

# RESOLUSI KONFLIK PEMBANGUNAN NEW YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT DI TEMON KULON PROGO

Krisnaldo Triguswinri

Universitas Tidar, krisnaldo.triguswinri@gmail.com

Konflik pada konstruksi New Yogyakarta International Airport (NYIA) di Kabupaten Kulon Progo telah berlangsung sejak tahun 2011, tak lama setelah pemerintah Indonesia diwakili BUMN dan investor asal India, GVK Power & Infrastructure memulai konstruksi. Permasalahan yang terjadi adalah konstruksi dilakukan di desa-desa berpenduduk padat dan lahan sawah produktif di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo. Untuk membangun NYIA, konstruksi diperkirakan membutuhkan 637 Ha dari tanah di area berpenduduk padat. Ini termasuk enam desa yang harus diratakan dengan tanah. Konflik yang berkepanjangan merupakan dampak kesalahpahaman dan negosiasi yang tidak lancar antara subjek dan objek konstruksi, yakni pemerintah dan masyarakat terdampak. Konflik ini semakin memburuk ketika terdapat dua sisi di tengah penduduk desa sendiri, yakni penduduk yang pro dan yang kontra. Ini menimbulkan konflik vertikal dan horizontal. Konflik vertikal adalah yang terjadi antara penduduk desa dan pemerintah. Penduduk yang kontra pembangunan berasumsi bahwa pemerintah merebut lahan dan ruang hidup mereka (sosial dan ekonomi) untuk NYIA. Sementara itu pemerintah berargumen bahwa pembangunan NYIA merupakan program nasional yang tercantum di RPJMN dan akan berdampak pada peningkatan kualitas hidup penduduk sekitar.

## ABSTRACT

*Conflict of the New Yogyakarta International Airport (NYIA) construction in Kulon Progo Regency started in 2011 soon after the Indonesian government that represented by BUMN and Indian investor, GVK Power & Infrastructure, started the work. The problem was that the airport construction was done on a dense population villages and productive land field in Temon sub district of Kulon Progo Regency. To build the NYIA, the construction was estimated to use 637 hectare of dense population land. Those included 6 villages that would be flattened. The long period of conflict was the effect of misunderstanding and unsmooth negotiation between the subject and the object of construction which were the government and the affected villagers. This conflict was getting worse as there were two sides among the villagers, pro and contra. These emerged vertical and horizontal conflict. Vertical conflict appeared between the villagers and the government. The contra side villagers assume that the government dispossesses their land field and their living space (socially and economically) for the NYIA. The government argued that the establishment of NYIA was a national program that had been stated in RPJMN and would be implicated to the increasing quality of the surrounding community.*

**Keyword:** *conflict resolution, conflict, airport construction.*

## A. PENDAHULUAN

Pembangunan senantiasa berdampak pada pertumbuhan ekonomi, sosial, politik dan budaya. Oleh karenanya, kemajuan sebuah negara acap dilihat melalui percepatan pertumbuhan dan keberhasilan visi pembangunan, baik jangka pendek maupun jangka panjang. Maka dari itu, pembangunan merupakan suatu konsep normatif, ia menyiratkan pilihan tujuan untuk mencapai apa yang disebut Gandhi sebagai “realisasi potensi manusia” sehingga pembangunan mampu menjadi fasilitas untuk mengekspresikan wujud dari kehendak kreatif manusia sebagai makhluk yang berfikir. Sementara itu, menurut Johnson (Samsul, 2014) konflik adalah situasi dimana tindakan salah satu pihak berakibat menghalangi, menghambat atau mengganggu tindakan pihak lain. Konflik akan terjadi bila seseorang melakukan sesuatu tetapi orang lain menolak, menyangkal, merasa keberatan atau tidak setuju dengan apa yang dilakukan seseorang.

Upaya pembangunan bandara di Kulon Progo merupakan bagian dari proyek program pemerintah MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia) yang kemudian diteruskan melalui RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) oleh Presiden Joko Widodo guna efisiensi mobilitas sosial dan bisnis serta aktivitas ekonomi. Pemerintahan Jokowi-JK dalam program kerja pembangunan yang diterjemahkan melalui Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), sedang menggalakan bentuk pembangunan infrastruktur (sosial-ekonomi) masif agar mampu berkompetisi dalam pasar bebas global. Sehingga, argumentasi yang kerap diperbincangkan presiden hanya selesai pada proses ekonomi-politik semata. Tema hak asasi manusia dan lingkungan hidup tidak lagi menjadi diskursus utama dalam upaya pembangunan.

Kesenjangan perdamaian pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) bisa terjadi disebabkan oleh beberapa faktor yang bersumber dari masalah-masalah lemahnya pencapaian perdamaian (*peace making*) atau kesepakatan damai (*peace accord/ agreement*) dicapai. Masalah ini bisa juga bersumber dari lemahnya kelembagaan dan implementasi pembangunan perdamaian yang berlangsung di masyarakat atau dari beratnya dampak atau beban masalah yang dihadapi (Ardianto, 2015).

PT. AP I dalam masterplannya mengungkapkan bahwa untuk pembangunan NYIA sekurang-kurangnya membutuhkan lahan seluas 637 hektar. Lokasi lahan pembangunan terletak di 6 desa dalam wilayah administrasi Kecamatan Temon,

Kulon Progo yakni Desa Glagah, Desa Palihan, Desa Sindutan, Desa Jangkar, Desa Kebon Rejo, dan Temon. Demi berjalannya proses pembangunan bandara internasional tersebut, pemerintah mengupayakan pembukaan lahan dengan penggusuran.

Menurut laporan PWPP-KP (Paguyuban Warga Penolak Pembangunan – Kulon Progo) dalam 637 hektar luas area tersebut, diperkirakan terdapat sedikitnya 300 hektar lahan pertanian produktif, yang terbagi menjadi 200 hektar lahan pertanian kering (tegalan) di kawasan pesisir selatan dan 100 hektar lahan pertanian basah (persawahan) di sebelah utara Jalan Daendels—jalan lintas utama selatan Jawa. Sementara itu 337 hektar lainnya terdiri dari 200 hektar kawasan pemukiman warga, dan sisanya merupakan lahan yang diklaim milik Pakualaman (PAG/Pakualaman Ground) yang berarti tanah Pakualaman, yang banyak dikelola masyarakat menjadi tambak dan hotel atau vila untuk wisata.

Lahirnya Undang-Undang Keistimewaan Yogyakarta No.13 tahun 2012 dan Perdais No. 1 tahun 2017 Tentang Pengelolaan dan Pemanfaatan Tanah Kesultanan dan Tanah Kadipaten, menjadi titik berangkat penolakan warga terhadap upaya pembangunan bandara yang hendak dilaksanakan di Temon, Kulon Progo. Walaupun pemerintah telah menawarkan transaksi ganti rugi, sebagian besar warga tetap bersikeras menolak kebijakan pembangunan tersebut.

Alasan mendasar penolakan adalah realitas kehidupan sosio-budaya masyarakat yang hangat dan harmonis hanya dengan menjadi seorang petani di lahan produktif, menjadi peternak dengan banyaknya persediaan pangan ternak, serta menjadi nelayan dengan kondisi laut yang bersahabat. Menurut laporan PWPP-KP, jika NYIA dibangun, maka 24.000 pekerja pertanian kehilangan mata pencarian dari produksi terong dan gambas, 120.000 pekerja pertanian kehilangan mata pencarian dari produksi semangka dan melon, serta 4000 pekerja pertanian kehilangan mata pencarian dari produksi cabai. Angka ini tentunya tidak sebanding dengan lapangan pekerjaan yang ditawarkan oleh hadirnya pembangunan bandara baru tersebut, terutama apabila melihat alih profesi dari corak produksi dan budaya bertani menjadi bentuk lain.

## **B. METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan jenis penelitian deskriptif eksploratif. Penelitian deskriptif melakukan analisa hanya sampai pada taraf deskripsi

yang menganalisa dan menyajikan data hasil wawancara bersama sumber primer sehingga dapat lebih mudah dipahami dan disimpulkan. Penelitian deskriptif bertujuan untuk menggambarkan suatu fenomena. Penelitian ini tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis tertentu, tetapi hanya akan menggambarkan apa adanya suatu gejala atau keadaan (Arikunto, 2002).

Unit analisis pada umumnya dilakukan untuk memperoleh gambaran umum dan menyeluruh tentang situasi sosial yang diteliti pada objek penelitian. Unit analisis dalam penelitian ini meliputi tiga komponen menurut Spradly (Sugiyono, 2007) yaitu:

1. *Place*, tempat dimana interaksi dalam penelitian berlangsung;
2. *Actor*, pelaku atau orang yang sesuai dengan objek penelitian tersebut;
3. *Activity*, kegiatan yang dilakukan aktor dalam situasi sosial yang sedang berlangsung.

Teknik pengumpulan data yang peneliti lakukan dengan tujuan agar mendapatkan data – data valid dalam penelitian. Peneliti menggunakan metode pengumpulan data sebagai berikut:

1. Observasi: peneliti mengumpulkan data melalui pengamatan langsung di lapangan. Peneliti mengamati konflik horizontal dan konflik vertikal warga terdampak, serta aktifitas yang mereka lakukan untuk menyelesaikan konflik. Hasil pengamatan digunakan peneliti sebagai informasi tambahan dalam penelitian.
2. Wawancara: Menurut Moleong (Herdiansyah, 2012), wawancara adalah percakapan yang dilakukan oleh dua pihak. Yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara yang memberikan jawaban atas pertanyaan. Peneliti mengajukan pertanyaan kepada informan yang berkenaan dengan persoalan konflik yang sedang mereka hadapi. Hasil wawancara digunakan peneliti sebagai sumber data utama dalam penelitian ini.

## **C. HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **1. Politik**

Dengan adanya bentuk konflik vertikal pembangunan NYIA, warga mengalami transformasi kesadaran politik yang koheren dengan budaya politik tipe partisipan, walaupun tidak mengambil peran sebagai praktisi. Keterancaman atas

terampasnya ruang hidup dan lingkungan mereka, menjadi faktor utama perubahan pola pemukiman yang paling rasional untuk mengambil sikap lebih politis karena harus berbenturan dengan instrumen-instrumen kenegaraan. Bahkan hampir di banyak wilayah konflik, progresifitas perubahan pemikiran politik masyarakat bertransformasi, yang tadinya apatis menjadi aktif karena ketertekanan.

Proses formulasi kebijakan publik koheren dengan keputusan politik. Kebijakan publik dan keputusan politik senantiasa berimplikasi pada keadilan sosial-ekonomi masyarakat. Keadilan sosial bagi Jeremy Bentham (1832) merupakan kualifikasi kesenangan sekaligus penderitaan pada mereka yang menjadi objek pembangunan. Seperti Bentham, Jhon Stuart Mill, murid Bentham, mengungkapkan bahwa manusia pada dasarnya mengejar kebahagiaan. Namun, kualitas kebahagiaan tersebut memiliki kualitas tinggi atau kualitas yang lebih rendah.

Dalam kasus pembangunan New Yogyakarta International airport, jenis kebahagiaan warga setempat dibedakan menjadi jenis kebahagiaan yang bersifat material-fisikal atau tingkat konsumerisme yang berlebihan dan kesederhanaan yang minimalis. Warga pro-pembangunan NYIA menyetujui penggusuran demi pembangunan tersebut dikarenakan uang ganti rugi yang cukup besar. Sedangkan mereka yang melakukan penolakan, memiliki prinsip ideal bahwa uang ganti rugi untuk menyetujui penggusuran adalah buruk. Warga pro konstruksi memiliki kehendak konsumtif untuk mentransformasikan bentuk kebutuhan primer maupun sekunder mereka dengan memaksimalkan uang ganti rugi yang diberikan oleh Angkasa Pura. Warga kontra memiliki kehendak untuk tetap mempertahankan rumah dan profesinya sebagai seorang petani, bahwa tingkat kebahagiaan diukur hanya dengan makan 3x sehari, maka warga tetap berbahagia dengan atau tanpa NYIA.

Kesadaran politik warga tentu menjadi penyebab utama di wilayah mana mereka berposisi. Berdasarkan hasil hipotesis peneliti, mereka yang pro, adalah mereka yang memiliki tingkat kesadaran politik parokial, sedangkan mereka yang kontra, cenderung memiliki tingkat kesadaran politik yang partisipan. Oleh karena itu, ada perbedaan perspektif di antara keduanya dalam melihat konflik yang terjadi. Mereka yang parokial memiliki kecenderungan takut berhadapan dengan penguasa, sedangkan mereka yang memiliki kebudayaan politik partisipan memiliki akses dan keberanian untuk berhadapan dengan subjek pembangunan.

Budaya politik merupakan sistem nilai dan keyakinan yang dimiliki bersama oleh masyarakat. Namun, setiap unsur masyarakat berbeda pula budaya politiknya,

seperti antara masyarakat umum dengan para elitnya. Seperti di Indonesia budaya politik warga cenderung terbagi secara tajam antara kelompok elite dengan kelompok massa. Kemudian, hakikat dan ciri budaya politik yang menyangkut masalah nilai-nilai, adalah prinsip dasar yang melandasi suatu pandangan hidup yang berhubungan dengan masalah tujuan.

Dari realitas budaya politik yang berkembang di dalam masyarakat, Gabriel Almond (1960) mengklasifikasikan budaya politik sebagai berikut :

1. Budaya politik parokial (*parochial political culture*), yaitu tingkat partisipasi politiknya sangat rendah, yang disebabkan faktor kognitif (misalnya tingkat pendidikan relatif rendah).
2. Budaya politik kaula (*subyek political culture*), yaitu masyarakat bersangkutan sudah relatif maju (baik sosial maupun ekonominya) tetapi masih bersifat pasif.
3. Budaya politik partisipan (*participant political culture*), yaitu budaya politik yang ditandai dengan kesadaran politik sangat tinggi.

Secara politik Bentham (1832) menganggap bahwa pembangunan yang dilakukan melalui instrumen politik harus memperhatikan konsep efektif yang dikenal dengan sebutan utilitarianisme. Pertama, tindakan politik akan dianggap benar apabila tindakan itu dapat membahagiakan dan memenuhi keinginan dari maksimal orang. Kedua, bertujuan memenuhi prefensi yang didasari pada informasi yang lengkap. Ketiga, keputusan itu dapat berlaku adil pada mayoritas. Dalam politik utilitarian, tindakan politik dianggap baik apabila tindakan itu menghasilkan lebih banyak kuantitas kesenangan, serta semakin banyak orang yang mampu menikmati kesenangan tersebut. Jadi dalam pengertian ini, bentuk tindakan politis, norma dan produk kebijakan akan berlaku bijak apabila mengikuti kaidah tersebut.

## **2. Ekologi**

Ekologi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah ilmu yang mempelajari tentang hubungan timbal balik yang bersifat adaptif antara lingkungan alamiah dan sosial. Oleh karena itu, ekologi-sosial merupakan relasi yang sarat akan manusia (masyarakat) dan lingkungan hidup, dimana masyarakat harus menyesuaikan sikap dan prilaku pada alam guna mempertahankan keberlangsungan penghidupan mereka: ketika menebang harus menanam, menjauhi cara-cara instan seperti

pembakaran untuk pembukaan lahan baru, sehingga tidak berdampak pada kerusakan alam.

Dalam Etika Administrasi Negara (Kumorotomo, 2015) dijelaskan beberapa aspek rasional etika aparatur administrasi yang diamanahkan untuk memperhatikan masalah lingkungan yang, misalnya, para birokrat memiliki tanggung jawab moral yang besar terhadap pengelolaan lingkungan hidup yang sehat. Para birokrat memiliki wewenang dan kekuasaan untuk menentukan pengaturan proyek-proyek industri, pembukaan lahan baru, serta memberikan sanksi-sanksi kepada para pencemar lingkungan. Sayangnya, masih banyak para birokrat yang kurang memperhatikan masalah-masalah lingkungan atau silau terhadap kepentingan-kepentingan pemodal.

Gumuk pasir di sepanjang pesisir pantai Glagah, Kulon Progo, merupakan bagian dari gugusan gumuk pasir yang merupakan 1 dari 14 gumuk pasir pantai di dunia yang memiliki fungsi ekologis sebagai benteng terhadap ancaman tsunami, pencegah peresapan air laut ke lapisan air tanah dan penghambat pengikisan daratan pantai. Pembangunan badara tersebut mengancam hilangnya gumuk pasir sehingga mengubah kawasan di sekitarnya menjadi kawasan rawan bencana.

Menurut Yukio Aoshima (2013) masyarakat berwawasan ekologi sebagai masyarakat yang peduli terhadap udara, air, tanah, tumbuh-tumbuhan hijau dan karunia-karunia alam lainnya. Namun, dalam kasus pembangunan yang terjadi di Kulon Progo, mengindikasikan bahwa masyarakat memiliki kecenderungan apatis terhadap persoalan lingkungan. Walaupun pasca pembangunan, saat berlangsungnya penggusuran, masyarakat tersadarkan oleh kerusakan yang ternyata mengancam keberlangsungan hidup mereka: menghambat mobilitas sosial, mobilitas ekonomi hingga kebudayaan dan kebiasaan bertradisi masyarakat itu sendiri.

Masyarakat Temon terlebih harus memiliki kesadaran kritis berwawasan ekologi. Kendati sadar bahwa penggusuran dinilai merusak tatanan sosial-ekonomi masyarakat, maka diperlukan adanya aksi-aksi preventif dan persuasif untuk mengkampanyekan lingkungan hijau sehat. Tentunya dibutuhkan peran penting pemerintah untuk melakukan pemberdayaan masyarakat yang berbentuk pemberian pendidikan berwawasan lingkungan. Tidak hanya memberikan pemberdayaan untuk menginformasikan hal-hal yang, misalnya, membedakan sampah organik dan non-organik dan buanglah sampah pada tempatnya. Peran ini juga harus dilakukan pada permasalahan yang lebih mendasar yakni membangun kesadaran masyarakat tentang

perusakan lingkungan yang secara langsung berdampak pada aktivitas lini sektoral (sosial, ekonomi, budaya).

Menurut Edward Newman dan Glen paolletto (2013) ada 4 tipe isu pelaksanaan ekologi. Pertama, kemitraan diantara tokoh dan kelompok-kelompok, yang, misalnya, menyeimbangkan undang-undang dan ordonasi “atas-bawah”, dan prakarsa masyarakat dan swasta “bawah-atas”. Serta dibutuhkan prakarsa kolaboratif dan pembagian tugas kepada tokoh-tokoh masyarakat. Kedua, pelibatan warga negara dalam pembuatan rumusan kebijakan dan merupakan tokoh-tokoh penting dalam meralat (*rectifying*) masalah lingkungan dan membuat prakarsa tersebut bisa dilaksanakan. Pertumbuhan kelompok *civil society* juga menyoroti proses desentralisasi, begitu juga dengan peningkatan relevansi terhadap solusi yang didasarkan pada masyarakat dan lokal. Ketiga, tema “*stakeholding*” menekankan pada pengelolaan lingkungan, melalui partisipasi yang lebih luas merumuskan kebijakan perumusan prakarsa. Sebagai akibat dari etos kemitraan, *stakeholding* menyatakan secara langsung sebuah kesatuan tujuan di dalam masyarakat dan di antara warga negara dan kelompok-kelompok lain. Setiap orang memiliki patokan mengenai kualitas lingkungan dan merupakan sesuatu yang logis untuk bekerja dalam kerja sama. Dalam kerangka komunitarian, untuk kepentingan yang berkelanjutan. Keempat, pendekatan inovatif terhadap pemecahan masalah telah menjadi inti kemajuan lingkungan perkotaan pada tahun-tahun belakangan ini. Berharap pasar bekerja untuk kepentingan lingkungan, mengubah perilaku dalam berkonsumsi, dan senantiasa menjaga lingkungan hidup dari perusakan.

### **3. Kebudayaan**

Selain penghilangan sumber kehidupan dari lahan pertanian produktif dan perusakan ekosistem, pembangunan NYIA juga akan menghancurkan cagar budaya asli dan telah menjadi bagian dari tradisi warga lokal, antara lain Stupa Glagah, Arca Perunggu Amoghasidhi dan Vajrapani, Batu Bata Besar, Lumpang Batu, Batu Besar Eyang Gadhung, Gunung Lanang dan Gunung Putri, serta Makam Mbah Drajad yang bahkan dilindungi oleh Pergub DIY No. 62 Tahun 2013 tentang Pelestarian Cagar Budaya.

Pitirim Sorokin (1889) seorang ahli Sosiologi Rusia berpandangan bahwa semua peradaban besar berada dalam siklus tiga sistem kebudayaan yang berputar tanpa akhir, yang meliputi: (a) *ideational cultural* (kebudayaan ideasional) yang didasari oleh nilai-nilai dan kepercayaan terhadap unsur adikodrati (super natural); (b)

*idealistic culture* (kebudayaan idealistis) di mana kepercayaan terhadap unsur adikodrati dan rasionalitas yang berdasarkan fakta bergabung dalam menciptakan masyarakat ideal; dan (c) *sensate culture* (kebudayaan sensasi) di mana sensasi merupakan tolok ukur dari kenyataan dan tujuan hidup.

Kebudayaan mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat. Kebudayaan mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, menentukan sikap saat mereka berhubungan dengan orang lain. Apabila manusia hidup sendiri, maka tak akan ada manusia lain yang merasa terganggu oleh tindakan-tindakannya. Itu sebabnya mengapa kebudayaan harus dilestarikan dan tidak boleh dihilangkan. Namun, dalam proses pembangunan NYIA, Angkasa Pura abai terhadap situs kebudayaan yang berlokasi di Temon.

Kebudayaan memiliki fungsi sebagai identitas dan citra suatu masyarakat. Identitas ini terbentuk oleh berbagai faktor seperti sejarah, kondisi dan posisi geografis, sistem sosial, politik dan ekonomi, serta perubahan nilai-nilai di dalam masyarakat. Kebudayaan juga berfungsi sebagai pengingat suatu masyarakat agar tetap harmonis, sebagai sumber inspirasi kebanggaan serta sumber daya yang dapat menghasilkan komoditi ekonomi, kekuatan penggerak atau pengubah, keinginan untuk membentuk nilai tambahan, pola perilaku, dan warisan yang musti diajarkan ulang kepada generasi berikutnya. Kebudayaan juga menjadi substitusi dan mekanisme adaptasi terhadap perubahan perilaku, alat persatuan dan pengikat kontak sosial dan produk usaha untuk mencapai tujuan bersama dalam sejarah yang sama.

#### **4. Sosial**

Konflik sosial tidak selalu berakhir dengan perubahan. Perubahan hanyalah merupakan akibat dari adanya konflik dalam masyarakat, terjadinya pertentangan antara kelas kelompok penguasa dan kelas kelompok tertindas. Oleh karena konflik sosial berlangsung secara terus menerus, maka perubahan pun juga demikian adanya. Menurut Karl Marx (2006) konflik kelas sosial merupakan sumber yang paling penting dan berpengaruh dalam semua perubahan sosial. Perubahan akan menciptakan kelompok dan kelas sosial baru. Konflik antar kelompok dan kelas sosial baru tersebut akan melahirkan perubahan berikutnya.

Isu pembangunan bandara telah mengubah interaksi sosial di antara komunitas warga hingga terjadi berbagai konflik horizontal bahkan hingga dalam level keluarga. Warga pedesaan yang tadinya guyub dan saling gotong royong

menjadi sangat berjarak dan bahkan pada kasus paling ekstrim tidak lagi saling tegur sapa antar anggota keluarga dan hilangnya budaya saling membantu apabila terjadi musibah. Hal tersebut dipicu oleh terpecahbelahnya warga yang terbagi menjadi kelompok-kelompok yang bertentangan dalam pengambilan keputusan terkait bandara. Terdapat 'kelompok pro' yang bersedia menjual tanahnya melalui ganti rugi dan relokasi karena iming-iming dari pihak pengembang PT. AP 1, juga 'kelompok kontra' yang tetap bertahan tidak menjual tanahnya dengan alasan penghidupan sebagai petani dan menjaga tanah warisan leluhur untuk keberlangsungan hidup anak cucu mereka.

Terdapat kelompok warga penggarap lahan PAG yang mengakui klaim PAG dan tergabung dalam Forum Komunikasi Penggarap Lahan Pesisir (FKPLP). Mereka bersedia melepas tanah pada Pakualaman namun mendapat kompensasi yang sangat kecil dibandingkan keuntungan yang didapat pihak Pakualaman. Konflik horizontal juga dipicu oleh lahirnya beberapa kelompok bayaran yang diduga dilahirkan oleh pemodal untuk memecah belah kehidupan sosial, ekonomi, dan politik warga

Konflik yang terjadi atas pembangunan NYIA secara alamiah menjadikan para warga memiliki rasa soliditas dan solidaritas. Namun soliditas dan solidaritas itu terpecah menjadi solidaritas warga pro bandara dan solidaritas warga kontra bandara. Selain itu, para warga kontra bandara berupaya menginternalisasi ragam pengetahuan sebagai upaya untuk menganalisis persoalan yang terjadi. Adanya konflik membuat setiap individu atau kelompok yang terlibat harus mengandalkan diri sendiri untuk memenangkan konflik tersebut atas individu atau kelompok yang lain. Konflik juga menyebabkan para warga terdampak untuk menghidupkan kembali norma-norma lama atau norma-norma baru agar tercipta harmoni dan keteraturan dalam masyarakat tersebut. Konflik NYIA pada akhirnya juga mampu menciptakan keseimbangan antara kekuatan-kekuatan yang ada di dalam masyarakat yang terlibat. Namun sebaliknya, konflik di Temon menyebabkan rusaknya keharmonisan antar warga yang terlibat, menimbulkan kerusakan moral maupun materil, berubahnya kepribadian warga akibat saling curiga mencurigai dan menimbulkan kekerasan dan dominasi.

## **5. Hukum**

Dalam Pasal 66 UU Nomor 32/2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup/PPLH disebutkan bahwa setiap orang yang memperjuangkan hak

atas lingkungan hidup yang baik dan sehat tidak dapat dituntut secara pidana maupun perdata. Izin Penetapan Lokasi (IPL) untuk megaproyek NYIA oleh Kementerian Perhubungan No 1164/2013 dan IPL Gubernur DIY No 68/KEP/2015 diterbitkan secara sepihak tanpa mendengarkan pendapat seluruh warga terdampak dan tidak dilengkapi oleh dokumen studi kelayakan lingkungan (AMDAL) terlebih dahulu yang merupakan prasyarat wajib diterbitkannya IPL. Akibatnya secara hukum, penerbitan IPL Pertama tersebut adalah maladministrasi atau dapat dikatakan cacat hukum. Proses AMDAL amatlah krusial. AMDAL sebagai prasyarat dalam usaha atau kegiatan merupakan instrumen untuk merencanakan tindakan pencegahan terhadap pencemaran dan kerusakan lingkungan hidup yang sangat mungkin timbul dari aktivitas pembangunan. Kegiatan AMDAL sangat penting untuk dilakukan untuk mengingat fungsinya sebagai salah satu instrumen dalam perencanaan usaha atau kegiatan.

NYIA Kulon Progo yang diklaim sebagai proyek untuk kepentingan umum, adalah sarana transportasi udara yang memiliki resiko bahaya amat tinggi terutama bagi calon pengguna transportasi penerbangan. Sebabnya, bandara ini berdiri di atas kawasan rawan bencana tsunami dan gempa. AMDAL yang merupakan instrumen mitigasi terhadap dampak usaha/kegiatan (pra konstruksi, konstruksi dan operasi) seharusnya terbit sebelum proses pembangunan dilakukan. Tidak terdapat pula analisis mengenai resiko bencana sebagaimana amanat UU Nomor 24 tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana.

Perpres Nomor 28 tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali hingga peraturan perundang-undangan yang lebih rendah (Perda Provinsi DIY Nomer 2 tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DIY tahun 2009-2029) tidak ada satu klausul yang “mewasiatkan” pembangunan bandar udara baru di Kulon Progo. Yang ada ialah pengembangan dan pemantapan fungsi bandara Adi Sucipto yang terpadu/satu kesatuan sistem dengan bandara Adi Sumarmo, di Kabupaten Boyolali, Jawa Tengah.

## **6. Ekonomi**

Pembangunan NYIA tentu akan berdampak pada meningkatnya pertumbuhan ekonomi pemerintah daerah melalui Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui sektor pariwisata, investasi, redistribusi, perdagangan, dan lain-lainnya. Namun, pembangunan NYIA justru dinilai telah melakukan perampasan terhadap

ruang hidup dan profesi mayoritas warga terdampak yang adalah sebagai petani dan nelayan.

Bahwa pembangunan NYIA diprediksi juga akan menjadi *airport towns* dan berdampak pada meluasnya usaha warga yang berlokasi disekitar bandara adalah tidak benar. Sebab, kota bandara yang akan menjadi *trend senter* daripada NYIA akan lebih banyak didominasi oleh kekuatan-kekuatan modal, entah melalui ekspansi multinasional maupun transnasional. Oleh karena itu, para warga yang hari-hari ini bertahan di sekitar lokasi pembangunan bandara tidak akan mampu mengkompetisikan modalnya dalam kota badara dengan pemodal-pemodal raksasa.

Menurut Fred W. Riggs (1986) sistem administrasi yang lebih maju adalah sistem yang mampu mengatasi berbagai hambatan lingkungan dengan lebih efektif. Artinya, ketika suatu lingkungan memiliki masalah yang sukar dipecahkan, sistem administrasi yang kurang maju akan kesulitan untuk menanganinya. Dan karenanya pula variabel-variabel lingkungan akan menentukan besarnya nasib dari sistem tersebut.

Melalui pembangunan ekonomi, pelaksanaan kegiatan perekonomian akan berjalan lebih lancar dan mampu mempercepat proses pertumbuhan ekonomi. Adanya pembangunan ekonomi dimungkinkan terciptanya lapangan pekerjaan yang dibutuhkan oleh masyarakat, dengan demikian akan mampu mengurangi jumlah pengangguran. Terciptanya lapangan pekerjaan akibat adanya pembangunan ekonomi secara langsung bisa memperbaiki tingkat pendapatan nasional. Selain itu, melalui pembangunan ekonomi dimungkinkan adanya perubahan struktur perekonomian dari struktur ekonomi agraris, menjadi struktur ekonomi industri, sehingga kegiatan ekonomi yang dilaksanakan oleh negara akan semakin beragam dan dinamis.

## **7. Analisis Resolusi Konflik**

Dalam proses penyelesaian konflik pembangunan bandara NYIA yang terjadi di Temon Kulon Progo, pemerintah, korporasi, dan masyarakat membutuhkan penyelesaian konflik dengan melibatkan pihak ketiga netral yang berposisi sebagai mediator dalam membantu penyelesaian konflik. Namun, pada konflik yang terjadi di Kulon Progo, warga kontra telah membulatkan prinsipnya bahwa mereka menolak bandara tanpa syarat, tanpa kompromi. Adanya ketertutupan warga kontra dalam penyelesain konflik menyulitkan pemerintah untuk mencari resolusi konflik yang,

misalnya, mendatangkan pihak ketiga yang berada diluar wilayah pemerintah, atau di luar wilayah warga terdampak untuk melihat persoalan ini dengan objektif.

Warga Temon yang kontra dari kalangan orang tua lebih bersifat tertutup terhadap arus informasi dan membangun kesepakatan dalam pembangunan NYIA, sehingga menjadi bias informasi mengenai konflik dan upaya penyelesaian konflik. Sedangkan dari kalangan anak muda, lebih terbuka dalam menerima arus informasi dan terlibat secara aktif dalam pengorganisasian penolakan.

WTT atau Wahana Tri Tunggal adalah organisasi pertama warga Temon yang diorganisir untuk melakukan penolakan terhadap pembangunan bandara. Setelah mengalami konflik internal akibat keterpecahan warga yang terlibat didalamnya, maka PWPP-KP menjadi organisasi bentuk baru yang menggantikan peran WTT. PWPP-KP adalah organisasi non-hirarki dan non-struktural warga yang mengedepankan swa-kelola dengan pengambilan keputusan secara terbuka dan egaliter.

Keterlibatan Komnas HAM sebagai lembaga negara non-pemerintahan yang menurut keterangan warga kontra menjadi mediator dalam upaya menyelesaikan konflik, diasumsikan gagal karena memiliki keberpihakan pada pemerintah. Sedangkan berdasarkan keterangan warga pro, keterangan warga kontra justru terdengar kontradiktif tentang penyelesaian konflik melalui jalur arbitrase. Meskipun ada pula warga pro yang menyatakan bahwa tidak ada penyelesaian konflik dari pihak ketiga. Warga pro memberi pengakuan bahwa pemerintah telah memberikan beragam sosialisasi untuk mendistribusikan agenda pembangunan yang akan dilaksanakan di lokasi perumahan mereka.

Ketidaksamaan pendapat tersebut terjadi antara kamu muda dan orang tua. Kebiasaan pemerintah melaksanakan negosiasi melalui pihak ketiga diadakan dengan melibatkan representasi para muda dan mudi. Sebab, anak muda memiliki pengetahuan, kepekaan dan afeksi yang baik. Sedangkan orang tua dengan usia lanjut biasanya sulit untuk dapat mencerna secara jernih teks, argumentasi, atau pun bentuk-bentuk lain melalui sosialisasi.

Sedangkan dari pihak pemerintah telah berupaya semaksimal mungkin untuk memberikan sosialisasi kepada masyarakat secara menyeluruh agar supaya proses pembangunan bandara NYIA dapat diimplementasikan tanpa konflik. Pemerintah telah melaksanakan sosialisasi pada masyarakat. Prosedur yang ditempuh oleh pemerintah sudah sesuai dengan aturan, termasuk dalam pembebasan lahan. Sebagai

bentuk sosialisasi pemerintah juga telah melakukan kunjungan *door to door* untuk menyerap aspirasi masyarakat dan menyukseskan pembangunan (proyek) nasional.

#### **D. KESIMPULAN**

Konflik pembangunan bandara merupakan konflik yang memiliki kompleksitas tersendiri. Selain melibatkan pemerintah, korporasi dan warga masyarakat, di kalangan warga juga terdapat perbedaan. Perbedaan ini bukan hanya antara kelompok pendukung dan penentang pendirian Bandara, tetapi juga terjadi antara kelompok orangtua dan kelompok anak muda yang memiliki pendapat, reaksi, dan sikap yang berbeda. Meskipun Komnas HAM sudah berusaha untuk terlibat, namun mereka justru dianggap lebih memihak kelompok yang menentang pembangunan. Pemerintah perlu menyusun program lain yang lebih tepat untuk menyelesaikan konflik pembangunan bandara yang sampai sekarang masih ada meskipun operasi bandara sudah dimulai.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Ardianto, T. (2015). *Rebang Melawan: Membongkar Fantasi Pertambangan Semen di Pegunungan Kendeng*. Yogyakarta. Litrase Press.
- Almond, G. A. (1960). *The Politics of The Developing Areas*. Princeton, Princeton University Press.
- Arikunto. (2010). *Data Primer Purposive Sampling*, Jakarta, Bineka Cipta.
- Bentham, J. (2000). *An introduction to the morals and legislation*. Kitchener, Bathoche Book.
- Herdiansyah, H. (2012) *Metode Penelitian Kualitatif Untuk Ilmu-ilmu Sosial*. Bandung, PT. Remaja Roddakarya.
- Kumorotomo, W. (2015). *Etika Administrasi Negara*. Jakarta, Rajawali Pers
- Marx, K. (2016). *Das Kapital*. Jakarta. Hasta Mitra.
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung, Penerbit Alfabeta.
- Sorokin, P. (1957). *Social and culture dynamics, pargent, boston*.
- Riggs, F. (1971). *Administrasi Pembangunan*. Jakarta, Rajawali
- Inoguchi, T. (2003). *Kota dan Lingkungan*, Jakarta, LP3ES

**Sumber lain:**

Samsul, Arif. 2014. *Karakteristik Perubahan Sosial*, 7 Oktober 2014.  
<http://digilib.unila.ac.id/3544/17/BAB%20II.pdf>

Peraturan Daerah Kabupaten Kulon Progo Nomor : 2 Tahun 2008

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Kulon Progo tahun  
2017-  
2022