

## **BAB I PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Suatu negara dapat dikatakan sah berdiri apabila telah memenuhi tiga unsur konstitutif atau unsur yang mutlak harus ada pada saat negara didirikan yakni dengan adanya rakyat, wilayah, dan pemerintah yang berdaulat. Sementara syarat tambahan lainnya yang juga sangat penting ialah unsur deklaratif yakni pengakuan dari negara lainnya. Wilayah yang dimaksudkan dalam salah satu unsur mutlak berdirinya suatu negara dapat dibagi menjadi tiga bagian yaitu wilayah daratan, laut atau perairan dan udara. Terkait dengan wilayah yang dimiliki oleh suatu negara ini, khususnya untuk wilayah daratan terdapat pengaturan tersendiri di mana seorang warga negara secara individu memiliki hak untuk menguasai maupun memiliki sebagian dari wilayah daratan yang ada dalam negara dengan segala syarat dan ketentuannya yang telah ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan. Berdasarkan pengaturan yang ada di Indonesia, wilayah daratan yang bisa dikuasai dan dimiliki oleh rakyat ini disebut tanah. Tanah merupakan salah satu sumber kehidupan yang sangat vital bagi manusia, baik dalam fungsinya sebagai sarana untuk mencari penghidupan maupun pendukung mata pencaharian di berbagai bidang seperti pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan, industri maupun yang dipergunakan sebagai tempat untuk bermukim dengan didirikannya perumahan sebagai tempat tinggal.

Ketentuan yuridis yang mengatur mengenai eksistensi tanah yaitu terdapat dalam Pasal 33 Ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Adapun pengejawantahan lebih lanjut mengenai hukum tanah

banyak tersebar dalam berbagai peraturan perundang-undangan yang lain seperti Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA), Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1996 tentang Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan, dan Hak Pakai atas Tanah, kemudian Peraturan Menteri Agraria/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 3 Tahun 1999 tentang Pelimpahan Kewenangan Pemberian dan Pembatalan Keputusan Pemberian Hak Atas Tanah dan lain-lain. Segala bentuk peraturan dan ketentuan yang dibuat dalam berbagai lini kehidupan bermasyarakat di Indonesia tidak boleh menyimpang dari dasar hukum Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 serta yang paling utama tidak boleh bertentangan dengan ideologi negara yakni Pancasila. Berdasarkan ketentuan yang ada dalam berbagai peraturan mengenai eksistensi tanah di atas banyak dibahas mengenai kewenangan yang dimiliki oleh negara, yang dimaksud negara di sini ialah pemerintah dalam haknya menguasai tanah yang merupakan wilayah negara.

Konsep hak negara menguasai tanah yang merupakan wilayah daratan negara sesungguhnya berasal dari konsep hukum adat yang telah lama dianut oleh penduduk asli jauh sebelum terbentuknya Indonesia sebagai negara yang merdeka. Berdasarkan hukum adat di berbagai suku yang ada di Indonesia, kepentingan publik akan lebih diutamakan dan lebih didahulukan daripada kepentingan pribadi atau individual. Dengan kata lain, hukum adat didasarkan pada konsep perlindungan kepentingan publik atau kepentingan komunal pada tiap kelompok adat (Kusumadara, 2000: 6). Dengan demikian properti yang penting untuk kepentingan umum, seperti air, sumber daya alam, tanah, dan juga ilmu

pengetahuan, harus dimiliki bersama atau setidaknya dikuasai bersama oleh masyarakat, tanah yang dikuasai oleh sekelompok masyarakat adat tertentu biasanya disebut dengan tanah ulayat. Walaupun hukum adat mengakui hak-hak individu atas benda, hukum adat tetap lebih mendahulukan prinsip perlindungan kepentingan umum dan prinsip bahwa benda memiliki fungsi sosial bagi masyarakat (Kusumadara, 2000: 30). Sebagai contoh, dalam masyarakat hukum adat seseorang dapat mewarisi tanah dari orang tuanya, akan tetapi kepemilikannya atas tanah tersebut tetap berada di bawah kontrol dari komunitas adat di mana ia bertempat tinggal (Spruyt & Robertson, 1973: 13). Hal tersebut disebabkan karena menurut hukum adat, individu beserta harta bendanya merupakan bagian tidak terpisahkan dari lingkungan di sekitarnya yang bisa membawa kebaikan sekaligus keburukan pada lingkungan dimana ia berada (Haar, 1948: 53).

Setelah kemerdekaan dan pendirian Negara Kesatuan Republik Indonesia, pemerintah Indonesia memandang negara sebagai penjelmaan rakyat Indonesia. Oleh karena itu, kepentingan publik atau masyarakat dianggap menjadi kepentingan bersama yang diatur negara. Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 disusun berdasarkan konsep hukum adat yang telah hidup lama di nusantara. Kepentingan rakyat Indonesia atas bumi, air, kekayaan alam, serta cabang-cabang produksi vital, ditransformasikan menjadi kepentingan negara sepanjang tujuannya untuk memakmurkan dan mensejahterakan rakyat. Selanjutnya, ketentuan konstitusi atas hak menguasai yang dimiliki negara ini diterapkan dalam seluruh peraturan perundang-undangan

Indonesia. Penjabaran lebih jauh dari hak menguasai tanah oleh negara, terdapat pada Pasal 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) yang menyatakan bahwa bumi, air dan ruang angkasa, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya itu pada tingkatan tertinggi dikuasai oleh negara, sebagai organisasi kekuasaan seluruh rakyat. Hak menguasai dari negara memberi wewenang kepada negara untuk mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan bumi, air dan ruang angkasa tersebut, menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dengan bumi, air dan ruang angkasa kemudian menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dan perbuatan-perbuatan hukum yang mengenai bumi, air dan ruang angkasa semata-mata untuk kemakmuran dan kesejahteraan seluruh rakyat.

Penguasaan tanah oleh negara dalam konteks di atas adalah penguasaan yang otoritasnya menimbulkan tanggung jawab, yaitu untuk kemakmuran rakyat. Di sisi lain, rakyat juga dapat memiliki hak atas tanah. Hak milik adalah hak terkuat dan terpenuh yang dapat dimiliki orang atas tanah dengan mengingat fungsi sosial yang melekat pada kepemilikan tanah tersebut. Dengan perkataan lain hubungan individu dengan tanah adalah hubungan hukum yang melahirkan hak dan kewajiban pada diri seseorang. Sedangkan hubungan negara dengan tanah melahirkan kewenangan dan tanggung jawab pengelolaan dan pemanfaatan yang seluas-luasnya ditujukan untuk rakyat. Berdasarkan ketentuan yang ada tersebut, bahkan secara eksplisit telah disampaikan bahwa pada suatu ketika dalam situasi dan kondisi tertentu masyarakat memang harus memahami dan mengerti jika

pemerintah mengambil tindakan yang terkadang dianggap merugikan beberapa individu atau kelompok-kelompok masyarakat tertentu untuk kepentingan dan kemaslahatan umat dan kepentingan publik. Namun dalam hal ini pemerintah juga memiliki kewajiban untuk memberikan kompensasi atau ganti kerugian yang adil terhadap masyarakat yang merasa dirugikan.

Dewasa ini, tanah merupakan aset penting bagi seseorang untuk kelangsungan hidupnya, karena memiliki nilai jual dan manfaat yang tinggi. Seringkali terlihat konflik-konflik akibat kasus sengketa tanah yang ada di Indonesia. Berdasarkan laporan yang diberikan oleh Konsorsium Revitalisasi Agraria konflik agraria di Indonesia telah menunjukkan tren peningkatan. Pada 2010 setidaknya terdapat 106 kasus konflik agraria di wilayah Indonesia, kemudian jumlah ini naik empat kali lipat pada 2014 menjadi 472 kasus konflik agraria. Pada 2015 jumlah konflik turun menjadi 252 kasus, tetapi diikuti oleh kenaikan drastis pada 2016 menjadi 450 kasus konflik agraria, kemudian selama 2017 terdapat 659 konflik agraria di Indonesia (Pattiselanno & Sopamena, 2018: 203).

Indonesia adalah negara agraris, sejalan dengan hal tersebut konflik agraria mudah ditemukan di seluruh wilayah Indonesia dengan latar belakang memperebutkan kepemilikan hak atas tanah (Rochadi, 2018: 50), kemudian konflik pengadaan tanah untuk kepentingan umum dan lain sebagainya. Konflik yang terjadi bisa bersifat horizontal (konflik antar masyarakat) maupun konflik vertikal (konflik antara pemerintah dengan masyarakat). Terjadinya konflik vertikal dalam kasus pertanahan, biasanya bermula dari agenda pengadaan tanah.

Dilakukannya pengadaan tanah merupakan tahapan awal yang harus dilalui ketika pemerintah hendak menyelenggarakan proyek pembangunan infrastruktur atau fasilitas publik. Hal ini menjadi keharusan yang melekat pada kondisi terbatasnya luas lahan milik pemerintah yang dapat digunakan sebagai lokasi pembangunan fasilitas publik tersebut. Untuk menanggulangi masalah ini, pemerintah berusaha mendapatkan lahan yang memadai dan ideal dari properti privat milik individu atau kelompok masyarakat tertentu.

Di Indonesia, acuan pelaksanaan pembebasan lahan untuk kepentingan umum adalah Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum. Pembangunan fasilitas publik untuk kepentingan umum memerlukan tanah, dan upaya perolehannya dapat dilakukan melalui upaya pengadaan tanah. Pengadaan tanah adalah kegiatan menyediakan tanah dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang sebelumnya berhak atas tanah tersebut. Pemerintah harus melakukan pembebasan lahan terlebih dahulu untuk tanah yang hak miliknya berada di tangan individu, badan hukum maupun kelompok masyarakat tertentu untuk pembangunan fasilitas publik. Pengadaan tanah harus dilaksanakan dengan mengedepankan nilai-nilai kemanusiaan, demokratis, dan juga adil (Borras & Franco, 2011: 50). Idealnya, pembebasan tanah harus dilakukan berdasarkan konsensus di antara kedua belah pihak (pemerintah-masyarakat) perihal besaran dan bentuk ganti rugi yang diberlakukan dalam proses pemindahan kepemilikan hak privat tersebut menjadi milik negara yang nantinya akan dikembalikan untuk kepentingan bersama masyarakat.

Dengan demikian, tahapan pengadaan tanah yang paling krusial adalah musyawarah untuk menentukan bentuk dan besaran ganti kerugian antara pemerintah yang membutuhkan tanah dengan individu atau kelompok masyarakat pemilik tanah (Shatkin, 2016: 144). Perlu disadari bersama, sebagaimana disinggung di awal, bahwa ganti kerugian adalah penggantian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak dalam proses pengadaan tanah yang dilakukan. Pemenuhan prinsip ini menjadi penting artinya dalam mengurangi rasa cemas dan kesulitan yang dirasakan oleh masyarakat yang terkena dampak pengadaan tanah. Pada ranah pengadaan tanah demi pembangunan untuk kepentingan publik, pemerintah memiliki satu kewenangan legal khusus, sebagaimana disinggung sebelumnya, dalam rangka mengambil-alih tanah dan properti privat lainnya milik warga negara dengan membayarkan sejumlah ganti kerugian. Namun, sering dijumpai jika *Compulsory power/ eminent domain* sebagai hak legal pemerintah untuk mendapatkan properti (*power taking*), diterapkan dengan menyertakan pemaksaan ketimbang dengan pertukaran sukarela antara pemerintah dan masyarakat sehingga sering menimbulkan konflik vertikal (Munch, 1976: 473).

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum nyatanya dipandang belum berhasil memberikan jalan keluar atas segenap permasalahan hukum yang terjadi khususnya dalam rangka penghormatan hak atas tanah yang diambil alih untuk kepentingan publik. Sampai saat ini masih sering terjadi konflik yang disebabkan pengadaan tanah oleh pemerintah dalam pembangunan fasilitas publik. Konflik yang terjadi biasanya disebabkan karena ada beberapa individu yang bersikeras

tidak mau menyerahkan tanahnya dengan berbagai macam alasan, yang sering terjadi biasanya tidak tercapainya kesepakatan terkait maksud ganti kerugian yang layak dan adil. Definisi yang jelas seharusnya dirumuskan dalam undang-undang tersebut, sebagai bentuk penghormatan atas hak kekayaan seseorang yang dijamin konstitusi, yaitu tertulis di dalam Pasal 28 H ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa setiap orang berhak mempunyai hak milik pribadi dan hak milik tersebut tidak boleh diambil alih secara sewenang-wenang oleh siapapun. Pasal tersebut menjadi dasar untuk melindungi harta benda seseorang yang dibawah kekuasaannya dari pihak lain yang akan mengambilnya. Namun, negara memiliki kedaulatan atas wilayah yang berada di dalam kekuasaannya. Kekuasaan negara atas wilayah tersebut melahirkan konsep kedaulatan teritorial, yaitu kekuasaan negara untuk menjalankan yuridiksinya atas orang-orang dan harta benda yang berada di dalam wilayah negaranya.

Salah satu konflik yang terjadi akibat adanya pengadaan tanah untuk pembangunan fasilitas publik yang sedang ramai dibicarakan oleh khalayak saat ini adalah proses pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) tepatnya di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo. Pembangunan bandara internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo merupakan salah satu bentuk upaya pemerintah dalam meningkatkan sarana transportasi udara di wilayah Jawa bagian selatan terutama Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY).



DIY merupakan salah satu provinsi yang memiliki predikat sebagai provinsi pendidikan, budaya, dan pariwisata yang setiap tahunnya terus mengalami peningkatan jumlah kunjungan dari segi moda transportasi udara. Namun, hal tersebut kurang didukung dengan infrastruktur bandara bertaraf internasional yang memadai. Semakin tingginya tingkat kunjungan dan pariwisata ke Yogyakarta dengan menggunakan jasa penerbangan membuat Bandara Adisutjipto sebagai salah satu bandara internasional terpadat di Indonesia sudah tidak mampu menampung penerbangan baik domestik maupun internasional yang setiap tahunnya terus meningkat tajam. Untuk itu, pemerintah mengambil langkah strategis dengan mengeluarkan kebijakan untuk merelokasi bandara yang selama ini digunakan yakni Bandara Adisutjipto yang lokasinya ada di Maguwoharjo Kecamatan Depok Kabupaten Sleman ke lokasi bandara baru yang berada di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo. Kebijakan ini diambil pemerintah dengan berbagai pertimbangan atas ketidaklayakan Bandara Adisutjipto yang ada sekarang ini.

Berdasarkan hasil survei dan penelitian yang telah dilakukan oleh pihak pemerintah dan pihak pengelola yakni PT Angkasa Pura I (perusahaan badan usaha milik negara (BUMN) yang memberikan pelayanan lalu lintas udara dan bisnis bandara di Indonesia), ketidaklayakan Bandara Adisutjipto yang ditemukan antara lain ialah, *pertama*, Bandara Adisutjipto mengalami *overload* atau kelebihan pada daya tampung penumpang. Daya tampung penumpang yang tersedia sebenarnya hanya memiliki kapasitas sekitar 1,2 juta penumpang per tahunnya, sementara penumpang pada tahun 2017 sudah mencapai 7,8 juta.

Akibat dari peningkatan pengunjung tiap tahunnya ini, maka Bandara Adisutjipto seharusnya dinyatakan tidak layak lagi disebut sebagai bandara internasional karena potensi daya tampungnya yang jauh melebihi kapasitas yang ada pada bandara.

*Kedua*, padatnya lalu lintas jam penerbangan pesawat. Dari tahun ke tahun kondisi lalu lintas pesawat di Bandara Adisutjipto Yogyakarta mengalami kepadatan jam penerbangan, hal ini antara lain disebabkan karena sempitnya lahan parkir pesawat. Bahkan tidak jarang pesawat yang ingin mendarat harus berputar-putar ( *Holding* ) di udara selama lima belas menit hingga tiga puluh menit, yang mengakibatkan terdapatnya keluhan-keluhan dari penumpang yang datang ke Yogyakarta. *Ketiga*, lokasi pendaratan dan keberangkatan pesawat yang dekat dengan pemukiman padat penduduk dan gedung-gedung tinggi. Hal ini dilatarbelakangi oleh perkembangan pembangunan di Yogyakarta yang setiap tahunnya juga semakin meningkat, sehingga muncul gedung-gedung tinggi seperti gedung perkantoran,  *supermall*  maupun apartemen baru yang nantinya dikhawatirkan akan mengganggu keselamatan penerbangan, keselamatan warga sekitar bandara dan menyebabkan kecelakaan pesawat. *Keempat*, Bandara Internasional Adisutjipto merupakan bandara milik militer yang juga digunakan untuk penerbangan komersil, maka yang menjadi prioritas utama adalah pesawat milik TNI Angkatan Udara (AU), karena memang fungsi utamanya ialah sebagai pangkalan utama TNI AU dan Pusat Pendidikan Penerbang TNI AU. Akibatnya penerbangan militer jauh lebih diprioritaskan dibandingkan dengan penerbangan komersil. Hal ini menyebabkan kegiatan penerbangan komersil menjadi tidak

efektif sehingga sering terjadi keterlambatan keberangkatan maupun keterlambatan *landing*. Untuk mengatasi berbagai permasalahan di atas, maka sudah seharusnya Yogyakarta mempunyai bandara yang khusus untuk komersil dan terpisah dari kegiatan militer, untuk itulah pembangunan bandara baru di Kulon Progo merupakan sesuatu yang urgen untuk segera diselesaikan.

Selain itu, relokasi pembangunan bandara ini juga menjadi salah satu bagian dari proyek Masterplan Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Di mana pembangunannya didasarkan pada potensi demografis dan kekayaan sumber daya alam yang ada pada wilayah Temon Kulon Progo. Apalagi latar belakang dari adanya kebijakan MP3EI ini adalah untuk menempatkan Indonesia sebagai negara maju pada tahun 2025. Salah satu program dari MP3EI ini adalah pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo yang nantinya akan dijadikan sebagai transportasi penerbangan untuk wilayah Jawa bagian selatan khususnya Provinsi Daerah istimewa Yogyakarta dan Jawa Tengah.

Berdasarkan berbagai pertimbangan yang telah diuraikan di atas, maka PT. Angkasa Pura I dan pemerintah berencana merelokasi Bandara Adisutjipto melalui uji khalayak. Uji khalayak ini berdasarkan penilaian dari kemudahan pelepasan tanah, letak yang strategis, potensi kemajuan perekonomian, dampak sosial dan lain sebagainya. Dengan demikian melalui uji khalayak tersebut terpilihlah Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo sebagai calon kuat lokasi pembangunan bandara baru. Pembangunan bandara baru ini diperkuat oleh dasar hukum Perda Nomor 1 tahun 2012 tentang RTRW (Rencana Tata Ruang dan

Wilayah) Kulon Progo tahun 2012-2032 yang dilengkapi dengan Undang-Undang No 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum, Surat Keputusan Gubernur DIY No.68/KEP/2015 dan putusan kasasi Mahkamah Agung No.456 K/TUN/2015 sebagai faktor pendukung pembangunan bandara baru.

Adanya kebijakan ini memunculkan konflik antara pihak pemrakarsa bandara (pemerintah & PT. Angkasa Pura I) dengan masyarakat terdampak yang menolak pembangunan bandara, konflik juga terjadi di tengah-tengah masyarakat yang terpecah menjadi dua kelompok yakni kelompok pro bandara dan kelompok kontra bandara, pro kontra pembangunan bandara juga terjadi pada kalangan organisasi masyarakat. Salah satu organisasi masyarakat yang gencar melakukan penolakan terhadap pembangunan bandara ialah organisasi Wahana Tri Tunggal (WTT). Isu relokasi pembangunan bandara sudah berkembang semenjak tahun 2011, dengan adanya isu ini menjadi awal mula munculnya konflik. Isu yang berkembang di masyarakat pada tahun 2011 di tambah dengan pematokan awal yang dilakukan pihak PT Angkasa Pura I bersama pemerintah dan juga Badan Pertanahan Nasional (BPN) dengan tujuan untuk mengetahui titik koordinat luasan tanah yang akan menjadi calon lokasi pembangunan bandara dilakukan tanpa pemberitahuan terlebih dahulu kepada warga yang akan terdampak, hal ini membuat sebagian masyarakat marah dan kemudian melakukan penolakan dan perlawanan. Setelah kejadian tersebut pada tanggal 9 September 2012 muncul inisiatif dari masyarakat untuk membentuk sebuah gerakan masyarakat yang

bernama organisasi Wahana Tri Tunggal (WTT) yang konsisten untuk menolak pembangunan bandara baru di Kecamatan Temon.

Organisasi WTT ini menyatakan bahwa penolakan tersebut dilakukan oleh masyarakat karena hampir dari sebagian tanah yang menjadi calon lokasi pembangunan bandara merupakan tanah hak milik masyarakat dan sebagian lagi milik *Sultan Ground* (SG) dan milik *Pakualam Ground* (PA) atau tanah milik Keraton Yogyakarta. Faktor status kepemilikan tanah yang sebagian besar adalah milik masyarakat inilah yang menyebabkan WTT konsisten melakukan perlawanan meskipun pemerintah menyatakan kesiapan untuk memberikan kompensasi atau ganti rugi kepada masyarakat yang tanahnya akan diambil alih untuk pembangunan bandara. Konflik relokasi pembangunan bandara sampai tahun 2018 ini belum dapat terselesaikan dengan maksimal. Hal menarik dalam studi ini adalah bahwa konflik relokasi pembangunan bandara ini justru berbuntut panjang, terhitung hingga saat ini sudah berjalan hampir delapan tahun, akan tetapi sampai pada tahun 2018 proses pembangunan bandara masih tetap belum bisa dilanjutkan dengan mulus. Hal ini dilatar belakangi oleh penolakan yang dilakukan oleh sebagian masyarakat terdampak serta beberapa organisasi masyarakat yang sampai saat ini masih tetap konsisten dengan pendiriannya untuk tetap menolak pembangunan bandara. Walaupun sudah ada dasar hukum yang melegalkan untuk dilakukan dan dilanjutkan proses pembangunan bandara, namun pihak warga terdampak yang menolak pembangunan bandara belum mau menyerahkan tanahnya. Selain itu unjuk rasa dengan berbagai bentuk yang dilakukan baik oleh masyarakat terdampak yang belum setuju maupun pihak-

pihak luar dan organisasi masyarakat yang kontra terhadap pembangunan bandara hingga saat ini masih sering terjadi sehingga mengganggu kelancaran pembangunan bandara.

Untuk mengkaji penelitian ini lebih mendalam, maka peneliti ingin melihat upaya penyelesaian konflik yang sudah dilakukan baik oleh pihak-pihak yang berkepentingan maupun pihak mediator selama kurun waktu delapan tahun ini dan peneliti ingin mengidentifikasi pula penyebab terjadinya konflik sehingga masyarakat terdampak yang menolak pembangunan bandara mempunyai kekuatan dalam bertahan untuk melakukan perlawanan dikaji berdasarkan kaca mata hak dan kewajiban warga negara. Selain itu peneliti juga akan menggali pendapat-pendapat dan saran dari berbagai elemen untuk menemukan bagaimana resolusi konflik ini yang baik. Penelitian ini diharapkan dapat membantu masyarakat menyikapi pembangunan bandara sesuai dengan hak dan kewajibannya sebagai seorang warga negara yang baik, serta bisa dijadikan masukan kepada pemerintah dalam menindaklanjuti konflik relokasi pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA). Dengan demikian, proses pembangunan bandara internasional ini tidak lagi terhambat karena merasa hanya menguntungkan pihak tertentu saja melainkan harus mengutamakan kesejahteraan masyarakat luas dan tidak pula melupakan keadilan bagi masyarakat yang terdampak pembangunan bandara. Selain itu penelitian ini juga diharapkan bisa dijadikan sebagai referensi dan bahan kajian pada kegiatan pengadaan tanah yang akan dilakukan oleh pemerintah pada masa yang akan datang untuk meminimalisasi terjadinya konflik vertikal antara pemerintah dengan masyarakat maupun konflik horizontal yang

terjadi antara masyarakat yang pro kebijakan pemerintah dengan masyarakat yang kontra sesuai dengan kaidah-kaidah yang telah ada dalam peraturan perundang-undangan serta dengan tetap mengedepankan nilai-nilai yang berlandaskan hak dan kewajiban warga negara.

Berdasarkan penjelasan singkat mengenai latar belakang masalah konflik agraria pada pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta ini, maka dianggap begitu penting untuk meneliti lebih mendalam tentang bagaimana resolusi konflik yang dilakukan oleh pihak-pihak yang berkepentingan dengan mengedepankan nilai-nilai yang sesuai prinsip hak dan kewajiban warga negara. Sehingga hasil dari penelitian ini dapat bermanfaat bagi pemangku kepentingan untuk mencari titik penyelesaian konflik agraria agar tidak berkepanjangan dan juga bermanfaat bagi masyarakat untuk pedoman mengambil tindakan dalam menyikapi konflik. Berdasarkan penjelasan di atas pada akhirnya penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dengan melakukan penelitian untuk penulisan tesis yang berjudul “Resolusi Konflik Agraria pada Pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) dalam Perspektif Hak dan Kewajiban Warga Negara”.

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian pada latar belakang masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, maka penulis akan mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut.

1. Semakin terbatasnya tanah negara untuk melaksanakan pembangunan fasilitas publik, sehingga perlu dilakukan pembebasan dan pengambil alihan hak milik masyarakat oleh pemerintah;
2. Pembangunan bandara baru di Daerah Istimewa Yogyakarta dipandang perlu untuk segera dilaksanakan, mengingat Bandara Adisutjipto Yogyakarta sebagai salah satu bandara internasional terpadat di Indonesia sudah tidak mampu lagi menampung jumlah penerbangan yang setiap tahunnya terus meningkat;
3. Sulitnya melakukan pembebasan tanah dan penetapan ganti kerugian sehingga pelaksanaan pengadaan tanah untuk pembangunan Bandara *New Yogyakarta Intrnational Airport (NYIA)* masih terhambat;
4. Terjadi konflik vertikal antara pihak pemrakarsa bandara (pemerintah dan PT. Angkasa Pura I) dengan masyarakat terdampak pembangunan bandara;
5. Terjadi konflik horizontal antara masyarakat yang pro terhadap pembangunan bandara dengan masyarakat yang kontra terhadap pembangunan bandara;
6. Resolusi konflik tidak kunjung tercapai dalam kurun waktu delapan tahun terakhir dalam proses pengadaan tanah maupun kesepakatan ganti rugi sehingga pembangunan bandara terhambat;
7. Munculnya provokasi dari pihak-pihak luar yang memiliki kepentingan tertentu sehingga memperkeruh konflik yang terjadi;
8. Terdapat beberapa tindakan pemrakarsa pembangunan bandara yang dianggap melawan prinsip hak warga negara milik masyarakat terdampak bandara;



9. Terdapat beberapa tindakan masyarakat terdampak bandara yang dianggap tidak sesuai dengan prinsip kewajiban sebagai seorang warga negara. Warga terdampak bandara lebih mengedepankan kepentingan individu dibandingkan kepentingan umum.

### **C. Pembatasan Masalah**

Dikarenakan kompleksnya permasalahan yang sudah dipaparkan dalam latar belakang masalah dan juga identifikasi masalah di atas, maka peneliti akan membatasi masalah yang akan diteliti dalam penelitian ini. Hal ini dilakukan agar dalam pembahasan dan isi yang ada dalam penelitian ini tidak menyimpang dari permasalahan yang ada dan agar lebih efektif serta efisien. Sehingga dalam penelitian ini ada tiga poin pokok yang akan menjadi fokus peneliti antara lain sebagai berikut.

1. Terdapat beberapa tindakan pemrakarsa pembangunan bandara yakni dari pihak pemerintah dan PT. Angkasa Pura I yang dianggap melawan hak warga negara masyarakat terdampak bandara.
2. Terdapat beberapa tindakan masyarakat terdampak bandara yang dianggap tidak sesuai dengan kewajiban sebagai seorang warga negara. Warga terdampak lebih mengedepankan kepentingan individu dibandingkan kepentingan umum. Hal ini juga dilatarbelakangi oleh adanya pihak-pihak luar yang melakukan provokasi dan memperkeruh konflik yang terjadi.
3. Resolusi konflik agraria dalam pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) tidak kunjung tercapai dalam kurung waktu delapan tahun

terakhir dalam proses pengadaan tanah maupun kesepakatan ganti rugi sehingga pembangunan bandara menjadi terhambat.

#### **D. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah, identifikasi masalah dan juga batasan masalah yang telah diuraikan di atas, maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Bagaimana pendekatan yang dilakukan oleh pemrakarsa bandara (pemerintah dan PT. Angkasa Pura I) terhadap masyarakat terdampak pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) berdasarkan perspektif hak dan kewajiban warga negara?
2. Bagaimana *feedback* masyarakat terdampak pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) dalam merespon pendekatan yang dilakukan oleh pemrakarsa bandara (pemerintah dan PT. Angkasa Pura I) berdasarkan perspektif hak dan kewajiban warga negara?
3. Bagaimana resolusi konflik pembangunan Bandara *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) dilihat dari perspektif hak dan kewajiban warga negara?

#### **E. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Untuk menganalisis pendekatan yang dilakukan oleh pemrakarsa bandara (pemerintah dan PT. Angkasa Pura I) terhadap masyarakat terdampak

pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) berdasarkan perspektif hak dan kewajiban warga negara;

2. Untuk menganalisis *feedback* masyarakat terdampak pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) dalam merespon pendekatan yang dilakukan oleh pemrakarsa bandara (pemerintah dan PT. Angkasa Pura I) berdasarkan perspektif hak dan kewajiban warga negara;
3. Untuk menganalisis resolusi konflik pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) dilihat dari perspektif hak dan kewajiban warga negara.

#### **F. Manfaat Penelitian**

Penelitian tesis mengenai resolusi konflik agraria pada pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) dalam perspektif hak dan kewajiban warga negara ini, diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas dan bermanfaat bila dilihat dari kepentingan teoretis maupun praktis sebagai berikut.

##### 1. Manfaat Teoretis

Manfaat secara teoretis yang sangat penulis harapkan dengan adanya hasil dari penelitian ini adalah agar dapat memberikan masukan, saran serta pertimbangan bagi pengembangan kemajuan ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang ilmu kewarganegaraan secara spesifik mengenai hak-hak warga negara dan kewajiban warga negara serta hak asasi manusia, di samping itu penulis juga berharap penelitian ini dapat bermanfaat dalam pengembangan beberapa ilmu hukum seperti hukum tata negara dan hukum agraria khususnya yang ada pada wilayah Indonesia.

## 2. Manfaat Praktis

### a. Bagi Peneliti

- 1) Melalui penelitian ini, peneliti berharap mampu mengaplikasikan dalam masyarakat bagaimana bersikap sebagai seorang warga negara yang baik dalam menghadapi suatu konflik dengan mempertimbangkan hak-hak dan kewajiban warga negara. Selain itu, peneliti sebagai calon pendidik ilmu kewarganegaraan yang nantinya akan terjun ke dunia pendidikan, diharapkan dapat mewujudkan perlindungan dan pemenuhan hak-hak warga negara serta yang paling utama ialah mampu meningkatkan kesadaran hak dan kewajiban warga negara baik dalam dunia pendidikan maupun dalam masyarakat.
- 2) Penelitian ini dapat dijadikan sebagai sarana tolak ukur untuk berpikir secara ilmiah dan berpikir kritis bagi peneliti dalam mengaplikasikan berbagai ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama di bangku kuliah.

### b. Bagi Pemerintah dan PT. Angkasa Pura

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan menjadi salah satu bahan rujukan bagi pemerintah dan PT. Angkasa Pura dalam menemukan resolusi konflik pada kasus-kasus yang terkait dengan pengadaan tanah dengan tetap menghormati hak-hak warga negara serta hak asasi manusia, sehingga konflik vertikal dalam setiap kasus pengadaan tanah yang akan dilakukan dapat diantisipasi dengan baik.

### c. Bagi Masyarakat

Dengan adanya penelitian ini, masyarakat diharapkan lebih memahami mengenai kewajibannya sebagai warga negara. Selama ini banyak masyarakat

yang hanya menyuarakan hak warga negara serta hak asasi manusia saja, namun tidak banyak yang sekaligus sadar akan kewajibannya sebagai warga negara.

d. Pembaca dan Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini dapat menjadi bahan bacaan penambah wawasan dan sumbangan kepustakaan bagi pembaca yang memiliki minat lebih pada materi yang serupa mengenai konflik agraria, pengadaan tanah ataupun mengenai hak dan kewajiban warga negara dan dapat dijadikan acuan dalam penelitian lanjutan di masa yang akan datang.