

# **PENERAPAN STRATEGI RESOLUSI KONFLIK OLEH PT. ANGKASA PURA I DAN PEMERINTAH KABUPATEN KULON PROGO DALAM MENGATASI KONFLIK HORIZONTAL DI AREA BANDARA NEW YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT**

**Deden Firmansyah<sup>1\*</sup>**

<sup>1</sup>Program Studi Kajian Intelijen Strategis, Sekolah Tinggi Intelijen Negara  
Email : Firmansyah.lovebird2021@gmail.com

\*Korespondensi : Firmansyah.lovebird2021@gmail.com

(Submission 25-09-2023, Revisions 20-11-2023, Accepted 22-11-2023)

## **Abstract**

*This study aims to look at the role of PT Angkasa Pura I and the Kulon Progo Regency Government in resolving horizontal conflicts that occurred around the Kulon Progo Airport development area. The role of PT Angkasa Pura I and the Kulon Progo Regency Government is important, especially in the process of the resolution stages for the success of the airport development progress. This research uses qualitative methods that are strengthened by conflict and conflict resolution approaches as a theoretical basis for looking more deeply into the process of conflict formation and efforts to reduce conflict. Data collection was carried out using in-depth interviews with crucial actors, both from the airport, the Kulon Progo Regency Government, and from the community. The results of the research show that horizontal conflict is formed by five things, namely perceptual distortion, grudges, distrust, competition/scarcity of resources, destructive criticism. Furthermore, PT Angkasa Pura I and the Kulon Progo Regency Government's role in carrying out horizontal conflict resolution is carried out in three ways, namely by conducting negotiations, local wisdom and through community empowerment. It was also found that there was the involvement of indirect actors which increased the intensity and scale of the conflict which could become a basis for further research.*

**Keywords:** *horizontal conflict; roles; conflict resolution.*

## **Abstrak**

Kajian ini bertujuan untuk melihat peran PT Angkasa Pura I dan Pemerintah Kabupaten Kulon Progo dalam meresolusi konflik horizontal yang terjadi di sekitar area pembangunan Bandara Kulon Progo. Peran PT Angkasa Pura I dan Pemerintah Kabupaten Kulon Progo menjadi penting, khususnya pada proses tahapan-tahapan resolutif untuk mensukseskan progres pembangunan bandara tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang dikuatkan dengan pendekatan konflik dan resolusi konflik sebagai basis teoretis untuk melihat lebih dalam proses terbentuknya konflik hingga upaya peredaman konflik. Pengumpulan data dilakukan dengan metode wawancara mendalam pada aktor-aktor yang krusial, baik dari pihak bandara, Pemerintah Daerah, maupun dari kalangan masyarakat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa konflik horizontal dibentuk oleh lima hal, yakni penyimpangan persepsi, dendam, ketidakpercayaan, kompetisi/kelangkaan sumber daya, kritik yang bersifat merusak. Lebih lanjut, peran PT Angkasa Pura I dan Pemerintah Daerah Kulon Progo dalam melakukan resolusi konflik horizontal dilakukan melalui tiga cara, yakni dengan melakukan negosiasi, kearifan lokal (*local wisdom*), dan melalui pemberdayaan masyarakat (*empowerment*). Ditemukan pula adanya keterlibatan aktor tidak langsung yang meningkatkan intensitas dan skala konflik yang dapat menjadi pijakan bagi penelitian selanjutnya.

**Kata Kunci:** konflik horizontal; peran; resolusi konflik.

## **PENDAHULUAN**

Predikat Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) sebagai kota pelajar, kota budaya dan destinasi wisata di Indonesia menjadikan mobilitas manusia dari dan menuju ke Yogyakarta terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Mobilitas Penduduk adalah perpindahan penduduk dari atau keluar Daerah Istimewa Yogyakarta yang tidak tinggal menetap.

Menurut data PT. Angkasa Pura I dan PT. KAI Daop 6, antara rentang waktu tahun 2016 sampai tahun 2020, terjadi peningkatan jumlah mobilitas yang tinggi. Pada tahun 2016 jumlah mobilitas pendudukan dari atau keluar DIY mencapai 3.611.910 orang. Kemudian, tahun 2017 berjumlah 3.626.339 orang. Pada tahun 2018 berjumlah 3.626.339 orang dan tahun 2019 berjumlah 8.408.221. Sedangkan pada tahun 2020, mobilitas penduduk berjumlah 7.143.435 orang. Mobilitas penduduk dari dan keluar DIY semenjak tahun 2018 meningkat tajam, mencapai angka 231 % dibanding tahun 2016-2017.

Salah satu moda transportasi populer yang banyak digunakan keluar-masuk wilayah DIY oleh masyarakat adalah pesawat terbang. Tren penggunaan moda ini relatif meningkat seiring waktu karena efisiensi waktu dan lebih aman daripada jenis moda transportasi lainnya. Status Bandara Adi Sucipto, yang menjadi bandara yang berlokasi di fasilitas militer, mengharuskan penerbangan sipil harus berbagi landasan dengan kegiatan operasi militer dan pelatihan militer dengan pihak Lanud Adi Sucipto dan Akademi Angkatan Udara.

Dengan tingkat penggunaan transportasi pesawat terbang untuk mobilitas yang makin tinggi, menjadikan landasan pacu sepanjang 2.200 meter pada Bandara Adi Sucipto sudah tidak mungkin untuk bisa diperpanjang lagi. Terdapat beberapa hambatan dan kendala untuk pengembangan bandara lama tersebut, seperti konstruksi Jembatan Layang Janti, sungai di sisi barat bandara serta Bukit Boko di sisi timur, dan semakin padatnya kawasan sekitar bandara dengan pemukiman penduduk.

Menyikapi hal tersebut, pemerintah dan PT. Angkasa Pura I (Persero) berencana membangun sebuah Bandara Internasional baru di daerah Temon, Kabupaten Kulon Progo. Bandara tersebut kemudian menjadi salah satu Proyek Strategis Nasional yang tertuang dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional bersamaan dengan 225 Proyek Strategis Nasional lainnya.

Salah satu dimensi yang terdampak dari pembangunan tersebut adalah dimensi sosial. Sejak isu pembangunan bandara baru di Kulon Progo mengemuka pada medio tahun 2012, secara faktual memicu terbentuknya dua kubu pada masyarakat desa terdampak, yaitu masyarakat yang mendukung adanya pembangunan tersebut (pro) dan masyarakat yang menolak adanya pembangunan tersebut (kontra). Masyarakat yang pro pembangunan menilai bahwa pembangunan bandara merupakan proyek pembangunan pemerintah yang semestinya perlu didukung oleh warga negara yang baik. Sedangkan masyarakat yang kontra menilai pembangunan bandara akan banyak menghilangkan lahan pertanian sebagai mata pencaharian.

Resistensi rencana pembangunan bandara tersebut semakin terakumulasi menjadi sebuah konflik antar warga masyarakat. Dimensi konflik yang terbangun setelah kemunculan proyek bandara, berkembang menjadi konflik setara antar warga masyarakat. Konflik merupakan suatu gejala sosial yang *inheren* (melekat) dalam kehidupan sosial dan masyarakat. Konflik horizontal merupakan arena di mana gejala sosial tersebut mengalami pertentangan atau integrasi setelahnya.

Konflik horizontal yang muncul memiliki kausalitas dan merupakan eksekusi kehadiran Bandara Kulon Progo, yang kemudian memaksa PT. Angkasa Pura I (Persero) sebagai pemrakarsa dan pengelola bandara bersama Pemkab Kulon Progo untuk mengambil langkah-langkah dan peran dengan memformulasikan resolusi konflik dalam rangka menciptakan situasi kondusif di tengah masyarakat demi terwujudnya Proyek Strategis Nasional tersebut.

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang mengkaji tentang dampak pembangunan bandar udara yang memiliki resistensi konflik sosial di masyarakat. Diantaranya adalah penelitian yang dilakukan oleh Nur Azizah, dengan judul *Dampak Sosial Ekonomi Pembebasan Lahan Pembangunan Bandar Udara New Yogyakarta International Airport* yang dimuat Jurnal Politika, Vol. 8, No. 2, Oktober 2017, yang menemukan bahwa kebijakan pemerintah yang dilangsungkan pada wilayah tersebut memiliki dampak yang baik. Meskipun begitu, pro-kontra tetap terjadi mengingat kebijakan tersebut mengubah lanskap sosial dan ekonomi masyarakat.

Penelitian lain dilakukan oleh M. Imam Fitriantoro, dengan judul *Pemicu Konflik dalam Pembangunan Bandara International Yogyakarta (Drivers of Conflict in Urban Infrastructure: Case Study of the New Yogyakarta Airport)* yang dimuat dalam Jurnal Politik, Vol. 6, No. 1, 2022, yang menemukan bahwa konflik yang terjadi didorong oleh ketidaksepakatan mengenai sumber daya lahan yang muncul dari kehendak pemerintah untuk mengubah sumber daya lahan.

Berdasarkan pada latar belakang dan penelitian terdahulu yang telah diuraikan di atas, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis bagaimana peran PT. Angkasa Pura I dan pemerintah Kabupaten Kulon Progo dalam rangka mendukung kelancaran pelaksanaan program nasional, yang dalam hal ini adalah pembangunan Bandara Yogyakarta International Airport Temon, Kabupaten Kulon Progo dengan pendekatan resolusi konflik.

## **METODE**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Nasution (2003: 18), menyebutkan bahwa penelitian disebut kualitatif karena sifat data yang dikumpulkan bercorak kualitatif (penekanan pada elaborasi/kedalaman). Secara operasional, metode penelitian kualitatif menurut Moleong (2002: 4), digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) di mana peneliti adalah sebagai instrumen kunci.

Teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan) antara analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil kualitatif lebih ditekankan makna dari pada generalisasi. Jenis penelitian deskriptif kualitatif yang digunakan pada penelitian ini dimaksudkan untuk menjawab faktor penyebab terjadinya konflik horizontal dalam proses pembangunan Yogyakarta International Airport Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta.

Selain itu, juga untuk mengetahui bagaimana resolusi konflik yang dilaksanakan oleh PT. Angkasa Pura I dan Pemerintah Kabupaten Kulon Progo dalam mencegah dan mereduksi konflik horizontal bersama pemangku kepentingan dalam rangka mensukseskan Proyek Strategis Nasional berupa pembangunan bandara Yogyakarta International Airport Temon, Kabupaten Kulon Progo.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pembangunan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) dilaksanakan berdasarkan Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang Wilayah Provinsi Dan Kabupaten/Kota. Selain itu, pembangunan bandara tersebut juga didasarkan pada beberapa aturan, yaitu:

1. Peraturan Daerah Kabupaten Kulon Progo Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012-2032;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 2008 tentang Rencana Tata Nasional;
3. Peraturan Perundang-Undangan Rencana Tata Ruang Pulau Jawa Bali, serta Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 2 tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2009-2029.

Adapun payung hukum yang digunakan dalam pelaksanaan pembangunan Bandara YIA, berdasarkan pada dokumen Tahapan Pengadaan Tanah dan Pembangunan bandara YIA Tahun 2022 milik PT Angkasa Pura I, adalah:

- 1) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KP 1164 Tahun 2013 tanggal 11 November 2013 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara Baru Kabupaten Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta jo. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KP 836 Tahun 2014 tanggal 20 Oktober 2014 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 1164;
- 2) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KP 280 Tahun 2015 tanggal 29 Mei 2015 tentang Penugasan Khusus Kepada PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam Rangka Percepatan Proses Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Bandar Udara untuk Kepentingan Umum di Kabupaten Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta;
- 3) Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2016 tanggal 8 Januari 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional; dan
- 4) Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tanggal 8 Januari 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional jo. Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 tanggal 15 Januari 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor: 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

Selain payung hukum, pembangunan bandara juga harus memiliki tiga dokumen yang harus dipenuhi sebagai syarat pembangunan bandara di Kulonprogo. Ketiganya adalah: Ijin Penetapan Lokasi (IPL) Kementerian Perhubungan, dokumen Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP), dan dokumen IPL Gubernur DIY.

Berdasarkan studi kelayakan dan kesepakatan antar pihak proyek, disepakati bahwa pembangunan bandara menggunakan jarak sepadan pantai 100 meter dari bibir pantai agar tidak terlalu berdampak pada permukiman penduduk. Setelah *masterplan* pembangunan disepakati, tahapan dilanjutkan dengan pengajuan IPL kepada Gubernur DIY. Begitu IPL telah ditetapkan, maka tahap selanjutnya adalah Badan Pertanahan Nasional (BPN) melakukan identifikasi seluruh lahan.

#### • **Lintasan Kronologis Konflik**

Kronologis dan eskalasi konflik berkaitan dengan pembangunan Bandara YIA dimulai pada tahun 2011. Itu terjadi ketika informasi mengenai pembangunan bandara baru dan nota kesepahaman antara pemerintah Provinsi DIY dengan PT Angkasa Pura I ditandatangani, yang menetapkan kawasan pesisir Pantai Selatan Temon, Kabupaten Kulon Progo sebagai lokasi pemindahan bandara pengganti bagi Bandara Adi Sucipto Yogyakarta mulai tersiar ke publik.

Informasi mengenai proses tahapan pembangunan bandara baru di Kulon Progo tersebut, kemudian menciptakan dua kubu berseberangan di antara warga terdampak, yaitu warga pro dan kontra pembangunan bandara di masyarakat desa terdampak khususnya, dan masyarakat DIY umumnya. Sehingga, terbentuklah kelompok yang menolak dan kelompok yang mendukung pembangunan bandara yang kemudian memunculkan eksekusi polarisasi warga terdampak (yogya.inews.id).

Terdapat lima desa terdampak utama pembangunan bandara, yakni Desa Glagah, Desa Jangkar, Desa Palihan, Desa Kebonrejo dan Desa Sindutan. Di kelima desa tersebut, terjadi perbedaan respons warga terhadap pembangunan bandara. Sebagian warga mendukung (pro) adanya pembangunan bandara, sebagian lainnya menolak (kontra) kehadiran bandara. Basis massa warga yang pro berada di sebagian Desa Glagah (selain Dusun Sidorejo, Dusun Macanan dan Dusun Kepek), dan mayoritas di Desa Jangkar, Desa Sindutan dan Desa Kebonrejo. Sedangkan basis massa warga yang kontra berada di sebagian Desa Glagah (Dusun Sidorejo, Dusun Macanan, dan Dusun Kepek) dan mayoritas di Desa Palihan (Dusun Kragon I, Kragon II, Dusun Munggang, Dusun Ngringgit dan Dusun Palihan I) (medium.com).

Perbedaan sikap warga terdampak langsung tentang pembangunan bandara, yang pada awalnya hanya bersifat lokal warga terdampak saja, akhirnya meluas menjadi pertentangan di masyarakat. Perluasan isu tersebut ditengarai juga dipengaruhi oleh ekspos media serta repetisi informasi yang begitu masif dan tidak terkontrol (jateng.metrotvnews.com). Dalam rangkaian konflik yang terjadi, kelompok warga pro pembangunan kemudian membentuk berbagai elemen paguyuban, diantaranya Lembaga Swadaya Masyarakat Kepedulian Sosial Desa (LSM KSD), Ikatan Keluarga Besar Pemilik Lahan dan Petani Penggarap (IKBPLPP), LPM Rukun Sejahtera, Forum Rembug Warga Transparansi (FRWT), Masyarakat Peduli Kulon Progo (MPK).

Di sisi lain, warga yang kontra pembangunan bandara juga membentuk kelompok kontra, diantaranya adalah Paguyuban Wahana Tri Tunggal (WTT). Secara demografi, komponen pendukung kelompok WTT ini berada di wilayah Dusun Kragon II, Palihan dan Dusun Sidorejo, Glagah. Warga yang tergabung di WTT awalnya hanya berjumlah sekitar 300 orang. Namun, seiring dengan berjalannya waktu, kelompok penolak mendapat dukungan dari aliansi aktivis mahasiswa dan aktivis sosial yang kemudian membentuk suatu wadah gerakan yang lebih besar bernama Gerakan Solidaritas Tolak Bandara (Gestob) (mahkamahnews.org).

Pasca terbentuknya kedua kubu yang saling bertentangan, konflik horizontal antar masyarakat di areal sekitar pembangunan bandara mulai tereskalasi karena masing-masing kubu melaksanakan aksi-aksi unjuk rasa menolak maupun mendukung pembangunan bandara. Pada medio tahun 2012 hingga tahun 2014, kedua kubu tersebut terus melakukan berbagai aksi unjuk rasa, khususnya dari kelompok penolak pembangunan bandara dengan kegiatan simbolis berupa pemasangan spanduk, banner, poster-poster, hingga membagikan hasil panen pertanian kepada pengguna jalan di sekitar areal bandara (Jalan Daendels, Temon, Kulon Progo). Selain itu juga dilakukan berbagai kegiatan keagamaan seperti *mujahadah* dan pengajian-pengajian untuk membangun kekuatan spiritual (liputan6.com).

Pasca berlangsungnya konsultasi publik yang dilakukan di Glagah dan Palihan, intensitas konflik kedua kubu warga terdampak pembangunan bandara semakin intensif. Konflik yang paling menonjol adalah saat pelaksanaan konsultasi publik pada 23 September 2014 di Balai Desa Glagah.

Kelompok penolak bandara melakukan aksi unjuk rasa karena tidak diijinkan menghadiri sosialisasi pembangunan bandara di Balai Desa Glagah. Hal tersebut kemudian menyulut ketegangan kelompok penolak pembangunan bandara dengan aparat keamanan yang pada akhirnya terjadi pemblokiran Jalan Daendels (mulai dari Desa Glagah hingga Desa Palihan) dengan batu, kayu, pohon dan benda lainnya yang menyebabkan akses jalan lumpuh hingga malam hari (news.detik.com).

Konflik warga pro dan kontra pembangunan bandara semakin meningkat ketika sekelompok warga pro pembangunan bandara, yaitu para petani penggarap lahan Pakualaman (Pakualaman Ground), pemilik tambak udang dan pelaku usaha penginapan dan rumah makan di areal terdampak pembangunan bandara menuntut kompensasi kepada Puro Pakualaman untuk diberikan tali asih karena telah menggarap lahan Pakualaman Ground tersebut secara turun temurun (republika.co).

#### • **Faktor-Faktor Terjadinya Konflik**

Terdapat beberapa faktor penyebab konflik. Menurut Wibowo (2006: 47-48), faktor-faktor penyebab konflik adalah: Penyimpangan persepsi, dendam, ketidakpercayaan, kompetisi/kelangkaan Sumber Daya dan kritik yang bersifat merusak. Merujuk pada faktor-faktor penyebab konflik sebagaimana dirumuskan Wibowo tersebut, konflik yang terjadi antara masyarakat pendukung dan penolak pembangunan Bandara YIA, bisa diuraikan sebagai berikut:

##### 1) Penyimpangan persepsi

Faktor ini terjadi ketika informasi yang diterima warga terdampak terkait pembangunan bandara menjadi bias. Akibatnya terjadi penyimpangan persepsi, serta adanya perbedaan tingkat pendidikan warga terdampak. Potret persepsi konflik horizontal warga terdampak pembangunan bandara berdasarkan temuan penulis adalah adanya penyimpangan persepsi pada soal hitungan untung-rugi yang dilakukan masyarakat terdampak pembangunan bandara yang mengakibatkan terjadinya konflik horizontal WTT dan warga pro pembangunan bandara.

Dalam kalkulasi sederhana, warga yang memiliki disparitas latar belakang pendidikan dan mapan secara pekerjaan (petani/pengguna lahan), tentunya resah pada keberadaan bandara akibat akan kehilangan lahan. Oleh karena itu, pilihan rasional yang diambil adalah menolak keberadaan bandara. Sedangkan dari pemahaman warga yang pro pembangunan bandara, menilai bahwa ada harapan mengubah nasib. Ini menjadi faktor yang mempengaruhi dan membentuk persepsi warga yang pro.

Secara psikologis tergambar bahwa sejak awal proses tahapan pembangunan bandara, ada aspek-aspek psikologis mengenai persepsi yang berbeda. Persepsi yang diwakili dengan pemahaman individu atas suatu kondisi/situasi, secara kontekstual terpecah antara kelompok pro pembangunan (dengan asumsi perubahan kehidupan yang lebih baik) dengan kelompok kontra pembangunan (dengan asumsi dasar degradasi kualitas kehidupan).

##### 2) Dendam

Dalam memandang konflik horizontal, sebagaimana diungkapkan Morton, terdapat unsur kepribadian yang mempengaruhi proses di dalam konflik. Akibat dari konflik horizontal yang terjadi di antara warga terdampak pembangunan bandara, rasa kalah atau martabat yang ternoda kemudian memunculkan rasa dendam (*grudges*).

Rasa dendam dalam konteks ketidaksenangan secara personal telah ada karena persoalan lain yang tidak berhubungan dengan bandara yang kemudian muncul dan terakumulasi dalam konflik pembangunan bandara. Oleh karena itu, rasa dendam kembali kepada individu masing-masing dalam kaitan hubungan bersosial dan bermasyarakat warga terdampak, baik di lingkungan baru maupun dalam lingkup interaksi sosial lainnya.

##### 3) Ketidakpercayaan

Konflik horizontal di sekitar area pembangunan Bandara YIA yang terjadi juga mengurai adanya perasaan saling tidak percaya antara warga kontra dengan warga pro pembangunan bandara. Rasa ketidakpercayaan satu sama lain juga diakibatkan perkembangan informasi yang beredar di masing-masing kelompok. Peredaran informasi di kelompok pro tentu berbeda dengan peredaran informasi di kelompok kontra. Terlebih, dengan adanya keterlibatan pihak

lain (*aggravating factor*) di dalam konflik, ini membuat informasi yang ada terkonsentrasi pada persepsi masing-masing pihak.

4) Kompetisi/kelangkaan sumber daya

Faktor kepemilikan lahan dan tingkat ekonomi warga terdampak dapat juga menjadi penyebab konflik yang terjadi antara warga terdampak pembangunan bandara. Konflik horizontal antara warga penolak dan pendukung bandara secara kronologis juga ditengarai menguat akibat kompetisi atas sumber daya. Berdasarkan catatan penulis, warga penolak sebagian merupakan masyarakat yang memiliki sumber-sumber ekonomi di wilayah tersebut, seperti petambak udang dan petani penggarap. Sedangkan dari kelompok pendukung bandara memiliki basis ekonomi yang cenderung berbeda seperti pemilik lahan maupun sebagai pekerja sektor formal.

Perubahan lanskap geografis akibat pembangunan bandara dengan proses alih fungsi lahan membuat tanah yang menjadi sumber daya utama pembebasan lahan, menjadi sumber daya yang diperebutkan. Perebutan kekuasaan atas tanah terlihat dari adanya gugatan-gugatan *class action* mengenai status dan kompensasi atas pembebasan lahan yang dilakukan oleh warga yang kontra pembangunan bandara.

5) Kritik bersifat merusak

Kritik yang merusak ditandai dengan pola komunikasi antar pihak-pihak yang berlawanan. Berdasarkan catatan di lapangan, pola komunikasi antar pihak cenderung berupa saling sindir dan saling ejek melalui media-media tertentu. Faktor ini merupakan implikasi dari intensitas ketegangan yang berlangsung. Ekses dari hal ini secara faktual adalah disharmoni yang menyeruak di antara komunitas masyarakat hingga ke tataran hubungan kekerabatan.

Warga terdampak melihat bahwa posisi *destructive criticism* mengubah gaya komunikasi masyarakat menjadi dingin dan pola hubungan sosial di masyarakat menjadi renggang, termasuk pada acara warga seperti hajatan, layatan, dan kerja bakti. Sanksi sosial berupa tindakan saling ejek berakhir kepada aksi saling mengkucilkan satu sama lainnya.

• **Peran PT. Angkasa Pura I dan Pemerintah Kabupaten Kulon Progo Dalam Resolusi Konflik**

Pada konteks peran, secara institusional maupun personal terdapat peran-peran dari unsur PT. Angkasa Pura I dan Pemkab Kulon Progo yang cukup krusial dan strategis dalam pengelolaan konflik serta upaya meresolusi konflik. Berdasarkan catatan penulis, Bupati Kulon Progo bersama PT. Angkasa Pura I berperan untuk mereduksi dan menganalisis konflik horizontal yang terjadi antara warga masyarakat pro dengan masyarakat yang kontra pembangunan bandara.

Fisher, sebagaimana dikutip Irwandi (2017: 32) menyatakan bahwa resolusi konflik adalah usaha menangani sebab-sebab konflik dan berusaha membangun hubungan baru yang bisa tahan lama di antara kelompok-kelompok yang berkonflik. Resolusi konflik pada teori ini menemukan sebuah pemahaman umum bahwa konflik horizontal dalam kelompok masyarakat Kulon Progo terkait pembangunan Bandara YIA dapat ditekan dengan menggunakan beberapa pendekatan, yaitu dengan melakukan negosiasi, kearifan lokal (*local wisdom*), atau melalui pemberdayaan masyarakat (*empowerment*).

Melalui pendekatan yang dilakukan pemerintah melalui PT. Angkasa Pura I dan Pemkab Kulon Progo, resistensi konflik yang berkembang di masyarakat dapat diantisipasi. Teori tentang resolusi konflik ini dinilai mampu menjawab substansi permasalahan dari konflik yang terjadi, bahwa masyarakat dalam konteks ini harus dilibatkan menjadi subjek dalam siklus pembangunan, dan tidak menjadi objek dalam pembangunan. Di sinilah letak keberpihakan pemerintah kepada masyarakat dalam menerjemahkan pembangunan yang berkeadilan.

Adapun langkah-langkah resolusi konflik horizontal masyarakat di areal sekitar Bandara YIA yang telah dilakukan adalah sebagai berikut:

1) Negosiasi

Pada dimensi ini, tindakan yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I dan Pemkab Kulon Progo adalah menyajikan realitas faktual yang akan dihadapi oleh warga kontra, di

mana konflik horizontal yang berlangsung secara lambat atau cepat akan berdampak pada kerugian masyarakat itu sendiri. Langkah ini dilakukan untuk mereduksi situasi *zero sum conflict* atau konflik dengan probabilitas menang-kalah yang tinggi. Proses mereduksi dilakukan agar konflik menjadi *zero sum game* sehingga dapat membuka opsi kompromi dan konsensus. Hasil dari langkah ini adalah perubahan sikap warga kontra.

Negosiasi merupakan bagian dari proses tawar-menawar yang lebih luas, di mana pihak yang bersengketa bertukar proposal dan kontra-proposal dalam upaya untuk menyelesaikan masalah yang diperdebatkan. Para pihak yang berselisih juga menekan satu sama lain dengan tujuan untuk berusaha membatasi pilihan masing-masing.

Upaya pihak-pihak yang terlibat dalam penyelesaian konflik horizontal pembangunan bandara untuk meredakan konflik yang ada, salah satunya dengan cara negosiasi. Ini cukup banyak dilakukan antara warga terdampak dengan pihak PT. Angkasa Pura I maupun dengan pimpinan daerah, baik eksekutif maupun legislatif di jajaran Pemkab Kulon Progo. Negosiasi tersebut dilakukan baik secara perorangan maupun dengan cara perwakilan kelompok, baik pro maupun kontra.

Berdasarkan hasil pemantauan penulis, bisa dinyatakan bahwa upaya negosiasi masih belum maksimal walaupun mampu mengubah sikap sebagian masyarakat, khususnya warga kontra pembangunan bandara. Berdasarkan keterangan narasumber yang ada, sikap pro kontra lambat laun menjadi sikap yang diwariskan. Sebab, basis massa kelompok telah teridentifikasi berada pada kantong-kantong wilayah tertentu. Adapun proses negosiasi antara kedua pihak juga dikatakan belum pernah dilaksanakan. Namun berdasarkan catatan penulis, proses negosiasi berlangsung secara vertikal yang mengubah sikap masyarakat kontra.

## 2) Kearifan lokal (*local wisdom*)

Perbaikan pola komunikasi diupayakan dengan cara mengubah bahasa agar konflik yang tadinya bersifat antagonistik dapat direduksi atau dikonversi menjadi hal yang lainnya. Langkah intervensi ini dilakukan dengan mengubah bahasa-bahasa struktural dengan bahasa-bahasa yang lebih semantik melalui pendekatan kultural atau memanfaatkan kearifan lokal. Bentuk dari pemanfaatan kearifan lokal dilakukan secara teknis melalui kunjungan informal (shalat magrib berjamaah, buka puasa bersama, kunjungan *door to door*). Pola komunikasi yang tadinya bersifat searah pun berubah menjadi pola dua arah.

Resolusi konflik yang dilekatkan pada unsur kearifan lokal dapat mengkonsolidasikan kembali komunitas masyarakat pasca konflik, khususnya di wilayah yang memiliki risiko tinggi. Dalam membaca konteks konflik horizontal ini, penyematan nilai-nilai kultural dapat menurunkan tensi dan intensitas, serta mengendalikan emosional pihak-pihak yang bertentangan melalui penyatuan unsur jati diri yang menopang komunitas itu sebelum terjadinya konflik.

Pola yang digunakan dalam resolusi konflik horizontal pembangunan Bandara YIA dengan memanfaatkan unsur kearifan lokal telah dilakukan dengan cara melaksanakan kegiatan kebudayaan, kegiatan keagamaan hingga kegiatan sosial, termasuk juga mengedepankan musyawarah dalam menyelesaikan masalah di internal warga. Namun, kegiatan-kegiatan tersebut dilakukan dengan cara sporadis dan tanpa perencanaan yang matang, baik mengenai tujuan, maksud, maupun hasilnya. Sehingga, metode yang demikian dianggap belum efektif dan kurang maksimal dalam kaitan untuk menciptakan kondusivitas sekaligus meresolusi konflik horizontal.

## 3) Pemberdayaan Masyarakat (*empowerment*)

Langkah ini tergambarkan pada proses pemberian ganti untung dan pemenuhan hak-hak masyarakat yang lebih baik dari sebelum kehadiran bandara. Melalui langkah-langkah sosialisasi, diinformasikan kepada warga penolak, karena sebagian besar warga penolak menganggap pembangunan bandara tidak memberikan dampak yang lebih besar daripada apa yang mereka terima saat ini.

Pemberdayaan masyarakat (*empowerment*) sendiri merupakan model pembangunan yang berdimensi rakyat. Pelibatan masyarakat dalam berbagai sektor pembangunan tentunya akan memiliki nilai lebih dalam pelaksanaannya, baik secara ekonomi maupun kondusivitas lingkungan. Pemberdayaan dalam konteks permasalahan konflik sosial pembangunan Bandara YIA adalah upaya mengembalikan kepercayaan diri warga terdampak pasca kehilangan mata pencaharian dalam mengelola lahan milik pribadi maupun lahan milik Puro Pakualaman. Bimbingan untuk beradaptasi dan bersahabat dengan situasi dan lingkungan baru, juga menjalani profesi baru dimana mereka harus kehilangan aset lahan yang selama ini menjadi tulang punggung kehidupan masyarakat untuk bertahan hidup, menjadi tantangan pemerintah kepada warga terdampak pembangunan bandara.

Upaya pemberdayaan masyarakat, khususnya warga terdampak langsung telah diupayakan dengan mendorong pembentukan koperasi warga berbasis 5 desa terdampak bandara (Glagah, Palihan, Jangkar, Sindutan dan Kebonrejo) untuk dapat berpartisipasi dalam proses pembangunan bandara. Masyarakat terdampak pembangunan bandara menjadi prioritas pemberdayaan melalui berbagai cara dan metode. Namun, “kewajiban” tersebut belum optimal dilakukan oleh pihak pemrakarsa pembangunan bandara maupun Pemkab. Kulon Progo. Sebab, bandara adalah objek jangka panjang yang tentunya manfaat dan keberadaan bandara tersebut sudah selanjutnya bisa dirasakan khususnya oleh warga terdampak langsung.

Walaupun dinilai belum efektif, namun pemberdayaan yang dilakukan sedikitnya berpengaruh meredakan konflik. Hal tersebut karena dampak dari pemberdayaan belum sepenuhnya dirasakan secara menyeluruh oleh warga terdampak. Ini mengakibatkan hasil yang dicapai belum maksimal dirasakan, terutama dalam upaya meredakan dan mengkanalisasi konflik horizontal diantara warga tersebut.

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis, dapat disimpulkan bahwa terdapat lima hal yang menjadi faktor munculnya konflik horizontal di sekitar pembangunan Bandara YIA. Kelima hal itu meliputi: 1) penyimpangan persepsi; 2) dendam; 3) ketidakpercayaan; 4) kompetisi atas sumber daya yang langka, dan 5) kritik bersifat merusak. Secara mendetail, kelima faktor tersebut dipengaruhi oleh latar belakang pendidikan, hilangnya sumber ekonomi, kesimpangsiuran informasi, kecemburuan sosial, serta ketidakpastian masa depan.

Faktor perbedaan persepsi ditemukan lantaran informasi yang ada di kelompok pro dan kelompok kontra cenderung berbeda, di mana informasi di kelompok kontra merespons dampak-dampak negatif pembangunan bandara. Adapun faktor dendam tidak menjadi dasar bagi kelompok. Namun, faktor ini berjalan dari sisi antar aktor yang sebelumnya telah memiliki friksi, yang kemudian diperkuat dengan adanya konflik.

Kemudian, faktor ketidakpercayaan muncul karena perkembangan informasi yang beredar di masing-masing kelompok memiliki perbedaan yang semakin mengerucut. Adapun faktor kelangkaan sumber daya terjadi karena perubahan lanskap geografis melalui proses alih fungsi lahan yang membuat tanah menjadi sumber daya utama pembebasan lahan menjadi diperebutkan. Sedangkan faktor kritik yang bersifat merusak ditemukan ketika pola komunikasi antar pihak bertikai dilangsungkan dengan bahasa-bahasa satir berupa saling sindir dan saling ejek melalui media-media tertentu.

Dari kelima faktor penyebab konflik, upaya resolusi konflik oleh PT. Angkasa Pura I dan Pemkab Kulonprogo dilakukan dengan cara negosiasi, pemanfaatan kearifan lokal dan pemberdayaan masyarakat. Proses negosiasi yang dilakukan, walaupun belum mendapatkan hasil maksimal, namun mampu mengubah sikap sebagian warga kontra pembangunan bandara. Langkah pemanfaatan kearifan lokal dilakukan secara teknis melalui kunjungan informal (shalat magrib berjamaah, buka puasa bersama, kunjungan *door to door*).

Pola komunikasi yang tadinya bersifat searah pun diubah menjadi berlangsung dua arah. Upaya pemberdayaan masyarakat, khususnya warga terdampak langsung, telah diupayakan dengan mendorong pembentukan koperasi warga berbasis 5 desa terdampak bandara (Glagah, Palihan,

Jangkar, Sindutan dan Kebonrejo) untuk dapat berpartisipasi dalam proses pembangunan bandara. Walaupun dinilai belum efektif namun langkah tersebut sedikitnya telah berpengaruh meredam konflik. Hal ini karena dampak dari langkah-langkah yang dilakukan belum sepenuhnya dirasakan secara menyeluruh oleh warga terdampak. Ini juga mengakibatkan hasil yang dirasakan oleh warga dalam upaya meredam dan mengkanalisasi konflik horizontal diantara warga tersebut, masih belum maksimal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Coser, A. Lewis. (1956). *The Function Of Social Conflict*, New York: Free Press.
- Dahrendorf, Ralf (dalam George Ritzer, Douglas J. Goodman). (2013). *Teori Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Mutakhir Teori Sosial Post Modern*, Bantul: Kreasi Kencana.
- Deutsch, Morton, Coleman, Peter T., Marcus, Eric C., (2017). *Handbook Resolusi Konflik* (Terj. Imam Baehaqie), Bandung: Penerbit Nusa Media.
- Fisher, Simon, dkk. (2001). *Mengelola Konflik: Keterampilan dan Strategi Untuk Bertindak*, (Alih Bahasa S. N. Kartikasari, dkk), Jakarta: The British Council.
- Habib, M., Fatkhullah, M., Mukaromah, S., & Budita, A. (2022). Analisis Konflik Pembangunan New Yogyakarta International Airport. *Madani Jurnal Politik Dan Sosial Kemasyarakatan*, 14(02), 159-184. <https://doi.org/https://doi.org/10.52166/madani.v14i02.3237>.
- Habib, Muhammad Alhada F., Kanita K. Nisa, Cut Rizka Al Usrah. (April, 2022). Memikirkan Kembali Pembangunan Bandara New Yogyakarta International Airport (NYIA) Pasca Konflik: Dampak Sosial Ekonomi Pada Masyarakat Kulon Progo. Yogyakarta, *Jurnal Sosiologi Reflektif*, Vol. 16, No. 2. 373-400. <https://doi.org/10.14421/jsr.v16i2.2275>.
- Hillesund, S., Bahgat, K., Barrett, G., Dupuy, K., Gates, S., Nygard, H.M., & Ostby, G. (2018). Horizontal inequality and armed conflict: a comprehensive literature review. *Canadian Journal of Development Studies / Revue Canadienne D'études Du Développement*, 39 (4), 1–18. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02255189.2018.1517641>.
- Hunt, M.P. and Metcalf, L. (1996). *Ratio and Inquiry on Society's Closed Areas, in Educating The Democratic Mind* (W. Partner), New York: State University of New York Press.
- Irwandi, Chotim dan Endah Ratnawaty. (2017). Analisis Konflik Antara Masyarakat, Pemerintah Dan Swasta, *JISPO Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 7.2: 24-42.
- Jati, Frans Wisnu Prabowo. (2014). *Museum Spiritualitas Kejawen, Yogyakarta*, (Skripsi) Yogyakarta: Fakultas Teknik, Universitas Atmajaya Yogyakarta.
- Jati, W. R. (2013). Kearifan Lokal Sebagai Resolusi Konflik Keagamaan. Walisongo: *Jurnal Penelitian Sosial Keagamaan*, 21(2), 393–416.
- Narwoko, J. Dwi dan Bagong Suyanto. (2005). *Sosiologi Teks Pengantar dan Terapan*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Kelman, Herbert C.; Fisher, Ronald J. Conflict Analysis and Resolution. *Oxford Handbook Of Political Psychology*, 2003, 315-353.
- KNKT. (n.d.). *Laporan Akhir KNKT Penyelidikan Kecelakaan Pesawat Boeing 737 Garuda Indonesia GA200 di Yogyakarta, tanggal 7 Maret 2007*. Dephub.go.id. Retrieved October 22, 2007,

- from [https://dephub.go.id/post/read/Laporan-Akhir-KNKT-Penyelidikan-Kecelakaan Pesawat-Boeing-737-Garuda-Indonesia-GA200-di-Yogyakarta-tanggal-7-Maret-2007915](https://dephub.go.id/post/read/Laporan-Akhir-KNKT-Penyelidikan-Kecelakaan-Pesawat-Boeing-737-Garuda-Indonesia-GA200-di-Yogyakarta-tanggal-7-Maret-2007915)
- Kustimingsih, Wahyu. Kelompok Rentan dalam Pembangunan Kawasan Kota Bandara di Kulon Progo: Studi Kasus New Yogyakarta International Aiport (NYIA), *Jurnal Pemikiran Sosiologi*, 2017, 4.1: 91-105.
- Mardikanto, Totok dan Soebiato, Poerwoko. (2012). *Pemberdayaan Masyarakat: - Dalam Perspektif Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Moleong, Lexy J. (1990). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- \_\_\_\_\_. (2013). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nasa, Rikardus & Gisela Nuwa. (2022). Resolusi Konflik Berbasis Kearifan Lokal dalam Kehidupan Etnis Sikka Krowe, *Edukatif : Jurnal Ilmu Pendidikan* Volume 4 Nomor 1 Tahun 2022 Hlm 1–6. DOI: <https://doi.org/10.31004/edukatif.v4i1.1720>.
- Nasikun. (1993). *Sistem Sosial Indonesia*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Nabila, F., Shohibuddin, M., & Soetarto, E. (2021). Perubahan Peran Perempuan Setelah Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Yogyakarta International Airport: Kasus Kalurahan Kebonrejo di Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta. *BHUMI: Jurnal Agraria Dan Pertanahan*, 7(2), 226–245. <https://doi.org/10.31292/bhumi.v7i2.494>.
- Pruit, Dean G. dan Jeffrey Z. Rubin. (2011). *Teori Konflik Sosial*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Setiadi, Elly M dan Usman Kolip. (2011). *Pengantar Sosiologi*. Jakarta: Kencana.
- Setiadi, Kusno. (2019). *Pengaruh Kearifan Lokal dan Kecerdasan Spiritual terhadap Peserta Didik*. *Jurnal Ilmiah Al-Jauhari*. Vol. 4, No. 1, Juni 2019. Hal. 126-151.
- Sternberg, Robert J. (2004). *Wisdom and Giftedness* dalam Shavinina, Larisa V., Ferrari, Michel., Ed., *Beyond Knowledge: Extra Cognitive Aspects of Developing High Ability*. New Jersey: Lawrence Erlbaum.
- Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- \_\_\_\_\_. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta.
- \_\_\_\_\_. (2017). *Metode Penelitian Kombinasi: Mixed Methods*. Bandung: Alfabeta.
- Sulaiman, King Faisal dan Iwan Satriawan. (Juli-Desember, 2021). Land Dispute Settlement Post Law No. 2 of 2012: Glagah Village Case Study Related to NYIA Airport. *Indonesian Private Law Review*, Vol. 2, No. 2.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2011 tentang Intelijen Negara.
- Wibowo. (2006). *Manajemen Perubahan*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Kuntadi, Warga Temon Mulai Keluhkan Dampak Pembangunan Bandara Baru Yogya," <https://yogya.inews.id/berita/warga-temon-mulai-keluhkan-dampak-pembangunan-bandara-baru-yogya>.

Reni Mardika, "Warga Terdampak Bandara Yogyakarta Keluhkan Kehilangan Mata Pencaharian," Kompas TV2021. Diakses pada tanggal pada tanggal 5 Desember 2022 WIB. <https://www.kompas.tv/article/228736/wargaterdampak-bandara-yogyakarta-keluhkan-kehilanganmata-pencaharian>.

<https://medium.com/nekropolis/prahara-mega-proyek-pembangunan-bandara-kulon-progo-273274ccc601>

<https://web.archive.org/web/20180916130321/http://jateng.metrotvnews.com/peristiwa/ybJy8BWN-proyek-bandara-dan-hancurnya-hubungan-sosial-warga>

<https://mahkamahnews.org/2017/04/16/peresmian-paguyuban-warga-penolak-penggusuran-kulon-progo-sebagai-bukti-konsistensi-penolakan-pembangunan-bandara/>

<https://www.liputan6.com/news/read/2343804/tolak-pembangunan-bandara-baru-warga-kulonprogo-mogok-makan>

<https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-3930502/warga-tolak-pemasangan-portal-pembangunan-bandara-kulon-progo>

<https://news.republika.co.id/berita/odl5b2291/ratusan-warga-minta-kompensasi-tanah-pakualaman>