

**ANALISIS PARTISIPASI DAN POLA KOMUNIKASI
ANTARA MASYARAKAT DENGAN PEMERINTAH DALAM UPAYA
MEMINIMALISASI KONFLIK PEMBANGUNAN**
*Studi Kasus Relokasi Pedagang Kaki Lima (PKL) di Kota Surakarta dengan
Pembebasan Lahan Untuk Jalan Tol Semarang-Solo Di Kota Semarang*

**Analisis of Participation and Communication Design Between Community with
Government to Minimalize Development Conflict**
*(Case Study of PKL Relocation in Surakarta City with Land for
Semarang–Solo Toll Road in Semarang City)*

Suwignyo Rahman, Istiono, Lisa Mardiana, Wahid Abdulrahman
(LSM KrisiS)

ABSTRACT

In this reform era, the development in Indonesia start to walk with new paradigm that is positioning community as a development subject and government as a development facilitator. Community and a group of trade community will to compose effectively a model participation system, and government also will to compose effectively of model communication system to community in development so hopes will can minimalist development of conflict. This research taken case study of development policy in Relocation PKL Policy in Surakarta City and have been sitting with Land Exemption For Semarang – Solo’s Toll Road Policy in Semarang City with more focus on community’s participation and groups of trade community system analysis and communication from government to community with the comprehensive and connected. This research has done in June – November 2008 with location in Surakarta and Semarang City. This research used qualitative analysis as main unsure that is descriptive analysis. This research used primary’s data and secondary data resources. The respondent at this research decision used purposive sampling technique. Than collecting data shape in-depth interview, lecturer studies and documentation. For validity data in this research, researcher used descriptive qualitative analysis method. Interpretative data with integrated, with the triangulation also with analysis. The result of this research is participation and communication system at the relocation of PKL in Surakarta City has worked by Surakarta’ Government with the integrated concept and implementation technique and to connected well with PKL in Surakarta city’s participation system, that’s to front of organizing, empowerment, dialogue and negotiation so to create a good model of participation and communication system and to minimalist development conflict. Participation and communication system of Land Exemption For Semarang – Solo’s Toll Road in Semarang, in one side show successful in Land Exemption For Toll Road but in the other side not yet accommodation community aspiration and a group of trade community fully, by participative and to front of individual and group resolution so caused doesn’t finish better in individual and group that consistent to development Toll Road so development conflict is still go on and doesn’t finish well.

Keyword : *Participation, Communication, System, Development Conflict.*

PENDAHULUAN

Pembangunan di Indonesia pada masa orde baru tidak terelakkan selalu berpotensi menimbulkan konflik. Komunikasi pemerintah kepada masyarakat dalam pembangunan tidak pernah terjadi dan berakibat kepada munculnya akumulasi kekecewaan dari masyarakat dan mendatangkan konflik yang tidak jarang berakhir anarkhis. Studi ini memfokuskan pada analisis sistem partisipasi masyarakat dan pelaku usaha serta pola komunikasi dari pemerintah secara komprehensif. Komunikasi adalah sebagai proses interaksi, menciptakan struktur dari hubungan partisipasi antara unsur. Komunikasi menjadi faktor dominan dalam suatu sistem, artinya tidak ada sistem tanpa komunikasi. Sedangkan partisipasi mengandung pengertian pelibatan anggota masyarakat dalam proses pembuatan dan pengelolaan sistem komunikasi yang ada.

Prinsip dasar teori sistem cukup sederhana, bahwa masyarakat merupakan suatu keseluruhan yang saling tergantung (Martin, 1996 ; hlm 2-3). Kelangsungan sistem ditentukan oleh pertukaran masukan dan keluaran dengan lingkungannya. Adapun salah satu istilah yang sering digunakan masyarakat umum, yang erat kaitannya dengan sistem adalah model. Model adalah rancangan struktur dalam bentuk kecil (*small scale representation of something*) yang dapat diperbanyak dan dikembangkan serta merupakan suatu abstraksi, penyederhanaan suatu sistem, atau tiruan yang sederhana dari suatu sistem yang nyata (Heylighen and Joslyn, 2005).

Studi ini mengambil dua contoh kasus yaitu yang *Pertama* adalah Kebijakan Relokasi Pedagang Kali Lima (PKL) Di Surakarta. Keberadaan PKL di perkotaan tidak terlepas dari adanya kebijakan pembangunan yang hanya bertumpu di perkotaan. Akibatnya, terjadi apa yang dikenal dengan *run away urbanization* yang ditandai dengan eksodus penduduk dari desa

ke kota dengan harapan akan memperoleh pekerjaan di kota yang lebih baik (Loekman, 1995). Pada awalnya Pemerintah Kota (Pemkot) Surakarta mengalami kesulitan untuk melakukan penataan dan penertiban dengan merelokasikan PKL di tempat-tempat yang telah disediakan (Absori, 2006). Permasalahan relokasi PKL menjadi permasalahan baru ketika tempat yang ditetapkan oleh pihak pemerintah daerah sebagai lokasi baru, letaknya yang kurang strategis dan karena keberatan lainnya. Keberadaan PKL telah menjamur dan menjadi salah satu bidang usaha informal, tetapi di sisi lain mengganggu keindahan kota dan cenderung tidak teratur.

Studi kasus *Kedua* adalah pembangunan jalan tol Semarang-Solo di Semarang. Pembangunan ini dimaksudkan sebagai solusi terhadap permasalahan kemacetan di kota, di satu berdampak positif terhadap kegiatan ekonomi, politik, dan sosial serta untuk meningkatkan laju investasi. Di sisi lain, dikhawatirkan memunculkan pengaruh terhadap pendidikan, permukiman, lingkungan hidup, gaya hidup masyarakat, ancaman keamanan, hingga berkurangnya tempat bermain bagi anak.

Permasalahan dalam studi ini menekankan bagaimana sistem partisipasi dan komunikasi kebijakan relokasi PKL di kota surakarta, sistem partisipasi dan komunikasi kebijakan pembebasan lahan untuk jalan tol semarang-solo di kota semarang, perumusan kebijakan pembebasan lahan untuk jalan Tol Semarang-Solo di Kota Semarang, serta strategi yang diterapkan untuk menciptakan Sistem komunikasi yang efektif antar pemerintah, warga masyarakat dan kalangan pelaku usaha agar dapat mendatangkan partisipasi masyarakat dalam keberhasilan pembangunan dan meminimalisir terjadinya konflik pembangunan.

Tujuan Penelitian ini adalah memberikan rekomendasi sistem

komunikasi dan pembangunan partisipasi masyarakat dan kalangan usaha bagi pemerintah provinsi Jawa Tengah dan kota/kabupaten yang dilalui pembangunan jalan tol Semarang-Solo agar efektif dalam meminimalkan konflik pembangunan serta untuk mendapatkan gambaran praktik implementasi kebijakan yang baik (*good practices*) dari keberhasilan relokasi PKL Kota Surakarta untuk dapat diterapkan pada Pembebasan Lahan Jalan Tol Semarang-Solo. Manfaat yang diharapkan dalam studi ini adalah mengetahui sistem partisipasi dan komunikasi Pemerintah Kota Surakarta dengan PKL dalam proses relokasi dan mengetahui sistem partisipasi dan komunikasi Pemerintah Kota Semarang dan Provinsi Jawa Tengah dalam proses pembebasan lahan jalan tol Semarang-Solo serta untuk mendapatkan model sistem partisipasi masyarakat dan kalangan usaha dalam penanganan masalah-masalah sosial yang timbul akibat kebijakan pembangunan.

BAHAN DAN METODA

Penelitian ini dilakukan di dua kota yaitu di Kota Surakarta dan Kota Semarang. Penelitian ini menggunakan *analisis kualitatif* sebagai unsur utama yang bersifat *deskriptif analitis*. Mengacu pada Lofland dan Lofland sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata, dan tindakan selebihnya merupakan data tambahan seperti dokumen dan lain-lain (Moelong, 2002 : hlm 112). Penelitian ini menggunakan sumber data : 1). Data primer; yaitu data yang diperoleh langsung melalui wawancara informan di lapangan dan dipertajam melalui *Focus Group Discussion (FGD)*. Sumber data primer atau informan penelitian adalah PKL di Kota Surakarta, warga yang terkena dampak pembebasan lahan tol di Kota Semarang, sejumlah tokoh masyarakat, aktivis LSM, Pemkot Surakarta, Pemkot Semarang, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, anggota DPRD Kota Surakarta, anggota DPRD Kota Semarang

dan anggota DPRD Provinsi Jawa Tengah. 2). Data sekunder; yaitu literatur berupa buku-buku, laporan, dokumen-dokumen, hasil penelitian peneliti lain, serta sumber lain termasuk studi media.

Dalam penelitian ini penetapan informan menggunakan teknik *purposive sampling*. Sampel yang diambil didasarkan pada pertimbangan tertentu dari peneliti atas alasan dan tujuan tertentu yang bisa dipertanggungjawabkan secara ilmiah (Eriyanto, 2007 : hlm 250). Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut : 1). Wawancara Mendalam (*indept interview*); 2). *Focus Group Discussion (FGD)*; 3). Studi Kepustakaan; 4). Dokumentasi. Langkah dalam analisis data yaitu *pertama*, menelaah seluruh data yang terkumpul (hasil wawancara, dokumen berupa laporan, artikel, buku-buku, maupun dari sumber lain). *Kedua*, reduksi data, sebagai proses pemusatan perhatian dengan pemilihan dan penyederhanaan serta melakukan abstraksi dan transformasi data kasar yang telah terkumpul. Dengan melakukan reduksi data, peneliti dapat menggolongkan, mengarahkan, dan mengorganisasikan data sehingga dapat diambil kesimpulan.

HASIL PENELITIAN

1. Kebijakan Relokasi PKL di Kota Surakarta

Penataan dan pembinaan PKL di Kota Surakarta yang pertama kali dilakukan oleh Pemerintah Jokowi-Rudy adalah penataan PKL di Monumen 45 Banjarsari (Monjari), yang merupakan taman kota dan sebagai ruang publik (*public space*) masyarakat, juga menjadi tempat berkembangnya PKL. Aspirasi dan tuntutan untuk mengembalikan kawasan tersebut sebagai kawasan bebas PKL dan dikembalikan sebagai ruang publik (*public space*). Pemkot Surakarta mengundang *stakeholder* terkait dan dari berbagai latar belakang, baik itu akademisi, tokoh

masyarakat, tokoh agama dan LSM, serta perwakilan dari paguyuban-paguyuban PKL. Konsep penataan PKL selain merelokasi PKL ke kawasan baru (pindah), alternatif lain yang ditempuh Pemkot Surakarta adalah pertama, menciptakan kantong-kantong PKL dengan membuat tempat berlindung (*shelter*), tenda bongkar pasang (*knock down*) serta gerobak kaca, serta membuat kantong-kantong PKL tersebut disertai dengan pemberian fasilitas-fasilitas yang mendukung secara gratis.

Dalam pelaksanaan kebijakan ini, proses rencana relokasi PKL Monjari tidak mudah dilakukan karena berbagai alasan yaitu jumlah PKL di kawasan tersebut sudah sedemikian banyak jumlahnya. Namun, karena kebijakan relokasi oleh Pemkot Surakarta dijalankan dengan konsep yang rasional dan realistis. Konsep relokasi PKL akan ditempatkan dimana, kapan, proses pemindahan dan antisipasi terhadap dampak dari relokasi tersebut sudah terpikirkan dan terkonsep dengan baik oleh Pemkot Surakarta. Bahkan Pemkot Surakarta juga menanggung seluruh biaya pengadaan kios, proses pemindahan barang dan lainnya. Proses relokasi 989 PKL dari kawasan Monumen 45 Banjarsari ke kawasan Semanggi tersebut akhirnya berlangsung lancar dan tertib. Aparat pemerintah, masyarakat dan semua kalangan berbau menjadi satu dalam memeriahkan acara kirap boyongan tersebut.

Pasca relokasi, Pemkot Surakarta memberikan fasilitas pendampingan yaitu pedagang baru tersebut dibebaskan retribusi selama 1 (satu) tahun. Disamping itu Dinas Koperasi dan UKM Kota Surakarta memfasilitasi bantuan kredit dari Kementerian Koperasi dan UKM sebesar 5,090 Milliar kepada PKL. Upaya penciptaan keramaian juga diupayakan oleh Pemkot Surakarta, dengan membangun subterminal baru dan memindah jalur angkutan dan mengadakan *event-event* terutama pertunjukan budaya untuk

mengadakan sosialisasi tentang keberadaan pasar klitikan (lokasi PKL yang baru) di Semanggi kepada masyarakat luas. Kehidupan usaha di lokasi baru pun bergeliat, kios-kios menjadi ramai dan bertambah lengkap. PKL sekarang menjadi pedagang yang legal dan formal serta lebih tenang.

2. Kebijakan Pembebasan Lahan Untuk Jalan Tol Semarang-Solo di Kota Semarang

Sosialisasi pembangunan jalan Tol Semarang-Solo sudah dilakukan oleh P2T Kota Semarang kepada warga yang terkena dampak pembangunan jalan tol di wilayah Kota Semarang dan dilanjutkan dengan musyawarah ganti rugi tanah. Bagi kelompok masyarakat dan individu yang menerima sosialisasi pembebasan lahan tol ini menyambut dengan antusias dan proaktif, meski ada warga yang belum bersepakat dengan nilai ganti rugi yang dibayarkan. Negosiasi masih terkendala oleh adanya perbedaan persepsi hasil penilaian yang dijadikan dasar bagi musyawarah antara warga dengan P2T Kota Semarang.

Permasalahan lain pembebasan lahan untuk jalan Tol Semarang-Solo di Kota Semarang adalah pengalihan rute. Pengalihan rute menjadi salah satu isu atau informasi yang diperoleh warga sehingga mereka masih menolak kebijakan pembebasan lahan untuk jalan Tol Semarang-Solo. Pada awalnya masyarakat menyambut positif terhadap pembangunan jalan tol yang melintasi daerah tersebut, tetapi masyarakat menjadi kecewa karena terdapat pengalihan rute yang tadinya tidak melewati kawasan tempat tinggal mereka. Warga juga menanyakan perihal Analisis Dampak Lingkungan (AMDAL) daerah tersebut untuk jalan tol seperti apa. Adapun asumsi warga, pembuatan AMDAL untuk jalan tol yang melintasi kawasan tersebut juga sama sekali tidak melibatkan masyarakat. Masyarakat menyampaikan

surat terkait dengan jalan tol kepada P2T Kota Semarang, baik itu berupa pertanyaan seputar jalan tol, kritikan, saran dan sebagainya. Tetapi P2T Kota Semarang menganggap bahwa permasalahan yang disampaikan warga berada di luar kewenangan dari P2T Kota Semarang.

Ketika polemik (pertentangan) antara pemerintah dengan warga masih terjadi, pihak konsultan PT Virama Karya dan P2T Kota Semarang justru melakukan tindakan pematokan tanah pada titik-titik yang terkena lahan jalan tol. Pematokan tersebut menimbulkan asumsi dari warga bahwa pemerintah telah melakukan upaya intimidasi dan dianggap tindakan yang sewenang-wenang kepada masyarakat. Sosialisasi yang dilakukan oleh Pemkot Semarang lebih ditujukan kepada warga yang terkena jalur (*trase*) jalan tol sedangkan warga yang berada di luar jalur tidak diberikan sosialisasi, dikarenakan pemerintah masih berkonsentrasi kepada upaya pembebasan tanah dan menghindari bias serta pertentangan yang besar dari warga. Akibat dari masih terjadinya konflik adalah jadwal pembangunan menjadi terhambat.

PEMBAHASAN

1. Pembahasan Kebijakan Relokasi PKL di Kota Surakarta

Secara umum, kebijakan relokasi PKL ini mendapatkan apresiasi positif dari berbagai kalangan. Pemerintah daerah (provinsi, kabupaten/kota), akademisi, tokoh masyarakat, LSM dan kalangan PKL itu sendiri. Masukan (*input*) masyarakat yang menjadi latar belakang kebijakan relokasi mendorong Pemkot Surakarta serius mempersiapkan kebijakan relokasi PKL di Surakarta ini secara menyeluruh. Strategi Pemkot Surakarta adalah mempraktikkan sistem komunikasi menyeluruh, matang, terencana, terkonsep dan terimplementasikan baik melalui penerapan

Sistem Komunikasi Konsep Kebijakan dan Sistem Komunikasi Tekhnis Kebijakan.

Dalam *Sistem Komunikasi Konsep Kebijakan* relokasi PKL terdapat unsur yang merangsang partisipasi PKL. Yaitu unsur realistis, kebijakan relokasi dapat diterima PKL. Juga unsur pemberdayaan, dimana eksistensi PKL dipertahankan, pasca relokasi PKL masih diberikan pembinaan. Dalam *sistem komunikasi tekhnis kebijakan* dilakukan dengan konsisten, sesuai antara sistem komunikasi konsep kebijakan dengan implementasi di lapangan. Kedua strategi ini saling melengkapi dan menunjukkan kesiapan dari Pemkot Surakarta secara menyeluruh dan memenangkan semua pihak. Meski diawal menolak, namun akhirnya PKL Kota Surakarta merespon dan menerima kebijakan relokasi ini.

Strategi komunikasi yang diterapkan oleh Pemkot Surakarta terbukti tersambung dengan baik dengan sistem partisipasi yang juga dibangun dikalangan PKL. Strategi sistem partisipasi PKL dalam mengimbangi sistem komunikasi yang dibangun oleh Pemkot Surakarta bertumpu kepada tiga hal yaitu :

1. *Pemberdayaan dan Pengorganisasian*; PKL memperkuat posisi tawar dan kemampuan menghadapi kebijakan relokasi, yang bersentuhan dan berdampak kepada kehidupan PKL, agar kepentingan PKL dapat terwadahi dan tersalurkan dengan baik..
2. *Dialog*; adanya kemauan dialog dalam mencari jalan keluar terbaik adalah bukti nyata sistem partisipasi yang terbangun oleh PKL dalam kebijakan relokasi PKL ini.
3. *Negosiasi*; adanya negosiasi menunjukkan PKL tidak pasif tetapi berperan aktif untuk mengusulkan, memperjuangkan gagasan dan pendapat PKL dalam kebijakan relokasi ini.

Titik-titik yang mempertemukan tersambungannya komunikasi dan partisipasi ini terletak kepada 5 hal yaitu :

1. *Keterbukaan*; adanya keterbukaan semua pihak dalam mencari solusi terbaik termasuk tahap perencanaan kebijakan hingga implementasi kebijakan relokasi ini.
2. *Kemitraan dan Partisipatif*; pelibatan aktif masyarakat mendorong PKL merupakan subjek dalam relokasi ini.
3. *Egalitarian*; pendekatan pihak yang terlibat dalam relokasi ini dilakukan secara egaliter sehingga tercipta suasana sejuk dan tidak berjarak, sehingga mempercepat proses relokasi ini.
4. *Humanis*; adanya pendekatan kemanusiaan, berakar dari budaya lokal dimana jika orang Jawa diperhatikan atau diakomodasi dengan baik maka akan mengikuti perintah atasannya.
5. *Kepemimpinan yang mengayomi*; adanya kepemimpinan yang mengayomi ditunjukkan oleh Walikota – Wakil Walikota Surakarta, yang konsisten antara pikiran, ucapan dan tindakan.

Keluaran (*out put*) keberhasilan relokasi tanpa konflik ini karena adanya dukungan politik yang kuat dari DPRD Kota Surakarta dan seluruh masyarakat Kota Surakarta. Hasil (*Outcome*) kebijakan relokasi inilah yang diharapkan PKL pasca relokasi, dimana kesejahteraan dan ketenangan dalam berusaha dapat dinikmati. Pelajaran dari kebijakan relokasi ini memiliki dampak (*impact*) dapat diminimalkannya konflik dalam penataan kota serta kebijakan ini dapat memberikan keuntungan kepada semua pihak. Ruang publik telah dikembalikan menjadi ruang terbuka. (Lampiran 1)

2. Pembahasan Pembebasan Lahan Untuk Jalan Tol Semarang-Solo di Kota Semarang

Pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol Semarang – Solo di Kota Semarang dalam pelaksanaannya tidak sepenuhnya berjalan lancar dan dapat meminimalkan konflik. Ada tiga kelompok

masyarakat dalam menyikapi pembangunan jalan tol Semarang Solo ini, yaitu : 1). Menerima pembebasan lahan jalan tol berikut ganti ruginya; 2). Menerima pembebasan lahan jalan tol namun belum bersepakat dengan ganti rugi karena perbedaan persepsi penilaian nilai tanah; 3). Menolak pembangunan jalan tol karena tidak terlewati dalam pembebasan lahan namun terkena dampak karena berbatasan langsung dengan proyek pembangunan jalan tol.

Tim P2T Kota Semarang berhasil menangani pembebasan lahan jalan Tol Semarang Solo dan konflik pembangunan dapat ditekan. Disisi lain, konflik tetap terjadi dan belum dapat dihentikan dengan kemenangan pihak pemerintah dan masyarakat. Keberhasilan pembebasan lahan menjadi modal kuat mempercepat pembangunan jalan tol Semarang Solo, namun masih adanya konflik juga menghambat jadwal pembangunan serta menyisakan permasalahan lain. Pendekatan Pemkot Semarang dalam pembebasan lahan tol ini cenderung menafikkan pendekatan komunitas (komunal) tetapi lebih individual dan kelompok.

Pendekatan individual dan kelompok di beberapa tempat efektif, tetapi dianggap memecah belah masyarakat dan mengabaikan lingkungan yang berbatasan langsung dengan pembangunan ini. Yang menerima, lebih menginginkan proses pembebasan tidak berlarut-larut karena berpotensi menimbulkan dampak psikologis yang berat dan lebih memilih bernegosiasi harga tanah serta mempercepat proses pembayaran ganti rugi pembebasan lahan selain lebih didasari keinginan dan kesediaan serta kerelaan untuk mendukung kebijakan pembangunan ini.

Perbedaan persepsi hasil penilaian tim appraisal dalam menaksir harga tanah warga juga masih terjadi. Warga menerima tetapi belum mudah menerima pembayaran ganti rugi. Kedua pihak yaitu antara warga dengan

P2T Kota Semarang masih bersikukuh dengan persepsinya masing-masing. Penentuan nilai ganti rugi harga tanah berdasarkan kesepakatan maksimal dibawah hasil penilaian tim appraisal dan bukan berdasarkan nilai apraisal yang dimusyawarahkan juga mengundang penolakan warga. Beberapa permasalahan yang dianggap belum terselesaikannya persoalan ini diantaranya adalah :

1. *Perubahan rute*; Informasi perubahan rute tidak dijelaskan secara lugas dan argumentatif oleh Pemkot Semarang tetapi justru terkesan menutupi perubahan rute ini.
2. *Pemkot Semarang juga dianggap kurang sepenuhnya menerapkan asas keterbukaan* dalam hal penyusunan AMDAL serta tidak mengumumkan nilai appraisal kepada masyarakat.
3. *Perbedaan penanganan kompensasi pembebasan*; Warga yang menolak karena penanganan yang dilakukan oleh Pemkot Semarang individual, kelompok dan terbatas kepada mereka yang tanahnya dibebaskan.
4. *Saluran komunikasi yang tersumbat*; Pemkot Semarang melakukan sosialisasi terbatas ke kelompok dan individu yang lebih mudah dibebaskan dan warga yang menolak mengaku pengaduan, tuntutan

dan pendapatnya tidak mendapatkan tanggapan.

Keluaran (*output*) pembebasan lahan untuk jalan tol Semarang – Solo ini adalah masih terjadinya konflik antara masyarakat dengan pemerintah meski ada masyarakat yang menerima dan dapat meminimalkan konflik. Hasil (*outcome*) dalam pembebasan lahan tol ini adalah pembebasan lahan untuk jalan tol ini tertunda dan berdampak kepada tidak terselesaikannya pembangunan dalam waktu yang telah ditentukan. (Lampiran 2)

KESIMPULAN

Sistem partisipasi dan komunikasi masyarakat dengan pemerintah dalam meminimalkan konflik pembangunan didapatkan dari adanya kedudukan yang seimbang antara masyarakat dan pemerintah. Dapat diartikan bahwa pemerintah dan masyarakat bisa saling memahami, *take and give*, dan menyadari akan posisi masing-masing, saling terbuka, tidak ada rasa saling curiga dan saling melengkapi untuk mencari titik temu yang menguntungkan semua pihak. Penelitian ini juga menjadi model pembangunan yang dapat meminimalkan konflik yang terjadi bagi pemerintah kota/kabupaten dan provinsi khususnya yang ada di Jawa Tengah dan di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Absori. 2006. *Kebijakan Pemberdayaan Pedagang kaki Lima (PKL) di Perkotaan dengan Pendekatan Partisipatif (Studi Kasus di Kota Surakarta)*. Bank Dunia.

Eriyanto. 2007. *Teknik Sampling Analisis Opini Publik*, LKIS. Yogyakarta.

Heylighen, Francis and Joslyn, Cliff. 9 Mei 2005 “*What is Systems Theory?*” Prepared for the *Cambridge Dictionary of Philosophy*. Copyright

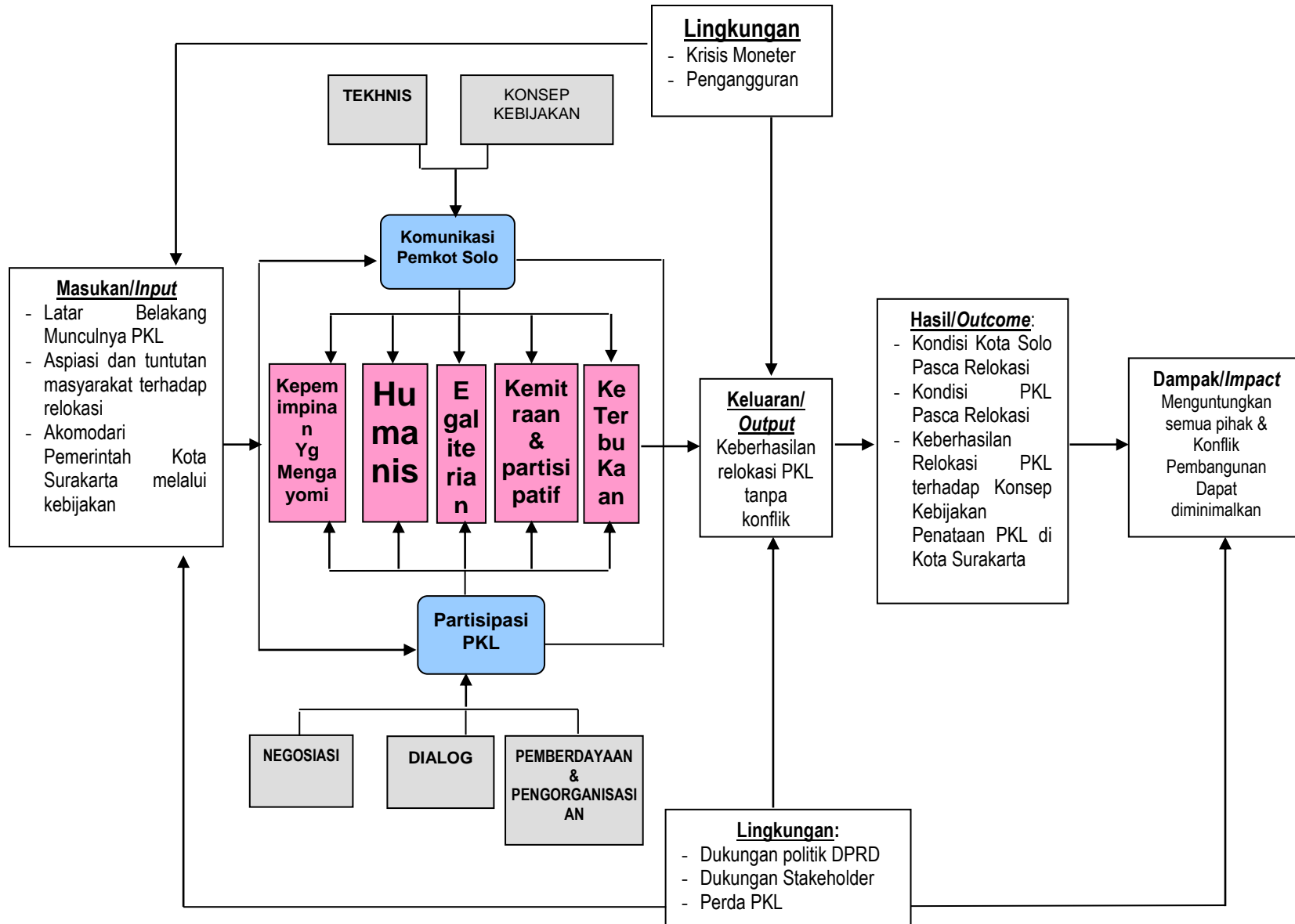
Cambridge University Press. (<http://pespmc1.vub.ac.be/SYSTHEOR.html>).

Loekman, Soetrisno. 1995. *Menuju Masyarakat Partisipatif*. Kanisius. Yogyakarta.

Martin, Roderick. 1996. *Sosiologi Kekuasaan*, hal 2-3. PT Aneka Cipta. Bandung.

Moelong, J, Lexi. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Rosdakarya. Bandung.

Lampiran 1 : Model sistem partisipasi dan komunikasi kebijakan relokasi PKL yang efektif dalam meminimalkan konflik pembangunan di Kota Surakarta:



Lampiran 2 : Sistem partisipasi dan komunikasi dalam pembebasan lahan untuk jalan tol Semarang – Solo di Kota Semarang

