in it seems that the movement of traffic in a region. This research using methods research descriptive kualitatif namely by surveyed and interview on the location. Based on the research is already in mobilise show that happened Occurring between PT KAI and City government is conflict of interest in discussion political science is categorized in the power authority of an institution government. The solution of the problem is with the agreement rental land owned by PT KAI by the City government to built fly overs for public interest.*

*Key word : Conflict, The Interests, The Policy*

---

\* Mahasiswa S1 Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga

## PENDAHULUAN

Masalah transportasi perkotaan hanyalah salah satu dari berbagai masalah yang lain yang juga patut mendapat perhatian. Masalah tersebut selalu mengiringi pertumbuhan dan kemajuan kota. Dengan kata lain, dibalik kesuksesan mencapai pertumbuhan dan kemajuan kota maka banyak masalah yang bersamaan muncul. Menurut Ahmad Munawar permasalahan transportasi perkotaan umumnya meliputi parkir, angkutan umum, polusi, ketertiban lalu lintas, dan akhirnya kemacetan.

Kota Surabaya merupakan pusat bisnis, perdagangan, industri dan pendidikan di kawasan Indonesia timur, dengan jumlah penduduk lebih dari 3 juta jiwa Surabaya diharapkan sarana dan prasarana yang tersedia dapat memenuhi kebutuhan masyarakatnya untuk beraktifitas dengan baik dan lancar. Salah satu sarana umum yang selalu meningkat kebutuhannya adalah sarana dan prasarana transportasi, disebabkan semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang ada. Jika penambahan ini tidak diikuti dengan peningkatan sarana dan prasarana transportasi maka akan mengakibatkan terhambatnya pergerakan lalu lintas di suatu daerah. Persimpangan Jalan Pasar Kembang, Jalan Banyu Urip, dan Jalan Raya Diponegoro yang terletak di kawasan Surabaya Barat merupakan jalan arteri primer, saat ini persimpangan ini tidak berfungsi dengan semestinya akibat volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Jika masalah ini tidak segera ditangani maka dapat mengurangi kenyamanan penduduk Surabaya karena akan menghambat mobilitas penduduk dengan bertambahnya waktu tempuh. Dari segi ekonomi akan menambah biaya perjalanan akibat adanya tundaan. Untuk mengurangi kemacetan yang terjadi di persimpangan Jalan Pasar Kembang, Jalan Banyu Urip, dan Jalan Raya Diponegoro, karena di daerah tersebut tidak memungkinkan adanya pelebaran jalan maka akan dibangun sebuah jembatan layang. Namun biaya pembangunan jembatan layang sangat tinggi untuk itu perlu dilakukan rekapitulasi data volume kendaraan yang ada di Jalan Pasar Kembang, Jalan Banyu Urip dan Jalan Raya Diponegoro.

Jembatan layang ini nantinya diharapkan mampu mengurai kemacetan di pertemuan arus lalu lintas dari lima arah yakni, Jl. Pasar Kembang, Jl. Diponegoro, Jl. Pandegiling, Jl. Banyu Urip, Jl. Girilaya. Jembatan layang Diponegoro akan dibangun dengan panjang 700 meter dan lebar 17 meter. Dalam perkembangan pembangunannya,

lebar jembatan layang ditambah 3 meter menjadi 20 meter.

Pembangunan jembatan layang (fly over) ini akan mulai dikerjakan proses pembangunannya akhir 2010, dan sudah hampir 5% pembersihan lokasi, pengecoran dasar. sampai sudah mulai penempatan beton dan tiang, tiba-tiba proses pembangunan begitu saja dan awalnya tidak diketahui penyebabnya, dan terdengar berita bahwa pemerintah telah mempunyai polemik dengan instansi terkait pembangunan jembatan tersebut yaitu PT KAI, konflik ini mengakibatkan mangkraknya lokasi pembangunan yang belum ditentukan dilanjutkan atau tidak. Selama ketidakjelasan ini daerah pasar kembang macet total karena terjadinya penyempitan ruas jalan akibat proses pembangunan yang memakan jalan dari 2 arah. kurang lebih dari 10 bulan proyek ini berhenti. Konflik dan polemik yang terjadi antara kedua belah pihak diberitakan karena suatu keterkaitan lokasi pembangunan di pasar kembang yang tepatnya di taman tengah jalan pasar kembang, kepentingan dan hak dari kedua belah pihak. Hal ini tidak terjadi apabila pihak pemerintah kota meninjau lebih dulu apa yang terkait dari lokasi pembangunan, apakah ada keterkaitan pihak lain sebelum melakukan proses awal pembangunan. Mengkaji apakah lokasi pembangunan benar-benar bebas dari segala hal sehingga tidak menimbulkan resiko.

Tahun 2012 pemerintah kembali mengalokasikan anggaran senilai Rp 40 miliar dan sisa kekurangan sekitar Rp 80 miliar akan dialokasikan pada tahun anggaran 2013. Pembangunan jembatan ini dilakukan dalam dua tahun anggaran dan bersifat multiyears. Total dana yang dibutuhkan mencapai Rp 122.990.000.000 yang semuanya berasal dari APBN. Semula proyek pembangunan jembatan layang ini direncanakan selesai pada 27 Desember 2012 atau selama 800 hari kerja. Rencana tersebut sesuai dengan kontrak No.11/KTR/P2JJ MTR-SBY/2010 ter tanggal 21 September 2010. Namun karena adanya sengketa lahan, akhirnya proyek molor hingga 2013.

Pembangunan fly over sebelumnya sudah dimulai pembangunan fisiknya sejak awal Januari 2011. Proyek ini dihentikan lantaran PT KA Daops VIII keberatan, karena proyek berdiri diatas lahan eks jalur rel trem peninggalan belanda sebagai aset PT KA. Orientasi PT KAI lebih mengarah pada profit, karena tingginya nilai proyek yang dijalankan oleh BAPPEKO sehingga pengerjaan jembatan layang terhambat, PT KAI menganggap bahwa area atau kawasan tersebut merupakan aset secara ekonomi yang dapat

digunakan sebagai unsur pendapatan oleh PT KAI tanpa mempertimbangkan kepentingan masyarakat.

Pembangunan jembatan layang diharapkan dapat mengurai kemacetan di titik persimpangan Diponegoro dan Pasar Kembang sehingga arus transportasi menjadi lebih lancar. Pembangunan Fly Over yang memakan waktu yang cukup panjang, sebagai penyebabnya adalah tarik ulur PT. KAI dan Pemkot Surabaya . Pembangunan fly over ini menyebabkan konflik karena pihak tersebut mempunyai kepentingan-kepentingan, dan penelitian ini mengungkap apa kepentingan-kepentingan PT. KAI dan Pemkot. Dari kepentingan itu maka akan diuraikan tentang upaya yang dilakukan kedua belah pihak tersebut mengenai proses pembangunan fly over yang mengakibatkan konflik. Dan dari persoalan itu, bagaimana proses penyelesaian konflik tersebut.

### TUJUAN PENELITIAN

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah mengetahui kepentingan masing – masing lembaga terkait dengan pembangunan fly over.

1. Mengetahui factor-faktor terhambatnya proses pembangunan dan tindakan kedua belah pihak atas pembangunan fly over pasar kembang.
2. Untuk mengetahui bagaimana penyelesaian konflik kedua lembaga

### MANFAAT PENELITIAN

Dari penelitian ini saya dapat memberikan pengetahuan terkait kebijakan pemerintah dalam kajian ilmu politik di pemerintah maupun kalangan lembaga yang akan merealisasikan pembangunan maupun meninjau permasalahan dan mengetahui konflik yang terjadi beserta solusi upaya yang ditempuh untuk mengatasi konflik antar kelompok. Dapat pula memberikan masukan dalam proses koordinasi pada lembaga pemerintah dalam perencanaan proyek.

### TINJAUAN PUSTAKA

#### Teori Konflik Antar Kelompok (conflict among groups)

Konflik ini terjadi karena masing-masing kelompok memiliki tujuan yang berbeda dan masing-masing berupaya untuk mencapainya. Masalah ini terjadi karena pada saat kelompok-kelompok makin terikat dengan tujuan atau norma mereka sendiri, mereka makin kompetitif satu sama lain dan berusaha mengacau aktivitas pesaing mereka, dan karenanya hal ini mempengaruhi organisasi secara keseluruhan .

Dahrendorf juga menganalisis hubungan

antara kelompok, konflik, dan perubahan. Menurutnya ada tiga tipe kelompok yaitu:

1. Kelompok semu yaitu sejumlah pemegang posisi dengan kepentingan yang sama;
2. Kelompok kepentingan yaitu kelompok yang memiliki struktur, bentuk organisasi, tujuan atau program dan anggota perorangan. Kelompok ini merupakan agen riil dari konflik kelompok;
3. Kelompok konflik, yaitu kelompok yang terlibat dalam konflik kelompok actual.

Kelompok-kelompok tersebut merupakan konsep dasar untuk menjelaskan konflik sosial. Kelompok dalam masyarakat tidak pernah berada dalam posisi ideal sehingga selalu ada factor yang mempengaruhi terjadinya konflik sosial. Berkaitan dengan ini Dahrendorf mengatakan, jika anggota kelompok direkrut secara acak dan ditentukan oleh peluang, kelompok kepentingan dan kelompok konflik tidak akan muncul. Jika rekrutmen anggota kelompok berdasarkan struktur akan sangat memungkinkan munculnya kelompok kepentingan hingga kelompok konflik.

Salah satu bentuk konflik sosial adalah konflik politik. Yang konflik sosial berbeda dari konflik politik adalah kata “politik” yang membawa konotasi tertentu bagi istilah “konflik politik”. Konflik politik mempunyai konotasi politik yakni mempunyai keterkaitan dengan negara/pemerintah, para pejabat politik/pemerintahan, dan kebijakan.

Kemajemukan vertikal dan horizontal akan menjadi konflik politik ketika terdapat benturan kepentingan. Perbedaan perbedaan masyarakat dalam memperebutkan sumber yang sama, seperti kekuasaan, kekayaan dapat menimbulkan bentuk-bentuk konflik politik. Karena itu, konflik memiliki berbagai bentuk seperti diungkapkan George Simmel yakni pertandingan antagonisme, konflik hukum, konflik permasalahan prinsip-prinsip dasar atau berbagai hal obyektif yang mengatasi individu yang terlibat, konflik antar pribadi yang memiliki mutu-mutu tertentu secara bersama, konflik dalam hubungan intim, dan konflik yang mengacaukan suatu kelompok.

Menurut Fisher, tahapan dinamika konflik meliputi pra konflik, konfrontasi, krisis, akibar, dan pasca konflik.

1. Prakonflik adalah periode pada saat terdapat suatu ketidak sesuaian sasaran diantara kedua belah pihak atau lebih sehingga timbul konflik. Konflik tersembunyi dari pandangan umum, meskipun satu pihak atau lebih mungkin mengetahui potensi terjadinya konfrontasi. Mungkin terdapat ketegangan hubungan diantara beberapa pihak dan atau keinginan

untuk menghindari kontak satu sama lain pada tahap ini.

2. Konfrontasi memperlihatkan satu tahap pada saat konflik mulai terbuka. Jika ada satu pihak yang merasa ada masalah, mungkin para pendukungnya mulai melakukan aksi demonstrasi atau perilaku konfrontatif lainnya.
3. Krisis adalah puncak konflik. Tahap ketika konflik pecah menjadi bentuk-bentuk aksi kekerasan yang dilakukan secara intens dan massal. Konflik skala besar ini merupakan periode perang, ketika orang-orang dari kedua pihak saling berlawanan.
4. Pasca konflik adalah situasi diselesaikan dengan cara mengahiri berbagai konfrontasi kekerasan, ketegangan berkurang, dan hubungan mengarah ke lebih normal diantara pihak-pihak yang berkonflik.

### 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 politik-militer, namun harus dilihat sebagai suatu fenomena sosial. Kedua, konflik memiliki suatu 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 bivariat. Suatu konflik sosial harus dilihat sebagai suatu fenomena yang terjadi karena interaksi bertingkat berbagai faktor. Terakhir, 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.

Secara empirik, resolusi konflik dilakukan dalam empat tahap. Tahap pertama masih didominasi oleh strategi militer yang berupaya untuk mengendalikan kekerasan bersenjata yang terjadi. Tahap kedua memiliki orientasi politik yang bertujuan untuk memulai proses re-integrasi elit politik dari kelompok-kelompok yang bertikai. Tahap ketiga lebih bernuansa sosial dan berupaya untuk menerapkan problem-solving approach.

Tahap terakhir memiliki nuansa kultural yang kental karena tahap ini bertujuan untuk melakukan perombakan-perombakan struktur sosial-budaya yang dapat mengarah kepada pembentukan komunitas perdamaian yang langgeng.

### PEMBAHASAN

Dari konflik yang timbul menjadikan polemik antara kedua Instansi pemerintah yang sama-sama terkait dalam tata ruang dan transportasi kota. PT KAI yang tetap mempertahankan lahannya di tengah jalan yang sebelumnya taman tengah di daerah Pasar Kembang, dan BAPPEKO yang terus bersikeras akan membangun jembatan layang (fly over) di lokasi yang dimiliki PT KAI karena tujuan proyek pembangunan itu sendiri adalah salah satu solusi pemkot untuk mengurangi dan mengurai masalah kemacetan di persimpangan wilayah Pasar Kembang – Banyu Urip – Diponegoro.

Permasalahan yang terjadi dalam proses pembangunan jembatan layang pasar kembang adalah factor ekonomi dari fly over yang dibangun diatas lahan PT KAI yang dulu terdapat rel peninggalan jaman belanda yang mangkrak dan sementara dibangun taman kota dan pembatas jalan. Satu sisi pihak BAPPEKO dan pemkot Surabaya ingin mengurai kemacetan yang terjadi di Surabaya khususnya di daerah Pasar Kembang dengan membangun jembatan layang tengah kota, akan tetapi proses berlangsungnya pembangunan tersebut terhambat karena proses pembangunan jembatan layang tengah kota tersebut berada di atas lahan milik PT KAI dan PT. KAI merasa berhak melarang proses pembangunan tersebut karena lahan tersebut milik mereka, dengan bukti otentik berupa rel kereta api

PT KAI juga memiliki pilot project untuk pembangunan sebuah transportasi masal di Surabaya yang berbasis kereta seperti yang ada di Singapura, Amerika dan Inggris. Oleh sebab itu PT KAI tidak memberikan iji secara langsung kepada pemkot Surabaya. Untuk melangsungkan proses pembangunan fly over dengan anggapan bahwa pada nantinya proses pembangunan transportasi masal yang dapat menjangkau semua pelosok kota di Surabaya dapat terhambat atau terganjal permasalahan yang sama seperti pembangunan fly over. Sejak proses pembangunan dua tahun lalu, pembangunan jalan layang (fly over) Pasar Kembang belum mencapai tahap penyelesaian hingga kini, pembangunan jalan layang yang direncanakan bisa mengurai kemacetan di tengah kota Surabaya itu masih , kurang 25 persen.

Lambatnya proyek yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas daerah pasar kembang, dipantau tim dari Ditjen Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum.

“Kalau tidak ada kendala dengan waktu pelaksanaan awal 800 hari kalender, sebenarnya akhir Desember nanti (2012) proyek itu bisa selesai “

Menurut Tutuk dapat diinterpretasikan bahwa hambatan yang dihadapi tidak sebatas keberadaan utilitas sesama instansi pemerintah, kepadatan lalu lintas membuat badan jalan hanya tersisa 1-2 lajur. Hambatan lain dalam membangun *fly over* yang berdimensi panjang 775 meter dan lebar 17 meter juga berupa hambatan social, lokasi proyek yang berdekatan dengan pemukiman warga dan pusat kegiatan bisnis/ekonomi.

Pembangunan jalan layang yang sebelumnya terhambat 10 bulan dikarenakan sejumlah utilitas, selain lahan PT KAI, ada juga jaringan pipa gas dan PDAM, serta kabel PLN. Dengan adanya sejumlah utilitas tersebut menimbulkan kemacetan parah di Jalan A. Yani, Diponegoro, Pasar Kembang, dan Kedungdoro.

Dirjen Bina marga Djoko Murdjanto meminta, proyek ini proyek ini tidak terhambat lagi. Pihak Bina Marga tetap pada konsep bahwa *fly over* menjadi alternatif solusi kemacetan lalu lintas di perkotaan.

“Alternatif lainnya adalah membangun jalan tol, selain jaringan jalan lingkar dalam dan lingkar luar, seperti konsep wali kota (Tri Rismaharani)”.

Menurut Djoko pihak Bina Marga mengakui bahwa belum ada progress signifikan untuk penambahan jaringan jalan baru di tengah kota Surabaya, dikarenakan wali kota Surabaya hampir selalu tidak datang setiap diundang. Wali kota Surabaya memberikan keterangan selalu berada di luar kota/kabupaten saat diundang oleh pihak Bina Marga untuk membicarakan masalah kemacetan di kota Surabaya dan bagaimana solusinya. Maka tidak mungkin pihak Bina Marga membangun jalan apabila wali kota belum mengetahui progres yang akan direalisasikan.

Dari perkiraan persentase pertumbuhan penduduk kota Surabaya, telah terjadi peningkatan setiap tahunnya. Maka dari itu sebaiknya pembangunan di kota Surabaya dipercepat agar tidak menimbulkan kemacetan dan kerugian bagi masyarakat. Dengan bertambah penduduk di Surabaya khususnya di area Pasar kembang dan banyu urip yang naik secara signifikan, pembangunan *fly over* sangat

membantu dan mengurangi kemacetan di area jalan (bawah) Diponegoro. dan juga tidak mengganggu warga yang berdomisili di area pembangunan tersebut, serta dapat menjalankan aktifitas perdagangan di pasar kembang. Jalan layang *fly over* ini akan dilewati mobil (roda empat) serta kendaraan bermotor lain yang berkapasitas lebih dari dua atau tiga orang, jadi sepeda motor, becak dan lain-lain dapat bebas dan lancar menggunakan jalur bawah jembatan layang.

Karena kota Surabaya ini termasuk kota yang menjadi pusat perdagangan, pusat bisnis, industry, dan pendidikan. Apalagi letak rencana pembangunan *fly over* di jalan Diponegoro ini adalah kawasan yang dekat dengan kawasan perdagangan Pasar Kembang, dan Pasar Burung. Dan merupakan jalan protokol kota Surabaya dari arah Kebun Binatang ke arah Pasar Turi dan sekitarnya.

Pembangunan *flyover* Diponegoro dipastikan akan berlanjut. Di lokasi rencana pembangunan *flyover* sudah banyak pekerja yang akan memulai pekerjaannya membangun *fly over* tersebut. Bahkan, sudah ada bego yang sudah berada di dalam pagar seng. Ini setelah PT Kereta Api (KA) menyepakati kerjasama dengan pemerintah pusat. Kementerian Perhubungan dan Kementerian BUMN telah menyetujui pembangunan jalan layang (*fly over*) pasar kembang Surabaya sebagai solusi mengurangi kemacetan di sepanjang jalan Diponegoro. Anggota Komisi D DPRD Jatim, Malik Efendy menegaskan bahwa jika rombongan komisi D bersama dengan Dinas Perhubungan Jatim telah menghadapi Ditjen Prasarana PT. KAI Kementerian Perhubungan untuk membahas solusi pembangunan *fly over* yang menghubungkan antara Pasar Kembang ke Kedungdoro, yang menyebabkan konflik dan menyebabkan mangkrak hampir 1 tahun, serta berakibat kemacetan di titik ini. Persetujuan dan pertemuan ini terjadi pada 26-01-2012 di kantor DPRD Jatim. Berdasarkan pertemuan antara kedua belah pihak yaitu PT KAI dengan pemerintah kota, menghasilkan sebuah kesepakatan dengan PT.KAI dengan menyetujui lahan untuk digunakan membangun jalan layang tengah kota, tetapi dengan sistem sewa lahan dengan nilai Rp 400 juta per tahun. Harga ini jauh dari tawaran yang diajukan semula yang mencapai Rp 2 miliar per tahun. Setelah proses perdebatan dan penjelasan serta lobi – lobi yang begitu panjang akhirnya timbul kesepakatan dan nilainya Rp 400 juta per tahun, turun dari nilai sebelumnya sebesar Rp 2

miliar per tahunnya.

Dan nilai Rp 400 juta per tahun merupakan nilai yang dianggap pantas untuk diterima menginggit PT. KAI juga memiliki proyek yang tidak kalah besar nilai dan manfaatnya bila dibandingkan dengan pembangunan jalan layang pasar kembang tersebut. Nilai itu sudah lebih tinggi dari perkiraan tim appraisal karena ditaksir hanya Rp 300 juta per tahun. Kalangan DPRD berharap agar pembangunan bisa diselesaikan secepatnya dan tidak menemui kendala lagi, dengan asumsi agar tidak lebih banyak merugikan masyarakat baik pengguna jalan, dan pengusaha yang berada disekitar area pasarkembang.

Kepala Dinas PU Bina Marga Provinsi sudah mendapatkan izin untuk meneruskan pembangunan flyover Diponegoro dan memastikan pengerjaan proyek flyover akan kembali dimulai setelah sempat tersendat. Pembangunannya akan segera dilanjutkan, karena persoalan yang menghambat selama ini antara PT. KA dengan Pemkot Surabaya sudah menemui titik terang.

Dan bisa dipastikan juga tidak akan ada hambatan dalam pembangunan flyover Diponegoro. Terlebih lagi PT KAI sudah secara resmi mencabut gugatannya di Polda Jatim terkait dengan penggunaan lahan milik mereka.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian tentang konflik kepentingan kebijakan pembangunan jalan layang pasar kembang dapat ditarik kesimpulan :

1. Kepentingan PT KAI mempertahankan lahannya adalah karena pihaknya berencana akan merealisasikan proyek transportasi berbasis kereta api. Sedangkan kepentingan Pemerintah kota sendiri berusaha untuk membangun fly over pasrkembang karena pemerintah harus cepat mengatasi problematika kota Surabaya yang salah satunya adalah kemacetan.
2. Buruknya koordinasi antar instansi yang terkait dalam proses berjalannya pembangunan menyebabkan terhambatnya pelaksanaan pembangunan yang direncanakan. Konflik antara PT KAI dengan Pemkot (Bappeko) timbul karena kedua belah pihak saling mempertahankan kepentingan masing – masing dengan alasan otoritas kekuasaan, serta faktor finansial terkait dengan
3. Langkah – langkah yang diambil antara kedua belah pihak adalah melakukan negosiasi dengan mengusung visi dan misi yang sama yaitu

mengurai kemacetan yang terjadi di kota Surabaya. Setelah berbulan bulan melakukan negosiasi antara kedua belah pihak yaitu PT KAI dan pemerintah kota, konflik dapat terpecahkan karena pemerintah menyetujui sewa lahan yang di tentukan oleh PT KAI dengan nilai Rp. 400 juta pertahun.

## SARAN

Dari uraian kesimpulan yang sudah ada di atas maka saran yang dapat saya sampaikan melalui karya tulis ilmiah ini adalah :

### Untuk pemerintah

1. Pembangunan jalan layang pasar kembang merupakan akses jalan menuju surabaya barat, surabaya tengah dan surabaya selatan. Dimana area ini merupakan jalan protokol kota yang memiliki banyak titik pertemua jalur, sehingga kemacetan di area ini tidak bisa di hindarkan, hal tersebut di perparah saat kondisi pembangunan terhambat.
2. Perlu dilakukan peneitian lebih lanjut tentang dampak yang di dihasilkan dari pembangunan jalan layang pasarkembang, terkait dengan dapak secara sosial, politik, dan ekonomi masyarakat di sekitar pasar kembang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bungin, Burhan. 2003. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta : PT. Raja Grafindo.
- Gur Tedd Robert. 1980. *Handbook of Political Conflict : Theory and Research*. New York : The Free Press.
- Munawar Ahmad, Dr. Ing. Ir., MSC. 2005. *Dasar Teknik Transportasi*. Jogyakarta. Beta Offset.
- Paloma Margaret, M. 2004. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta : PT. Raja Grafindo (Persada).
- Ritzer George dan Coodman Douglas J. 1959. *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta : Perdana Media.
- Surbakti Ramlan. 1992. *Memahami Ilmu Politik*. Jakarta : Grasindo.
- <http://5osial.wordpress.com/2010/02/11/empat-tahap-resolusi-konflik/> diakses tanggal 15 April 2012 pukul 08.00
- <http://id.wikipedia.org/wiki/Konflik> diakses tanggal 15 April 2012 pukul 08.15
- <http://miftahularie.blogspot.com/2011/12/>

definisi-konflik.html diakses tanggal 16 April  
2012 pukul 15.00

[http://sosbud.kompasiana.com/2011/10/29/  
mengapa-ada-konflik-ralf-dahrendorf-  
membicarakannya/](http://sosbud.kompasiana.com/2011/10/29/mengapa-ada-konflik-ralf-dahrendorf-membicarakannya/) diakses tanggal 16 April  
2012 pukul 10.00

[http://suryanto.blog.unair.ac.id/2010/02/02/  
mengenal-beberapa-definisi-konflik.html](http://suryanto.blog.unair.ac.id/2010/02/02/mengenal-beberapa-definisi-konflik.html)  
diakses tanggal 16 April 2012 pukul 15.00