

***KONFLIK DALAM PENERTIBAN ASET MILIK PT. KERETA API JEMBER  
(Studi Deskriptif Relokasi Masyarakat di Sekitar Stasiun Jember Tahun 2014)***

***Oleh:***

***Edhi Siswanto\*, Moch. Rizky Denia Putra \*\****

***\*Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Unmuh Jember***

***\*\*Alumni Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Unmuh Jember***

***Abstrak***

Konflik merupakan gejala sosial yang serba hadir dalam kehidupan sosial. Sehingga konflik akan senantiasa ada dalam setiap ruang dan waktu. Salah satu bentuk interaksi sosial antara satu pihak dengan pihak lain di dalam masyarakat yang ditandai dengan adanya sikap saling mengancam, menekan hingga saling menjatuhkan. Sejak tahun 2008, PT. KAI mulai melakukan penertiban rumah dinas yang berjumlah sekitar 16.494 di Jawa dan Sumatra. Penertiban ini mengalami kendala bahkan menimbulkan kericuhan di sejumlah tempat. Mulai dari perubahan bentuk usaha perkeretaapian masing-masing meninggalkan sejumlah masalah, terkait dengan aset tetap berupa tanah dan rumah di atasnya, yang masih belum jelas status hukumnya. Permasalahan hukum tersebut menyebabkan terjadinya perselisihan antara PT. KAI (Persero) dan penghuninya, yang intinya terletak pada belum jelasnya status hukum atas aset tetap berupa tanah dan rumah di atasnya tersebut sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui kebijakan pemerintah terkait dengan konflik relokasi masyarakat di area rel kereta api dan mengetahui dampak atas kebijakan bagi masyarakat di area rel kereta api. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dengan melakukan wawancara secara langsung kepada responden dan observasi secara langsung ke lokasi penelitian. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan pemerintah terkait dengan konflik relokasi masyarakat di area rel kereta api yaitu memberikan kompensasi maupun lahan pengganti dari rumah dinas ataupun aset negara berupa tanah. Tetapi kebijakan pemerintah tersebut juga memiliki dampak bagi masyarakat di area rel kereta api yaitu kurangnya kejelasan tempat tinggal dan kurangnya biaya ganti rugi.

***Kata Kunci : Konflik Penertiban, Aset, PT. Kereta Api.***

## PENDAHULUAN

Kehidupan masyarakat yang sejahtera merupakan kondisi yang ideal dan menjadi dambaan setiap warga masyarakat, oleh sebab itu wajar apabila berbagai upaya dilakukan untuk mewujudkan kondisi tersebut, di samping itu berbagai upaya juga dilakukan untuk menghilangkan atau minimal mengantisipasi dan mengeliminasi faktor-faktor yang menghalangi pencapaian kondisi ideal tersebut. Kamus bahasa Indonesia (2011: 347) mengemukakan sejahtera adalah tenteram, selamat sentosa, senang, sedangkan dalam sumber lain menyebutkan, sejahtera dalam arti umum menunjuk ke keadaan yang baik, kondisi manusia di mana orang-orangnya dalam keadaan makmur, dalam keadaan sehat dan damai, sedangkan kesejahteraan sosial dapat berarti kesejahteraan sebuah masyarakat. Pemerintah dapat memperbesar peluang tersebut dengan meningkatkan program pendidikan maupun menciptakan sistem sosial yang mendukung bagi setiap warganya untuk memperoleh apa yang diinginkannya, ketika individu, keluarga, kelompok, dan masyarakat dapat memenuhi tiga syarat utama di atas, maka ia sudah dapat disebut sejahtera. Demi mewujudkan konsep kesejahteraan, pemerintah seringkali melakukan terobosan-terobosan dalam bidang politik, ekonomi maupun birokrasi. Salah satunya yaitu, peralihan dari bentuk usaha PT. KAI (ditetapkan dalam PP Nomor 19 Tahun 1998) merupakan bentuk peralihan dari bentuk-bentuk usaha sebelumnya kereta api sebelumnya yaitu Perusahaan Umum (PP Nomor 57 Tahun 1990), Perusahaan Jawatan (PP Nomor 61 Tahun 1971), dan Perusahaan Negara (PP Nomor 22 Tahun 1963). Perusahaan Negara inipun merupakan nasionalisasi perusahaan Belanda berdasarkan UU Nomor 86 tahun 1958. Dalam hal ini, konsep kesejahteraan yang dimaksud adalah kesejahteraan bagi karyawan PT. KAI. Sejak tahun 2008, PT. KAI mulai melakukan penertiban rumah dinas yang berjumlah sekitar 16.494 di Jawa dan Sumatra. Penertiban ini mengalami kendala bahkan menimbulkan kericuhan di sejumlah tempat. Mulai dari perubahan bentuk usaha perkeretaapian masing meninggalkan sejumlah masalah, terkait dengan asset tetap berupa tanah dan rumah di atasnya, yang masih belum jelas status hukumnya. Hal tersebut bertujuan agar masyarakat dapat melangsungkan kehidupannya demi kelangsungan hidupnya sebagai seorang warga negara. Di mana yang akhirnya interaksi yang terjadi di masyarakat, dapat menambah keharmonisan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat tersebut. Dengan kesejahteraan masyarakat yang baik akan menghasilkan kehidupan yang berkualitas pula. Hal

tersebut akhirnya akan memudahkan untuk meningkatkan kesejahteraan dan kualitas hidup sosial yang lebih baik.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Teori Konflik**

Menurut Taquiri dalam Newstorm dan Davis (1977), konflik merupakan warisan kehidupan sosial yang boleh berlaku dalam berbagai keadaan akibat daripada berbangkitnya keadaan ketidaksetujuan, kontroversi dan pertentangan di antara dua pihak atau lebih pihak secara berterusan. Menurut Gibson, et al (1997), hubungan selain dapat menciptakan kerjasama, hubungan saling tergantung dapat pula melahirkan konflik. Hal ini terjadi jika masing-masing komponen organisasi memiliki kepentingan atau tujuan sendiri-sendiri dan tidak bekerja sama satu sama lain. Menurut Robbin (1996), keberadaan konflik dalam organisasi dalam organisasi ditentukan oleh persepsi individu atau kelompok. Jika mereka tidak menyadari adanya konflik di dalam organisasi maka secara umum konflik tersebut dianggap tidak ada. Sebaliknya, jika mereka mempersepsikan bahwa di dalam organisasi telah ada konflik maka konflik tersebut telah menjadi kenyataan.

Muchlas (1999), Dipandang sebagai perilaku, konflik merupakan bentuk minteraktif yang terjadi pada tingkatan individual, interpersonal, kelompok atau pada tingkatan organisasi. Konflik ini terutama pada tingkatan individual yang sangat dekat hubungannya dengan stres. Menurut Minnery (1985), Konflik organisasi merupakan interaksi antara dua atau lebih pihak yang satu sama lain berhubungan dan saling tergantung, namun terpisahkan oleh perbedaan tujuan. Menurut Berstein (1965), Menurut Berstein, konflik merupakan suatu pertentangan atau perbedaan yang tidak dapat dicegah. Konflik ini mempunyai potensi yang memberikan pengaruh positif dan negatif dalam interaksi manusia. Menurut Pace dan Faules (1994), Konflik merupakan ekspresi pertikaian antara individu dengan individu lain, kelompok dengan kelompok lain karena beberapa alasan. Dalam pandangan ini, pertikaian menunjukkan adanya perbedaan antara dua atau lebih individu yang diekspresikan, diingat, dan dialami. Menurut Lawang konflik diartikan sebagai perjuangan untuk memperoleh hal-hal yang langka seperti nilai, status, kekuasaan dan sebagainya di mana tujuan mereka berkonflik itu tidak hanya memperoleh keuntungan tetapi juga untuk menundukkan

pesaingnya. Konflik dapat diartikan sebagai benturan kekuatan dan kepentingan antara satu kelompok dengan kelompok lain dalam proses perebutan sumber-sumber kemasyarakatan (ekonomi, politik, sosial dan budaya) yang relatif terbatas (Robert lawang, 1994: 53).

### **Teori Kebijakan Publik**

Kebijakan merupakan kumpulan keputusan yang diambil seorang/badan/lembaga yang pada umumnya memegang kekuasaan untuk mengatasi masalah-masalah atau tujuan tertentu, terutama dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. Istilah “kebijakan publik” (*public policy*), atau seringkali disebut dengan “kebijakan” saja, pada hakekatnya adalah semacam jawaban terhadap suatu masalah, atau merupakan upaya untuk memecahkan, mengurangi, mencegah suatu masalah dengan cara tertentu, yaitu dengan tindakan yang terarah (Hoogerwerf dalam Syahrir, 1998).

Pengertian kebijakan publik menurut William N. Dunn (2000, 109) adalah serangkaian pilihan yang kurang lebih saling berhubungan (termasuk keputusan- keputusan untuk tidak bertindak) yang dibuat oleh badan atau pejabat pemerintah. Pengertian serupa disampaikan oleh Dye (dalam Islamy, 2002: 18), yang mendefinisikan kebijakan publik sebagai “*is whatever government choose to do or not to do*” (apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan). Selanjutnya Thomas R. Dye mengatakan, bahwa bila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu maka harus ada tujuannya (obyektifnya) dan kebijakan publik itu harus meliputi semua “tindakan” pemerintah, jadi bukan semata-mata merupakan pernyataan keinginan pemerintah atau pejabat pemerintah saja.

### **4.3. Teori Struktural Fungsional**

Robert K. Merton menulis beberapa pernyataan penting tentang fungsionalisme struktural dalam sosiologi. Merton menjelaskan bahwa analisis struktural – fungsional memusatkan perhatian bahwa setiap objek dapat dijadikan sasaran analisis struktural – fungsional. Di dalam pikiran Merton, sasaran studi struktural – fungsional antara lain adalah *struktur sosial, pola institusional, proses sosial, pola kultur, emosi yang terpola secara kultural, norma sosial, organisasi kelompok, struktur sosial, perlengkapan untuk fungsional sosial dan sebagainya* (Merton, 1968:104).

Pemikiran tersebut menjadikan landasan teori dalam penulisan ini. Sebagaimana yang menjadi bahasan dalam penulisan ini mengenai konflik kebijakan relokasi masyarakat di sekitar stasiun kereta api jember yang berupa tanah dan rumah yang dihuni karyawan PT. KAI dan rakyat sipil yang lain, di mana karyawan yang menjadi korban penertiban ini, secara langsung mempengaruhi kinerja mereka, dan tidak akan fokus karena lebih memikirkan kelangsungan tempat tinggal mereka.

### **Konsep Kesejahteraan Sosial**

Kesejahteraan merupakan keinginan dan cita-cita semua individu di dunia ini, individu yang berasal dari kelas atas, menengah maupun bawah, dari yang berdaya maupun yang tidak berdaya sekalipun, semua menginginkan untuk hidup sejahtera selamanya. Secara konseptual, Kesejahteraan sosial memiliki beberapa makna. Midgley (dalam Rukminto, 2005) mengartikan Kesejahteraan Sosial sebagai:

“suatu keadaan atau kondisi kehidupan manusia yang tercipta ketika berbagai permasalahan sosial dapat dikelola dengan baik, kebutuhan manusia dapat terpenuhi dan ketika kesempatan sosial dapat dimaksimalkan”.

Jika hubungan karyawan dengan perusahaannya baik, maka kinerja yang didapat akan meningkatkan kesejahteraan karyawan tersebut dalam hal kehidupan sosial, begitu pula dengan rakyat sipil lain yang menjadi korban relokasi juga menjadi suatu hambatan dalam mencapai kesejahteraan. Dalam ilmu kesejahteraan sosial, pekerjaan dan penghidupan yang layak merupakan salah satu unsur untuk membantu meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Kesejahteraan dalam hal ini dengan meningkatkan kualitas hidup (kondisi) masyarakat antara lain melalui pengelolaan masalah sosial, pemenuhan kebutuhan hidup, dan pemaksimalan kesempatan untuk berkembang.

#### **4.5. Konsep Relokasi**

Konsep relokasi yang dimaksud di sini adalah, relokasi atau pemindahan tempat tinggal (tanah dan rumah) masyarakat di area rel kereta api yang dibagi menjadi:

- a. Berdasarkan perspektif hukum agraria

Nasionalisasi perusahaan Belanda menyisakan permasalahan di bidang status tanah. Berdasarkan UU Nomor 86 Tahun 1958 tentang nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda, Pemerintah Indonesia melakukan nasionalisasi terhadap perusahaan-perusahaan milik

Belanda, diantaranya perusahaan kereta api. Dalam UU tersebut diperintahkan perlindungan kepada pihak ketiga yang dikenakan nasionalisasi.

b. Berdasarkan perspektif hukum anggaran

Dalam perspektif hukum anggaran dan keuangan Negara publik, nasionalisasi yang dilakukan perlu menjelaskan aspek penyelesaian kewajiban Negara melalui Kementerian Keuangan apakah sudah menyelesaikan kewajiban dalam APBN terhadap ganti kerugian, dan apakah pemerintah melalui Kementerian Keuangan selaku Pengelola Barang Milik Negara telah menetapkan aset tetap atas tanah dan rumah tersebut untuk pertama kalinya telah disertifikatkan atas nama Pemerintah, sehingga resmi telah menjadi milik Pemerintah sesuai dengan Pasal 49 ayat (1) Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2004 Tentang Perbendaharaan Negara.

Tanah yang dimiliki BUMN tetap merupakan aset milik negara dan termasuk dalam keuangan negara sebagaimana diatur dalam Pasal 2 UU Nomor 17 tahun 2003 tentang Keuangan Negara sepanjang:

- 1) Tanah BUMN tersebut dikuasai BUMN dari tindakan publik negara/pemerintah;
- 2) Aset BUMN menjadi modal yang dikecualikan untuk dipisahkan pada BUMN.

Permasalahan hukum atas aset tetap, terjadi karena pada saat peralihan kekayaan dan aset sebagai akibat peralihan bentuk usaha perkeetaapian dari perusahaan negara menjadi perusahaan jawatan, kemudian perusahaan umum hingga terakhir perusahaan perseroan belum ada kejelasan dokumen administrasi secara hukum. Hal ini disebabkan secara *contractus actus* belum da penyertaan modal negara dalam bentuk aset tetap tersebut kepada PT. KAI sehingga aset tetap pada penguasaan negara sebagai badan hukum publik.

c. Sejarah relokasi

**I. Bagi PT. KAI**

Sejak tahun 2008, PT. KAI mulai melakukan penertiban rumah dinas yang berjumlah sekitar 16.494 di Jawa dan Sumatra. Penertiban ini mengalami kendala bahkan menimbulkan kericuhan disejumlah tempat. Mulai dari perubahan bentuk usaha perkeretaapian masing meninggalkan sejumlah masalah, terkait dengan aset tetap

berupa tanah dan rumah di atasnya, yang masih belum jelas status hukumnya. Permasalahan hukum tersebut menyebabkan terjadinya perselisihan antara PT. KAI (Persero) dan penghuninya, yang intinya terletak pada belum jelasnya status hukum atas aset tetap berupa tanah dan rumah di atasnya tersebut sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Belum jelasnya status hukum atas aset tetap berupa tanah dan rumah tersebut berdampak terhadap legalitas tindakan hukum PT.

## 2. Bagi masyarakat

Studi kasus pada PT. KAI Jember membahas tentang relokasi ataupun penggusuran yang pada hal ini yang dimaksud adalah Pasar Contong, karena PT. KAI sudah mengklaim bahwa tanah tersebut adalah aset dari PT. KAI sehingga masyarakat tidak berdaya untuk melawan dikarenakan minimnya bukti kepemilikan dan lain sebagainya. Namun, masyarakat menilai, walaupun tanah yang ditempati adalah aset dari PT. KAI, warga masih mengharap relokasi ke tempat yang layak. Dari contoh tersebut, bisa disimpulkan bahwa PT. KAI tidak menerapkan konsep relokasi namun hanya melakukan penggusuran lahan yang telah diklaim menjadi aset PT. KAI. Seharusnya, PT. KAI sebelum melakukan penggusuran lahan yang mengakibatkan banyak korba, dapat memberikan lahan pengganti yang layak, sehing kebijakan yang dilakukan PT. KAI tersebut dapat disebut sebagai reokasi

## **METODE PENELITIAN**

### **3.1. Metode Penelitian**

Pendekatan kualitatif merupakan pendekatan penelitian yang memerlukan pemahaman yang mendalam dan menyeluruh tentang dengan obyek yang diteliti untuk menjawab permasalahan untuk mendapat data-data kemudian dianalisis dan mendapat kesimpulan penelitian dalam situasi dan kondisi yang tertentu (Iskandar, 2009:17). Metode penelitian kualitatif digunakan untuk mendapatkan data yang mendalam, suatu data yang mengandung makna. Makna adalah data yang sebenarnya, data yang pasti merupakan suatu nilai di balik yang tidak nampak (Sugiyono, 2008: 15). Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif dengan pendekatan rasionalistik. Pendekatan rasionalistik yaitu suatu pendekatan yang bertolak dari filsafat rasionalisme dengan asumsi bahwa ilmu berasal dari

pemahaman intelektual yang dibangun atas kemampuan argumentasi secara logis dengan metode indeksikalitas dan komparatif. Pendekatan rasionalistik bertolak belakang dari logika deduktif, melainkan bertolak dari logika reflektif abstraksi dari kasus sebagai konsep spesifik melalui berfikir horizontal divergen dan perkembangan menjadi konsep abstrak yang lebih umum.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kasus. Penggunaan studi kasus karena lingkup subyek penelitian yang diteliti bersifat sempit berupa masyarakat dan pihak-pihak terkait PT. Kereta Api yaitu masyarakat di area rel Kereta Api Stasiun Jember dan PT. Kereta Api itu sendiri. Menurut Nana Syaodih Sukmadinata menyatakan bahwa studi kasus merupakan suatu penelitian yang diarahkan untuk menghimpun data, mengambil makna, memperoleh pemahaman dari kasus tersebut (Nana Syaodih Sukmadinata, 2007:

### **3.2. Lokasi Penelitian**

Sebagai langkah awal sebelum melakukan penelitian terlebih dahulu harus ditentukan obyek yang akan dijadikan sebagai wilayah penelitian. Penentuan lokasi penelitian sangat penting karena dimaksudkan untuk memperjelas masalah yang diteliti dan juga berhubungan dengan data-data yang harus dicari sesuai dengan fokus yang ditentukan, lokasi penelitian juga menentukan apakah data bisa diambil dan memenuhi syarat data yang dibutuhkan dalam penelitian. Dengan berpegang pada judul penelitian konflik kebijakan relokasi masyarakat di sekitar stasiun kereta api jember, maka peneliti menentukan lokasi penelitian secara sengaja di mana penelitian dilakukan di sekitar Stasiun Jember Kota. Hal tersebut dikarenakan di sekitar Stasiun Jember Kota merupakan area strategis bagi karyawan atau pekerja PT. KAI yang jaraknya sangat dekat dengan stasiun berdasarkan keterangan yang terdapat di latar belakang tentang pekerja atau karyawan yang tinggal di rumah dinas serta masyarakat sipil yang menempati di atas tanah yang dianggap sebagai aset dari PT. KAI. Hal ini sudah mewakili untuk peneliti ingin mengetahui mengenai konflik kebijakan relokasi masyarakat. Lokasi penelitian yang merupakan tempat strategis bagi pekerja atau karyawan serta masyarakat sipil yang tinggal di sekitar stasiun kereta api Jember, sehingga lebih memudahkan peneliti dalam melakukan penggalian data dikarenakan sudah mengenal unit analisis penelitian.



### 3.3. Sumber Penelitian

Informan adalah orang yang mengetahui tentang suatu kejadian atau peristiwa di lapangan dan terlibat langsung di dalam kejadian tersebut sehingga sehingga apabila peneliti bertanya tentang suatu keadaan, peristiwa atau kejadian maka penulis mendapatkan data yang valid. Informan tersebut nantinya sebagai obyek yang aktif memberikan jawaban terhadap apa yang ditanyakan oleh peneliti sehingga dalam hal ini peneliti berusaha menggali informasi lebih dalam dari informan

Dalam penelitian ini, peneliti memanfaatkan informan untuk berbicara, bertukar pikiran atau memandangkan suatu kejadian yang ditemukan dari subyek lainnya. Peneliti dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive*. Menurut Sugiyono (2010: 53-54), *purposive sampling* adalah:

“Teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi obyek/situasi sosial yang diteliti.”

Peneliti dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* sebagai metode penentuan informan dikarenakan peneliti sudah menentukan informan yang akan peneliti jadikan sumber data bagi penelitian yang akan dilakukan.

Selain informan pokok, peneliti juga menambahkan informan tambahan (*secondary informan*) sebagai penambah data. Informan tambahan merupakan orang yang dapat memberikan informasi walaupun tidak langsung terlibat dalam interaksi sosial yang diteliti dan informan tambahan berfungsi untuk mengevaluasi kembali keabsahan data yang telah didapatkan dari informan pokok sebelumnya. Adapun informan tambahan yang ditentukan oleh peneliti adalah sebagai berikut:

- a. Pihak PT. KAI Jember (Pejabat yang berwenang dalam hal relokasi masyarakat area rel kereta api);
- b. Tetangga dari masyarakat yang terkena relokasi di sekitar stasiun kereta api Jember;
- c. Saudara dari masyarakat yang terkena relokasi di sekitar stasiun kereta api Jember.

Berdasarkan kriteria penentuan informan tambahan di atas, maka informan yang masuk dalam kriteria tersebut adalah Nurul Farida sebagai saudara dari masyarakat yang terkena relokasi di sekitar stasiun kereta api Jember yang akan atau telah direlokasi dan Herman Ilmawan sebagai tetangga masyarakat yang terkena relokasi di sekitar stasiun kereta api Jember, serta Prio Mustofa yaitu pejabat berwenang yang menangani relokasi.

## **PEMBAHASAN**

### **1.1.Deskripsi Obyek Penelitian**

Obyek penelitian ini adalah Stasiun Jember Kota dan warga di sekitarnya, kemudian pada bagian ini dipaparkan mengenai Stasiun Jember yang terletak Provinsi Jawa Timur Kabupaten Jember Kecamatan Patrang Kelurahan Jember Lor dengan alamat di Jalan Wijaya Kusuma No. 5 Kode pos 68118 dengan Ketinggian +89 m. Namun sebelum itu, penulis ingin memaparkan mengenai profil PT. Kereta Api (Persero) secara umum (bukan hanya Daerah Operasi (DAOP) IX Jember dimaksud agar menambah wawasan kepada pembaca agar lebih mengerti tentang perkeretaapian di Indonesia.

#### **1.1.1. Sejarah Perkeretaapian**

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA di desa Kemijen, Jum'at tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867.

Keberhasilan swasta, NV. NISM membangun jalan KA antara Kemijen - Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta

(110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan KA di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 - 1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1867 baru 25 Km, tahun 1870 menjadi 110 Km, tahun 1880 mencapai 405 Km, tahun 1890 menjadi 1.427 Km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 Km.

Selain di Jawa, pembangunan jalan KA juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan KA sepanjang 47 Km antara Makasar-Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya Ujungpandang - Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan KA Pontianak - Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga di pulau Bali dan Lombok, pernah dilakukan studi pembangunan jalan KA.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6.811 Km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 901 Km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA di sana. Jenis jalan rel KA di Indonesia semula dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942 - 1943) sepanjang 473 Km, sedangkan jalan KA yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 km antara Bayah - Cikara dan 220 Km antara Muaro - Pekanbaru. Ironisnya, dengan teknologi yang seadanya, jalan KA Muaro - Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang mempekerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusha. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro-Pekanbaru.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamkan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan KA yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah tersebut terjadi pada tanggal 28 September 1945.

## **4.2. Hasil penelitian**

### **4.2.1. Kebijakan pemerintah terkait dengan konflik relokasi masyarakat di area rel kereta api**

Masalah relokasi merupakan suatu masalah yang telah banyak terjadi di berbagai penjuru dunia, terutama di Indonesia. Apalagi pelaksanaan relokasi dari aset negara yang ditempati rakyat menjadi rumah mereka dan sebagai mata pencaharian sehari-hari. Maka tentu akan timbul banyak persoalan yang muncul. Namun, tetap perlu dilaksanakan agar aset negara menjadi lebih tertata rapi, tetapi rakyat juga perlu diperhatikan ekonomi sosial pasca relokasi.

Pemerintah dalam hal ini diwakilkan oleh PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Daops IX Jember sebagai pelaksana dan pengelola aset negara. Tetapi PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Daops IX Jember tidak akan bertindak sepihak tanpa persetujuan dari instansi lain seperti kementerian keuangan dan lain-lain mengenai aset negara.

Diantara kebijakan-kebijakan pemerintah terkait relokasi ini, ada beberapa opsi atau pilihan, diantaranya:

a. Kebijakan relokasi rumah dinas dan eks pasar contong dengan tempat pengganti

Dari observasi peneliti, sebanyak 14 rumah dinas yang berada di sekitar Stasiun Jember Kota dan kurang lebih 41 pedagang yang menempati eks pasar contong yang berada tepat di depan Stasiun Jember Kota dengan bangunan semi permanen yang menjadi pusat penelitian

Berikut hasil wawancara dari beberapa informan dari pihak PT. KAI yang dapat diambil beberapa informasi mengenai relokasi rumah dinas dan warga di sekitar Stasiun Jember Kota.

Menurut Prio Mustofa rencana PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Daops IX Jember untuk melakukan perluasan Stasiun Jember sempat mereda. Namun, ternyata rencana ini bukan batal melainkan masih menunggu izin penghapusan aset yang sedang dalam proses pengajuan dan menunggu keputusan Kementerian Keuangan.

*“Kami masih mengajukan untuk penghapusan aset itu di Kementerian Keuangan. Kami menunggu keputusan Menkeu untuk penghapusan aset terutama sebanyak 14 rumah*

*dinas yang ada di depan Stasiun Jember, sehingga bisa digunakan untuk perluasan parkir stasiun”* ujar Windar Prihadi Adjie ditemui RRI, Kamis (6/11/2014).

Windar Prihadi Adjie menjelaskan, sejumlah aset rumah dinas itu masuk dalam aktiva tetap negara dan perlu memperoleh persetujuan dari Menteri Keuangan untuk penghapusannya.

Setelah izin dari Menteri Keuangan turun kepada pihaknya, maka PT. KAI Daops IX memastikan akan segera membongkar rumah dinas tersebut.

*“Jadi memang tahap awal pada pembongkaran rumah dinas terlebih dahulu, untuk saat ini kita masih berupaya mengajukan ke Kementerian Keuangan dan sudah kita lakukan hanya tinggal menunggu balasan”* imbuhnya.

Kepala PT. KAI Daop 9 Jember, Windar Prihadi Adjie mengatakan rencana perluasan itu masih dalam proses, bukan dibatalkan atau dihentikan. Rumah dinas ini merupakan aset negara yang telah lama dan secara turun temurun ditempati oleh karyawan ataupun keturunan karyawan PT. KAI. Dasar dari warga untuk tetap menempati rumah dinas tersebut terdapat banyak transaksi atau kesepakatan, baik berupa sewa ataupun melanjutkan pekerjaan dari orang tua mereka, sehingga mereka tetap berhak atas rumah dinas

Namun, relokasi dari rumah dinas ini mengalami beberapa hambatan, baik berupa izin dari kementerian keuangan maupun dari dinas lain yang terkait. Karena aset tersebut merupakan aset Negara. Jika PT. KAI berusaha untuk mengelolanya kembali perlu ada kesepakatan diantara lembaga-lembaga tersebut.

Pada akhirnya, relokasi tetap berjalan yang saat ini sudah dijadikan lahar parkir oleh PT. KAI Daop 9 Jember, dan warga yang sebelumnya menempati rumah dinas tersebut juga sudah diberi uang kompensasi dari sewa-menyewa sebelumnya. Namun, besaran kompensasi inilah yang tidak ada kesepakatan antara pihak PT. KAI dengan warga yang kemudian menjadi konflik. Di satu sisi, PT. KAI hanya mengganti uang sewa atau hanya beberapa kali lipatnya karena dianggap kerugian dari warga. Namun di sisi lain, warga tidak puas atau tidak mau menerima uang kembalikan tersebut karena mereka menganggap rumah dinas tersebut sudah menjadi warisan. Ada juga warga yang lebih lunak, tetapi tetap merasa uang kompensasi tersebut tidak pantas, karena dengan kompensasi itu mereka tidak akan mendapatkan tempat pengganti yang layak.

Di sinilah inti dari konflik relokasi lahan parkir Stasiun Jember yang masih menyisakan beberapa masalah walaupun telah dieksekusi menjadi lahan parkir. Terlepas dari pro-kontra beberapa pihak yang saling bersitegang, pemerintah dalam hal ini PT. KAI juga perlu memperhatikan masa depan mereka, dengan tidak mengeyampingkan kepentingan penertiban dari aset Negara. Beralih pada lokasi eks pasar contong yang lokasinya tepat di depan stasiun Jember Kota, masalah yang timbul juga berbeda dengan penertiban rumah dinas.

Dari rencana tersebut beredar kabar jika warga akan direlokasi kurang lebih 300 meter ke arah utara dari lokasi awal, lokasi ini merupakan aset milik PT. Pertamina. Jika proses tukar guling PT. KAI dengan PT. Pertamina berjalan lancar maka kemungkinan besar warga

b. Kebijakan relokasi dengan tanpa tempat pengganti

Berikut hasil observasi dan wawancara dengan informan dari PT. KAI mengenai relokasi tanpa tempat pengganti melainkan dengan uang ganti rugi yang telah ditetapkan oleh PT. KAI.

Rencana PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) untuk menertibkan aset di depan Stasiun Jember terkait program perluasan lahan Parkir area Stasiun sudah Final.

PT. KAI memberikan batas waktu kepada 14 pedagang pasar contong dan 41 warga di depan Stasiun Jember untuk mengosongkan lokasi pada 10 oktober 2014. Selain itu, rencana parkir di lahan 10. 320 meter pesegi ini nantinya akan membuat stasiun Jember akan memiliki fasilitas parkir layaknya Stasiun Gubeng Surabaya.

Hal itu terlihat dalam sosialisasi yang dilakukan PT. KAI Daops 9 Jember bersama dengan warga dan pedagang di Aula Daops 9 Jember, Rabu pada tanggal 17 September 2014.

Dalam master plan yang disampaikan kepada warga, pembangunan parkir tersebut akan merubah total perwajahan Stasiun Jember. Bahkan, sejumlah jalan di depan stasiun juga akan berubah sesuai dengan rencana pembangunan parkir yang diprediksi menampung 200 kendaraan sepeda motor dan 150 mobil.

Kepala Daops 9 Jember Sunardjo mengungkapkan pengerjaan harus dikerjakan hingga akhir tahun ini.

*“Karena itu kami memberikan batas waktu 10 oktober kepada penghuni untuk mengosongkan lahan penyewaan,”* tegas Sunarjo.

Dia menambahkan pihaknya sejauh ini sudah melakukan sejumlah tahapan sesuai dengan aturan. Misalnya, mulai tahun 2014 pihaknya sudah tidak memperpanjang penyewaan aset itu.

Terkait rencana perluasan area lahan parkir Stasiun Jember, pihaknya juga sudah memberikan surat peringatan pertama untuk penghuni pindah dari lahan yang disewakan itu pada 8 september 2014 lalu. Keputusan untuk pengosongan lahan itu juga sudah final.

Sehingga jika pemilik lahan masih belum mengosongkan lahan pada 10 oktober maka pihaknya akan melakukan penertiban.

*“Kami berharap semua pihak bisa memahami dan mau menaati upaya yang tujuannya memang untuk kebutuhan masyarakat lebih luas, apalagi pemerintah daerah sudah berkali-kali mengingatkan PT KAI agar dapat merubah wajah stasiun jember lebih rapi dan tidak kumuh, karena stasiun juga menjadi salah satu pintu masuk warga luar daerah untuk mengenal kota Jember,”* imbuah Sunardjo.

Dalam rancangan tata kelola stasiun Jember oleh PT KAI, Nantinya tidak akan lagi ada pasar contong serta jalan menyimpang di pasar contong karena tinggal yang sisi selatan. Begitu juga dengan Jalan Wijaya Kusuma di depan stasiun nantinya akan berpindah di sisi timur.

Jalan tersebut akan berubah dengan konsep *double way* namun membelok ke timur hingga tembus Jalan Dahlia dan Wijaya Kusuma. Pintu masuk stasiun pun disepakati dari Jalan Anggrek dan Jalan Wijaya Kusuma. Sehari menjelang batas akhir pengosongan aset milik PT. Kereta Api, baru 27 warga yang sudah membongkar sendiri bangunannya.

Manager Humas PT Kereta Api Daops 9 Jember, Sugeng Turnianto, mengaku masih memberikan pengertian kepada 13 warga lainnya, agar segera membongkar bangunannya sesuai kesepakatan beberapa waktu lalu.

PT Kereta Api juga menyiapkan tempat untuk relokasi. Dalam kesepakatan itu juga menentukan batas akhir pembongkaran, hari Sabtu (20/12/2014). Hingga hari ini kata Sugeng, juga tidak ada perubahan kesepakatan apapun dan semua warga setuju. Namun, jika Sabtu

besok masih ada warga yang belum membongkar bangunannya, maka sejumlah petugas PT Kereta Api akan bersama membongkar paksa.

Diberitakan Prosalina FM sebelumnya, 41 warga pemilik bangunan di atas lahan milik PT Kereta Api sekitar Pasar Contong, gagal membongkar paksa bangunannya awal bulan lalu. PT Kereta Api kemudian membuat kesepakatan baru batas akhir 20 Desember 2014, karena lahan akan dibangun tempat parkir Stasiun Kereta Api Jember awal tahun 2015.

Sementara, terkait dengan penertiban kepada sejumlah lahan yang digunakan untuk rumah warga, diakuinya masih dalam tahap negosiasi. Pasalnya, warga tetap menolak untuk beranjak dari lahan milik PT. KAI di sekitar stasiun itu, termasuk yang berada di Pasar Contong depan Stasiun Jember.

*“Kami sudah mencoba menawarkan beberapa solusi kepada para warga. Salah satunya adalah pemberian ongkos bongkar, Dimana untuk bangunan permanen nilai ongkos bongkarnya sekitar Rp 250 ribu per meter persegi dan Rp 200 ribu untuk bangunan semi permanen. Yang jelas, ongkos bongkar ini akan disesuaikan dengan luas lahan pada waktu kontrak awal”* kata Windar.

PT. KAI Daops 9 berencana untuk segera melakukan perluasan stasiun Jember, termasuk juga areal parkirnya. Nantinya, Stasiun Jember dan perluasan parkirnya mencapai 10 ribu meter persegi. Upaya perluasan stasiun tersebut untuk memberikan pelayanan lebih terhadap penumpang.

#### **4.2.2. Dampak atas kebijakan relokasi bagi masyarakat di area rel kereta api**

Dampak sosial adalah perubahan dalam kondisi kehidupan orang-orang yang terjadi bersama dengan suatu kebijakan yang baru, program atau proyek. Problem inti dari relokasi adalah kehilangan masyarakat atas mata pencaharian serta penurunan kemampuan potensial mereka akibat dari pemindahan tersebut. Ketika suatu komunitas terpaksa untuk pindah maka sistem produksi yang sudah ada menjadi berkurang. Banyak pekerjaan, lahan yang bernilai, serta asset pendapatan yang hilang.

Asian Development Bank (ADB) mengemukakan beberapa dampak negatif yang mungkin dapat timbul oleh program relokasi yang tidak direncanakan secara matang dalam pembangunan perkotaan yaitu :



- 1) Terganggunya struktur dan sistem masyarakat, hubungan sosial dan pelayanan social pda lingkungan permukiman yang sudah terbentuk.
- 2) Hilangnya sumber-sumber produktif, pendapatan dan mata pencaharian.
- 3) Kultur budaya dan kegotongroyongan yang sudah ada di masyarakat dapat menurun.
- 4) Kehilangan sumber kehidupan dan pendapatan dapat mendorong timbulnya eksploitasi ekosistem, kesulitan hidup, ketegangan social dan kemiskinan.

Senada dengan hal tersebut World Bank melihat dampak negatif yang mungkin timbul bagi penduduk yang dipindahkan adalah :

- 1) Kehidupan penduduk dapat terkena akibat atau dampak yang mengakibatkan penderitaan. Banyak mata pencaharian dan kekayaan hilang. mata rantai antara produsen dan konsumen seringkali terputus.
- 2) Jaringan sosial informal yang merupakan bagian dari system pemeliharaan kehidupan sehari-hari menjadi rusak.
- 3) Organisasi setempat dan perkumpulan formal dan informal lenyap karena berubahnya anggota mereka. Masyarakat dan otoritas tradisional dapat kehilangan pemimpin mereka.
- 4) Efek kumulatif adalah rusaknya sistem social dan ekonomi setempat.

Kelompok kekerabatan serta jaringan sosial informal yang tercerai berai. Resiko yang paling sering dihadapi oleh penduduk yang permukimannya harus dipindahkan adalah kehilangan lahan, kehilangan pekerjaan, kehilangan hunian, kehilangan terhadap akses produksi dan disartikulasi komunikasi.

Dalam penelitian ini, yang dimaksud dengan dampak relokasi yaitu keberlangsungan sosial ekonomi warga korban relokasi dan aset yang sudah ditertibkan apakah sudah dikelola dengan semestinya. Dari beberapa hasil wawancara dengan informan, dapat diperoleh data sebagai berikut diantaranya.

Perubahan pada kondisi perekonomian rumah tangga adalah salah satu indikator penting dalam menjelaskan perubahan taraf hidup masyarakat yang direlokasi. Dalam Program relokasi, ADB telah mengungkapkan bahwa salah satu dampak relokasi adalah hilangnya sumber-sumber produktif, pendapatan dan mata pencaharian. Namun demikian sebagai salah satu program maka relokasi di harapkan mampu untuk memberikan manfaat terhadap perekonomian masyarakat pada lokasi baru.

Berikut beberapa tanggapan masyarakat dampak dari pengusuran warga oleh PT. KAI.

Dani Nurahman merupakan warga yang paling sepuh diantara warga yang lain yang menempati lahan aset PT. KAI yaitu eks pasar contong, yang mengungkapkan:

*“Kami sudah menempati lahan ini bertahun-tahun namun sejak dulu tidak pernah ada masalah karena kami sudah membayar uang pangkal, sehingga kami juga berhak untuk tempat usaha mata pencaharian, kami tidak ada pekerjaan lain sebagai pedagang. Maka kami merasa dirugikan dengan adanya pengusuran, karena tidak ada kejelasan tempat pengganti yang strategis bagi kami sebagai pedangan”*  
Ujar Dani.

Misnati Dahlia menambahkan:

*“Kami berharap jika relokasi ini tetap dilanjutkan, ada kejelasan masa depan para pedagang, baik tempat baru maupun ganti rugi dari adanya pengusuran. Kami sudah rutin membayar uang sewa, jika telat membayar juga dikenai denda, sehingga kami sangat berharap agar mendapatkan tempat yang layak untuk meneruskan usaha kami dengan tidak ada tekanan dari pihak kereta api”.*  
Ungkap Misnati.

Dermawan Prakoso juga menyampaikan:

*”Baik mendapat tempat baru atau hanya sekedar uang ganti rugi, kami tetap tidak mau pindah, karena tanah ini sudah turun-temurun kami tempati sebagai usaha keluarga, jika kami dipindah ke tempat yang tidak jelas, maka penghasilan keluarga kami juga tidak jelas, siapa yang akan bertanggung jawab atas keluarga kami.”.*

Dari dua percakapan tersebut, tidak ada seorangpun yang mau menerima relokasi, dikarenakan tidak adanya kesepakatan mengenai harga ganti rugi bahkan tempat yang baru. Maka warga tetap bersikukuh untuk menolak relokasi. Padahal mata pencaharian mereka hanya mengandalkan berjualan di tempat itu.

Namun, penertiban tetap dilakukan. Mengingat rencana penertiban aset negara dan perluasan lahan parkir yang semakin mendesa, sehingga walaupun warga menolak dengan keras penertiban tersebut tetap dilaksanakan.

Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa program relokasi yang dilakukan Kelurahan Pucangsawit belum mampu memberikan dampak yang positif terhadap tingkat pendapatan masyarakat, sehingga program relokasi dapat dikatakan tidak berhasil dalam meningkatkan pendapatan.

Adanya penurunan terhadap tingkat pendapatan dikarenakan hilangnya sumber penghasilan mereka. Pada saat bertempat di lokasi permukiman lama, mereka memiliki pekerjaan sebagai berjualan diwarung, penjahit dan pemulung, namun pada waktu menempati pada lokasi permukiman yang baru mereka tidak bisa menjalankan usahanya tersebut. Sekalipun ada yang melanjutkan usaha dirumahnya mereka mengaku pendapatannya berkurang karena berkurangnya pembeli, sehingga mereka harus merintis kembali usahanya karena kehilangan pelanggan.

#### **4.2.3. Analisis Data**

Pengelolaan dan analisis data merupakan suatu langkah penting dalam penelitian, seperti yang telah dijelaskan dalam BAB III. Dalam penelitian ini, pengelolaan dan analisis data akan dilakukan melalui proses menyusun, mengkategorikan, mencari kaitan isi dari berbagai data yang diperoleh dengan maksud untuk mendapatkan maknanya dan disesuaikan dengan kajian penelitian.

Dari penyajian data di atas, dapat dianalisis bahwa dari permasalahan relokasi tersebut, ada beberapa kebijakan baik mengenai penertiban rumah dinas maupu aset berupa lahan (eks pasar contong) yang masih menimbulkan masalah lain.

Dari data yang diperoleh, maka kebijakan relokasi di area rel kereta api menyisakan beberapa konflik diantaranya konflik vertikal antara PT. KAI dengan warga dan konflik horizontal yaitu antar warga yang bersaing untuk memperoleh tempat pengganti yang dirasa lebih strategis.

Hasil observasi peneliti mengenai kebijakan relokasi eks-pasar contong yang dilakukan oleh PT. KAI kepada penduduk atau masyarakat yang menempati lahan tersebut merupakan suatu kebijakan yang sudah tepat jika dipandang menurut administrasi, karena PT. KAI sudah melakukan koordinasi dan konsolidasi dengan lembaga legislatif daerah dan juga telah mengajukan permohonan kepada kementerian keuangan karena menyangkut aset negara. Namun, tidak serta merta kesempurnaan administrasi tersebut telah mewakili semua dari penyelesaian masalah yang ada, melainkan masalah kepada penduduk atau masyarakat yang menempati obyek tersebut. Sebenarnya, lokasi itu tidak terlalu luas. Tetapi karena lokasinya yang sangat strategis yaitu tepat berada di depan stasiun Jember Kota. Maka lokasi tersebut menjadi lokasi yang ideal untuk membuka suatu usaha. Dan inilah yang menjadikan masalah

pada kebijakan relokasi oleh PT. KAI karena penduduk yang menguasai obyek tersebut merasa tempat yang mereka tempati saat itu adalah lokasi yang tepat untuk berjualan bahkan juga ada yang merasa ini milik mereka walaupun tidak ada bukti kepemilikan yang sah karena sudah diwarisi turun-temurun oleh orang tua mereka terdahulu.

Dari sisi kebijakan publik, keputusan ini tidak cacat hukum artinya dapat diterima dan dapat dilaksanakan. Namun jika dianalisa menggunakan teori sosial, maka kebijakan ini menjadi kurang tepat, dikarenakan keberlanjutan dari warga menjadi tidak jelas. Ini diawali dengan tidak adanya kesepakatan diantara keduanya. Baik PT. KAI sendiri maupun warga saling mempertahankan argumen mereka masing-masing. Konflik vertikal inilah yang semakin lama semakin mengendap jika tidak segera diselesaikan maka akan timbul dampak negatif yang lebih besar.

Namun, seperti keterangan para warga yang menjadi korban relokasi di area rel keretapi dapat diperoleh data yaitu kebijakan yang dikeluarkan PT. KAI perlu dikritisi mengenai masa depan warga pasca relokasi. Karena nasib mereka juga tergantung pada kebijakan pemerintah. Penertiban rumah dinas ini tidak ada kesepakatan mengenai besaran kompensasi, namun secara sepihak PT. KAI langsung mengeksekusi. Maka warga khawatir nasib yang sama akan menimpa mereka, hingga saat ini tidak ada kebijakan terbaru terkait relokasi warga pasar contong. Mereka hanya menunggu kebijakan yang nantinya mendukung mereka, karena mereka tidak bisa berupaya lebih inten untuk mendesak pemerintah mengeluarkan kebijakan baru.

Penertiban aset berupa lahan (eks pasar contong) juga tidak ada kesepakatan harga, namun saat ini lahan tersebut sudah diratakan dengan tanah. Para pedagang tidak mendapat lokasi maupun kompensasi yang layak dari PT. KAI, hal inilah yang menjadi masalah mendasar dari masalah penertiban aset negara yaitu dari PT. KAI. Pasar contong yang sekarang sudah rata dengan tanah, dan hanya tinggal kenangan ini rencananya menjadi lahan parkir tambahan dan pintu masuk ke stasiun jember dengan konsep *double way*, di satu sisi menjadi lebih tertib dan rapi, namun di sisi lain banyak warga yang menggantungkan hidup mereka pada pekerjaan mereka sebagai pedagang. Dari berdagang mereka bisa mencukupi kebutuhan sehari-hari, baik pembeli yang datang langsung dari tempat lain maupun pembeli yang hanya singgah sebelum menuju stasiun kereta api untuk membeli kenangan khas kota jember dan sebagainya.

Dampak ini perlu untuk dibahas di forum-forum yang lebih besar yang melibatkan beberapa unsur pemerintah guna menemukan konsep relokasi yang lebih layak daripada hanya kompensasi yang ala-kadarnya tanpa melihat aspek kesejahteraan warga. Dampak yang timbul akibat relokasi ini tidak terlalu berpengaruh pada perekonomian Kabupaten Jember, walaupun demikian perlu ada pertimbangan yang lebih matang lagi, yaitu para warga sebanyak 41 KK tersebut nasibnya menjadi semakin terkatng-katung tanpa adanya kejelasan baik dari PT. KAI maupun dinas yang lain. Jika ini dibiarkan, maka warga tentunya akan menghalalkan segala cara untuk memenuhi kebutuhan mereka sehari-hari, dan ini tentunya tidak baik. Akan ada banyak para pelaku kejahatan yang berkeliaran dan sebagainya.

## **KESIMPULAN**

Dari penyajian data dan analisis masalah, dapat ditarik kesimpulan yaitu:

1. Kebijakan pemerintah terkait dengan konflik relokasi masyarakat di area rel kereta api yaitu memberikan kompensasi maupun lahan pengganti dari rumah dinas ataupun aset negara berupa tanah (eks pasar contong). Walaupun dalam kenyataannya proses tukar guling dengan PT. Pertamina tidak menemui keputusan, namun tetap saja PT. KAI melaksanakan para pedagang eks pasar contong. Begitu pula dengan penertiban rumah dinas, walaupun tidak adanya kesepakatan, namun kepetingan PT. KAI untuk menggunakan rumah dinas sudah mendesak untuk segera dijadikan lahan parkir. Melihat lahan parkir yang sudah ada tidak mencukupi para pengguna jasa kereta api.
2. Dampak atas kebijakan relokasi bagi masyarakat di area rel kereta api yaitu baik berupa sosial yaitu tidak adanya kejelasan tempat tinggal bagi warga yang menempati rumah dinas, dan bagi para pedagang eks pasar contong yang juga mengalami penertiban yaitu nasib yang tidak jelas dengan banyaknya para pedagang yang menganggur karena tidak mendapatkan lahan untuk membuka usaha mereka kembali.

## **SARAN**

Saran yang dapat disampaikan dalam penelitian ini adalah:

1. Kebijakan pemerintah harus melibatkan dengan lembaga lain agar kebijakan tersebut tidak saling tumpang tindih, dan dapat mendukung kemajuan ekonomi dari warga yang menjadi korban. Dan perlu untuk memperhatikan masa depan mereka, karena semua warga negara dijamin hak-haknya oleh negara.
2. Dampak yang timbul dari kebijakan relokasi ini memberikan masukan positif, agar kedua pihak baik PT. KAI yang mewakili pemerintah tidak semena-mena melakukan kebijakannya tanpa melihat akibatnya, namun warga juga perlu untuk sadar diri karena mereka tidak menempati lahan milik mereka sendiri. Maksudnya, jika mereka akan diberikan kompensasi walaupun tidak sesuai dengan nilai yang mereka minta, akan tetapi harus dapat menerima karena lahan yang mereka tempati tersebut adalah aset negara dan bukan milik perorangan. Dimana aset negara tidaklah dapat dikuasai oleh perorangan untuk diambil keuntungan sepihak, walaupun nasib mereka juga telah dilindungi oleh negara.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, Leo. 2006. *Politik & Kebijakan Publik*. Bandung: AIPI Bandung.
- Dwiyanto, Agus. 2008. *Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Moleong, Lexy J, 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung, PT. Remaja Rosdakarya.