

**BEBERAPA PERMASALAHAN PENGADAAN TANAH
PEMBANGUNAN BANDARA BARU DI KABUPATEN KULON PROGO,
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA**

SKRIPSI

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh Sebutan
Sarjana Terapan di Bidang Pertanahan
Pada Program Studi Diploma IV Pertanahan



Oleh :

NI LUH GEDE MAYTHA PUSPA DEWI
NIM. 13222738
Perpetaan

**KEMENTERIAN AGRARIA DAN TATA RUANG/
BADAN PERTANAHAN NASIONAL
SEKOLAH TINGGI PERTANAHAN NASIONAL
YOGYAKARTA**

2017

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iii
MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
INTISARI.....	xiv
<i>ABSTRACT</i>	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusah Masalah	15
C. Tujuan Penelitian	16
D. Manfaat Penelitian	16
E. Kajian Terdahulu.....	17
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	22
A. Kerangka Teoretis	22
1. Konsep Pengadaan Tanah	22
2. Penetapan Lokasi Pengadaan Tanah.....	27
3. Kesesuaian Rencana Tata Ruang dalam Pengadaan Tanah.....	30
4. Studi Kelayakan sebagai Bahan Penyusunan Dokumen Perencanaan	33
5. Ganti Kerugian dalam Pengadaan Tanah.....	37
B. Kerangka Pemikiran.....	59
BAB III METODE PENELITIAN	64
A. Jenis Penelitian.....	64
B. Lokasi Penelitian.....	65
C. Jenis dan Sumber Data.....	66
D. Pengumpulan Data Lapangan	69
E. Teknik Analisis Data.....	76
BAB IV GAMBARAN UMUM PENGADAAN TANAH <i>NEW YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT</i>	78
A. Temon dan Perubahan Sosial Masyarakat	78
1. Kondisi Geografis Kecamatan Temon	78
2. Penduduk dan Relokasi.....	81

	3. Pola Penguasaan Tanah.....	85
	4. Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat Terdampak	87
	B. Ide dan Gagasan Pembangunan <i>New Yogyakarta International Airport</i>	92
BAB V	JALAN PANJANG MENENTUKAN “TEMON”	96
	A. Studi Kelayakan (<i>Feasibility Study</i>) dan Rencana Induk (<i>Master Plan</i>)	96
	B. Izin Penetapan Lokasi Bandara.....	105
	C. Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah NYIA	107
	D. Persiapan Penetapan Lokasi Pengadaan Tanah NYIA	116
	E. Kesesuaian Lokasi Pembangunan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah.....	129
	F. Kelengkapan Studi Kelayakan dalam Pengadaan Tanah	134
	G. Gugatan terhadap Surat Penetapan Lokasi dari Gubernur DIY.....	138
BAB VI	KENDALA PEMBAYARAN GANTI KERUGIAN PENGADAAN TANAH <i>NEW YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT</i>	147
	A. Identifikasi dan Inventarisasi Objek Pengadaan Tanah NYIA.....	147
	B. Penentuan Ganti Kerugian Pengadaan Tanah NYIA.....	152
	C. Pembayaran Ganti Kerugian Pengadaan Tanah NYIA	163
	D. Dinamika Penolakan WTT.....	170
	E. Penggarap PAG.....	182
	F. Tanah Instansi Pemerintah Kabupaten Kulon Progo	193
	G. Tanah Kas Desa.....	200
BAB VIII	KESIMPULAN DAN SARAN	206
	A. Kesimpulan	206
	B. Saran.....	211
	DAFTAR PUSTAKA	213
	LAMPIRAN	

ABSTRACT

The idea of land acquisition of New Yogyakarta International Airport (NYIA) arose when looking at the condition of the existing Adisutjipto Airport which is not feasible anymore. The number of tourist arrivals to Yogyakarta in 2016 reaches 7.2 million passengers, while Adisutjipto Airport accommodates only 1.2 million passengers a year. To develop Adisutjipto Airport can not be done because of limited land availability. Finally, a feasibility study was undertaken to select Temon as the best location of the new airport development. From the initial land acquisition to the settlement has reached 91% of, there are problems that accompany the implementation. The issues related to location determination such as environmental impact analysis and the suitability of the spatial plan in the Planning Document, as well as relating to the payment of compensation to WTT, Pakualaman Grond, and government land. The purpose of this study is to discover the mechanism of determining the location of land acquisition NYIA and know the payment compensation scheme.

This research is qualitative descriptive research with case study method, that is by describing clearly the mechanism of land acquisition of NYIA. The researcher fully examines the problems of land acquisition especially when determining the location until the payment of compensation is made. Data were collected through observation, document study, and interviews with resource persons using purposive sampling technique and informant with snowball technique.

The results showed that the airport construction site in Temon District Kulon Progo Regency has been in accordance with the spatial plan and environmental impact analysis, although in the same location is designated as disaster prone areas. Although impressed imposed, with all the limitations Temon became the great location for the new airport construction site. Until this research completed there is no settlement of compensation payments for WTT, Pakualaman Grond, government land and village treasury land. Against this object of land acquisition, without discriminating the rightful party, the settlement refers to the Land Acquisition Law (UU No. 2 Tahun 2012). There are several alternative compensation payments have been considered for the settlement, but the Land Acquisition Officer (Pelaksana Pengadaan Tanah) and the stakeholders have not dared to take alternative solutions offered.

The results of this study are expected to contribute to the Regional Office of the National Land Agency of DIY in answering the problems of compensation. In addition, it can be an input for the Ministry of Agrarian Affairs and Spatial/National Land Agency in implementing land acquisition in Indonesia. The complexity of land acquisition of NYIA is expected to be a pilot project of land acquisition in Indonesia

Keywords: Land Acquisition, Location Assignment Permissions, Compensation

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Setiap kegiatan pembangunan tidak terlepas dari ketersediaan tanah sebagai ruang penyelenggaraannya. Pembangunan tersebut diselenggarakan oleh negara dalam rangka peningkatan kesejahteraan rakyat. Ketersediaan tanah bagi kegiatan pembangunan adalah suatu hal yang penting untuk diupayakan oleh negara. Oloan Sitorus menyatakan bahwa dewasa ini ketersediaan tanah-tanah negara yang “bebas” yaitu tanah yang sama sekali tidak dihaki atau diduduki orang atau pihak-pihak yang berkepentingan lainnya adalah sangat terbatas. Keterbatasan ini mengharuskan pemerintah sebagai penyelenggara negara berhadapan dengan para pemilik tanah dalam upaya menyediakan tanah untuk kegiatan pembangunan.¹

Siapun termasuk negara, bila ingin mengambil tanah masyarakat haruslah dengan suatu ganti kerugian sebagai pengganti dari nilai tanah, termasuk yang ada di atasnya, yang telah dilepaskan atau diserahkan.² Kegiatan menyediakan tanah dengan cara memberi ganti kerugian (yang layak dan adil) kepada pihak yang berhak inilah disebut sebagai pengadaan

¹ Oloan Sitorus dan Dayat Limbong, *Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum* (Yogyakarta: Mitra Kebijakan Tanah Indonesia, 2004), hlm. 1.

² Oloan Sitorus, Carolina Sitepu, dan Herawan Sauni, *Pelepasan atau Penyerahan Hak Sebagai Cara Pengadaan Tanah* (Jakarta: Dasamedia Utama, 1995), hlm. 31-32.

tanah.³ Dalam praktiknya, pengadaan tanah selalu memunculkan dua sisi dari satu mata uang, terutama ketika membicarakan tentang kewenangan negara untuk “mengambil” hak atas tanah seseorang guna kepentingan umum dan tentang bagaimana melindungi hak masyarakat yang tanahnya diambil tersebut.⁴ Dengan karakteristik pembangunan yang dinamis dan berkelanjutan⁵, pemerintah menyadari bahwa pembangunan tidak akan pernah berhenti begitu juga dengan pengadaan tanah. Oleh karena itu, pemerintah berusaha menjembatani dua kepentingan ini melalui Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum (UU Pengadaan Tanah).

Pembangunan infrastruktur melalui pengadaan tanah menjadi salah satu rencana strategis pemerintah yang menjadi perhatian besar saat ini. Sejak diberlakukannya UU Pengadaan Tanah pada Januari 2012 sampai dengan akhir tahun 2016, tercatat setidaknya 382 kegiatan pembangunan untuk kepentingan umum telah dilakukan.⁶ Ditambah lagi sepanjang pemerintahan Presiden Joko Widodo setidaknya terdapat total 226 proyek strategis nasional yang direncanakan pemerintah. Sebanyak 101 diantaranya adalah proyek

³ Lihat Pasal 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

⁴ Maria S.W. Sumardjono, *Dinamika Pengaturan Pengadaan Tanah di Indonesia* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2015), hlm. 1.

⁵ Gunanegara, *Rakyat dan Negara Dalam Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan* (Jakarta: Tatanusa, 2008), hlm. 25.

⁶ Data ini termasuk pengadaan tanah skala kecil yang dapat langsung dilakukan oleh instansi yang memerlukan tanah dengan para pemegang hak atas tanah, dengan cara jual beli atau tukar menukar atau cara lain yang disepakati kedua belah pihak berdasarkan Pasal 21 Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum. Sumber: Direktorat Jenderal Pengadaan Tanah, Kementerian Agraria dan Tata Ruang, Juni 2017.

pembangunan infrastruktur di bidang transportasi, yang terdiri dari 47 proyek pembangunan jalan tol sepanjang 1.755,43 kilometer, 5 proyek pembangunan jalan non-tol, 19 proyek jaringan rel kereta api, 17 proyek bandar udara (bandara) dan 13 proyek pelabuhan.⁷ Angka-angka ini menunjukkan keseriusan pemerintah menyediakan sarana dan prasana transportasi yang dapat memudahkan kegiatan dan aktifitas masyarakat.

Kebutuhan sarana transportasi memang sangat penting untuk keberlangsungan berbagai sektor kehidupan masyarakat. Perubahan preferensi masyarakat dalam menggunakan moda transportasi jarak jauh yang menjadikan transportasi udara sebagai pilihan utama-dengan berbagai kelebihan diantaranya efisiensi waktu, kenyamanan, dan harga yang bersaing dengan moda transportasi darat-semakin mendorong pembangunan ataupun pengembangan bandara di Indonesia. Hal ini ditunjukkan dengan dibangunnya 4 bandara baru yang masuk dalam 17 daftar proyek strategis nasional. Proyek pembangunan bandara baru terdiri dari Bandara Kertajati, Bandara Karawang, Bandara Internasional di DIY, dan Bandara Banten Selatan.⁸

Dengan populasi jumlah penduduk sejumlah 240 juta jiwa dan 83,7 juta perjalanan udara trip domestik dan internasional, Indonesia menjadi salah satu pasar penerbangan yang sangat besar dimana laju pertumbuhan lalu

⁷ Lampiran Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

⁸ *Ibid.*

lintas udaranya termasuk paling tinggi di dunia.⁹ Selama Januari-Desember 2016 jumlah penumpang domestik mencapai 80,4 juta orang atau naik 16,97% dan jumlah penumpang internasional mencapai 14,8 juta orang atau naik 8,16% dibanding periode yang sama tahun 2015.¹⁰ Dengan *demand* yang cukup tinggi, bandara di Indonesia mengalami tekanan yang cukup besar sehingga seluruh bandara yang dioperasikan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) dan PT. Angkasa Pura II (Persero) rata-rata mengalami *over capacity*.¹¹ Hal yang sama terjadi di Bandara Adisutjipto Yogyakarta, jumlah penumpang pada tahun 2016 kemarin mencapai 7,2 juta orang atau meningkat sebesar $\pm 14\%$ jika dibandingkan jumlah penumpang di tahun 2015 sebanyak 6,3 juta orang.¹²

Yogyakarta sebagai kota pelajar dengan beragam budaya dan lokasi wisata menjadi salah satu destinasi wisata *favorite* saat ini. Yogyakarta mendapat sebutan sebagai Daerah Tujuan Wisata Terkemuka karena sampai saat ini di Yogyakarta masih memegang teguh tatanan kehidupan masyarakat Jawa khususnya dalam kehidupan sehari-hari.¹³ Hal ini tercermin pada kegiatan adat-istiadat, bahasa, sosial kemasyarakatannya dan keseniannya.

⁹ “Atasi Kelebihan Kapasitas Bandara, 49 Bandara Dikembangkan”, <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/2182>, diakses pada tanggal 10 Februari 2017 Pukul 20:48 WIB.

¹⁰ “Jumlah Penumpang Angkutan Udara Internasional Desember 2016 Naik 24,11 Persen”, <https://www.bps.go.id/index.php/brs/1402>, diakses pada tanggal 15 Juli 2017 pukul 16:23 WIB.

¹¹ “Atasi Kelebihan Kapasitas Bandara, 49 Bandara Dikembangkan”, <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/2182>, diakses pada tanggal 10 Februari 2017 Pukul 20:48 WIB.

¹² “2016, Penumpang Bandara Adisutjipto Tembus 7,2 Juta Orang”, <https://ekbis.sindonews.com/read/1167442/34/2016-penumpang-bandara-adisutjipto-tembus-72-juta-orang-1483285276>, diakses pada tanggal 17 Februari 2017 Pukul 16:35 WIB.

¹³ Statistik Kepariwisata Yogyakarta Tahun 2015, Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta.

Masyarakat Yogyakarta mempunyai kepedulian yang cukup kuat dalam menjaga kelestarian alam dan kebudayaan sendiri. Dengan demikian tidak mengherankan jika jumlah kunjungan wisatawan ke Yogyakarta terus meningkat setiap tahunnya. Dibuktikan dengan predikat Bandara Adisutjipto yang masuk dalam kategori tujuh bandara tersibuk di Indonesia tahun 2015.¹⁴ Dampak tingginya jumlah wisatawan yang berkunjung mengharuskan peningkatan kualitas pelayanan Bandara Adisutjipto agar dapat memberikan kenyamanan kepada penumpang.

Upaya peningkatan kualitas sebelumnya telah beberapa kali dilakukan dengan memperluas lahan bandara pada tahun 2004 seluas 77.200 m² guna pembangunan parkir. Dilanjutkan pada tahun 2005 seluas 25.189 m² dan pada tahun 2006 seluas 11.600 m² di sebelah utara rel yang juga untuk perluasan areal parkir bandara.¹⁵ Walaupun telah dilakukan perluasan bandara namun masih belum bisa menampung jumlah wisatawan yang terus bertambah tiap tahunnya.¹⁶ Dengan daya tampung hanya 1,2 juta penumpang¹⁷ Bandara Adisutjipto mulai mengalami penurunan kualitas layanan karena jumlah penumpang yang dilayani tidak sebanding dengan ketersediaan fasilitas yang ada. Di sisi lain, pengembangan Bandara Adisutjipto sangat terbatas karena

¹⁴ “Bandara Tersibuk di Indonesia 2015”, <http://databoks.katadata.co.id/datapublish/2016/08/08/bandara-tersibuk-di-indonesia-2015>, diakses pada tanggal 27 Januari 2017 Pukul 15:14 WIB.

¹⁵ Hery Listyawati, *Pengadaan Tanah Untuk Pengembangan Bandara Adisutjipto Menjadi Bandara Internasional* (Laporan Penelitian Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada: Yogyakarta, 2006), hlm. 8.

¹⁶ Lampiran Peraturan Gubernur Nomor 32 Tahun 2013 tentang Rencana Kerja Pembangunan Daerah Tahun 2014, hlm. II-99-II-100.

¹⁷ Dhika, “Mendesak, Bandara Alternatif Yogyakarta”, <http://adisutjipto.ap1.co.id/id/news-2/index?detail=mendesak-bandara-alternatif-yogyakarta>, diakses pada tanggal 3 Februari 2017 Pukul 13:24 WIB.

berbagai keterbatasan lahan serta permasalahan keselamatan udara terkait keberadaan penghalang alam di area sebelah timur bandara.¹⁸ Melihat kondisi Bandara Adisutjipto yang sudah tidak memungkinkan untuk dikembangkan memunculkan wacana terhadap PT. Angkasa Pura I (Persero) untuk membangun bandara baru di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY).

Pada awalnya ada 7 area di DIY yang dikaji sebagai lokasi pembangunan bandara baru, yaitu Bandara Adisutjipto, Lapangan Terbang Gading-Gunungkidul, Selomartani-Sleman, Gadingharjo-Bantul serta Bugel, Bulak Khayangan dan Temon di Kulon Progo. Dari 7 lokasi calon bandara tersebut yang dinilai memenuhi persyaratan teknis dan operasional untuk pembangunan bandara baru hanya wilayah Gadingharjo dan Temon. Gadingharjo pada akhirnya tidak dipilih karena padatnya hunian warga dan banyaknya fasilitas umum yang harus dipindahkan serta kondisi lahan yang merupakan sawah irigasi dan tanah pertanian produktif. Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo adalah lokasi yang terbaik untuk menjadi lokasi calon bandara berdasarkan studi kelayakan yang dilakukan dari Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) Universitas Gadjah Mada (UGM), PSEKP (Pusat Studi Ekonomi dan Kebijakan Publik) UGM dan Konsultan Internasional LANDRUM & BROWN pada April 2012.¹⁹

¹⁸ Winantu Ginanjar Langgeng, Skripsi: “*Persepsi Penduduk Terhadap Rencana Pembangunan Bandara di Kabupaten Kulon Progo (Studi Kasus : Desa Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo)*” (Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta, 2014), hlm. 57.

¹⁹ “*Tahapan Pembangunan NYIA*”. <http://angkasapura1-nyia.co.id/profil/sejarah/tahapan-pembangunan-nyia/>, diakses pada tanggal 13 Februari 2017 Pukul 19:02 WIB.

Terpilihnya Kecamatan Temon sebagai lokasi pembangunan bandara melahirkan terbitnya Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.1164 tahun 2013 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara di Kabupaten Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta tertanggal 11 November 2013 yang kemudian diubah dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.836 tahun 2014 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.1164 tahun 2013 tertanggal 20 Oktober 2014. Sebagai tindaklanjut Surat Keputusan Menteri Perhubungan, untuk memulai kegiatan pengadaan tanah Gubernur DIY menerbitkan Surat Keputusan Nomor 68/KEP/2015 tanggal 31 Maret 2015 tentang Penetapan Lokasi Pembangunan untuk Pengembangan Bandara Baru di Daerah Istimewa Yogyakarta. Lokasi ditetapkan seluas 645,63 hektar di lima desa yaitu Desa Jangkaran, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Kebonrejo, dan Desa Glagah di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta.

Isu pembangunan bandara di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo mendapat reaksi penolakan dari beberapa kalangan masyarakat, mahasiswa, Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) dan komunitas-komunitas tertentu yang tergabung dalam Gerakan Solidaritas Tolak Bandara (GESTOB). Melalui komunitas *Jogja Darurat Agraria* isu penolakan disampaikan berkaitan dengan penetapan lokasi pembangunan bandara yang tidak memenuhi persyaratan. Dalam berbagai penolakan, dua hal yang selalu disampaikan dalam setiap kesempatan adalah *pertama*, pembangunan bandara di Kecamatan Temon diyakini tidak sesuai dengan Rencana Tata Ruang

Kabupaten Kulon Progo dan *kedua*, studi Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) yang dilakukan mengandung cacat hukum karena tidak dilakukan pada tahapan yang semestinya.²⁰

Peraturan Daerah Provinsi DIY Nomor 2 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DIY Tahun 2009-2029 pada Pasal 39 dan Pasal 51 menetapkan Kulon Progo sebagai kawasan rawan tsunami. Demikian pula dibahas lebih detail dalam Peraturan Daerah Kabupaten Kulon Progo Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012-2032 pada Pasal 39 ayat (7) yang menyebutkan Temon sebagai kawasan rawan bencana tsunami. Peruntukan Temon sebagai kawasan rawan bencana tsunami ini yang dijadikan dasar bahwa penetapan Temon sebagai lokasi pembangunan bandara baru sebagai suatu hal yang bertentangan dengan tata ruang.²¹

Studi kelayakan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) diajukan sebagai bagian dari Dokumen Perencanaan yang harus dipenuhi oleh instansi yang memerlukan tanah pada Tahap Perencanaan pengadaan tanah.²² Dalam studi

²⁰ Konferensi Pers Penolakan *Groundbreaking* Bandara Kulon Progo pada hari Kamis tanggal 26 Januari 2017 bertempat di Kantor Lembaga Bantuan Hukum Yogyakarta. Setidaknya terdapat 80 organisasi masyarakat sipil/peorangan yang tergabung dalam Gerakan Solidaritas Tolak Bandara (Gestob) Kulon Progo yang telah menyatakan sikap terhadap penolakan pembangunan Bandara Kulon Progo. Organisasi masyarakat sipil/peorangan tersebut antara lain Wahana Tri Tunggal (WTT), Wahana Lingkungan Hidup (Walhi) Yogyakarta, Perhimpunan Bantuan Hukum dan Hak Asasi Manusia Indonesia (PBHI) Yogyakarta, Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Yogyakarta, dan lain-lain.

²¹ Dhaniel Djendral “*Cacat Hukum Pembangunan Bandara*”, <http://www.kontemplasi.org/berita/cacat-hukum-pembangunan-bandara/>, diakses pada tanggal 28 Desember 2016 Pukul 21:30 WIB.

²² Lihat Pasal 14 dan 15 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum dan Pasal 5, 6 dan 7 Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

kelayakan disampaikan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) yang disusun sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.²³ AMDAL merupakan instrumen pengelolaan lingkungan hidup yang menjadi syarat untuk mengajukan izin lingkungan.²⁴ Tanpa adanya AMDAL dan izin lingkungan, pembangunan fisik bandara tidak bisa dimulai.²⁵ Demikian pula yang tertuang dalam Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 tentang Izin Lingkungan yang mengharuskan penyusunan AMDAL dilakukan oleh pemrakarsa kegiatan (instansi yang memerlukan tanah) pada tahap perencanaan suatu usaha atau kegiatan yang dalam hal ini adalah PT. Angkasa Pura I (Persero). Berbagai opini berkembang sampai saat ini mengenai pengurusan AMDAL, apakah sebagai prasyarat yang harus dipenuhi pada tahapan perencanaan atau memang AMDAL bisa dilaksanakan sejalan dengan pelaksanaan pembangunan.²⁶

Penolakan terhadap terbitnya penetapan lokasi bandara mencapai puncaknya ketika paguyuban Wahana Tri Tunggal (WTT)²⁷ mengajukan gugatan terhadap surat keputusan penetapan lokasi yang dikeluarkan

²³ Maria S.W. Sumardjono, *Op.Cit.*, 2015, hlm. 22.

²⁴ Lihat Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 tentang Izin Lingkungan.

²⁵ “*Presiden: Pembangunan Bandara Harus Dimulai*”, *Harian Kompas* tanggal 29 Januari 2017.

²⁶ “*Pengurusan Amdal Tidak Bermasalah*”, *Harian Kompas* tanggal 8 November 2016.

²⁷ Wahana Tri Tunggal (WTT) adalah sebuah gerakan perlawanan yang dibuat oleh masyarakat Temon Kulon Progo untuk melawan proyek pembangunan bandara di tanah mereka. Gerakan tersebut bergerak dengan tujuan untuk menentang rencana pemerintah membangun bandara baru di lokasi tempat mereka tinggal. WTT muncul karena adanya mobilisasi sumberdaya yang berasal dari warga-warga yang memiliki kepentingan yang sama. Kemunculan gerakan ini diinisiasi oleh individu-individu yang bergerak secara kolektif dalam suatu struktur masyarakat, yang mana tindakan tersebut adalah bentuk aksi-reaksi terhadap adanya problem dalam struktur sosial. Lihat Aditya Agung Pratama, Skripsi: “*Penyebab Munculnya Gerakan Wahana Tri Tunggal di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo*” (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2015), hlm. 43.

Gubernur DIY. Akibatnya proses pengadaan tanah sempat terhenti pada tahap pengumuman penetapan lokasi sejak Juni 2015 menyusul putusan majelis hakim Pengadilan Tata Usaha Negara (PTUN) DIY yang mencabut Izin Penetapan Lokasi (IPL) pembangunan tersebut. Pembangunan bandara baru yang sempat terhenti akhirnya dapat dilanjutkan setelah dikabulkannya permohonan kasasi Gubernur DIY dengan nomor register 456 K/TUN/2015 oleh Mahkamah Agung yang isinya:

“Bahwa *Judex Facti* terlalu sempit menyimak dasar yuridis keputusan tata usaha negara objek sengketa, karena dalam Lampiran Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 6 Tahun 2013 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah 2012-2017, Bab VI Strategi dan Arah Kebijakan, Angka 6.3. Arah Pembangunan Kewilayahan, Sub 6.2.4. Kabupaten Kulon Progo, secara eksplisit dan implisit telah menyebutkan adanya “Pengembangan Bandara Baru di Kulon Progo”; Bahwa tentu realisasinya mengalami dinamika perkembangan keadaan riil yang berpengaruh terhadap pilihan “Skala Prioritas Pembangunannya”. Menyimak dinamika masyarakat di era otonomi daerah dan kondisi kualitas prasarana dan sarana transportasi udara berikut moda transportasinya di Daerah Istimewa Yogyakarta *in casu* Bandar Udara Adisutjipto yang secara riil sedang berbenturan pengembangannya antara perkembangan kota dengan tuntutan perkembangan kualitas bandar udara demi keselamatan dan kenyamanan para pengguna jasa angkutan udara, perlu dicarikan solusinya; Bahwa dengan demikian pembangunan bandar udara di Kulon Progo menjadi sangat penting, oleh karenanya tindakan hukum Tergugat menerbitkan keputusan tata usaha negara objek sengketa adalah berdasar hukum dan bersifat futuristik.”

Amar putusan ini menjadi lampu hijau pelaksanaan pengadaan tanah pembangunan Bandara Kulon Progo yang saat ini telah rampung ditandai dengan *groundbreaking* oleh Presiden Joko Widodo pada hari Jumat tanggal 27 Januari 2017. Namun demikian pelaksanaannya masih menyisakan persoalan mengenai pemberian ganti kerugian. Ratusan gugatan mengenai ganti kerugian pengadaan tanah Bandara di Kulon Progo tercatat di

Pengadilan Negeri Wates.²⁸ Seperti pengadaan tanah pada umumnya, masalah ganti kerugian selalu muncul sebagai eksesnya.

Masalah ganti kerugian yang mengiringi pengadaan tanah pembangunan Bandara Kulon Progo antara lain *pertama*, kedudukan masyarakat yang berada di atas tanah Pakualaman *Grond* (PAG) sebagai pihak yang berhak dalam pengadaan tanah. Dari total 645,63 hektar luasan pengadaan tanah bandara Kulon Progo, 161 hektar merupakan tanah Pakualaman yang secara aktif digarap oleh masyarakat. Tanah PAG adalah milik Kadipaten Pakualaman²⁹, sehingga pengelolaan dan pemanfaatan tanah PAG oleh pihak lain harus mendapatkan izin dan persetujuan Kadipaten Pakualaman. Di sisi lain, penggarap tanah PAG tidak memiliki izin (*kekancingan*³⁰) dari pihak Kadipaten Pakualaman. Kondisi ini menurut Sujitno, sepanjang penggarap tanah PAG tidak memiliki alas hak dalam hal izin dari pemilik tanah (Kadipaten Pakualaman), maka penggarap tidak dapat

²⁸ Yoseph Hary W, "102 Gugatan Warga Terdampak Bandara Kulon Progo Masuk PN Wates", <http://jogja.tribunnews.com/2016/08/12/102-gugatan-warga-terdampak-bandara-Kulon-Progo-masuk-pn-wates>, diakses pada tanggal 16 Desember 2016 Pukul 21:50 WIB.

²⁹ Dengan lahirnya Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta, Kadipaten Pakualaman dinyatakan sebagai badan hukum kebudayaan yang menjadi pemilik hak atas tanah Pakualaman. Sebagaimana tercantum dalam Pasal 21 ayat (1) UUPA, bahwa hanya warga-warga negara Indonesia yang dapat mempunyai hak milik. Akan tetapi, dalam Pasal 21 ayat (2) UUPA diberikan pengecualian, yaitu bahwa Pemerintah dapat menetapkan badan-badan hukum yang dapat mempunyai hak miilik, yang dengan lahirnya UU Keistimewaan Yogyakarta, Kadipaten Pakualaman dinyatakan sebagai badan hukum kebudayaan yang kemudian dapat menjadi subjek hak milik.

³⁰ Surat *Kekancingan* adalah surat yang dimiliki masyarakat yang menjelaskan bahwa status tanah yang ditempati adalah tanah *magersari* milik Sultan *Grond* atau Pakualaman *Grond*. Ahmad Nashih Luthfi, et.al., *Keistimewaan Yogyakarta Yang Diingat dan Yang Dilupakan* (Yogyakarta: STPN Press, 2009), hlm. 173.

menuntut ganti kerugian pada Kadipaten Pakualaman.³¹ Selama permasalahan belum dapat diselesaikan, untuk sementara ganti kerugian dititipkan di Pengadilan Negeri Wates. Keadaan ini yang menimbulkan keresahan penggarap yang telah mengolah dan mengelola tanah PAG selama bertahun-tahun. Menurut UU Pengadaan Tanah, ganti kerugian wajib diberikan kepada pihak yang berhak, dalam hal ini yang menguasai atau memiliki objek pengadaan tanah.³² Dengan demikian perlu dijelaskan kedudukan penggarap sebagai pihak yang menguasai tanah PAG.

Kedua, ganti kerugian terhadap aset Pemerintah Kabupaten (Pemkab) Kulon Progo berupa jalan umum yang pembayaran ganti kerugiannya masih tertunda karena antara Pemkab Kulon Progo dan Pelaksana Pengadaan Tanah, dalam hal ini Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional Provinsi DIY (Kanwil BPN DIY), berpegang pada aturan masing-masing.³³ Ketentuan Pasal 82 Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum (Perpres No. 71 Tahun 2012), menyebutkan terhadap lahan milik pemerintah yang menjadi objek pengadaan tanah tidak diberi ganti kerugian kecuali di atasnya berdiri bangunan yang digunakan secara aktif untuk penyelenggaraan tugas pemerintahan. Namun Pemkab Kulon Progo tidak sependapat dengan hal itu,

³¹ Thio A. Dwiprasetya, Skripsi: *“Pelaksanaan Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Bandara di Desa Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo”* (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2016), hlm. 85.

³² Lihat Pasal 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

³³ *“Pembebasan Lahan Terlamar, Ganti Rugi Tak Kunjung Selesai”*, Harian Kompas tanggal 6 Januari 2017.

mereka meyakini apa yang tertuang dalam Pasal 54 Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah yang menyebutkan pemindahtanganan barang milik pemerintah daerah, termasuk yang berupa tanah, hanya bisa dilakukan dengan penjualan, tukar-menukar, hibah dan penyertaan modal. Sampai saat ini, antara Kanwil BPN DIY dan Pemkab belum menemukan titik terang mengenai pembayaran ganti kerugian terhadap objek pengadaan tanah berupa jalan yang dikatakan sebagai aset Pemkab Kulon Progo.

Ketiga, terdapat ±300 bidang tanah milik masyarakat yang belum bisa dibayarkan ganti kerugian karena sejumlah masalah, misalnya karena tanahnya masih dalam sengketa, persyaratan administratif untuk pembayaran ganti kerugian belum lengkap dan masih ada warga yang menolak tanahnya dipakai untuk pembangunan bandara.³⁴ Masyarakat yang dimaksud adalah yang tergabung dalam WTT yang dari awal menolak pelaksanaan pengadaan tanah pembangunan bandara. Penolakan yang dilakukan WTT secara teknis menyebabkan satuan tugas dan tim penilai tidak bisa melaksanakan tugasnya.³⁵ Secara administratif tidak bertindak kooperatif menyerahkan bukti pemilikan dan/atau penguasaan atas tanah yang dimiliki sehingga

³⁴ “Rp 1 Triliun Dititipkan ke PN, Pembangunan Bandara Kulonptogo Diharapkan Dimulai pada Januari 2017”, *Harian Kompas* tanggal 24 Desember 2016.

³⁵ Satuan tugas dalam pengadaan tanah terdiri dari Satuan Tugas A dan Satuan Tugas B. Satuan Tugas A bertugas melakukan inventarisasi dan identifikasi data fisik penguasaan, pemilikan, penggunaan dan pemanfaatan tanah. Satuan Tugas B bertugas melakukan inventarisasi dan identifikasi data pihak yang berhak dan objek pengadaan tanah. Tim penilai bertugas melakukan penilaian besarnya ganti kerugian bidang per bidang tanah, meliputi tanah, ruang atas tanah dan bawah tanah bangunan, tanaman, benda yang berkaitan dengan tanah, dan/atau kerugian yang dapat dinilai.

menyulitkan panitia pengadaan tanah dalam mengumpulkan data yuridis bidang tanah.

Penolakan yang dilakukan berimplikasi terhadap nilai ganti kerugian yang ditaksir terhadap ± 300 bidang tanah milik WTT. Tim penilai hanya dapat menilai berdasarkan luas masing-masing bidang tanpa menilai benda-benda yang ada di atasnya (baik itu bangunan maupun tanam tumbuh). Hal ini karena tindakan warga WTT yang tidak kooperatif terhadap pelaksanaan pengadaan tanah. Sampai akhirnya ganti kerugian dibayarkan, warga WTT tetap menolak ganti kerugian yang diberikan sehingga pemerintah terpaksa menitipkan uang ganti kerugian ke pengadilan negeri setempat yakni Pengadilan Negeri Wates.³⁶ Namun apa yang terjadi jika masyarakat juga tidak mengambil uang ganti kerugian yang dititipkan, apakah pengadaan tanah dikatakan telah menjamin hak-hak masyarakat pemilik tanah. Terlebih lagi nilai ganti kerugian milik warga WTT yang dititipkan belum mencakup keseluruhan ganti kerugian yang seharusnya diterima.

Isu sentral penelitian ini adalah mengenai bagaimana perdebatan menetapkan Temon sebagai lokasi pembangunan bandara baru di DIY yang berujung pada terkendalanya pembayaran ganti kerugian. Masalah tersebut antara lain terbitnya penetapan lokasi pembangunan bandara di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo yang menyisakan persoalan mengenai penyelesaian AMDAL maupun kesesuaiannya dengan rencana tata ruang.

³⁶ Wawancara dengan Bapak Tri Harnanto, Kepala Seksi Pengkajian dan Penanganan Sengketa dan Konflik Pertanahan, Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, pada hari Jumat tanggal 10 Februari 2017.

Meski demikian, pengadaan tanah tetap berjalan ditandai dengan terbitnya Surat Keputusan Penetapan Lokasi dari Gubernur DIY. Dalam pelaksanaannya ternyata ekses pengadaan tanah mengenai ganti kerugian masih mengiringi pengadaan tanah pembangunan bandara di Kulon Progo. Perdebatan masih terjadi mengenai siapa pihak yang berhak menerima ganti kerugian terhadap tanah PAG, penyelesaian ganti kerugian aset pemerintah dan bagaimana nasib warga yang menolak pembayaran ganti kerugian dan tidak mengambil uang ganti kerugian yang telah dititipkan di pengadilan.

Berdasarkan uraian di atas maka peneliti melakukan penelitian sebagai bahan penulisan skripsi dengan judul “**Beberapa Permasalahan Pengadaan Tanah Pembangunan Bandara Baru di Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, ada dua persoalan pokok dalam kajian ini. Pertama terkait proses penerbitan surat keputusan penetapan lokasi sekaligus menyangkut isu dan problem yang dihadapi di lapangan. Kedua terkait beberapa skema ganti rugi yang menyisakan beberapa persoalan. Secara sederhana rumusan permasalahan penelitian dalam dua pertanyaan penelitian berikut ini:

1. Bagaimana mekanisme terbitnya Surat Keputusan Penetapan Lokasi dalam rangka pengadaan tanah pembangunan bandara di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo?

2. Bagaimana skema ganti kerugian dalam rangka pengadaan tanah pembangunan bandara di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui:

1. mekanisme terbitnya Surat Keputusan Penetapan Lokasi dalam rangka pengadaan tanah pembangunan bandara di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo.
2. skema ganti kerugian dalam rangka pengadaan tanah pembangunan bandara di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan menjadi pertimbangan bagi Pemerintah dalam menerbitkan Surat Keputusan Penetapan Lokasi untuk pengadaan tanah dan bagi Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional dalam penyelesaian masalah ganti kerugian pada pengadaan tanah.

2. Manfaat Teoretis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah khasanah pengetahuan tentang pelaksanaan pengadaan tanah khususnya pada kegiatan penetapan lokasi dan penetapan ganti kerugian.

E. Kajian Terdahulu

Kajian terdahulu dimaksudkan untuk menunjukkan perbedaan penelitian yang akan dilakukan peneliti dengan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya. Sejauh penelusuran peneliti, terdapat enam kajian terkait Bandara Kulon Progo yang dilakukan oleh peneliti sebelumnya dengan fokus, pendekatan, dan metode yang berbeda-beda. Penelitian mengenai pengadaan tanah pembangunan bandara di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo ini menjadi tema yang menarik untuk diteliti karena permasalahannya yang begitu kompleks dan dapat dikaji dari berbagai sudut pandang. Selain itu, peneliti juga membandingkan penelitian peneliti dengan satu penelitian pengadaan tanah Bandara Komodo di Nusa Tenggara Timur untuk menunjukkan perbedaan proses pelaksanaan pengadaan tanahnya. Atau mungkin terdapat kesamaan sehingga bisa menjadi rujukan penyelesaian masalah penelitian peneliti.

Penelitian yang terkait dengan pembangunan Bandara Kulon Progo dilakukan oleh Dewi Susilowati³⁷ mengkaji adanya perubahan sosial yang terjadi di Desa Palihan (salah satu desa terdampak pembangunan bandara di Kulon Progo). Perubahan sosial yang dimaksud adalah mengenai perubahan yang terjadi pada masyarakat di Desa Palihan akibat adanya kebijakan relokasi bandara yang terjadi bahkan ketika kebijakan tersebut masih dalam tahapan “wacana” kebijakan. Penelitian ini dibatasi dari awal pelaksanaan

³⁷ Dewi Susilowati, Skripsi: “*Perubahan Sosial Akibat Kebijakan Relokasi Bandara Adi Sucipto di Desa Palihan, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo*” (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2014).

relokasi yaitu pada saat adanya wacana relokasi bandara di Desa Palihan sampai terbitnya Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012-2032. Penelitian ini menggunakan analisis sosial dalam mengupas permasalahan yang terjadi akibat adanya wacana relokasi bandara. Penelitian ini jelas berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti karena peneliti meneliti pada tahapan jauh setelah wacana relokasi. Peneliti meneliti mengenai mekanisme penetapan lokasi dan skema penetapan ganti kerugian.

Penelitian lain adalah oleh Winantu Ginanjar Langgeng³⁸. Fokus penelitian ini adalah mengenai persepsi penduduk, faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi penduduk, dan keinginan penduduk Desa Glagah, Kecamatan Temon terhadap rencana pembangunan bandara. Rencana pembangunan bandara dengan konsekuensi harus melakukan pemindahan penduduk mengakibatkan bermacam-macam persepsi penduduk yang terkena dampak pembangunan. Perbedaannya jelas karena peneliti tidak membahas mengenai persepsi penduduk.

Penelitian lain juga dilakukan oleh Aditya Agung Pratama³⁹. Penelitian ini mengkaji gerakan sosial yang menolak kebijakan relokasi bandara. Gerakan sosial tersebut adalah masyarakat yang tergabung dalam WTT. Penelitian ini mengkaji tentang latar belakang munculnya gerakan

³⁸ Winantu Ginanjar Langgeng, Skripsi: "*Persepsi Penduduk Terhadap Rencana Pembangunan Bandara di Kabupaten Kulon Progo (Studi Kasus: Desa Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo)*" (Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta, 2014).

³⁹ Aditya Agung Pratama, Skripsi: "*Penyebab Munculnya Gerakan Wahana Tri Tunggal di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo*" (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2015).

WTT dan bagaimana WTT memperjuangkan tuntutan mereka terhadap negara. Walaupun objek yang diteliti sama yaitu masyarakat WTT, namun penelitian ini jelas berbeda dengan penelitian yang dilakukan peneliti karena peneliti mengkaji bagaimana skema penetapan ganti kerugian terhadap tanah-tanah milik WTT yang menolak pelaksanaan pembangunan bandara.

Penelitian lainnya adalah oleh Amelia⁴⁰. Batasan waktu penelitian ini dilakukan semenjak terjadinya konflik pada tahun 2012 sampai dengan tahapan pengukuran lahan calon lokasi pembangunan bandara pada bulan Februari 2016. Penelitian ini serupa dengan penelitian Heru Kurniawan⁴¹. Kedua penelitian ini sama-sama menjelaskan konflik proyek pembangunan bandara Kulon Progo. Kedua penelitian ini memetakan aktor yang terlibat dalam konflik namun dengan sudut pandang yang berbeda. Penelitian Amelia mengkaji mengenai upaya penyelesaian konflik dan dampak penyelesaian konflik sedangkan penelitian Heru mengkaji peran Hubungan Masyarakat Pemerintah Kabupaten Kulon Progo dalam upaya penyelesaian konflik yang terjadi. Kedua penelitian ini menjelaskan konflik disebabkan karena pemerintah tidak memberikan kejelasan terkait dengan ganti kerugian dan jaminan kesejahteraan masyarakat kedepannya. Berbeda dengan peneliti yang

⁴⁰ Amelia, Skripsi: “*Resolusi Konflik (Studi Kasus: Relokasi Pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo)*” (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2016).

⁴¹ Heru Kurniawan, Skripsi: “*Humas Dalam Resolusi Konflik (Studi Kasus: Komunikasi dan Resolusi Konflik yang Dilakukan oleh Humas Pemerintah Kabupaten Kulon Progo terhadap Warga yang Menolak Proyek Pembangunan Bandara Baru Kulon Progo)*” (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2016).

melakukan penelitian mengenai mekanisme penetapan lokasi dan skema ganti kerugian, yang menjadi hambatan pengadaan tanah Bandara Kulon Progo.

Penelitian terakhir di lokasi Temon adalah dari Thio A. Dwiprasetya⁴² dengan judul “*Pelaksanaan Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Bandara di Desa Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo*”. Dalam penelitiannya membahas mengenai pelaksanaan pengadaan tanah pada tahap pelaksanaan inventarisasi dan identifikasi khususnya yang berada di Desa Glagah, Kecamatan Temon. Secara singkat penelitian ini menjelaskan mengenai tahap perencanaan dan tahap persiapan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum. Penelitiannya dibatasi hanya sampai bulan Februari tahun 2016, karena keterbatasan waktu penelitian. Perbedaannya jelas terlihat, meski mengkaji dengan tema yang sama dan lokasi yang sama yaitu pengadaan tanah pembangunan bandara di Kulon Progo, namun penelitian ini tidak membahas secara mendalam mengenai mekanisme penetapan lokasi sampai pada menjelaskan skema penetapan ganti kerugian.

Penelitian lainnya dilakukan Maria Padjo⁴³, tulisan ini berisi gambaran pelaksanaan pengadaan tanah perluasan Bandara Komodo, di Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur untuk

⁴² Thio A. Dwiprasetya, Skripsi: “*Pelaksanaan Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Bandara di Desa Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo*” (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2016).

⁴³ Maria Padjo, Skripsi: “*Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum dan Konflik yang Ditimbulkan (Studi Kasus Pengadaan Tanah Perluasan Bandara Komodo Kabupaten Manggarai Barat Provinsi Nusa Tenggara Timur)*” (Yogyakarta: Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional, 2014).

mengakomodir jumlah wisatawan yang terus meningkat sejak Komodo ditetapkan sebagai *The New 7 Wonders of Nature*. Titik perluasan bandara terjadi di tiga tempat yaitu landasan pacu sejauh 300 m, yang luasannya masih masuk dalam Hak Pengelolaan No. 00001 An. Departemen Perhubungan, pada bagian barat bandara yaitu Bukit Binongko dan Bukit Batu, dimana penggusurannya menuai protes dari masyarakat yang mengaku sebagai pemilik lahan yang belum menerima ganti rugi, sedangkan pada bagian utara yaitu pada Bukit Klumpang, pembebasan lahan dilakukan berdasarkan Kerangka Acuan Kerja yang diterbitkan oleh Pemerintah Kabupaten Manggarai Barat.

Perbedaannya dengan penelitian peneliti ada pada lokasi penelitian dan isu sentral yang dikaji, meskipun pada dasarnya sama-sama mengkaji kesesuaian pelaksanaan pengadaaan tanah menurut UU Pengadaan Tanah. Sasaran penelitian peneliti adalah mengkaji mengenai mekanisme penetapan lokasi dan masalah pembayaran ganti kerugiannya, sedangkan Maria hanya menjelaskan ide pembangunan Bandara Komodo tanpa menjelaskan secara mendalam bagaimana mekanisme penerbitan SK Penetapan Lokasi pengadaan tanahnya. Maria hanya menjelaskan sekilas masyarakat yang digusur tanpa adanya ganti kerugian, selanjutnya lebih fokus pada konflik yang timbul akibat pembangunan Bandara Komodo dan menggolongkannya berdasarkan teori konflik William Hendrik. Dari penelitian Maria dapat dilihat bagaimana UU Pengadaan Tanah yang baru terbit diaplikasikan prematur dalam pembangunan Bandara Komodo.

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. a. Berbagai studi dan kajian dilakukan untuk menentukan lokasi yang benar-benar layak dan sesuai untuk lokasi pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA). Hasilnya dituangkan dalam Dokumen Studi Kelayakan dan Rencana Induk yang menunjukkan Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo adalah lokasi terbaik pembangunan bandar udara (bandara) baru yang menggantikan Bandara Adisutjipto. Terbitnya Izin Penetapan Lokasi (IPL) dari Menteri Perhubungan menunjukkan bahwa lokasi Temon telah memenuhi syarat secara teknis dan layak sebagai lokasi pembangunan bandara. Dengan segala keterbatasannya, Temon menjadi lokasi yang paling layak se-Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) menjadi lokasi pembangunan bandara baru;
- b. Penetapan lokasi di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo telah sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) baik dari tingkat nasional, provinsi hingga kabupaten. Meski terkesan dipaksakan karena di lokasi yang sama peruntukkan sebagai kawasan tsunami. Namun rekomendasi dari Gubernur DIY dan Bupati Kulon Progo menguatkan bahwa Temon sebagai lokasi pembangunan bandara telah sesuai dengan RTRW;

- c. Ditemukan ada pemahaman berbeda mengenai apa yang dimaksud dengan analisis dampak lingkungan dalam perencanaan pengadaan tanah dan analisis mengenai dampak lingkungan yang dibutuhkan untuk keperluan rekonstruksi bangunan. Kelemahan Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum (Perpres No. 71 Tahun 2012) yang tidak menjelaskan secara detail mengenai kelengkapan analisis dampak lingkungan dalam Dokumen Perencanaan menjadi celah cacat hukum penyusunan analisis dampak lingkungan;
- d. Mekanisme penerbitan Surat Keputusan Nomor 68/KEP/2015 tentang Penetapan Lokasi Pembangunan untuk Pengembangan Bandara Baru di DIY oleh Gubernur DIY telah sesuai secara prosedural. Tiap-tiap kegiatan sudah dilewati oleh Tim Persiapan. Adapun dalam implementasinya masih terdapat kekurangan mengenai teknis pelaksanaannya. Seperti, pemberitahuan rencana pembangunan (sosialisasi) yang seharusnya mengundang seluruh masyarakat di lokasi rencana pembangunan, kenyataannya yang diundang pihak yang berhak saja. Pelaksanaan konsultasi publik yang seharusnya dilakukan komunikasi dialogis atau musyawarah, ternyata mengabaikan *negotiation people* yang semestinya menjadi esensial dalam musyawarah. Kelemahan Perpres No. 71 Tahun 2012 yang tidak mengatur secara detail mengenai teknis pelaksanaan

sosialisasi dan konsultasi publik ditengarai menjadi cela dalam pelaksanaan pengadaan tanah NYIA;

- e. Penolakan yang muncul dari sebagian warga yang tergabung dalam paguyuban Wahana Tri Tunggal (WTT) disebabkan karena adanya pengabaian pada pelaksanaan pemberitahuan rencana pembangunan (sosialisasi) dan konsultasi publik. Pemerintah sudah gagal mengambil hati sebagian masyarakat untuk turut mendukung pelaksanaan pembangunan. Kondisi ini menjadi akar penolakan WTT yang terus tumbuh sampai akhir pelaksanaan pengadaan tanah.
2. a. Sebagian warga yang terdampak pengadaan tanah NYIA tidak melihat berapa besar nilai ganti kerugian yang ditawarkan pemerintah. Mereka yang menyebut dirinya sebagai Paguyuban Warga Penolak Penggusuran Kulon Progo (PWPPKP) hanya berusaha mempertahankan apa yang menjadi hak mereka. Dari awal pelaksanaan pengadaan tanah, pihak yang menolak ini belum menyatakan kesepakatan mengenai pembangunan bandara sampai akhir pelaksanaan pengadaan tanah. Apabila belum tercapai kesepakatan, maka tanah yang dimiliki pihak yang berhak belum boleh diambil oleh PT. Angkasa Pura I (Persero), apalagi digunakan untuk pembangunan;
 - b. Dapat dikatakan PT. Angkasa Pura I (Persero) tidak siap menyediakan ganti kerugian bagi pihak yang berhak. PT. Angkasa Pura I (Persero) yang hanya merencanakan pemberian ganti kerugian

berupa uang menjadi penyebab terhambatnya pembayaran ganti kerugian. Dari Tahap Perencanaan harusnya sudah dapat dideteksi mengenai kemungkinan pembayaran ganti kerugian berupa tanah pengganti terhadap tanah kas desa, tanah instansi pemerintah, tempat ibadah, makam dan berbagai fasilitas umum lainnya. Namun, PT. Angkasa Pura I (Persero) hanya merencanakan bentuk ganti kerugian berupa uang sehingga terhadap objek pengadaan tanah yang seharusnya diberikan ganti kerugian tanah pengganti sampai saat ini menjadi terendala;

- c. Secara umum terhadap tanah Pakualaman *Grond* (PAG) tidak ada persoalan mengenai pembayaran ganti kerugiannya. Permasalahannya ada pada penggarap PAG yang menuntut tali asih kepada Kadipaten Pakualaman sebagai pemilik tanah PAG. Meski tidak berizin, Kadipaten Pakualaman tetap memperhatikan kesejahteraan penggarap PAG dengan tali asih yang penyalurannya dikoordinir oleh Pemerintah Kabupaten Kulon Progo. Kurangnya kesadaran Kadipaten Pakualaman untuk mengadministrasikan tanah PAG menjadi penghambat pemberian tali asih karena ada klaim-klaim dari pihak lain terhadap tanah PAG yang menyebabkan uang ganti kerugian tanah PAG masih dititipkan di Pengadilan Negeri Wates. Kadipaten Pakualaman tidak melakukan pengelolaan tanahnya dengan baik, sehingga tidak memiliki data sebaran dan luasan tanah PAG secara pasti;

- d. Koordinasi Pelaksana Pengadaan Tanah dengan para pemangku kepentingan lainnya mulai menipis di akhir pelaksanaan pengadaan tanah. Hal ini dilihat dari perilaku Gubernur DIY dan Pemerintah Kabupaten Kulon Progo yang tidak bertindak kooperatif ketika diminta memproses pelepasan tanah milik instansi pemerintah maupun tanah kas desa.

Sejak terbitnya Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum (UU Pengadaan Tanah), telah banyak dilakukan pengadaan tanah untuk kepentingan umum. Dalam perjalanan praktik atas UU Pengadaan Tanah, ada banyak persoalan yang terjadi begitu juga dengan pengadaan tanah NYIA. Sepanjang penelitian peneliti, pengadaan tanah NYIA mengalami beberapa kemajuan dibanding dengan pengadaan tanah di Indonesia. Pengadaan tanah NYIA membantu pemerintah memperbaiki kebijakan mengenai pengadaan tanah. Seperti terbitnyanya Peraturan Presiden Nomor 34 Tahun 2016 sehingga warga dibebaskan dari pajak yang harus akibat adanya kegiatan pengalihan hak atas tanah dan/atau bangunan serta kebijakan dispensasi tanah *absentee*, sebagai bentuk perhatian khusus pemerintah terhadap warga yang terkena pembangunan.

Pengadaan tanah NYIA dijadikan rujukan oleh wilayah lain sebagai contoh karena dianggap sukses dalam pelaksanaannya. Dibalik kisah suksesnya peneliti menemukan ada banyak masalah yang menarik untuk dilihat lebih jauh. Tingginya nilai ganti kerugian menjadi catatan tersendiri

bagi pengadaan tanah NYIA yang relatif lancar. Bagi sebagian orang yang ingin mempertahankan haknya tentu nilai ganti kerugian yang tinggi bukan jawabannya. Di sisi lain, ganti kerugian yang tinggi menjadi magnet untuk menuntut ganti kerugian dalam bentuk uang, termasuk untuk objek pengadaan tanah yang tidak seharusnya diberikan ganti kerugian uang. Kisah sukses pengadaan tanah NYIA, selain karena ganti kerugian yang tinggi juga dipengaruhi faktor keistimewaan Yogyakarta. Hampir sepertiga kebutuhan lahan bandara disumbang dari tanah PAG yang relatif tidak memunculkan persoalan. Dengan demikian ganti kerugian yang tinggi tidak selamanya menjawab persoalan pengadaan tanah karena belum dapat dijadikan jaminan mensejahterakan warga yang terkena dampak.

B. Saran

1. Ada beberapa kelemahan dalam Perpres No. 71 Tahun 2012 dalam mengatur penyelenggaraan pengadaan tanah. Perlu diperjelas mengenai mekanisme Tahap Perencanaan dan Tahap Persiapan. Diperlukan penjelasan lebih lanjut mengenai penyusunan Dokumen Perencanaan serta konsekuensi hukum apabila tidak dipenuhinya persyaratan yang dimaksud. Untuk melengkapi kelemahan Perpres No. 71 Tahun 2012 perlu disusun peraturan ataupun petunjuk teknis pelaksanaan pada Tahap Persiapan Pengadaan Tanah untuk memperjelas teknis setiap pelaksanaannya khususnya kegiatan sosialisasi dan konsultasi publik guna meminimalisir adanya salah tafsir dalam pelaksanaannya;

2. Tunggakan dalam pelaksanaan pengadaan tanah terhadap bidang tanah milik WTT menjadi tanggung jawab Kanwil BPN DIY. Untuk itu harus segera dilakukan inventarisasi dan identifikasi terhadap 292 bidang dan 11 blok bidang tanah milik WTT, apalagi tidak ada keterwakilan WTT pada saat sosialisasi dan konsultasi publik sehingga ada sebagian hak WTT yang terabaikan dalam pelaksanaan pengadaan tanah. Tuntutan melakukan pendataan ulang juga mengingat IPL Bandara dari Menteri Perhubungan dan IPL Pengadaan Tanah dari Gubernur DIY yang akan berakhir tahun 2018 mendatang. Pembangunan belum bisa dilaksanakan terhadap bidang-bidang tanah yang belum didata dan belum dibayarkan ganti kerugiannya;
3. Kanwil BPN DIY, PT. Angkasa Pura I (Persero), Pemerintah Kabupaten Kulon Progo dibantu oleh aparat desa dan masyarakat setempat meyakinkan pihak yang masih menolak (PWPPKP) agar dapat mengikuti mekanisme pengadaan tanah. Menjadi perkerjaan rumah untuk meyakinkan dan merubah preferensi masyarakat yang masih menolak. Diperlukan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui apa yang diinginkan pihak yang masih menolak;
4. PT. Angkasa Pura I (Persero) perlu segera merealisasikan Program *Community Development* dengan menciptakan peluang kerja maupun peluang usaha. Pemerintah dan PT. Angkasa Pura I (Persero) untuk mendampingi dan membantu warga terdampak agar lebih mampu bersaing di dunia kerja dan dunia usaha.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Adisasmita, Rahardjo. *Pembangunan Kawasan dan Tata Ruang*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010.
- Brown, Douglas Brown. *Land Acquisition: An Examination of the Principles of Law Governing the Compulsory Acquisition or Resumption of Land in Australia and New Zealand*-Edisi Keempat, Sydney-Adelaide-Brisbane-Canberra-Melbourne-Perth: Butterworths, 1996.
- Food and Agriculture Organization of The United Nations. Compulsory Acquisition of Land and Compensation*, Rome: Communication Division, 2008.
- Fricke, Graham L. *Compulsory Acquisition of Land in Australia, and Particularly in Victoria*, Sydney-Melbourne-Brisbane: The Law Book Company Limited, 1975.
- G. Raghuram, Samantha Bastian, dan Satyam Shivam Sundaram. *Research and Publications: Mega Projects in India-Environmental and Land Acquisition Issues in the Road Sector*, Ahmedabad: Indian Institute of Management, 2009.
- Gunanegara. *Rakyat dan Negara Dalam Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan*, Jakarta: Tatanusa, 2008.
- _____, *Hukum Pidana Agraria (Logika Hukum Pemberian Hak atas Tanah dan Ancaman Hukum Pidana)*, Jakarta: Tatanusa, 2017.
- Gunawan, Imam. *Metode Penelitian Kualitatif: Teori dan Praktik Cetakan Kedua*, Jakarta: Bumi Aksara, 2014.
- Harsono, Boedi. *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya Jilid 1 Edisi 2008*, Jakarta: Djambatan, 2008.
- Hasni. *Hukum Penataan Ruang dan Penatagunaan Tanah Edisi Kedua*, Jakarta: Rajawali Press, 2010.
- Kotaka, Tsuyoshi. *Just Compensation means Full Compensation*, Japan: Shinshu University School of Law, ____.
- Listyawati, Hery. *Pengadaan Tanah Untuk Pengembangan Bandara Adisutjipto Menjadi Bandara Internasional*, Laporan Penelitian Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada: Yogyakarta, 2006.
- Lubis, Muhammad Yamin dan Abdul Rahim Lubis. *Pencabutan Hak, Pembebasan, dan Pengadaan Tanah*, Bandung: Penerbit Mandar Maju, 2011.

- Luthfi, Ahmad Nashih. *Keistimewaan Yogyakarta Yang Diingat dan Yang Dilupakan*, Yogyakarta: STPN Press, 2009.
- Marsoem, Sudjarwo, Wahyono Adi, dan Pieter G. Manoppo. *Pedoman Lengkap Ganti Untuk Pengadaan Tanah: Memetakan Solusi Strategis Pengembangan Infrastruktur di Indonesia*, Jakarta: Renebook, 2015.
- Nazir, Moh. *Metode Penelitian Cetakan Keenam*, Bogor: Ghalia Indonesia, 2005.
- Sitorus, Oloan, Carolina Sitepu, dan Herawan Sauni. *Pelepasan atau Penyerahan Hak Sebagai Cara Pengadaan Tanah*, Jakarta: Dasamedia Utama, 1995.
- Sitorus, Oloan dan Dayat Limbong. *Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum*, Yogyakarta: Mitra Kebijakan Tanah Indonesia, 2004.
- Sugiarto, Eko. *Menyusun Proposal Penelitian Kualitatif: Skripsi dan Tesis*, Yogyakarta: Suaka Media, 2015.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Manajemen Cetakan Ketiga*, Bandung: Alfabet, 2014.
- Sumardjono, Maria S.W. *Tanah Dalam Perspektif Hak Ekonomi Sosial dan Budaya*, Jakarta: PT. Kompas Media Nusantara, 2008.
- _____. *Dinamika Pengaturan Pengadaan Tanah di Indonesia*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2015.
- Supriyatno, Budi. *Manajemen Tata Ruang*, Tangerang: CV. Media Berlian, 2009.
- Sutaryono. *Dinamika Penataan Ruang dan Peluang Otonomi Daerah*, Yogyakarta: Tugu Jogja Grafika, 2007.
- Sutedi, Adrian Sutedi. *Implementasi Prinsip Kepentingan Umum: Dalam Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Cetakan Kedua*, Jakarta: Sinar Grafika, 2008.
- Wiradi, Gunawan. *Studi Agraria menurut Gunawan Wiradi: Metodologi, Perspektif dan Praktik*, Bogor: Sajogyo Institute, 2009.
- Yin, Robert K. *Studi Kasus: Desain & Metode*, Jakarta: Rajawali Pers, 2009.

SKRIPSI

- Amelia, Skripsi: “*Resolusi Konflik (Studi Kasus: Relokasi Pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo)*”, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2016.
- Dwiprasetya, Thio A., Skripsi: “*Pelaksanaan Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Bandara di Desa Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo*”, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2016.

- Kurniawan. Heru, Skripsi: *“Humas Dalam Resolusi Konflik (Studi Kasus: Komunikasi dan Resolusi Konflik yang Dilakukan oleh Humas Pemerintah Kabupaten Kulon Progo terhadap Warga yang Menolak Proyek Pembangunan Bandara Baru Kulon Progo)”*, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2016.
- Langgeng, Winantu Ginanjar, Skripsi: *“Persepsi Penduduk Terhadap Rencana Pembangunan Bandara di Kabupaten Kulon Progo (Studi Kasus : Desa Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo)”*, Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta, 2014.
- Padjo. Maria, Skripsi: *“Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum dan Konflik yang Ditimbulkan (Studi Kasus Pengadaan Tanah Perluasan Bandara Komodo Kabupaten Manggarai Barat Provinsi Nusa Tenggara Timur)”*, Yogyakarta: Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional, 2014.
- Pratama. Aditya Agung, Skripsi: *“Penyebab Munculnya Gerakan Wahana Tri Tunggal di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo”*, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2015.
- Susilowati, Dewi, Skripsi: *“Perubahan Sosial Akibat Kebijakan Relokasi Bandara Adi Sucipto di Desa Palihan, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo”*, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2014.

MEDIA CETAK

- “Pengurusan Amdal Tidak Bermasalah”*, Harian Kompas tanggal 8 November 2016.
- “Rp 1 Triliun Dititipkan ke PN, Pembangunan Bandara Kulonptogo Diharapkan Dimulai pada Januari 2017”*, Harian Kompas tanggal 24 Desember 2016.
- “Pembebasan Lahan Terlambat, Ganti Rugi Tak Kunjung Selesai”*, Harian Kompas tanggal 6 Januari 2017.
- “Presiden: Pembangunan Bandara Harus Dimulai”*, Harian Kompas tanggal 29 Januari 2017.
- “Lokasi Relokasi Belum Jelas”*, Harian Tribun Jogja tanggal 16 Juni 2016.
- ”Akhirnya Sikap WTT Melunak, 30 Orang Minta Lahannya Diukur Ulang”*, Harian Kedaulatan Rakyat tanggal 5 April 2017.
- Dardias, Bayu. *“Penggarap Tanah PA”*, Harian Kedaulatan Rakyat tanggal 13 Oktober 2016.

PERATURAN dan lain-lain

- Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perbendaharaan Negara

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa.

Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, Keputusan Menteri Nomor KM 11 Tahun 2010 tentang Tata Ruang Kebandarudaraan Nasional, dan Keputusan Menteri Nomor KM 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum.

Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 tentang Izin Lingkungan.

Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

Keputusan Presiden Nomor 34 Tahun 2003 tentang Kebijakan Nasional di Bidang Pertanahan.

Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Badan Pertanahan Nasional Nomor 5 Tahun 2015 tentang Izin Lokasi.

Peraturan Mahkamah Agung Nomor 2 Tahun 2016 tentang Pedoman Beracara dalam Sengketa Penetapan Lokasi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum pada Peradilan Tata Usaha Negara.

Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pengajuan Keberatan dan Penitipan Ganti Kerugian ke Pengadilan Negeri Dalam Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

Peraturan Gubernur Nomor 12 Tahun 2014 tentang Pedoman Verifikasi Dokumen Perencanaan, Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum di DIY.

Peraturan Gubernur DIY Nomor 112 Tahun 2014 tentang Pemanfaatan Kas Desa.

Peraturan Gubernur Nomor 32 Tahun 2013 tentang Rencana Kerja Pembangunan Daerah Tahun 2014.

Peraturan Gubernur DIY Nomor 39 Tahun 2016 tentang Pelepasan Tanah Desa bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

Peraturan Daerah Provinsi DIY Nomor 2 Tahun 2010 tentang RTRW Provinsi DIY tahun 2009-2029.

Peraturan Daerah Istimewa DIY Nomor 1 Tahun 2013 tentang Kewenangan Dalam Urusan Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta.

Peraturan Daerah Kabupaten Kulon Progo Nomor 1 Tahun 2012 tentang RTRW Kabupaten Tahun 2012-2032.

Putusan Mahkamah Agung Nomor 456 K/TUN/2015.

Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Yogyakarta Nomor 07/G/2015/PTUN.Yk.

Dokumen Final Studi Kelayakan Pembangunan Bandara Bari di DIY, April 2012.

WEBSITE

“Atasi Kelebihan Kapasitas Bandara, 49 Bandara Dikembangkan”, <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/2182>, diakses pada tanggal 10 Februari 2017 Pukul 20:48 WIB.

“Jumlah Penumpang Angkutan Udara Internasional Desember 2016 Naik 24,11 Persen”, <https://www.bps.go.id/index.php/brs/1402>, diakses pada tanggal 15 Juli 2017 pukul 16:23 WIB.

“Atasi Kelebihan Kapasitas Bandara, 49 Bandara Dikembangkan”, <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/2182>, diakses pada tanggal 10 Februari 2017 Pukul 20:48 WIB.

“2016, Penumpang Bandara Adisutjipto Tembus 7,2 Juta Orang”, <https://ekbis.sindonews.com/read/1167442/34/2016-penumpang-bandara-adisutjipto-tembus-72-juta-orang-1483285276>, diakses pada tanggal 17 Februari 2017 Pukul 16:35 WIB.

Yoseph Hary W, “102 Gugatan Warga Terdampak Bandara Kulon Progo Masuk PN Wates”, <http://jogja.tribunnews.com/2016/08/12/102-gugatan-warga-terdampak-bandara-Kulon-Progo-masuk-pn-wates>, diakses pada tanggal 16 Desember 2016 Pukul 21:50 WIB.

“Bandara Tersibuk di Indonesia 2015”, <http://databoks.katadata.co.id/datapublish/2016/08/08/bandara-tersibuk-di-indonesia-2015>, diakses pada tanggal 27 Januari 2017 Pukul 15:14 WIB.

Dhika, “Mendesak, Bandara Alternatif Yogyakarta”, <http://adisutjipto.ap1.co.id/id/news-2/index?detail=mendesak-bandara-alternatif-yogyakarta>, diakses pada tanggal 3 Februari 2017 Pukul 13:24 WIB.

“Tahapan Pembangunan NYIA”. <http://angkasapura1-nyia.co.id/profil/sejarah/tahapan-pembangunan-nyia/>, diakses pada tanggal 13 Februari 2017 Pukul 19:02 WIB.

Dhaniel Djendral “*Cacat Hukum Pembangunan Bandara*”, <http://www.kontemplasi.org/berita/cacat-hukum-pembangunan-bandara/>, diakses pada tanggal 28 Desember 2016 Pukul 21:30 WIB.

WAWANCARA

A. Heru Atmana, Anggota Satgas B pada hari Rabu tanggal 10 Mei 2017.

Aditya Hermawan, Staf Administrasi Proyek Persiapan Pembangunan Bandar Udara Internasional Yogyakarta, pada hari Selasa tanggal 2 Mei 2017.

Agus Parmono, Kepala Desa Glagah, pada hari Jumat tanggal 26 Mei 2017.

Agustinus Budhi Satrio, Kepala Inventaris dan Identifikasi Pertanahan, Dinas Pertanahan dan Tata Ruang DIY (anggota Tim Persiapan), pada hari Rabu tanggal 12 April 2017.

Ana Priyoko Dwi Broto, Staf Bagian Sekretariat Pelaksana Pengadaan Tanah, pada hari Senin tanggal 22 Mei 2017.

Arie Yuriwin, Direktur Jenderal Pengadaan Tanah Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional, pada hari Rabu tanggal 14 Juni 2017.

Arum Isdwijanarti, Kepala Seksi Pengaturan Tata Wilayah dan Tata Ruang Rinci, Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kabupaten Kulon Progo, pada hari Senin tanggal 8 Mei 2017.

Didik Tjatur, *Project Secretary* PT. Angkasa Pura I (Persero), pada hari Senin tanggal 2 Mei 2017

_____, *Project Secretary* PT. Angkasa Pura I (Persero), pada hari Rabu tanggal 17 Mei 2017.

Ismiarti, sebelumnya sebagai Kepala Bagian Pertanahan pada Biro Tata Pemerintahan Sekretariat Daerah DIY yang dalam hal ini adalah sebagai Anggota Tm Persiapan, sekarang menjabat sebagai Kepala Bidang Penatausahaan Pertanahan Dinas Pertanahan dan Tata Ruang DIY, pada hari Rabu tanggal 12 April 2017.

Koentjoro Adi Tri Hatmono, Abdi Dalem Urusan Panitikismo Kewedanan Kaprajan, Kadipaten Pakualaman, hari Jumat tanggal 02 Juni 2017.

Martono, sebelumnya adalah ketua WTT dan sekarang sebagai ketua WTT Realita, pada hari Kamis tanggal 20 April 2017.

Obed Tri Pambudi, Ketua Satgas A, pada hari Rabu tanggal 10 Mei 2017.

_____, Ketua Satgas A, pada hari Rabu tanggal 2 Juni 2017.

Prihatmoko Hariyo Sukarno, Kepala Seksi Pelaksana dan Pengawasan, Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kabupaten Kulon Progo, pada hari Senin tanggal 8 Mei 2017.

R. Sujiastono, Pimpinan Proyek Persiapan Pembangunan Bandar Udara Internasional Yogyakarta, pada hari Jumat tanggal 26 April 2017.

Roni Muryanto, Kepala Sub Bidang Optimalisasi dan Investasi, Dinas Pendapatan Pengelolaan Keuangan dan Kekayaan Aset Daerah Kabupaten Kulon Progo, pada hari Selasa tanggal 23 Mei 2017.

Sri Hartini, petani tambak, pada hari Minggu tanggal 4 Juni 2017.

Suardi, Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten Kulon Progo, pada hari Rabu tanggal 10 Mei 2017.

_____, Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten Kulon Progo, pada hari Rabu tanggal 1 Juni 2017.

Sugiyono, penggarap PAG, pada hari Minggu tanggal 28 Mei 2017.

Sukiyo, pihak yang berhak, pada hari Rabu tanggal 19 April 2017.

Sulardi, Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Wates, pada hari Rabu tanggal 10 Mei 2017.

Susanti, Sekretaris Desa Palihan, pada hari Rabu tanggal 19 April 2017.

Tasrip, pihak yang berhak, pada hari Selasa tanggal 11 April 2017.

Triono, pihak yang berhak, pada hari Sabtu tanggal 3 Juni 2017 dan Bapak Wiharto, pihak yang berhak sekaligus Kepala Dusun Kragon 2, pada hari Minggu tanggal 4 Juni 2017.

Triono Rahyudi, Sekretaris TP4D Kejaksaan Tinggi DIY, pada hari Rabu tanggal 31 Mei 2017.

Wajib, pihak yang berhak dan menolak pengadaan tanah bandara, pada hari Sabtu tanggal 20 Mei 2017.

Wiharto, pihak yang berhak sekaligus Kepala Dusun Kragon 2, pada hari Minggu tanggal 4 Juni 2017.

Wisang W., Koordinator Satgas A untuk Desa Palihan 2 pada hari Senin tanggal 22 Mei 2017.