

ANALISIS RESOLUSI KONFLIK PEMBANGUNAN FLY OVER MALL BOEMI KEDATON (MBK) DI BANDAR LAMPUNG

CONFLICT RESOLUTION ANALYSIS OF MALL BOEMI KEDATON (MBK) FLY OVER CONSTRUCTION IN BANDAR LAMPUNG

Khadijah¹, Arief Budiarto², Edi Suhardono³

PROGRAM STUDI DAMAI DAN RESOLUSI KONFLIK, FAKULTAS KEAMANAN NASIONAL,
UNIVERSITAS PERTAHANAN
(khadijah4591@gmail.com¹)

Abstrak – Konflik kepentingan antarpemerintah daerah seringkali menjadi kendala dalam melaksanakan pembangunan baik fisik dan non-fisik yang jika tidak ditangani dengan tepat, akan berpengaruh kepada tingkat kepercayaan publik terhadap kredibilitas pemerintah. Pembangunan fly over Mall Boemi Kedaton di Bandar Lampung sempat menimbulkan konflik antara Walikota Bandar Lampung dan Gubernur Lampung. Pembangunan fly over yang dilakukan oleh Walikota Bandar Lampung ini dilakukan di ruas jalan nasional, sehingga membutuhkan izin tertulis dari Kementerian. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif dilaksanakan pada bulan September 2019 hingga November 2019 bertempat di Kota Bandar Lampung. Dengan menggunakan wawancara, dan studi dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 4 faktor yang mempengaruhi konflik yang terjadi pada pembangunan fly over MBK di Bandar Lampung : (1) Wewenang Jalan dan Perizinan, (2) Hibah Jalan Nasional, (3) Pemberitaan Media Massa, dan (4) Tahun Politik. Konflik terjadi karena adanya tumpang tindih wewenang yang berasal dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Selain itu juga karena kurangnya koordinasi antara Walikota Bandar Lampung dan Gubernur Lampung terkait dengan perizinan pengelolaan jalan nasional, serta persyaratan pembangunan yang harus disesuaikan dengan Kementerian.

Kata Kunci : Fly Over, Jalan, Konflik, Pembangunan, Resolusi Konflik

Abstract – Conflicts of interest between local governments often become obstacles in carrying out both physical and non-physical development which, if not handled properly, will affect the level of public confidence in the government's credibility. The construction of the Boemi Kedaton Mall fly over in Bandar Lampung had caused conflicts between the Mayor of Bandar Lampung and the Governor of Lampung. The fly over construction carried out by the Mayor of Bandar Lampung was carried out on the national road section, thus requiring written permission from the Ministry. This research uses a qualitative method with a descriptive approach carried out in September 2019 to November 2019 in the city of Bandar Lampung. By using interviews, and study documentation. The results showed that there were 4 factors that affected the conflict that occurred in the construction of the MBK fly over in Bandar Lampung: (1) Authority of Roads and Licensing, (2) National Road Grants, (3) Mass Media Coverage, and (4) Political Years. The conflict occurred because of overlapping authority originating from the Ministry of Public Works and Public Housing. In addition, it is also due to the lack of coordination between the Mayor of Bandar Lampung and the Governor of Lampung in relation to the

¹ Program Studi Damai dan Resolusi Konflik, Universitas Pertahanan

² Program Studi Damai dan Resolusi Konflik, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

³ Program Studi Strategi Pertahanan Laut, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan

licensing of national road management, as well as the development requirements that must be adjusted to the Ministry.

Keywords: Conflict, Conflict Resolution, Development, Fly Over, and Roads

Pendahuluan

Pembangunan dilakukan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat yang dalam hal ini diprakarsai oleh pemerintah pusat maupun daerah. Pembangunan dilakukan dalam dua bagian, yakni pembangunan non fisik dan fisik. Pembangunan non fisik atau sosial meliputi pembangunan manusia, ekonomi, kesehatan, serta pendidikan⁴. Artinya, pembangunan non fisik merupakan pembangunan yang tidak terlihat secara kasat mata, akan tetapi dampaknya terasa dalam kehidupan masyarakat. Sedangkan pembangunan fisik merupakan pembangunan yang hasilnya dapat dirasakan langsung oleh masyarakat atau pembangunan yang tampak oleh mata⁵.

Pembangunan fly over merupakan salah satu pembangunan infrastruktur fisik yang dilakukan untuk memecah kemacetan yang terjadi di sebuah wilayah. Kota Bandar Lampung sebagai kota metropolitan memiliki beberapa titik yang mengalami kemacetan parah.

Pembangunan fly over telah beberapa kali dilakukan di Kota Bandar Lampung. Pembangunan fly over ini giat dilakukan saat Herman Hasanusi (Herman HN) menjabat sebagai walikota Bandar Lampung semenjak tahun 2013. Tercatat hingga Agustus 2019, kota Bandar Lampung memiliki 8 buah fly over. Terdapat 3 fly over yang dibangun pada tahun 2013, yakni fly over Antasari-Pangeran Tirtayasa, fly over Jl. Gajah Mada-Djuanda, dan fly over Sultan Agung-Ryacudu. Pada tahun 2015 hingga 2017 dibangun masing-masing satu buah fly over yakni fly over Ki Maja-Ratu Dibalau, fly over Jl. Gajah Mada-Pangeran Antasari, dan fly over MBK Jl. ZA Pagar Alam. Sedangkan di tahun 2018 telah dibangun 2 buah fly over.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata secara tertulis dan lisan dari orang dan perilaku yang dapat diamati. Penelitian ini merupakan

⁴ Bachtiar Effendi, *Pembangunan Daerah Otonom Berkeadilan (Cetakan Pertama)*, (Yogyakarta: PT. Uhindo dan Offset, 2002), hlm. 114

⁵ Mudjarad Kuncoro, *Dasar-Dasar Ekonomika Pembangunan*, (Yogyakarta : UPP STIM YKPN, 2010). hlm. 20

sebuah penelitian yang di lakukan karena terjadi perubahan dalam masyarakat⁶. Penelitian kualitatif ini digunakan untuk mencari data dengan melihat fenomena-fenomena yang terjadi di lapangan serta histori masa lalu yang dapat dianalisa kembali untuk kepentingan penelitian ini. Selain itu, penelitian ini akan diperkuat dengan wawancara dengan pihak-pihak terkait yang memiliki kapabilitas untuk memberikan data yang valid. Adapun desain yang digunakan adalah studi kasus dengan menggunakan metode penelitian kualitatif dengan studi kasus pada konflik yang terjadi pada pembangunan fly over MBK di Jl. ZA Pagar Alam-Jl. Teuku Umar, Bandar Lampung. Melalui metode ini peneliti memiliki tujuan untuk mendapatkan gambaran yang mendalam tentang kasus yang sedang diteliti⁷.

Pemeriksaan keabsahan data yang digunakan dengan Triangulasi data. Triangulasi merupakan teknik pemeriksaan keabsahan yang digunakan dengan memeriksanya secara teliti data-data yang didapatkan dari sumber-sumber⁸.

Subyek merupakan informan-informan yang dapat memberikan informasi terkait data yang diperlukan dalam penelitian ini. Informan memiliki fungsi agar dapat menghemat waktu dalam mengumpulkan informasi, informan berperan sebagai sampling internal, karena dimanfaatkan untuk berbicara, bertukar pikiran atau membandingkan suatu kejadian yang ditemukan dari subyek lainnya⁹.

Adapun sumber data dan subyek dari penelitian ini adalah walikota Bandar Lampung, Pemerintah provinsi Lampung, KPUPR serta pihak-pihak yang kompeten di bidang tata kota. Ketiganya merupakan pihak-pihak yang akan menjadi narasumber utama dalam melakukan wawancara mendalam (indepth interview). Kapolda Lampung, Perwakilan akademisi yang mumpuni di bidangnya, Kontraktor PT Dewanto Cipta Pratama, serta Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) V Direktorat Jenderal Bina Marga KPUPR juga akan menjadi subyek penelitian yang akan memberikan

⁶ Sugiyono, *Metode Kualitatif*. (Bandung: Alfabeta, 2015), hlm. 140

⁷ Sujarweni V. Wiratna, *Metodologi Penelitian*. (Yogyakarta: Pustaka baru press, 2014), hlm. 71

⁸ J.W.I Creswell, *Research Design : Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches :*

fourth edition. (Sage publications, Inc, 2014), hlm. 58

⁹ Lexy J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*. (Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset, 2017) hlm. 132

data tambahan terkait penelitian yang dilakukan.

Tujuan dibentuknya suatu pemerintahan Negara Indonesia pada dasarnya untuk mengelola Keamanan Nasional dan Kesejahteraan Nasional serta untuk ikut serta dalam mewujudkan dunia internasional yang damai dan abadi. Pemerintah merupakan ujung tombak dari terselenggaranya proses pencapaian cita-cita nasional, tujuan nasional, dan kepentingan nasional negara melalui pembangunan nasional dengan berpedoman pada amanat konstitusional dan peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan memperhitungkan perkembangan lingkungan strategis dan ancaman yang dihadapi.

Bangsa Indonesia dalam pelaksanaan pembangunan nasional menghadapi berbagai tantangan yang dinamis dari waktu ke waktu. Pertama, periode untuk mempertahankan kemerdekaan. Kedua, periode untuk mempertahankan Pancasila dan Undang-Undang 1945 dari pengaruh ideologi komunisme. Keempat, periode untuk menyukseskan pembangunan nasional dan kelima, periode untuk melaksanakan

demokrasi dan pemerintahan yang baik (good governance) dalam pembangunan nasional.

Keamanan Nasional sangat dipengaruhi oleh dinamika lingkungan strategis serta faktor-faktor dari dalam negeri, di antaranya pembangunan ekonomi, pendidikan, kesejahteraan masyarakat, dinamika politik, serta interaksi antarmasyarakat¹⁰.

Berdasarkan pemaparan mengenai konsep keamanan nasional tersebut, dapat disimpulkan bahwa keamanan nasional merupakan sebuah kondisi yang sangat vital dalam keberlangsungan sebuah negara. Keamanan Nasional sangat dipengaruhi oleh dinamika yang terjadi dalam tatanan masyarakat, termasuk dinamika politik. Dinamika politik sebuah daerah/ wilayah harus terus stabil, karena akan mempengaruhi dinamika politik nasional. Oleh karena itu, situasi politik dalam suatu wilayah harus dijaga kestabilannya agar dapat mendukung apa yang telah ditetapkan dalam tujuan nasional.

Siagian¹¹ mengatakan bahwa pembangunan merupakan suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan

¹⁰ Buku Putih Pertahanan Indonesia, 2015, hlm 51

¹¹ Sondang P. Siagian, *Administrasi Pembangunan: Konsep, Dimensi, dan Strateginya*. (Jakarta: Bumi Aksara, 2008), hlm. 7

perubahan yang berencana yang dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, Negara dan pemerintah menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (national building).

Jembatan layang (Fly over) merupakan model jembatan yang melintas di atas jalan. Fly over adalah jalan yang dibangun tidak sebidang tetapi melayang untuk menghindari daerah/kawasan yang selalu menghadapi permasalahan kemacetan lalu lintas, melewati persilangan kereta api untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan efisiensi¹². Pada dasarnya, fly over dibuat untuk mengurai kemacetan di suatu wilayah.

Fly over secara struktur bangunan termasuk dalam struktur bangunan jembatan, dimana juga memiliki bagian-bagian yang sama dengan jembatan. Seperti approach, bentang utama, bangunan bawah, bangunan atas dan berbagai kelengkapan lainnya. Oleh karena itu terdapat beberapa persyaratan tidak hanya secara teknis, tetapi juga administratif yang harus dipenuhi agar dapat dibangun dengan baik.

Pemerintah Daerah dan Pusat memiliki daerah wewenang masing-masing dalam penyelenggaraan jalan. Pemerintah Pusat yang dalam hal ini merupakan Presiden memiliki hak dan kewajiban yang berbeda dengan Pemerintah daerah baik gubernur maupun walikota. Undang-Undang No 34 Tahun 2006 tentang Jalan menyebutkan mengenai wewenang pemerintah dalam menyelenggarakan berbagai jenis jalan. Mulai dari penggolongan jalan berdasarkan statusnya, wewenang pmda dan pusat dalam penyelenggaraan jalan, serta pelimpahan wewenang penyelenggaraan jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 34 tahun 2006 tentang jalan BAB V bagian pertama tentang wewenang dalam pasal 57 disebutkan bahwa :

1. Wewenang penyelenggaraan jalan ada pada pemerintah dan pemerintah daerah
2. Wewenang penyelenggaraan jalan oleh pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyelenggaraan jalan

¹² M. Alawy Farid, *Dampak Pembangunan Fly Over Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat*

Sekitar: Studi Deskriptif Pada Fly Over Pahoman. (Bandar Lampung: UNILA, 2018), hlm 34

- secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional
3. Wewenang penyelenggaraan jalan oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyelenggaraan jalan provinsi
 4. Penyelenggaraan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan secara makro sesuai dengan kebijakan nasional
 5. Penyelenggaraan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (4) meliputi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, dan jalan desa diatur dalam Peraturan Pemerintah

Undang-Undang No 34 tahun 2006 tentang jalan BAB V bagian kedua tentang pelimpahan wewenang dan penugasan pasal 58 menyatakan:

1. Penyelenggaraan jalan umum oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam pasal 57 ayat (2) dilaksanakan oleh Menteri
2. Penyelenggaraan jalan provinsi oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud dalam pasal 57 ayat (3)

dilaksanakan oleh gubernur atau pejabat yang ditunjuk

3. Penyelenggaraan jalan kabupaten kota dan jalan desa oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3) dilaksanakan oleh bupati/walikota atau pejabat yang ditunjuk

Undang-Undang No. 38 tahun 2004 pasal 15 tentang jalan BAB IV Bagian Ketiga tentang wewenang Pemerintah Provinsi adalah:

1. Wewenang pemerintah provinsi dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan provinsi
2. Wewenang penyelenggaraan jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan provinsi
3. Dalam hal pemerintah provinsi belum dapat melaksanakan sebagian wewenangnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemerintah provinsi dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada pemerintah

4. Ketentuan lebih lanjut mengenai wewenang penyelenggaraan jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan penyerahan wewenang sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dalam Peraturan Pemerintah

Undang-Undang No. 38 tahun 2004 pasal 16 tentang jalan BAB IV Bagian Ketiga tentang wewenang Pemerintah kabupaten/Kota adalah:

1. Wewenang pemerintah kabupaten dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa
2. Wewenang pemerintah kota dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kota
3. Wewenang penyelenggaraan jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan
4. Dalam hal pemerintah kabupaten/kota belum dapat melaksanakan sebagian

wewenangnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), pemerintah kabupaten/kota dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada pemerintah provinsi

5. Ketentuan lebih jauh mengenai wewenang penyelenggaraan jalan kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wewenang penyelenggaraan jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dan penyerahan wewenang sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Berdasarkan Undang-Undang tersebut dapat disimpulkan bahwa penyelenggaraan jalan berada dalam wewenang pemerintah. Akan tetapi terdapat beberapa pembagian wewenang berdasarkan status jalannya. Jalan Nasional berada dalam wewenang Pemerintah (Pusat), Jalan Provinsi berada dalam wewenang Pemerintah Provinsi, dan Jalan Kabupaten/Kota berada dalam wewenang Pemerintah Kabupaten/Kota. Undang-Undang No 34 tahun 2006 tentang jalan BAB V bagian kedua tentang

pelimpahan wewenang dan penugasan pasal 59 menyatakan:

1. Sebagian wewenang pemerintah dalam pembangunan jalan nasional yang meliputi perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan dapat dilaksanakan oleh pemerintah provinsi
2. Perencanaan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilimpahkan kepada gubernur sebagai wakil pemerintah di daerah dalam rangka dekonsentrasi
3. Pelaksanaan konstruksi serta pengoperasian dan pemeliharaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilaksanakan oleh pemerintah daerah melalui tugas pembantuan
4. Pelaksanaan wewenang dalam rangka dekonsentrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan tugas pembantuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan sesuai dengan

ketentuan peraturan perundang-undangan

Penyelenggaraan jalan dapat dilimpahkan kepada instansi di daerah atau badan usaha atau perorangan. Hal ini disebutkan dalam Penjelasan Peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2006 tentang jalan bagian umum pasal 5 :

Penegasan tentang hak dan kewajiban pemerintah serta masyarakat menunjukkan bahwa wewenang pemerintah dalam penyelenggaraan jalan dapat dilimpahkan dan/atau diserahkan kepada instansi-instansi di daerah atau diserahkan kepada badan usaha atau perorangan. Pelimpahan dan/atau penyerahan wewenang penyelenggaraan jalan tersebut tidak melepas tanggung jawab pemerintah atas penyelenggaraan jalan.

Berdasarkan Undang-Undang No. 34 Tahun 2006 dan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang jalan, maka dapat disimpulkan bahwa pelimpahan wewenang pengelolaan jalan dapat dilakukan dengan dua sistem, yakni dari bawah ke atas. Artinya, jika Pemerintah Kabupaten/Kota belum dapat memenuhi kewajibannya untuk mengelola jalan Kabupaten/Kota, dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada Pemerintah Provinsi. Jika Pemerintah Provinsi tidak

mampu untuk memenuhi kewajibannya sebagai pengelola Jalan Provinsi, maka dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada Pemerintah (Pusat).

Selain itu, pelimpahan wewenang juga dapat dilakukan dari atas ke bawah. Artinya dalam mengelola jalan Nasional, Pemerintah (Pusat) dapat memberikan wewenangnya kepada Pemda melalui tugas pembantuan dan kepada Gubernur sebagai wakil pemerintah di daerah dalam rangka dekonsentrasi. Pelimpahan ini juga dapat dilakukan kepada badan usaha atau perorangan dengan tidak melepas tanggung jawab atas penyelenggaraan jalan.

Konflik muncul ketika terdapat pertentangan untuk meraih tujuan, adanya perbedaan nilai, keterbatasan sumber daya, serta terdapat perbedaan kepentingan pada individu, kelompok, dan masyarakat¹³. Sebesar apa pun gesekan kepentingan yang muncul akan tetap dapat menjadi penyebab konflik dalam sebuah tatanan kehidupan sosial.

Konflik menurut Jeong¹⁴ berkaitan dengan dimensi politik, etika dan psikologis. Konflik digambarkan dalam sebuah situasi dimana terjadi suatu pertentangan dan permusuhan di antara para aktor dalam mencapai suatu tujuan tertentu, yaitu kepentingan. Maka konflik sesungguhnya tidak akan terjadi kecuali terdapat sebuah koneksi yang terdapat diantara pihak-pihak yang berkonflik. Individu ataupun kelompok yang tidak saling terhubung dalam sebuah tatanan sistem tidak akan mungkin terlibat dalam konflik. Bagi Dahrendorf¹⁵ konflik hanya muncul melalui relasi-relasi sosial dalam sistem.

Jika konflik dikelola secara sistematis, akan memberikan dampak yang positif yaitu, memperkuat hubungan kerjasama, meningkatkan kepercayaan dan harga diri, mempertinggi kreativitas dan produktivitas serta meningkatkan kepuasan kerja¹⁶. Akan tetapi sebaliknya, manajemen konflik yang tidak efektif dengan cara menerapkan sanksi yang

¹³ Ichsan Malik, *Resolusi Konflik: Jembatan perdamaian*. (Jakarta: Kompas, 2017), hlm. 29

¹⁴ H.W. Jeong, *Understanding Conflict and Conflict Analysis*. (Great Britain: Cromwell Press, 2008), hlm. 171

¹⁵ Novri Susan, *Sosiologi Konflik & Isu-Isu Kontemporer*. (Jakarta: Kencana, 2009) hlm. 49

¹⁶ Syairal Fahmi, "Manajemen Konflik Dalam Organisasi", dalam <https://media.neliti.com/media/publications/78255-ID-manajemen-konflik-dalam-organisasi.pdf>, 2016, diakses pada tanggal 5 Desember 2019

berat bagi penentang dan berusaha menekan bawahan yang menentang kebijakan sehingga iklim organisasi semakin buruk dan meningkatkan sifat ingin merusak.

Berdasarkan teori konflik yang dipaparkan, dapat disimpulkan bahwa konflik merupakan sebuah kondisi dimana terdapat perbedaan kepentingan yang terjadi antara individu, kelompok dan masyarakat tanpa terkecuali. Perbedaan sekecil apa pun akan tetap dapat berpotensi menjadi sebuah konflik dalam berbagai dimensi, termasuk dalam dimensi politik. Pihak-pihak yang berkonflik dapat dipastikan memiliki histori dan hubungan yang jelas dalam sebuah sistem.

Resolusi Konflik (*Conflict Resolution*) menurut Stewart Levine¹⁷ adalah merupakan tindakan mengurai suatu permasalahan, pemecahan dan penghapusan atau penghilangan permasalahan. Resolusi konflik dalam teorinya dibagi menjadi dua, yaitu *negative peace* dan *positive peace*. *Negative Peace* merupakan kondisi damai yang pada permukaan menunjukkan tidak adanya konflik yang nyata, akan tetapi

berpotensi akan muncul konflik kelak di masa yang akan datang. Seperti saat rezim Orde Baru, pengelolaan konflik yang dilakukan melalui pendekatan keamanan nasional yang merepresi masyarakat Indonesia untuk takut berbeda secara politik. Pendekatan dengan cara ini sesungguhnya tidak menciptakan damai yang sebenarnya atau hanya menciptakan suasana *negative peace*, yakni hanya menanamkan benih-benih persoalan konflik yang sewaktu-waktu dapat meledak. Hal ini terbukti dari konflik-konflik yang mulai bermunculan, baik secara vertikal dan horizontal pasca keruntuhan rezim Orde Baru. Contohnya adalah aksi penculikan terhadap beberapa aktivis demokrasi (kompas.com).

Sedangkan *Positive Peace* merupakan sebuah kondisi damai yang tidak hanya menghapuskan kekerasan fisik ataupun struktural, akan tetapi juga dengan memperhatikan terpenuhinya keadilan sosial (*social justice*) (Susan, 2009:120). Artinya, dalam *positive peace* yang menjadi akar permasalahan diselesaikan dengan maksimal dengan mengedepankan usaha-usaha perubahan

¹⁷ Stewart Levine, *Getting to Resolution (Turning conflict into collaboration)*. (San Fransisco : Bennett Koehler Publisher Inc., 1998), hlm. 3

diskriminatif struktural. Puncaknya adalah ketika terjadi kesepahaman yang sama antar dua pihak yang berkonflik, sehingga masing-masing pihak memiliki kesadaran yang sama untuk tidak memulai atau memicu konflik yang sama di kemudian hari.

Damai yang dibutuhkan dalam manajemen konflik adalah pembentukan *positive peace* atau perdamaian yang positif di mana penyelesaian masalah dituntaskan hingga akhirnya sehingga meminimalisir terjadinya konflik serupa di kemudian hari. Dengan resolusi konflik yang menciptakan *positive peace*, maka akan membantu pemerintah dalam membentuk negara yang kuat sehingga keamanan nasional dapat tercapai dengan maksimal.

Malik¹⁸ mengatakan bahwa resolusi konflik pada hakikatnya merupakan serangkaian aktivitas yang berbentuk siklus, yakni berawal dari aktivitas pencegahan konflik (*conflict prevention*), intervensi untuk menghentikan konflik kekerasan (*peace keeping*), negosiasi untuk menciptakan perdamaian (*peace making*), serta upaya untuk membina perdamaian agar bisa bertahan dalam jangka Panjang (*peacebuilding*). Artinya,

proses resolusi konflik akan berkelanjutan dengan terciptanya perdamaian terdapat usaha untuk membina perdamaian agar perdamaian dapat terjaga dalam jangka waktu yang lama.

Terkait dengan resolusi konflik, Hardjana¹⁹ membagi bentuk resolusi konflik menjadi 5, yakni:

1. Bersaing dan bertanding (*competing*), menguasai (*dominating*) dan memaksa (*forcing*). Cara ini merupakan pendekatan terhadap konflik yang berciri menang-kalah
2. Kerjasama (*collaborating*) dan menghadapi (*confronting*). Dalam hal ini, pihak-pihak yang terlibat konflik berusaha mencari pemecahan masalah yang berupa *win-win solution*.
3. Kompromi (*compromising*) dan berunding (*negotiating*). Melalui pendekatan ini, pihak yang berkonflik ini tidak ada yang menang-kalah
4. Menghindari (*avoiding*) atau menarik (*withdrawal*). Dalam pendekatan ini kedua belah pihak yang berkonflik tidak

¹⁸ Ichsan Malik, *Resolusi Konflik: Jembatan perdamaian*. (Jakarta: Kompas, 2017). Hlm. 10

¹⁹ M. Agus Hardjana, *Konflik di Tempat Kerja*. (Yogyakarta : Kanisius, 1994), hlm. 49

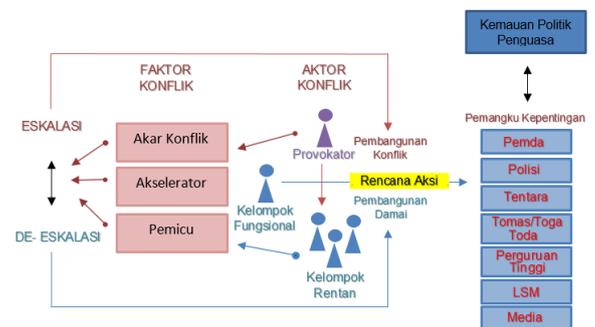
memperjuangkan kepentingan masing-masing, pendekatan ini dicirikan dengan kalah-kalah

- Menyesuaikan (*accommodating*), memperlunak (*smoothing*), dan menurut (*obliging*). Pendekatan ini dicirikan dengan menang-kalah.

Resolusi konflik pada hakikatnya mengacu kepada strategi yang digunakan untuk menangani konflik dengan harapan tidak hanya mencapai sebuah kesepakatan sebagai tanda dari akhir sebuah konflik. Lebih dari itu, resolusi konflik mempunyai tujuan untuk mencapai suatu resolusi dari berbagai perbedaan yang menjadi penyebab konfliknya²⁰.

Kerangka dinamis pencegahan dan resolusi konflik ini muncul dari pemahaman bahwa situasi konflik serta pascakonflik yang terjadi di lapangan merupakan situasi yang sangat kompleks. Beberapa tahun terakhir, Indonesia banyak menyaksikan dan mengalami jenis baru dari konflik. Transformasi konflik menjadi lebih rumit, namun seringkali transformasi konflik ini dilakukan sebuah konseptualisasi melalui pendekatan yang telah ada atau bahkan pendekatan yang sederhana.

Dalam memahami kompleksitas dari sebuah konflik, Ichsan Malik (2017)²¹ memperkenalkan pendekatan kerangka dinamis pencegahan dan resolusi konflik sebagai upaya untuk mencegah, mengurai dan menyelesaikan konflik di Indonesia. Kerangka dinamis pencegahan dan resolusi konflik ini memiliki lima komponen utama yaitu, eskalasi dan de-eskalasi, komponen faktor konflik, komponen aktor konflik, komponen pemangku kepentingan (*stakeholder*) dan komponen kemauan politik (*political will*).



Gambar 1. Kerangka Dinamis Pencegahan dan Resolusi Konflik
Sumber: Ichsan Malik (2017)

Hasil dan Pembahasan

Kota Bandar Lampung memiliki 13 Kecamatan dan 98 kelurahan. Daerah yang menjadi fokus penelitian terletak di pusat kota Bandar Lampung, yakni di Persimpangan Jl. Teuku Umar dan Jl. ZA.

²⁰ Simon Fisher, et al. *Mengelola Konflik: Keterampilan & Strategi untuk Bertindak..* (Jakarta : SMK Grafika Desa Putra, 2001), hlm.8

²¹ Ichsan Malik, *Resolusi Konflik: Jembatan perdamaian.* (Jakarta: Kompas, 2017). Hlm. 10

(Zainal Abidin) Pagar Alam yang termasuk ke dalam Kecamatan Tanjungkarang Pusat.²²

Faktor-faktor yang terjadi dalam konflik dapat mempengaruhi dan membuat eskalasi konflik menjadi semakin runcing. Berdasarkan data yang dihimpun, faktor-faktor yang mempengaruhi konflik pada pembangunan fly over MBK ini adalah wewenang dan perizinan Jalan, berikut merupakan beberapa faktor yang mempengaruhi konflik pada pembangunan Fly over MBK :

a. Wewenang dan Perizinan Jalan

Tabel 1. Kronologi Perizinan Pembangunan Fly Over MBK

No	Pengajuan Permohonan Pembangunan Fly over dan Under Pass	Ket/Tanggal
1	Izin Pembangunan Fly Over (Walikota Bandar Lampung)	Bandar Lampung, 15 Agustus 2016
2	Permohonan Izin Penelitian Tanah (Sekretariat Kota)	Bandar Lampung, 18 Oktober 2016
3	Permohonan Izin Pembangunan Infrastruktur (Sekretariat Kota)	Bandar Lampung, 17 November 2016
4	Izin Penyelidikan Tanah Pada ruas	Palembang, 17

5	Jalan Nasional di Provinsi Lampung Tindak Lanjut Permohonan Izin Sondir / Boring untuk pembangunan Fly over dan Under Pass	November 2016 Palembang, 21 November 2016
6	Persetujuan Pelaksanaan Pembangunan (Kepada Walikota Bandar Lampung)	Palembang, 13 Desember 2016
7	Penyampaian Pra rencana (Sekretariat Kota)	Bandar Lampung, 15 Desember 2016
8	Exposes kegiatan pembangunan Fly Over dan Under Pass (Sekretariat Kota)	Bandar Lampung, 16 Desember 2016
9	Pemindahan Utilitas (Sekretariat Kota)	Bandar Lampung, 19 Januari 2017
10	Undangan rencana Pembangunan	Bandar Lampung, 20 Januari 2017
11	Undangan dalam Rangka rencana Pembangunan Fly over dan Underpass	Bandar Lampung, 3 Februari 2017
12	Surat Pernyataan Hibah (Surat Walikota)	Bandar Lampung, 20 Februari 2017
13	Exposes Kegiatan Pembangunan Fly Over dan UnderPass	Bandar Lampung, 14 Februari 2017
14	Rapat Expose DED (Detail Engineering	Bandar Alam, 24

²² Firman Sujadi, *Lampung : Sai Bumi Ruwa Jurai*. Jakarta : Cita Insan Mandiri, 2012), hlm. 58

	Design) Flyover dan Under Pass	Februari 2017
15	Undangan rapat Koordinasi Studi kelayakan dan DED Pembangunan Fly over dan Underpass	Palembang, 3 Maret 2017
16	Sosialisasi Pembangunan Fly over dan Under Pass	Bandar Lampung, 10 April 2017
17	Berita Andalalin Kementrian Perhubungan	Jakarta, 16 Juni 2017
18	Konfirmasi Jadwal Exposes DED Fly over dan Underpass	Bandar Lampung, 24 Juli 2017
19	Rekomendasi Dinas Lingkungan Hidup	Bandar Lampung, 27 Juli 2017
20	Undangan Pembahasan Pembangunan Fly Over Mall Boemi Kedaton MBK Bandar Lampung	Jakarta, 3 Agustus 2017
21	Pelaksanaan Pekerjaan Pelebaran Jalan Sp Pramuka dan Sp Unila pada Ruas Jalan NasionalSP Tj Karang- Tj Karang	Bandar Lampung, 10 Agustus 2017
22	BA Rapat Koreksi Terhadap DED Fly Over Mall Boemi Kedaton Jl. Teuku Umar –Jl. ZA. Pagar Alam	Bandar Lampung, 16 Agustus 2017

Sumber : Dinas PU Kota Bandar Lampung (2019)

b. Hibah Jalan Nasional

Salah satu faktor yang menjadi Pemkot Bandar Lampung mengajukan hibah jalan kepada Kementrian PUPR terhadap beberapa ruas jalan nasional menjadi jalan kota pada tanggal 20 Februari 2017 dengan surat bernomor 620/139/III.03/2017. Pengajuan ini dimaksudkan untuk pengelolaan jalan yang lebih tepat, cepat, dan efisien dalam perencanaan infrastruktur jalan.

Berdasarkan data yang diperoleh, Pemkot Bandar Lampung memohon pelimpahan beberapa jalan nasional untuk menjadi ruas jalan Kota, yakni :

1. Ruas Jalan Kartini sepanjang 0,19 km
2. Ruas Jalan Teuku Umar sepanjang 3,15 km
3. Ruas Jalan ZA Pagar Alam sepanjang 4,40 km

Sedangkan Gubernur Lampung mengajukan jalan berikut untuk menjadi jalan provinsi: Simpang Tanjungkarang-Tanjungkarang, Jl. Malahayati, Jl. Tengiri, Sp. Teluk Betung-SP. Pelabuhan Panjang, Sp. Pelabuhan Panjang – KM. 10, Jl. Teluk Ambon, Jl. Imam Bonjol, Jl. Kartini, dan Jl. Monginsidi²³

²³ Syarief Makhya, *Analisis Kebijakan Pembangunan Jembatan Layang di Jalan Teuku Umar Kota Bandar Lampung dalam Perspektif*

Etika Kebijakan Publik.
<http://jurnal.fisip.unila.ac.id/index.php/sefila/ar>

c. Berita Media Massa

Media massa sangat berpengaruh terhadap penggiringan opini masyarakat Bandar Lampung dalam menyikapi sebuah peristiwa. Pemberitaan yang positif akan berdampak positif pada opini baik masyarakat, begitu pula sebaliknya, jika pemberitaan media massa bersifat negatif akan memberikan dampak pada buruknya opini masyarakat terhadap sebuah peristiwa. Menurut Amran Ampulembang, Direktur Intelkam Polda Lampung, konflik terbagi dalam 2 fase, yakni *cyber war* (konflik media) dan lapangan antara Satpol PP Pemkot Bandar Lampung dan Pemprov Lampung.

Konflik *cyber war* di media ini secara tidak langsung memicu terjadinya konflik selanjutnya yakni di lapangan. Terdapat aksi demonstrasi masyarakat yang menolak pemberhentian pembangunan fly over MBK dan mengecam sikap Gubernur Lampung yang menghentikan paksa proses pembangunan tersebut. Pemberitaan di media massa mengatakan bahwa

Pemprov Lampung menghentikan paksa melalui aksi pembersihan yang dilakukan dengan menggandeng Polda Lampung untuk pengamanan selama aksi pembersihan tersebut.

Konflik lapangan yang terjadi merupakan konflik antara Satpol PP Pemkot Bandar Lampung dengan Satpol PP Pemprov Lampung. Saat itu mereka sudah siap mempertahankan tugasnya masing-masing sesuai dengan perintah dari atasannya. Seperti yang diungkapkan Amran Ampulembang dalam wawancara

d. Tahun Politik

Lampung menghadapi tahun pergantian Gubernur pada tahun 2018. Pilkada yang dilaksanakan tanggal 27 Juni 2018 ini memiliki 4 pasang calon yang akan bersaing memperebutkan posisi Gubernur Lampung untuk periode 2019-2024 beserta wakilnya.

Pasangan Calon (paslon) yang mengikuti Pilkada Lampung 2018 tersebut masing-masing diusung oleh partai yang berbeda. Nomor urut 1 yakni paslon gubernur M. Ridho Ficardo dan Bachtiar yang juga merupakan pasangan petahana

ticle/view/424. 2017. Diakses tanggal 5 Oktober 2019. hlm. 116

diusung oleh Partai Demokrat, PPP, dan Gerindra. Paslon nomor urut 2 Herman HN dan Sutono diusung oleh PDI Perjuangan. Paslon nomor urut 3 Arinal Djunaidi dan Chusnunia Chalim diusung oleh Partai Golkar, PAN, PKB. Sedangkan Paslon nomor urut 4 Mustafa dan Ahmad Jajuli diusung oleh Partai NasDem, PKS, dan Hanura.

Herman HN merupakan walikota Bandar Lampung aktif yang masih menjabat hingga tahun 2020. sedangkan M. Ridho Ficardo merupakan Gubernur Lampung aktif yang masih menjabat hingga tahun 2019. Keduanya mencalonkan diri sebagai calon gubernur Lampung untuk periode 2019-2024.

Berdasarkan hasil yang telah diperoleh dalam penelitian yang dilakukan, maka faktor-faktor yang mempengaruhi konflik fly over MBK ini akan dijabarkan melalui teori yang dikemukakan oleh Ichsan Malik tentang kerangka dinamis pencegahan dan resolusi Konflik. Berdasarkan data yang telah dihimpun, maka dapat digambarkan kerangka dinamis untuk konflik pembangunan fly over MBK di Bandar Lampung sebagai berikut :



Gambar 2. Kerangka Dinamis Pencegahan dan Resolusi Konflik Pembangunan Fly Over MBK

Sumber : Diolah Peneliti (2019)

Konflik yang melibatkan pemerintah daerah ini membutuhkan *treatment* yang sesuai agar tidak melebar dan esensi dari pembangunan infrastruktur untuk rakyat dapat terlaksana dengan baik. Selain keinginan dari pihak-pihak yang berkonflik, diperlukan pihak-pihak yang mampu menengahi untuk perolehan solusi yang tepat.

Konflik pembangunan fly over MBK ini menarik perhatian beberapa tokoh masyarakat Kota Bandar Lampung. Salah satu diantaranya ialah Pattimura, wakil ketua DPRD Provinsi Lampung saat itu. Melalui pernyataannya, Pattimura menunjukkan keinginannya untuk mempertemukan pihak-pihak yang berkepentingan, seperti Gubernur, Walikota, serta DPRD Komisi IV agar dapat menyelesaikan masalah yang terjadi.

Pattimura menjadi tokoh yang menengahi konflik yang terjadi pada saat

pembangunan *fly over* MBK ini. Hal tersebut berdasarkan pernyataan dari AKBP Irawan, Kasubdit Ekonomi Dit Intelkam Polda Lampung pada wawancara 5 November 2019 bahwa konflik saat itu ditengahi oleh Pattimura yang pada saat itu menjabat sebagai wakil ketua DPRD Provinsi Lampung.

Konflik yang terjadi antara Pemprov Lampung (Gubernur) dan Pemkot Bandar Lampung (Walikota) dapat diselesaikan dengan sendirinya tanpa dilakukan mediasi secara formal dimana keduanya didudukkan dalam satu meja. Pertemuan yang direncanakan oleh Pattimura sebelumnya hanya akan dilaksanakan jika keduanya tidak dapat menyelesaikan masalah tersebut sendiri. Berdasarkan hasil wawancara dengan Pattimura pada tanggal 13 Desember 2019 menyatakan bahwa pertemuan yang dimaksud tidak terlaksana dikarenakan masalah tersebut dapat terselesaikan dengan sendirinya.

Sebelum membahas mengenai bagaimana resolusi konflik yang dilakukan dalam menyelesaikan sebuah permasalahan, terlebih dahulu diperlukan adanya tindakan untuk mengurai suatu permasalahan. Setelah itu dapat

ditentukan bagaimana cara pemecahan dan penghapusan masalah. Seperti yang dijabarkan oleh Stewart Levine²⁴ (1998:3) mengenai makna resolusi konflik yakni merupakan tindakan mengurai suatu permasalahan, pemecahan dan penghapusan atau penghilangan permasalahan. Oleh sebab itu, pada bagian ini akan dijabarkan terlebih dahulu mengenai penguraian masalah konflik yang terjadi.

Konflik pembangunan *fly over* MBK ini disebabkan oleh kesalahpahaman antara Gubernur Lampung dan Walikota Bandar Lampung mengenai perizinan pengelolaan jalan. Selain itu permasalahan permohonan hibah jalan yang diajukan oleh keduanya menjadi faktor yang mempengaruhi semakin runcingnya permasalahan ini. Berita media massa terutama online yang terus menerus menggambarkan panasnya situasi di antara keduanya akhirnya menggiring opini publik hingga terjadi demonstrasi menolak penghentian pembangunan. Tahun politik yang semakin memperpanas situasi dikarenakan kedua belah pihak memiliki tujuan yang sama, yakni agar masyarakat

²⁴ Stewart Levine, *Getting to Resolution (Turning conflict into collaboration)*, (San

Francisco: Bernett Koehler Publisher Inc., 1998), hlm. 3

Lampung mempercayakan suaranya kepada salah satu dari mereka untuk memimpin Lampung periode 2019-2024. Setelah memahami faktor-faktor yang mempengaruhi konflik pembangunan *fly over* MBK ini, maka dapat disimpulkan terdapat dua permasalahan yang berbeda. Konflik pertama terjadi antara Walikota Bandar Lampung dengan Kementerian PUPR dan konflik yang kedua merupakan konflik yang terjadi antara Walikota Bandar Lampung dengan Gubernur Lampung.

Walikota Pemkot Bandar Lampung dengan Kementerian PUPR

Permasalahan yang pertama ini merupakan permasalahan mengenai persyaratan yang belum dikumpulkan oleh Pemkot Bandar Lampung kepada Kementerian PUPR. Beberapa persyaratan tersebut adalah *Dokumen Readiness Criteria* seperti *Feasibility Study (FS)*, *Detail Engineering Design (DED)*, analisis dampak lingkungan (amdal) serta analisis dampak lalu lintas (andalalin). Berdasarkan surat yang dikeluarkan oleh Kementerian PUPR perihal perizinan pembangunan *fly over* MBK bernomor PW.01.02-BW/03/766 kepada Pemkot Bandar Lampung dikatakan bahwa pembangunan dapat dilakukan setelah

persyaratan yang telah disebutkan itu telah dipenuhi oleh Pemkot Bandar Lampung.

Di dalam surat tersebut dicantumkan bahwa persetujuan pembangunan dari BBPJV V dibuat untuk memecahkan permasalahan kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung. Adapun persyaratan yang harus dipenuhi oleh Pemkot Bandar Lampung antara lain:

- a. Rencana / Design harus sesuai dengan spesifikasi teknis Bina Marga dan mendapat persetujuan / approval design dari BBPJV V, dimulai dari awal desain sampai dengan selesai harus dilaksanakan konsultasi secara intensif sebelum pelaksanaan pembangunan dimulai
- b. Selama masa pelaksanaan pembangunan Pemkot Bandar Lampung wajib berkoordinasi dengan BBPJV V dalam hal rekayasa lalu lintas, metode dan kualitas pelaksanaan serta masalah teknis lainnya
- c. BBPJV V tidak mengalokasikan anggaran untuk pelaksanaan pembangunan tersebut, baik untuk konstruksi maupun untuk pembebasan lahan, semua biaya pembangunan dibebankan kepada Pemkot Bandar Lampung

- d. Semua design harus mempedomani kepada peraturan tentang jalan dan jembatan serta perundang-undangan yang berlaku
- e. Setelah selesai pembangunan seluruh Aset harus dihibahkan kepada BBPJV sesuai dengan ketentuan yang berlaku
- f. Selama masa pembangunan Pemkot Bandar Lampung mempunyai kewajiban untuk melaksanakan pemeliharaan jalan akibat pelaksanaan pekerjaan pada poin-poin di atas
Artinya menurut BBPJV, pembangunan baru dapat dilakukan jika persyaratan seperti yang disebutkan pada poin pertama telah terpenuhi. Akan tetapi pihak Pemkot Bandar Lampung tetap memulai proyek pembangunan ini tanpa memenuhi persyaratan tersebut dengan alasan terbatasnya waktu dan persyaratan dapat dipenuhi sambil berjalannya pembangunan.

Resolusi Konflik Pembangunan Fly Over MBK

Dalam konflik Pembangunan Fly Over MBK ini, terdapat dua permasalahan yakni konflik antara Walikota Bandar Lampung dengan Kementerian PUPR dan Konflik antara Walikota Bandar Lampung dengan Gubernur Lampung. Kedua permasalahan

yang terjadi menggunakan bentuk resolusi konflik yang berbeda. Hal ini dikarenakan kedua konflik yang terjadi memiliki masalah dan pihak-pihak yang terlibat berbeda.

Resolusi Konflik antara Walikota Bandar Lampung dengan Kementerian PUPR

Pada permasalahan yang pertama yakni konflik antara Walikota Bandar Lampung dengan Kementerian PUPR, Walikota Bandar Lampung menyesuaikan standar pembangunan yang digunakan oleh Kementerian PUPR. Hal ini dilakukan karena pembangunan berada di lokasi jalan nasional. Artinya, pada konflik yang pertama ini secara umum menggunakan bentuk Menyesuaikan (*accommodating*), memperlunak (*smoothing*), dan menurut (*obliging*). Karena pihak Walikota menyesuaikan dan cenderung menurut kepada Kementerian PUPR mengenai aturan dan standar yang digunakan dalam membangun fly over MBK ini. Standar yang dibuat oleh pihak Walikota Bandar Lampung diubah dan mengikuti standar yang telah ditetapkan oleh Kementerian PUPR yang memiliki wewenang dalam menyelenggarakan jalan Nasional.

Terkait dengan persyaratan yang harus dipenuhi, pihak Walikota Bandar Lampung yang dalam pelaksanaannya

melibatkan Dinas PU Kota Bandar Lampung sebagai eksekutor mengadakan beberapa kali rapat dengan BBPJJN V. Rapat-rapat tersebut menghasilkan beberapa perubahan pada desain *fly over*, seperti perubahan panjang serta kelandaian bangunan. Seperti yang disampaikan oleh Syahrial, staff Dinas PU Kota Bandar Lampung yang ditemui dalam wawancara pada tanggal 25 Oktober 2019.

Selain itu ada beberapa hal yang juga diubah dari rencana awal yakni lebar jalan yang harus mengikuti dengan standar nasional. Hal ini dikarenakan jenis dan besar kendaraan yang melintas di jalan nasional lebih besar dan berat jika dibandingkan dengan jalan provinsi ataupun kota. Sesuai dengan pernyataan Yatmi, Kasie Perencanaan Dinas PU Kota Bandar Lampung yang ditemui pada tanggal 3 November 2019.

Rapat koordinasi dimulai dengan studi kelayakan, andalalin, dan penyampaian rekomendasi Amdal oleh Dinas Lingkungan Hidup. Setelah semua persyaratan terpenuhi melalui rapat terakhir untuk koreksi terhadap DED *fly over* MBK di tanggal 16 Agustus 2017,

pelaksanaan pembangunan *fly over* MBK kembali dilanjutkan keesokan harinya.

Bentuk pengaturan konflik yang digunakan adalah mediasi karena menggunakan pihak ketiga yang netral dengan mengundang pihak-pihak yang ahli dalam membahas dan menetapkan persyaratan pembangunan *fly over* MBK tersebut. Seperti yang diungkapkan Bingham yang mendefinisikan secara sederhana bahwa mediasi dapat diartikan sebagai perbantuan dari sebuah "institusi ketiga" yang netral untuk mencapai negosiasi²⁵. Akan tetapi hasilnya mengikat keduanya, maka dalam pengaturan konflik yang pertama ini juga menggunakan bentuk arbitrase sehingga keputusan akhir yang didapat merupakan keputusan yang bersifat legal²⁶.

Kemudian pada konflik yang kedua, konflik terjadi antara Walikota Bandar Lampung dan Gubernur Lampung. Penyelesaian konflik antara Walikota dan Gubernur ini diatur dalam Undang-Undang no. 23 tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah Bab XVII tentang kerjasama daerah dan perselisihan. Undang-undang yang tercantum dalam pasal 370 pasal (2) Bagian Kedua tentang

²⁵ Gail Bingham. *Resolving Environmental Disputes: A Decade of Experience*. (Washington, DC: The Conservation Foundation, 1986). Hlm. 5

²⁶ Ramlan Surbakti. *Memahami Ilmu Politik*, (Jakarta: PT Gramedia Widiasarana, 1992) hlm. 18

Perselisihan menyebutkan bahwa dalam hal terjadi perselisihan dalam penyelenggaraan urusan Pemerintahan antar-Daerah provinsi, antara Daerah Provinsi dan Daerah kabupaten/kota di wilayahnya, serta antara Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota di luar wilayahnya, Menteri menyelesaikan perselisihan dimaksud²⁷.

Konflik yang kedua ini sebenarnya merupakan permasalahan yang muncul yang diakibatkan dari adanya permasalahan atau konflik pertama. Dengan tidak sepahaminya Walikota Bandar Lampung dengan Kementerian PUPR, hal ini pada akhirnya memunculkan permasalahan baru yakni kesalahpahaman antara Walikota Bandar Lampung dan Gubernur Lampung.

Kementerian PUPR secara tidak langsung menengahi konflik yang kedua ini. Karena dengan selesainya persyaratan dan tuntutan dari Kementerian PUPR sehingga menghasilkan izin yang tanpa perlu persyaratan lebih lanjut lagi membuat hal konflik kedua ini terselesaikan dengan sendirinya. Seperti yang diungkapkan oleh Yatmi, staff Dinas PU Kota Bandar Lampung yang

mengatakan bahwa pada akhirnya Gubernur Lampung memahami bahwa sebenarnya Walikota Bandar Lampung saat itu tidak menyalahi aturan yang berlaku.

Konflik kedua ini menggunakan bentuk resolusi konflik yang kedua, yakni kerjasama dan menghadapi. Sebelum mengadakan rapat mengenai penyesuaian persyaratan pembangunan dengan Kementerian PUPR, pihak Pemkot Bandar Lampung mengundang berbagai pihak termasuk Pemprov Lampung untuk meluruskan permasalahan yang sebenarnya. Sehingga pada akhirnya Pemprov Lampung memahami bahwa sebenarnya perizinan sudah diberikan kepada Pemkot Bandar Lampung oleh Kementerian PUPR yang diwakilkan oleh BBPJN V.

Konflik kedua yang terjadi antara Walikota Bandar Lampung dan Gubernur Lampung ini menarik perhatian beberapa tokoh masyarakat, diantaranya adalah Pattimura, yang pada saat itu menjabat sebagai pimpinan DPRD Provinsi Lampung. Pattimura menginisiasi untuk melakukan mediasi dengan cara memanggil keduabelah pihak jika

²⁷ Himpunan Peraturan Perundang-Undangan RI No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah. (Jakarta: Grasindo, 2017), hlm 212

permasalahan tidak dapat segera diselesaikan.

Akan tetapi kemudian tidak ada pemanggilan dan pertemuan seperti yang telah direncanakan. Hal ini dikarenakan permasalahan diantara keduanya telah dapat diselesaikan dengan sendirinya. Seperti yang diungkapkan oleh Patimura dalam wawancara pada tanggal 13 Desember 2019 bahwa tidak ada pertemuan formal meskipun telah direncanakan sebelumnya dikarenakan masalah tersebut dapat terselesaikan dengan sendirinya.

Bentuk pengaturan konflik yang digunakan dalam konflik kedua ini menggunakan bentuk arbitrase karena keputusan yang dihasilkan merupakan legal dan mengikat keduanya²⁸.

Dengan adanya konflik yang terjadi antarpemerintah daerah yakni Walikota Bandar Lampung dan Gubernur Lampung, jika tidak dilakukan langkah yang tepat maka akan berdampak kepada kepercayaan masyarakat kepada instansi pemerintahan secara umum. Negara yang kuat adalah negara yang mampu menyinergikan tugas antarpemerintah dan mampu mengakomodasi

kepentingan masyarakat serta mengayomi masyarakatnya.

Pembangunan secara umum akan mengalami kerentanan, dikarenakan akan sulitnya pembangunan untuk dilaksanakan di masa yang akan datang. Hal ini menjadi akibat dari tidak terjadi sinergitas yang baik antarpemerintah yang terlibat di dalam proses pembangunan, baik fisik maupun non-fisik.

Kesimpulan dan Rekomendasi

Proses pembangunan dapat terjadi di seluruh aspek masyarakat, ekonomi, sosial, budaya, dan politik yang berlangsung dalam ruang lingkup nasional dan daerah. Perubahan dari suatu kondisi menjadi kondisi yang lebih baik merupakan inti dari pembangunan. Selain itu, pembangunan bertujuan untuk memperbaiki dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat, sehingga dalam prosesnya diharapkan adanya ketersinambungan antara pihak-pihak yang terkait.

Konflik yang terjadi pada pembangunan *fly over* MBK ini merupakan kesalahpahaman yang terjadi di antara

²⁸ Ramlan Surbakti. *Memahami Ilmu Politik*, (Jakarta: PT Gramedia Widiasarana, 1992) hlm. 160

Gubernur Lampung yang menganggap bahwa perizinan dari pembangunan *fly over* MBK ini belum dikeluarkan oleh Kementerian PUPR. Kesalahpahaman ini disebabkan karena kurangnya koordinasi antara pihak Walikota Bandar Lampung dengan Gubernur Lampung terkait perizinan pembangunan di jalan nasional kepada Kementerian PUPR melalui BBPJN V. Resolusi konflik yang dilakukan melibatkan pihak-pihak yang berkepentingan di dalamnya sehingga mampu menghasilkan kebijakan yang sesuai.

Lebih lanjut, berikut merupakan kesimpulan yang dapat ditarik dari hasil penelitian yang dilakukan:

1. Latar belakang konflik yang terjadi dipicu oleh kurangnya koordinasi dalam hal pembangunan infrastruktur antara Pemkot Bandar Lampung dan Pemprov Lampung. Lokasi pembangunan *fly over* yang berada di jalan nasional ini merupakan wewenang dari Pusat yakni Presiden yang dalam hal ini diwakili oleh Kementerian PUPR melalui BBPJN V. Pihak yang berwenang untuk memberikan izin pembangunan merupakan BBPJN V, akan tetapi dalam hal ini Pemkot Bandar Lampung tidak berkoordinasi dengan

pihak Pemprov Lampung dalam proses pengajuannya. Sehingga terjadi kesalahpahaman dari Pemprov Lampung bahwa pembangunan ini tidak memiliki izin. Selain itu, Pemkot Bandar Lampung yang melakukan pembangunan infrastruktur berupa *fly over* MBK di jalan nasional tidak melengkapi persyaratan terlebih dahulu sebelum memulai pelaksanaan pembangunan seperti yang diminta BBPJN V melalui surat izin pembangunan yang dikeluarkan pada tanggal 13 Desember 2016.

Strategi yang digunakan dalam menyelesaikan / meresolusi konflik ini terbagi menjadi 2 karena dalam konflik yang terjadi, terdapat 2 permasalahan yang berbeda. Permasalahan pertama adalah permasalahan yang melibatkan Pemkot Bandar Lampung dengan Kementerian PUPR mengenai persyaratan pembangunan yang belum terpenuhi. Resolusi konflik yang digunakan dalam permasalahan yang pertama ini menggunakan bentuk resolusi konflik yang kelima, yakni yakni menyesuaikan (*accommodating*), dan memperlunak (*smoothing*).

Sedangkan permasalahan kedua merupakan permasalahan yang melibatkan Pemkot Bandar Lampung dan Pemprov Lampung terkait dengan wewenang dan perizinan pembangunan *fly over* MBK di jalan nasional. Permasalahan yang kedua ini menggunakan resolusi konflik yang kelima, serta kedua yakni kerjasama (*collaborating*) dan menghadapi (*confronting*).

2. Terdapat 4 faktor yang mempengaruhi terjadinya konflik tersebut antara lain adanya perbedaan persepsi mengenai wewenang jalan dan perizinan antara Pemkot Bandar Lampung dengan Pemprov Lampung, permintaan hibah jalan nasional dimana keduanya meminta objek jalan yang sama, berita media massa yang terkesan mengadu domba, serta terdapatnya isu politik bahwa pada tahun 2018 akan diadakan Pilkada dimana keduanya mencalonkan diri sebagai Gubernur Lampung periode 2019-2024.

Rekomendasi praktis yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Respon pemerintah setempat dalam menengahi konflik yang terjadi antara Gubernur Lampung dan Walikota Bandar Lampung ini sudah cukup baik

dengan inisiatif dari DPRD Provinsi Lampung untuk mempertemukan kedua belah pihak meskipun pada akhirnya tidak sampai terlaksana karena permasalahan dapat diselesaikan oleh keduanya secara mandiri. Akan tetapi masih terkesan kurang tanggap mengingat sebelum adanya konflik ini telah terjadi ketegangan hubungan di antara keduanya.

2. Pemerintah daerah sebaiknya dalam menetapkan sebuah kebijakan hendaknya terlebih dahulu berkoordinasi dengan pemerintah setempat sehingga dalam implementasinya dapat meminimalisir gesekan antarpemerintah, sehingga pembangunan yang pada dasarnya adalah untuk kesejahteraan masyarakat dapat terlaksana dengan baik.
3. Dalam hal penyelenggaraan jalan nasional, agar tidak menambah beban APBD maka sebaiknya untuk penyelenggaraan jalan dilakukan dengan cara mengajukan perbaikan atau pembangunan terhadap pusat. Karena dalam penyelenggaraan jalan nasional ini, pusat sudah memiliki anggaran tersendiri.

4. Selain memperbaiki infrastruktur jalan, ada baiknya jika pemerintah juga memperbaiki transportasi umum agar masyarakat Kota Bandar Lampung lebih nyaman sebagai transportasi utama. Dengan demikian akan membantu mengurangi jumlah kendaraan yang melintas di ruas jalan Kota Bandar Lampung yang akan berdampak pada pengurangan jumlah kemacetan.

Daftar Pustaka

- Bingham, Gail. 1986. *Resolving Environmental Disputes: A Decade of Experience*. Washington, DC: The Conservation Foundation
- Buku Putih Pertahanan Indonesia. 2015
- Creswell, J.W.I. 2014. *Research Design : Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches : fourth edition*. Sage publications, Inc
- Effendi, Bachtiar. 2002. *Pembangunan Daerah Otonom Berkeadilan (Cetakan Pertama)*. Yogyakarta: PT. Uhindo dan Offset
- Fahmi, Syairal.
<https://media.neliti.com/media/publications/78255-ID-manajemen-konflik-dalam-organisasi.pdf>, .2017. diakses pada tanggal 5 Desember 2019
- Farid, M Alawy. 2018. Dampak Pembangunan Fly Over Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar: Studi Deskriptif Pada Fly Over Pahoman. UNILA
- Fisher, Simon, et al. 2001. *Mengelola Konflik: Keterampilan & Strategi untuk Bertindak*. Penerjemah: S.N. Kartikasari. Jakarta : SMK Grafika Desa Putra
- Hardjana, Agus M. 1994. *Konflik di Tempat Kerja*. Yogyakarta : Kanisius
- Himpunan Peraturan Perundang-Undangan RI No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah. 2017. Jakarta: Grasindo.
- Jeong, H.W. 2008. *Understanding Conflict and Conflict Analysis*. Great Britain: Cromwell Press
- Kuncoro, Mudjarad. 2010. *Dasar-Dasar Ekonomika Pembangunan*. Yogyakarta : UPP STIM YKPN
- Levine, Stewart. 1998. *Getting to Resolution (Turning conflict into collaboration)*. San Fransisco : Bennet Koehler Publisher Inc.
- Malik, Ichsan. 2017. *Resolusi Konflik: Jembatan perdamaian*. Jakarta: Kompas
- Moleong, J. Lexy. 2017. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset
- Sugiyono. 2015. *Metode Kualitatif*. Bandung: Alfabeta
- Sujadi, Firman. 2012. *Lampung : Sai Bumi Ruwa Jurai*. Jakarta : Cita Insan Mandiri
- Surbakti, Ramlan. 1992. *Memahami Ilmu Politik*, Jakarta: PT Gramedia Widiasarana
- Susan, Novri. 2009. *Sosiologi Konflik & Isu-Isu Kontemporer*. Jakarta: Kencana
- Makhya, Syarief. 2017. *Analisis Kebijakan Pembangunan Jembatan Layang di Jalan Teuku Umar Kota Bandar Lampung dalam Perspektif Etika Kebijakan Publik*.

<http://jurnal.fisip.unila.ac.id/index.php/sefila/article/view/424>. 2017.
Diakses tanggal 5 Oktober 2019.

Wiratna,V. Sujarweni. 2014. *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka baru press