

Konflik Sosial 'Pembongkaran Urban'¹ Pada Pembangunan *Fly Over*² Simpang Surabaya Banda Aceh

Nurkhalis¹⁾

¹ Prodi Sosiologi FISIP Universitas Teuku Umar

1) email: nurkhalis@utu.ac.id

Abstract

Several types of space were introduced Henri Lefebvre's, among them, the absolute space which is created by God, covering its environment), the abstract space as a tool of power, the practice of power), the natural space which is green space that has a positive effect on the welfare and prosperity of the people. Finally, the differential space which is the more diffuse space (merging of space) in order to restore the unity of people in it. From some space concepts according to Lefebvre, it appears that the construction of the mega project of Simpang Surabaya Fly Over cost up to Rp 250 billion from the Central Government (Jakarta) -has 850 meters in length and divided into 8 stretches targeted to be done by December 2017 -as the reproduction of space which belongs to abstract space. It is proven that after several months of construction starting in August 2016, a number of shops and micro businesses (such as tollers, sandal and shoes traders, snack vendors on the sidewalks) began to close. Responding to these conditions, it is deserved to be called 'urban demolition'. The term urban demolition is the situation or condition of the destruction of the poor (micro entrepreneurs). Ultimately, spatial practice (space) of development is supposedly served as the abstract space fosters the system of capitalism, the recognition of the status of the elite class, the widespread commodities consumed, the supernatural economic base and politically important. This article raises one important issue,, what is the actual practice of spatial arrangement formed in the case of the construction of the mega project of Simpang Surabaya Fly Over Banda Aceh. Secondly, the construction of Simpang Surabaya Fly Over and Simpang Beurawe Underpass make the local government more aligned to the public (the people of Aceh) or precisely to the capitalist / industrial investors. The two problems are analyzed using socio-spatial approach where the research uses qualitative approach descriptively. In short, this study tries to trace the usefulness of the reduced space into a quandary space in its construction between constructive and deconstructive.

Keywords: Construction, Spatial, City, Urban

¹ Istilah itu berasal dari ungkapan Henri Lefebvre, Sosiolog Perancis konsen pada disiplin Sosiologi Perkotaan. Pembongkaran Urban bermakna adanya pembangunan yang mengatasnamakan perencana atau mendesain tata kota (pembaruan kota). Namun pada kenyataannya mengusur tempat tinggal kelompok miskin atau menghentikan usaha ekonomi mikro masyarakat golongan rendah untuk memperuntukkan kelayakan hidup perekonomian masyarakat kelas menengah

² *Fly Over* lebih dikenal dengan Jalan Layang atau jembatan lajur ke atas. Pembangunan Fly Over secara teknis dengan pertimbangan dasar untuk mengurai kemacetan, menata jalur lalu lintas dan pengembangan tata kota lebih baik

1. PENDAHULUAN

Ruang memiliki definisi luas ketimbang diketahui tempat persinggahan sementara atau dilalui dalam kurun waktu tertentu. Selain itu, terdapat ruang heterogenitas penghuninya disebut ruang publik, telah banyak membentuk manusia dalam proses mentransfer aktivitas pendidikan, bisnis, politik, budaya dan lain sebagainya. Dalam artikel ini, membicarakan fokus kegunaan ruang publik menjadi ruang pemenuhan kebutuhan manusia sehari-hari baik dalam beraktivitas, berkomunitas dan melakukan aktivitas administrasi lainnya.

Kajian ruang (spasial) pada ranah keilmuan Sosiologi bukanlah materi pengetahuan baru atau tren kekinian. Bahasan tentang sosio-spasial telah lama menjadi perhatian serta peminatan oleh beberapa ilmuwan Sosial. Terbukti dari karya-karya spesialisasi ruang di antaranya Henri Lefebvre, Edward Soja, David Harvey, Manuel Castells dan Arjun Appudurai. Ruang tidak hanya dipahami sebagai hal bersifat statis. Tetapi lebih daripada itu ruang menjadi sesuatu hal bersifat kompleks. Sementara itu, dalam kajian ilmu Komunikasi ruang juga mendapatkan tempat dengan tema khusus, Proksemika (ruang dan jarak).

Pada intinya, proses spasialisasi itu merupakan paduan dari tiga unsur. Pertama, praktik spasial yang terkait dengan rutinitas individu untuk penciptaan sistematis zona dan wilayah. Praktik tata ruang dari waktu ke waktu diwujudkan dalam lingkungan dan lanskap yang tertera. Praktik spasial yang paling signifikan di perkotaan terkait dengan pembangunan sektor properti dan bentuk operasional kapital lainnya. Kedua, adanya representasi ruang, bentuk-bentuk pengetahuan dan praktik-praktik yang mengatur dan mewakili ruang terutama melalui teknik perencanaan dan keterlibatan negara (pemerintah). Ketiga, adanya pengalaman kolektif ruang. Hal ini terkait dengan ruang-ruang representasi yang dialami setiap orang (Siti Aminah, 2012: 61).

Dari beberapa ilmuwan spesialisasi ruang di atas, maka pemikiran Henri Lefebvre cenderung lebih representasi menggambarkan situasional ruang selama ini. Dimulai dari Lefebvre membagi adanya ruang absolut sebagai ruang diciptakan oleh tuhan meliputi pohon udara bersih, lautan dan sebagainya. Kemudian adanya ruang abstrak terbentuk melalui alat kekuasaan oleh penguasa. Lainnya, ruang natural disebut ruang hijau tidak dapat didominasi oleh kekuasaan atau koloni. Dan terakhir, ruang differensial (George Ritzer & Douglas J. Goodman, 2012: 211-213) yakni ruang mendamaikan dari ruang abstrak atau bisa dikatakan ruang alternatif

berkarakter seperti ruang natural misalnya jalur bersepeda, museum, taman kota dan lain sebagainya.

Pada konteks pembangunan di perkotaan, dimana ruang sarat dengan perubahan-perubahannya. Sebut saja, adanya program penataan keterbaharuan ruang tata kota—dimaksudkan selain menjadi hal yang mengidentifikasi kota sebagai kawasan atau wilayah menuju pembangunan era modern atau globalisasi dan juga pertimbangan relokasi demi peningkatan basis ekonomi, pendidikan, budaya—seperti pendirian gedung bertingkat, jalan atau jembatan bebas hambatan, fasilitas publik dan lain sebagainya. Oleh karena itu, tidak berbeda halnya dengan kondisi kota Banda Aceh dalam beberapa tahun terakhir dimana pemerintah daerah bersinergi dengan pemerintah pusat bersama pengembang menghadirkan proyek pembangunan dalam skala medium proyek hingga mega proyek.

Sebelum berbicara lebih lanjut mengenai karakteristik pembangunan mengambil lokasi pusat kota Banda Aceh. Secara kasat mata pembangunan atau penataan ruang kota Banda Aceh terdiri dari beberapa ciri ruang di antaranya, pertama, pembangunan ruang kosong diubah menjadi ruang abstrak. Kedua, pembangunan mengupayakan ruang kosong menjadi ruang abstrak dan pembangunan merekonstruksi ruang natural mengubah ke ruang abstrak.

Ketiga penggambaran ruang secara kasat mata tersebut tampak dari pembangunan yang telah, sedang dan akan direncanakan pemerintah kota Banda Aceh. Sebut saja, ruang kosong disulap menjadi ruang natural pada pembangunan Taman Kota BNI Rawa Sakti, Lingke, Banda Aceh. Semula kawasan tersebut merupakan Rawa dan aliran muara yang terhubung ke Laut Syiah Kuala.

Selanjutnya, ruang kosong menjadi ruang Abstrak dari pembangunan Jalan Elak Simpang Surabaya, Banda Aceh. Dimana awalnya di daerah tersebut Rawa yang dipenuhi pepohonan untuk selanjutnya diubah menjadi jalan lintas penghubung antarkota hingga kini tampak geliat perekonomian di wilayah itu dengan munculnya usaha kuliner, jasa konstruksi, perkantoran, terminal, showroom dealer mobil, Bank, Swalayan Mini dan sebagainya. Selain itu, bisa pula diperhatikan pembangunan jalan kawasan Pango Banda Aceh menuju ruas Banda Aceh-Medan di Gampong Tanjong, Aceh Besar—beberapa tahun ke depan dijadwalkan adanya kelanjutan pembangunan sepanjang dua kilometer hingga ke Jalan Soekarno-Hatta, Keutapang-Lambaro—tampak pembangunannya telah mengubah kepada ruang abstrak terbukti dari adanya bangunan kedai kopi, kuliner, perkantoran, jasa konstruksi dan sebagainya.

Kemudian, pada pembangunan ruang natural menjadi ruang abstrak dapat diamati dari paketan pembangunan Fly Over Simpang Surabaya dan Simpang Beurawe Banda Aceh yang pembangunannya masih berlangsung setahun ini sebagai program unggulan pemerintah kota Banda Aceh. Ruang natural dimaksudkan ialah taman kota dan pepohonan di sepanjang jalan yang biasanya dijadikan tempat rekreasi dan berteduh bagi masyarakat kota Banda Aceh.

Tulisan ini, mengarah pada mengamati pembangunan ruang natural yang berubah menjadi ruang abstrak, pembangunan Fly Over Simpang Surabaya sepaketan dengan Underpass Simpang Beurawe sebagai mega proyek menelan dana hingga Rp 250 miliar dari Pusat (Jakarta)— Jembatan layang Simpang Surabaya akan dibangun dengan panjang 850,954 meter dan terbagi dalam 8 bentang. Fly over ini juga memiliki lebar 17,5 meter— (www.bandaacehkota.go.id). Sejatinya pembangunan menjadikan ruang pembangunan merakyat secara sosial. Dalam penelitian ini, peneliti memfokuskan pada dampak konflik sosial yang terjadi pada pembangunan Fly Over Simpang Surabaya.

Setelah beberapa bulan berjalannya proyek *Fly Over* Simpang Surabaya, sejumlah toko dan tempat usaha di kawasan itu mulai tutup. Selama kedua proyek itu dikerjakan, ruas jalan di kawasan tersebut menyempit dan sering terjadi kemacetan. Pengguna jalan enggan singgah untuk berbelanja atau hanya sekadar makan. Padahal selama ini kawasan Simpang Surabaya merupakan pusat perekonomian yang dipenuhi usaha kuliner serta beberapa jenis usaha bengkel dan konstruksi. Selama pelaksanaan proyek itu pendapatan mereka menurun drastis. Beberapa pedagang yang memiliki modal lebih bahkan memilih pindah dari kawasan Simpang Surabaya dengan menyewa toko atau kedai di lokasi lain (Serambi Indonesia, 18/10/2016).

Hal tersebut membuktikan bahwa, praktik spasial cenderung menjadikan sekelompok miskin mengalami 'pembongkaran urban' yakni mengalami penggusuran, pelemahan, dan kehilangan potensi perekonomiannya selama ini. Dan praktik spasial bisa mengubah kehidupan yang awalnya sosial menjadi radikal disebabkan perubahan melalui representasi ruang (George Ritzer & Douglass J Goodman, 2011: 211)

Meskipun, pemerintah daerah menyebutkan tahapan pembangunan *Fly Over* Simpang Surabaya dan *Underpass* Simpang Beurawe telah sesuai peraturan merujuk pada legalitas hukum Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Bahwa proses pembangunan telah mempertimbangkan studi

kelayakan mencakup; survei sosial ekonomi, kelayakan lokasi, analisis biaya dan manfaat pembangunan bagi wilayah dan masyarakat, perkiraan nilai tanah, dampak lingkungan dan dampak sosial yang mungkin timbul akibat dari pengadaan tanah dan pembangunan dan studi lainnya meliputi budaya masyarakat, studi politik dan keamanan, atau studi keagamaan.

Bahkan di samping itu, pemerintah daerah menyatakan proses yang dilalui, telah sebelumnya melakukan pemberitahuan rencana pembangunan oleh Tim Persiapan, disampaikan secara langsung maupun tidak langsung kepada masyarakat pada rencana lokasi pembangunan. Pemberitahuan secara langsung dilaksanakan dengan cara; sosialisasi, tatap muka atau surat pemberitahuan. Sedangkan pemberitahuan secara tidak langsung dilakukan melalui media cetak atau media elektronik. Namun kenyataannya, sesekali muncul aksi penolakan secara fisik baik pribadi atau sekelompok orang menganggap pembangunan tidak pro dengan masyarakat golongan rendah dan kelas menengah. Pembangunan tersebut bukan justru merakyat secara sosial tetapi melarat secara sosial masyarakat di sekitar pembangunan.

Berdasarkan realita di atas, maka peneliti tertarik untuk mengungkap dua hal utama yakni pembangunan *Fly Over* Simpang Surabaya menjadikan pemerintah daerah lebih berpihak kepada publik (masyarakat Aceh) atau justru pada kapitalis/investor industri.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Penataan Ruang Kota: Antara Produksi, Reproduksi, Dekonstruksi

Dewasa ini, perkotaan mengalami ledakan bersejarah dari banyaknya arus urbanisasi umum masyarakat. Sehingga jelas membuktikan bahwasanya kehidupan telah mengubah analisis produksi semula mengarah kepada barang lambat laun proses tersebut diganti dengan produksi ruang. Kondisi ruang ternyata masih memiliki ke hubungan sosial. Antara orang dan hubungan properti (kepemilikan tanah, rumah, fasilitas publik dan sebagainya. Belum lagi keberadaan ruang tanpa membedakan jenis kelamin, usia, organisasi keluarga mengumpulkan mereka keseluruhan di dalamnya (Henri Lefebvre,1901-1991:186).

Lefebvre mengemukakan bahwa di masa lalu peristiwa manusia mengalami kekurangan roti sebagai sumber bahan makanan namun tidak pernah kekurangan tempat tinggal. Padahal baik terjadi di negara maju dan sedang berkembang berlimpah kekayaan alam. Ketersediaan konsumsi

makanan justru berbanding terbalik mengatasi kebutuhan ruang bagi berkehidupan manusia di dalamnya. Oleh karena itu, pantas jika menyebutkan dunia sedang berada pada kondisi politik ruang. Lebih lanjut, Lefebvre berpendapat bahwa masuk akal untuk membicarakan kelangkaan spasial terjadi bukan hanya di Indonesia bahkan di beberapa wilayah negara lain di dunia (Stuart Elden, 2004: 192).

Dalam perkembangannya, seringkali produksi ruang sosial dialokasikan (reproduksi) menurut kelas. perencanaan sosial mereproduksi struktur kelas. Tampak bahwa dalam kehidupan modern kenyataannya banyak ruang diakomodasikan bagi orang kaya dan terlalu kecil direalisasikan untuk orang miskin. Pertanda bahwa ruang mengalami situasi marjinalitas dan pemisahan (Stuart Elden, 2004: 192) Salah satu alasan mengapa kapitalisme bertahan sampai abad ke-20 adalah karena fleksibilitasnya dalam membangun dan merekonstruksi hubungan ruang dan ekonomi ruang global. Sama seperti kehidupan sehari-hari telah dijajah oleh kapitalisme (Stuart Elden, 2004: 181)

Tatkala pembangunan justru memihak dominan kepada kapitalisme, maka sekelompok golongan masyarakat kecil dan kelas menengah akan terpinggirkan atau bahkan tergusur. Dalam kajian spasial Lefebvre, kondisi tersebut dinamakan sebagai 'pembongkaran urban' (George Ritzer & Douglas J. Goodman, 2011: 211). Terbongkar dalam artian banyaknya ditemukan tempat tinggal dan perekonomian masyarakat kecil dilenyapkan dengan dalih pembangunan dan penataan pusat kota. Hal tersebut menunjukkan bahwa dekonstruksi pembangunan sedang terjadi disebabkan mengorbankan masyarakat miskin.

Kajian Spasial sebagai Dunia Sosio-Ekonomi Manusia

Setiap ruang mengalami keterhubungan secara sosial, dimana hal itu dapat diperhtikan dari beragamnya aktivitas manusia saling berinteraksi pada suatu ruang dan juga ditambah dengan arus kontribusi lain sehingga menjadi ruang menjadi mekanisme kehidupan yang kompleks. Sudah barang tentu dimana pun dan kapan pun ruang sosial memiliki sejarah terhubung dengan alam; geografis, iklim dan lain sebagainya (Henri Lefebvre, 1991: 110).

Betapa luar biasa proses berfikir manusia. Semestinya cara berpikir tersebut mampu memahami bahwa tubuh manusia seharusnya menjadi bagian tak terpisahkan dari ukuran ruang yang sangat istimewa. Hubungan tubuh dengan ruang merupakan hubungan sosial yang penting di masa mendatang (Henri Lefebvre, 1991: 110).

Selanjutnya, karya terobosan dalam teori ruang neo-Marxian adalah *The Production of Space* karya Henri Lefebvre (1974/1991). Lefebvre mengatakan bahwa teori Marxian perlu menggeser fokusnya dari cara-cara produksi ke produksi ruang. Atau dengan kata lain, dia ingin melihat pergeseran fokus dari hal-hal dalam ruang (misalnya, cara-cara produksi seperti pabrik) ke produksi ruang aktual itu sendiri. Teori Marxian perlu memperluas perhatiannya dari produksi (industri) ke produksi ruang. Ini adalah cerminan dari fakta bahwa fokus perlu digeser dari produksi ke reproduksi. Ruang berfungsi dengan berbagai macam cara untuk mereproduksi sistem kapitalis, struktur kelas sosial di dalam sistem ekonomi dan sebagainya (George Ritzer & Douglas J. Goodman, 2011: 211)

Lebih lanjut Lefebvre mengatakan bahwa ruang dapat memainkan berbagai peran dalam dunia sosio-ekonomi. Dapat dibuktikan dari; pertama, ruang dapat mengambil peran dari salah satu kekuatan produksi. Kedua, ruang itu sendiri dapat menjadi komoditas luas yang dikonsumsi serta produktif. Ketiga, ruang adalah penting secara politis memfasilitasi kontrol sistem. Keempat, ruang menopang reproduksi produksi dan relasi properti. Kelima, ruang dapat berbentuk basis kekuatan baru yang tersembunyi. Dan keenam, ruang sebagai penciptaan karya kreatif dan manusiawi (George Ritzer, 2012: 213)

3. METODE PENELITIAN

Artikel ini menggunakan pendekatan kualitatif secara deskriptif, sehingga nantinya mendedah dua permasalahan inti dalam dilema pembangunan *Fly Over* Simpang Surabaya. Proses penelitian dimulai dari menyusun berbagai pertanyaan untuk dijawab mereka, yakni informan. Kemudian mengikutsertakan fokus amatan pemaknaan individual dan kompleksitas situasi yang terjadi serta teramati (Septiawan Santana K, 2010:1)

Sumber data artikel terdiri dari data primer sebagai materi utama mampu mengumpulkan informasi penguat bagi penelitian ini. Data primer dimaksudkan ialah berbagai data secara langsung ditemukan penulis pada kajian pembangunan *Fly Over* Simpang Surabaya meliputi dokumen pribadi, artikel berita dan fotografi. Sedangkan data sekunder meliputi catatan lapangan tambahan, target aksidental dan data statistik.

Sementara itu, pada teknik pengumpulan data penelitian ini menggunakan tiga bentuk; pertama, wawancara mendalam adalah proses

memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka dengan informan ialah pelaku pembangunan sebagai aktor keterwakilan perencanaan, perancang dan pengimplementasi mega proyek *Fly Over Simpang Surabaya* terdiri pekerja, akademisi, pedagang dan masyarakat sekitar lokasi penelitian. Kedua, observasi sebagai kegiatan keseharian manusia dengan menggunakan pancaindera mata sebagai alat bantu utama dan didukung pancaindra lainnya seperti telinga, penciuman, mulut dan kulit. Dan ketiga, dokumentasi sebagai metode yang digunakan untuk menelusuri data historis (Burhan Bungin, 2008: 108,115,121)

Dan analisis data menggunakan analisis Huberman dan Miles biasa disebut dengan analisis interaktif (Muhammad Idrus, 2009:147) meliputi tahapan dimulai dari reduksi data dengan terlebih dahulu mengelompokkan data-data tertentu. Kemudian melakukan langkah selanjutnya pada penyajian data mencoba meletakkan sajian data selektif. Terakhir, melakukan penarikan kesimpulan/verifikasi data dengan cara menarasikan dan mendeskripsikan dari keseluruhan data yang terkumpulkan di lapangan.

4. TEMUAN DAN PEMBAHASAN

Peneliti telah melakukan proses pengumpulan data melalui wawancara, observasi dan dokumentasi. Pada tahapan wawancara, subjek penelitian sebagai informan penelitian *Fly Over Simpang Surabaya* sebanyak 6 orang terdiri dari Pekerja Konstruksi, Akademisi dan Pedagang Kuliner di sekitar pembangunan. Informan telah memberikan jawaban dari dua hal permasalahan yakni bagaimana bentuk praktik penataan ruang yang sebenarnya terbentuk dalam kasus mega proyek pembangunan *Fly Over Simpang Surabaya* menjadikan pemerintah daerah lebih berpihak kepada publik (masyarakat Aceh) atau justru pada kapitalis/investor industri

Pembangunan *Fly Over Simpang Surabaya* melibatkan peran pemerintah daerah sebagai tim pembebasan lahan dan pemerintah pusat sebagai pemberi dana pembangunan dan jasa konstruksi di lapangan. Dalam pengerjaan pembangun tersebut dipercayakan kepada kontraktor Jaya Konstruksi dan Brantas Abipraya KSO. Dengan nilai kontrak senilai 250 Miliar dengan masa pelaksanaan kontrak selama 710 hari kerja mulai dari 21 Desember 2015 sampai 29 November 2017.

Pada pelaksanaannya, pejabat berwenang dan pekerja konstruksi memegang dasar hukum dari Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor

71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Yang sangatlah perlu diperhatikan dalam hal ini yakni menetapkan lokasi pembangunan memiliki kebermanfaatn dan fungsional bagi pengguna jalan di masa mendatang.

Beberapa informan menyebutkan, bahwa pembangunan *Fly Over* dianggap telah tepat dan sesuai kebutuhan bagi mengurai kemacetan atau memperlanjar lalu lintas di kawasan tersebut yang seringkali mengalami peningkatan volume kendaraan pada waktu tertentu. Berikut pendapatnya:

“Banda Aceh yang merupakan pusat kota dari Provinsi Aceh ini terus mengalami perkembangan dan pertumbuhan baik untuk wilayah maupun masyarakatnya. Ditinjau dari aksebilitas untuk Simpang Surabaya dan Simpang Beurawe merupakan titik intersection yang penting di Banda Aceh. Kedua persimpang tersebut menghubungkan ke berbagai lokasi penting. Misalkan Simpang Surabaya di mana jalur masuk ke Kota Banda Aceh bagi pendatang dari arah Pantai Timur Aceh maupun Medan, juga jalur yang digunakan oleh sebagian penggunaan jalan dari Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda. Berlaku juga untuk Simpang Beurawe yang merupakan persimpangan “central” untuk akses Ulee Kareng dan pusat kota serta area ini memiliki laju perekonomian yang cukup tinggi dikarenakan adanya pusat perbelanjaan serta tersedianya beberapa warung kopi. Meskipun demikian, setelah adanya akses jalan melalui Pango Raya, tingkat kepadatan volume lalu lintas yang melewati kedua persimpangan ini relatif berkurang. Maka dengan itu, fungsional dari kedua persimpangan tersebut tanpa adanya pengembangan masih bisa digunakan semestinya. Bagaimanapun, kemacetan tetap terlihat pada peak time tertentu seperti pagi dan sore hari tetapi masih bisa ditoleransi dengan menghindari melewati titik-titik tersebut pada jam-jam puncak tadi serta pemilihan jalur alternatif lainnya.” (wawancara pada bulan Juli 2017)

Pernyataan bahwa pembangunan mega proyek tersebut, telah tepat mengambil lokasi di Simpang Surabaya dan Simpang Beurawe juga dibenarkan oleh informan lainnya. Meskipun kawasan tersebut telah mengubah ruang hijau menjadi ruang abstrak pada beberapa bagiannya. Berikut pernyataannya,

“Sebelum pembangunan *Fly Over*, kedua simpang tersebut sudah dapat menjalankan fungsinya dengan baik. Tapi beberapa tahun terakhir, seiring bertambahnya jumlah kendaraan bermotor, fungsi itu semakin berkurang, kemacetan semakin sering terjadi. Akhirnya dipilihlah solusi pembangunan

fly over dan underpass untuk mengatasi kemacetan (wawancara bulan Juli 2017)

Ditambahkannya,

“Awalnya fasilitas-fasilitas publik yang ada di sepanjang daerah pembangunan proyek tergolong ruang abstrak, dan natural. Ruang-ruang itu antara lain pusat perbelanjaan, pusat jajanan, kuliner, warung kopi, pertokoan dan taman kota. Dengan adanya pembangunan ini, ruang natural menjadi semakin berkurang. Sementara akses untuk ruang abstrak sedikit berkurang, terutama lahan parkir di depan pertokoan yang semakin menyusut atau malah hilang selama pengerjaan proyek.” (wawancara pada bulan Juli 2017)

Bahkan, pekerja konstruksi dalam pembangunan menyakinkan bahwa pembangunan *Fly Over* jika telah rampung nantinya, manfaatnya akan dirasakan bukan hanya bagi masyarakat Aceh saja dan juga masyarakat pada provinsi lain yang masuk dan datang ke kota Banda Aceh. Adapun pernyataannya sebagai berikut,

“Penetapan jalur tersebut menjadi proyek pembangunan yang sedang kami lakukan, sudah mempertimbangkan manfaat bagi pengguna jalur transportasi yang selama ini mengalami kemacetan khususnya di pagi dan sore hari. Apabila dalam pembangunannya kini mengalami beberapa kondisi kesulitan penggunaan jalan disebabkan penyempitan badan jalan maka hal itu akan justru berbeda ketika pembangunannya telah selesai. kami harapkan warga di sekitar mampu bersabar menunggu proyek rampung pada Desember 2017.” (wawancara bulan Juli 2017)

Pada praktik pembangunannya, langkah awal dilakukan pemerintah kota menindaklanjuti pembebasan lahan milik warga sekitar area pembangunan dengan terlebih dahulu membentuk anggota Anggota TP4D (Tim Pengawasan, Pengamanan Pemerintahan dan Pembangunan Daerah). Pembebasan tanah untuk lokasi fasilitas publik harus sesuai prosedur yang berlaku. Pertama-tama, tanah yang mau diganti rugi dinilai oleh tim apresial independen, harganya lebih rasional dan bukan hanya berdasarkan keinginan pemilik tanah semata. Sebaliknya kelayakan dan rasa keadilan harus ada pada harga yang ditetapkan tersebut (Serambi Indonesia, 20/10/2016).

Tatkala proses awal pembebasan lahan dimulai, mengalami permasalahan di lapangan terdiri dari permasalahan belum dipindahkannya kabel listrik, saluran pipa air, dan fiber optik di kawasan tersebut. Beberapa

permasalahan tersebut sebenarnya menjadi permasalahan yang mampu diatasi dalam waktu singkat dengan memberikan penugasan dinas terkait untuk mengatasinya. Justru permasalahan utama pembangunan adalah pembebasan lahan yang masih membutuhkan proses waktu sangat lama hingga Januari 2017 baru mampu diatasi (Serambi Indonesia, 27/01/2017)

Berkenaan dengan persoalan lahan, pemerintah daerah langsung merespon dengan melakukan pemanggilan kepada pemilik bangunan dan usaha di sekitar pembangunan yang mengalami imbas pembangunan. Hampir keseluruhan mereka menerima keputusan eksekusi lahan dengan adanya dana kompensasi dari pengambilan area mereka. Hanya saja ada beberapa pedagang enggan menerima proses tawar menawar sesuai ketentuan harga tanah dari pemerintah dan juga beberapa alasan lainnya khususnya dari pemilik usaha di sekitar pembangunan.

Meski telah ditangani perihal pembebasan lahan, namun beberapa orang menolak pergantian ganti rugi lahan yang belum sesuai harga dan berdampak buruk bagi usaha mereka di sekitar pembangunan. Untuk mengatasinya maka tindakan pemerintah daerah meminta pertimbangan Gubernur untuk memikirkan solusi tepat dan cepat.

Gubernur pun angkat bicara dan bertindak cepat dan tanggap. Pada Rabu (19/10) Gubernur Aceh kala itu, dr Zaini Abdullah menggelar rapat khusus di Pendopo. Turut dihadiri Tim Pengawal dan Pengamanan Pemerintah dan Pembangunan Daerah (TPD4) dari kejaksaan, pengadilan, Polres, TNI, BPN, dan Sekda Kota Banda Aceh, Bahagia, Kepala Balai Pelaksanaan Jalan Nasional I Banda Aceh, Fathurrahman Raden, dan BPN Banda Aceh. Dari provinsi hadir antara lain Asisten II, Zulkifli Hs, Asisten III, Syahrul Badruddin, Kadis Bina Marga, Ir Rizal Aswandi, dan Kepala Biro Humas, Frans Delian (Serambi Indonesia, 20/10/2017).

Menurut Zaini, bahwa baik itu permasalahan pembebasan lahan dan masalah lainnya yang dapat menghambat pembangunan diperlukan dukungan dan aksi seluruh pelaksana pembangunan. Sesuai dengan pernyataannya berikut,

“Peserta rapat menyatakan siap memberi dukungan penuh dan melakukan aksi kongkret di lapangan untuk mempercepat dan memperlancar proyek tersebut,” kata Gubernur dalam rapat itu.” (Serambi, 20/10/2017)

Bagi pihak yang masih memperselisihkan pembebasan lahan, menurut para pelaksana pembangunan di lapangan. Bahwa perkara tersebut sudah

selesai dengan meminta perbantuan pada Pengadilan Negeri (PN). Hanya saja surat permohonan kepada PN masih dalam perampungan. Berikut pernyataan Sekda kota Banda Aceh lebih lanjut,

“Surat itu segera kirim surat ke PN agar pengadilan bisa membuat penetapan pengosongan lahan yang mau digunakan untuk pelebaran jalan proyek fly over Simpang Surabaya,” ungkap Bahagia (Serambi Indonesia , 20/10/2016)

Peneliti sempat menjumpai salah seorang informan sebagai pedagang yang memiliki bangunan pada bagian utara pembangunan *Fly Over*. Menurutnya, pembebasan lahan telah mampu diterimanya, namun yang disesalkan keberlanjutan pembangunan proyek mengambil seluruh badan jalan dengan pembuatan trotoar yang menyebabkan usaha mereka kehilangannya pelanggan disebabkan hilangkan lahan parkir. Berikut pernyataannya,

“Demi kemaslahatan bersama maka sebenarnya saya menyetujui terambilnya bagian area di tempat saya berdagang. Tetapi yang masih berat untuk saya terima adalah adanya pembuatan trotoar sehingga tidak ada lagi kemudahan pelanggan saya untuk singgah di usaha saya. Apabila ini tidak diperhatikan, maka boleh jadi pedagang saya akan memarkir di area jalan sehingga bisa menimbulkan kemacetan lagi dan tiada arti pembangunan *Fly Over* yang dikatakan bisa mengurai kemacetan. Belum lagi pekerja tidak menyirami area yang berdekatan dengan usaha saya. Setiap hari saya berlelah-lelah menyirami debu agar tidak terbawa angin ke wilayah dagangan saya sendiri.” (wawancara pada bulan Juli 2017)

Dari amatan penelitian, pembangunan Fly Over telah mengambil 4 meter bagian depan pertokoan usaha kuliner. Dengan sisa lahan hanya satu meter saja untuk lahan parkir maka hal tersebut menjadi keengganan tersendiri bagi khususnya bagi pembeli. Peneliti memperhatikan para pelanggan kuliner hanya dalam hitungan menit saja memarkir sepeda motor mereka kemudian bergegas pulang bahkan untuk lahan tersisa tidak tampak mobil parkir di sana. Dahulu jauh sebelum pembangunan, ketika membeli pelanggan akan bersantai beberapa jam tetapi kini saat mereka berlama-lama justru berdampak buruk bagi kemacetan bagi pengendara lain yang sekedar melintasi kawasan tersebut. Bahkan udara berdebu berasal dari area pembangunan menjadi alasan lain pedagang tidak akan berlama-lama di sana (Observasi sejak Juni dan Juli 2017)

Menanggapi kekesalan pedagang dengan kondisi sempitnya lahan parkir dan berdebunya area pembangunan. Maka salah satu pekerja konstruksi di kawasan tersebut menjelaskan bahwa pembangunan trotoar sesuai dengan aturan paket bersama dalam pembangunan *Fly Over*. Berikut pernyataannya,

“Kami tidak mungkin melakukan pembangunan *Fly Over* dengan meniadakan beberapa area jalan untuk dibangunnya trotoar jalan. Trotoar itu bagian komplit pembangunan proyek ini (*Fly Over*). Semestinya harus dipahami bersama bahwa pembangunan trotoar akan bermanfaat bagi pejalan kaki. Persoalan pedagang kesal dengan lahan parkir mestinya itu bisa mereka tangani dengan penggunaan dana kompensasi yang telah diberikan pemerintah daerah. Dan berpolusinya di area pembangunan kami mohonkan untuk bersabar selama perampungan proyek tersebut.” (wawancara pada bulan Juli 2017)

Keperpihakan dari Pembangunan *Fly Over* Simpang Surabaya

Pada bagian ini, peneliti menyampaikan data penemuan tentang sejauhmana keberpihakaan pembangunan *Fly Over* Simpang Surabaya. Beberapa acuan pertanyaan mengemuka dimulai dari dampak pembangunan, pembangunan sebagai ruang publik, pembangunan sebagai produk kreatif dan pembangunan sebagai tindakan manusiawi.

Dari hasil pengumpulan data dengan beberapa informan. Sebagian informan menyebutkan bahwa pembangunan tersebut diperhatikan dari konsep desain yang ada justru nantinya akan memberikan kemudahan akses lancar tanpa macet saat melintasi kawasan tersebut. Adapun pernyataan dari Akademisi sebagai berikut,

“Berdasarkan konsep design dan penggunaan konstruksi tersebut di mana berbagai jenis kendaraan bisa mengakses kedua jalur ini maka bisa dikatakan bahwa sarana ini untuk berbagai kalangan kelas yang ada di masyarakat.” (wawancara pada bulan Juli 2017)

Namun, informan akademisi lain menyebutkan bahwa pembangunan memberikan efek positif sebagai pembuktian kota Banda Aceh menerima perubahan secara modern. Meskipun demikian, juga hal negatif tidak terhindarkan dengan tergusurnya beberapa pedagang kaki lima dengan adanya pembangunan tersebut. Berikut pernyataannya:

“Dampak positifnya baru terasa setelah proyek selesai, semakin lancarnya arus lalu-lintas di wilayah simpang beurawe dan simpang Surabaya, selain memperindah dan membuat wajah kota menjadi lebih

modern. Dampak negatifnya antara lain berkurangnya ruang terbuka hijau seperti taman kota, tergesurnya beberapa lokasi pedagang kaki lima atau jasa seperti jasa reparasi sepatu di seberang Hermes Mall, terjadi kemacetan selama masa pelaksanaan proyek, Lahan parkir dan tanah warga yang berkurang karena menjadi bagian pembangunan proyek, beberapa kali terjadi gangguan listrik dan air PDAM. Namun (Wawancara pada bulan Juli 2017)

Sementara itu, adanya informan dari pengguna jalan membenarkan bahwa pembangunan memiliki dampak negatif ialah ditutupnya beberapa pertokoan baju, pakaian dan salon yang selama ini menjadi pilihan mereka untuk datang ke sana. Berikut pernyataan pengguna jalan di kawasan tersebut, "Pembangunan Underpass Simpang Surabaya tampak merugikan beberapa usaha seperti toko pakaian dan salon yang mesti tutup. Padahal dahulu beberapa usaha tersebut memiliki banyak pelanggan. Sejak pembangunan mengalami buka tutup jalur serta adanya pengalihan usaha semakin hari sepi pelanggan hingga akhirnya gulung tikar. Sungguh miris dan entah dimana mereka sekarang berpindah atau kadang sudah berhenti membuka usaha." (wawancara pada bulan Juli 2017)

Pada pengamatan peneliti pada pertengahan bulan Juli, tampak hanya tersisa beberapa toko saja baik itu di wilayah *Fly Over* Simpang Surabaya. Apabila dikalkulasikan pada bagian utara dan selatan pada kedua pembangunan tersebut maka pada masing bagian tidak akan lebih dari sepuluh toko yang masih aktif (Observasi pada pertengahan Juli 2017)

Pernyataan bahwa dampak negatif pembangunan *Fly Over* Simpang Surabaya juga turut dibenarkan oleh pedagang kuliner yang menyebutkan bahwa selama pembangunan tersebut berlangsung perekonomian mereka hampir setahun mengalami kemerosotan. Berikut pernyataannya,

"Pembangunan *Fly Over* Simpang Surabaya menjadikan usaha kian mengalami kekurangan pembeli dan penurunan keuntungan di setiap bulannya. Jika sebelum pembangunan, sehari kami bisa menghabiskan 3 sak goni beras tetapi kini dalam sehari saja 1 sak goni sampai malam dan terkadang masih ada tersisa. Keuntungan kami berdagang selama ini hanya 30% saja." (wawancara pada bulan Juli 2017)

5. KESIMPULAN

Penelitian ini mengambil lokasi pada pembangunan *Fly Over* Simpang Surabaya, dengan temuan dari sekumpulan data; wawancara, observasi dan dokumentasi, akhirnya memperoleh dua kesimpulan, di antaranya:

Menyangkut poin keberpihakan pembangunan pada mega proyek tersebut. Pemerintah daerah belum sepenuhnya mempertimbangkan sisi humanis bagi keberlangsungan usaha pedagang yang terkena dampak pembangunan dan jalan. Oleh karena itu, dapat ditarik kesimpulan bahwa pembangunan tersebut tampak tidak sama sekali berpihak pada masyarakat kecil dan kelas menengah. Dikarenakan adanya istilah 'pembongkaran urban' pada pembangunan tersebut menyebabkan penggusuran, pelemahan, dan kehilangan potensi perekonomiannya

Apabila memperhatikan pada temuan di lapangan pada proses pembangunan *Fly Over* Simpang Surabaya, maka peneliti ingin menyampaikan ketegasan bahwa, sebaiknya tatkala pemerintah daerah dan pemerintah pusat menghadirkan suatu program pembangunan yang apakah itu masuk dalam paket unggulan dan inti pembangunan sebaiknya teliti sekali memperhatikan dampak sosial humanis pada waktu sebelum, sedang dan setelah pembangunan selesai. Jangan sampai setiap program pembangunan justru memberikan kesan dan pengalaman 'pembongkaran urban' pada masyarakat kelas kecil dan menengah ke bawah.

Dan akhirnya, adapun beberapa saran bagi pembangunan ruang perkotaan adanya beberapa catatan khusus, pertama, sebaiknya adanya penelitian lainnya dari sudut pandangan lain mengkaji proses pembangunan di perkotaan. Hal itu diperlukan mengingat pertimbangan akademisi melalui analisis pembangunannya menjadi pegangan pemerintah bersama pekerja untuk melakukan proses pembangunan yang lebih sosial dan humanis. Dan kemudian, diharapkan pemerintah memiliki langkah persuasif dalam suatu pembangunan agar nantinya tidak merugikan masyarakat.

6. DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Bungin, Burhan. (2008). *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta: Kencana

Lefebvre, Henri. (1901-1991). *State, Space, World: Selected Essays*. London: Universitas of Minnesota

_____. (1991). *The Production of Space*. USA: Blackwell

Ritzer, George. (2012). *Teori Sosiologi: Dari Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Terakhir Postmodern*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar

_____. dan Douglass J. Goodman. 2011. *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta: Kencana.

Idrus, Muhammad. (2009). *Metode Penelitian Sosial: Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. Jakarta: Erlangga

Elden, Stuart. (2004). *Understanding Henri Lefebvre: Theory and The Possible*. London: Continuum

Santana K, Septiawan. (2010). *Menulis Ilmiah Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia

B. Jurnal dan Perundang-Undangan

Aminah, Siti. (2015). Konflik dan Kontestasi Penataan Ruang Kota Surabaya. *MASYARAKAT: Jurnal Sosiologi*, 20 (1). 59-79.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum

C. Website dan Berita

[Www.Bandaacehkota.Go.Id/P/Program-Unggulan.Html](http://www.bandaacehkota.go.id/P/Program-Unggulan.Html)

Serambi Indonesia. *Denyut Ekonomi di Simpang Surabaya Semakin Melemah*. Edisi 18/10/2016

Serambi Indonesia. *Masalah Fly Over Segera Tuntas* Edisi 20/10/2016

Serambi Indonesia. *PN Eksekusi Lahan Untuk Fly Over*. Edisi 26/01/2017