

**SKRIPSI**

**“PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM PEMBANGUNAN JALUR  
KERETA BANDARA YOGYAKARTA INTERNASIONAL AIRPORT”**

*(Penelitian di Kalurahan Kaligintung, Kapanewon Temon, Dearah Istimewa  
Yogyakarta)*



Disusun Oleh :

**FELIX OCSTO ULLYAND**

**17520330**

**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN  
SEKOLAH TINGGI PEMBANGUNAN MASYARAKAT DESA “APMD”  
YOGYAKARTA**

**2022**



**“PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM PEMBANGUNAN JALUR  
KERETA BANDARA YOGYAKARTA INTERNASIONAL AIRPORT”**

*(Penelitian di Kalurahan Kaligintung, Kapanewon Temon, Daerah Istimewa  
Yogyakarta)*

**SKRIPSI**

**Disusun Sebagai Tugas Akhir Untuk Memenuhi  
Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Srata I  
Program Studi Ilmu Pemerintahan**



Disusun Oleh :

**FELIX OCSTO ULLYAND**

**17520330**

**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN  
SEKOLAH TINGGI PEMBANGUNAN MASYARAKAT DESA “APMD”**

**YOGYAKARTA**

**2022**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan dihadapan Tim Penguji untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar sarjana (S1) Program Studi Ilmu Pemerintahan, Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD” Yogyakarta pada:

Hari : Rabu

Tanggal : 27 Oktober 2021

Waktu : 09:00 WIB

Tempat : Ruang Ujian Skripsi STPMD “APMD” Yogyakarta

### TIM PENGUJI

1. **Drs. Jaka Triwidaryanta, M.Si**

**Ketua Penguji/Pembimbing** : .....

2. **Dra. Herawati, MPA**

**Penguji Samping I** : .....

3. **Analius Giawa, S.IP., M.Si**

**Penguji Samping II** : .....

**Mengetahui,**

**Ketua Program Studi Ilmu Pemerintahan**



**(Dr. Guno Tri Tjahjoko, M.A)**

## HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Felix Ocsto Ulyyand

Nomor Induk Mahasiswa : 17520330

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang berjudul **“PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM PEMBANGUNAN JALUR KERETA BANDARA YOGYAKARTA INTERNASIONAL AIRPORT”** ini benar-benar karya sendiri.

Hal-hal yang bukan karya saya dalam skripsi ini telah disebutkan dalam teks dan tercantumkan dalam pustaka.

Yogyakarta, 8 Febuari 2022



Felix Ocsto Ulyyand  
17520330

## **MOTTO**

“Tidak ada perjuangan yang sia-sia, yang ada hanya sia-sia jika tidak di  
perjuangkan”

(Felix Ocsto Ullyand)

## **HALAMAN PERSEMBAHAN**

Segala puji syukur saya haturkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas setiap berkat, bimbingan, serta penyertaan-Nya selama ini sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi akan saya persembahkan untuk semua orang yang sangat berarti di dalam hidup saya:

Penyelesaian skripsi ini tidak lepas dari bantuan, dukungan dan doa dari berbagai pihak, terutama:

1. Kepada kedua orang tua saya yang selama ini mendidik saya dengan baik dan penuh kasih sayang. Terima kasih kalian sudah membantu dalam hal dana, tenaga, pikiran, dan berkorban banyak hal hingga pada akhirnya anak kalian bisa menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih atas semangat dan pengorbanan yang telah kalian berikan.
2. Kepada dosen pembimbing saya Bapak Drs. Jaka Triwidaryanta, M, Si terima kasih telah membimbing, memberikan solusi dan memberikan semangat dengan penuh rasa kasih sayang selayaknya orang tua kedua bagi saya, sebab bapak, saya bisa menyelesaikan skripsi ini.
3. Kepada Kalurahan Kaligintung, terkhusus kepada Pemerintah Kalurahan Kaligintung, Masyarakat Kalurahan Kaligintung yang telah bersedia menerima saya untuk melakukan penelitian dan wawancara untuk menyelesaikan tugas akhir saya yaitu skripsi. Terima kasih atas kabaikan dan penerimaannya.
4. Kepada seluruh keluarga besar yang telah memberikan dukungan dan doa hingga pada akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi.

5. Kepada seluruh teman-teman dan kerabat yang telah memberikan dukungan dan semangat agar skripsi ini bisa selesai. Terima kasih kepada kalian semua yang telah memberikan dukungan dan motivasi yang tidak bisa di ketik satu persatu. Terima Kasih.

## KATA PENGANTAR

Segala puji syukur saya haturkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas setiap berkat, bimbingan, serta penyertaan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM PEMBANGUNAN JALUR KERETA BANDARA YOGYAKARTA INTERNASIONAL AIRPORT”** Di Kalurahan Kaligintung, Kapenewon Temon, Daerah Istimewa Yogyakarta.

Skripsi ini merupakan satu diantara persyaratan yang harus di penuhi oleh mahasiswa/mahasiswi untuk memperoleh gelar Strata Satu (S1) di Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa "APMD" Yogyakarta. Penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Sutoro Eko Yunanto, M.Si selaku Ketua Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa "APMD" Yogyakarta.
2. Bapak Dr. Guno Tri Tjahjoko, MA selaku Ketua Program Studi Ilmu Pemerintahan STPMD "APPMD" Yogyakarta.
3. Bapak Drs. Jaka Triwidaryanta, M.Si selaku Dosen Pembimbing yang telah berkenan meluangkan waktu, pikiran, dan tenaga dalam memberikan bimbingan kepada saya.
4. Ibu Dra. Herawati, MPA selaku penguji saming I yang telah mengarahkan dan memberikan saran dalam penulisan skripsi ini.
5. Bapak Analius Giawa, S.IP., M.Si selaku penguji II yang telah mengarahkan dan memberikan saran dalam penulisan skripsi ini.



6. Ibu Dra. Herawati, MPA selaku Dosen Wali yang telah membimbing dari awal perkuliahan hingga akhir perkuliahan dan membantu menyelesaikan masalah perkuliahan selama perkuliahan.
7. Bapak dan Ibu Dosen, serta segenap karyawan Program Studi Ilmu Pemerintahan STPMD “APMD”.
8. Pemerintah Kalurahan Kaligintung dan Seluruh masyarakat Kalurahan Kaligintung yang telah memberika izin kepada saya sehingga saya dapat melakukan penelitian dengan lancar.

Yogyakarta, 8 Febuari 2022

Penulis



Felix Ocsto Ulyand  
17520330

## INTISARI

Penelitian ini akan mengkaji terkait partisipasi masyarakat dalam pembangunan jalur kereta bandara YIA. Penelitian ini berangkat dari pembangunan kereta bandara YIA. Pembangunan jalur kereta bandara YIA tentu saja membutuhkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan, baik dalam hal penyerahan lahan maupun keterlibatan dalam hal proses pembebasan lahan. Dalam penelitian ini ingin menggambarkan proses partisipasi yaitu berkaitan dengan suara (*voice*), akses, dan kontrol serta menggambarkan keberlanjutan proses ganti rugi yang di terima oleh masyarakat Kalurahan Kaligintung. Dalam penelitian ini rumusan masalah yaitu bagaimana proses partisipasi masyarakat Kalurahan Kaligintung dalam pembebasan lahan dan pembangunan jalur kereta api bandara.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif, sedangkan tujuan dari penelitian ini akan menggambarkan terkait partisipasi masyarakat Kalurahan Kaligintung dalam pembebasan lahan untuk pembangunan jalur kereta bandara YIA. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik penentuan subjek penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *purposive*. Dalam penelitian ini narasumber tersebut yang dianggap paling tahu tentang yang ingin ditanyakan terkait dengan penelitian atau sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi objek/ situasi sosial yang diteliti dan subjek yang di maksud dalam penelitian ini adalah narasumber yang sesuai dengan yang akan diteliti dan terdiri dari pemerintah desa yang berkaitan langsung terkait dengan proses pembebasan lahan dan berikutnya masyarakat yang berpartisipasi dalam pembangunan jalur kereta bandara dan subjek penelitian ini berjumlah 7 orang. Teknik analisis data dari informan, dengan menggunakan teknik pengumpulan data seperti observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisis data dengan cara pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian ini yaitu proses pembebasan lahan bermula dari proses amdal, survei lokasi, pematokan atau pemetaan lahan, sosialisasi, pendataan dan pemberkasan, *appraisal*, sosialisasi penentuan harga dan pelunasan. Hasil penelitian ini melihat dari suara (*voice*), akses, dan kontrol. Pertama, suara (*voice*), yaitu proses bersuara atau aspirasi dalam tahap ini bisa dikatakan berhasil, karena masyarakat dapat mempertahankan kebutuhan dan kepentingan mereka hingga pada akhirnya berhasil terwujud. Kedua, akses yaitu masyarakat mendapat akses untuk terlibat dalam tahap pembebasan lahan melalui satgas yang sudah di bentuk dan pemerintah desa dalam hal ini hanya sebagai fasilitator kepada masyarakat untuk membuka ruang kepada masyarakat untuk bisa menyelesaikan masalah dan mencari solusi untuk pembebasan lahan. Ketiga, kontrol yaitu bahwa masyarakat harus di beri ruang untuk mengkontrol apa yang menjadi haknya karena dengan seperti itu permasalahan masyarakat yang terjadi dalam tahap pembebasan lahan tersebut tidak terjadi di kemudian hari.

Kata kunci: Partisipasi, Pembangunan, *Governance*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Transportasi adalah alat yang paling vital dimasa sekarang untuk menunjang mobilitas manusia, jasa dan barang. Transportasi konvensional dibagi menjadi tiga yaitu udara, darat dan air. Transportasi tersebut berbagai macam bentuk, mulai dari pesawat, kereta api, mobil, motor, kapal laut dan lain-lain. Untuk menunjang transportasi tersebut dibutuhkan infrastruktur yang memadai agar bisa beroperasi dengan baik. Hal tersebut berpengaruh dalam kehidupan di perkotaan yaitu satu diantaranya Daerah Istimewa Yogyakarta yang merupakan tempat destinasi wisata yang penuh dengan budaya dan sejarah. Selain itu Daerah Istimewa Yogyakarta pula sering di sebut kota pelajar karena banyak universitas dan sekolah tinggi sehingga banyak pelajar yang berkumpul di Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal tersebut berpengaruh kepada mobilitas manusia, jasa, dan barang, sehingga moda transportasi seperti bandara menjadi moda transportasi yang sering digunakan, karena efisien dan cepat. Bandara Adisucipto merupakan bandara utama di Yogyakarta, hal tersebut membuat bandara Adisucipto ramai dan padat dengan adanya wisatawan maupun pelajar yang datang ke Yogyakarta. Akibat dari padatnya aktivitas bandara Adisucipto membuat bandara tersebut penuh hingga melebihi kapasitas bandara. Senada dengan yang di sampaikan oleh *General Manager* PT Angkasa Pura I (Persero). “Agus Pandu Purnama mengatakan bahwa kapasitas bandara Adisucipto sudah melebihi kapasitas normal yang berjumlah 1,8 juta penumpang dan meningkat menjadi 7,8 juta penumpang pada tahun 2017.

Peningkatan jumlah penumpang yang tinggi mengakibatkan bandara melampaui standar dari Kementerian Perhubungan yang seharusnya satu penumpang memiliki 8 meter persegi tetapi fakta dilapangan hanya 1,2 meter persegi. Kelebihan kapasitas bandara Adisutjipto menimbulkan beberapa wacana akan didirikan bandara baru dan juga memiliki alasan yaitu pertama, kota Yogyakarta menempati urutan ke dua kunjungan wisata setelah Bali, kedua, area parkir dan landasan pesawat hanya memiliki panjang 2,200 meter dan hanya mampu menampung 11 pesawat, ketiga, bandara Adisutjipto milik TNI AU dan sebagai pangkalan utama sekaligus pusat didik penerbangan TNI AU, keempat, lahan bandara Adisutjipto yang terbatas dan tidak dapat di perluas, kelima, membutuhkan pembangunan bandara baru untuk meningkatkan sektor pariwisata dan program strategis nasional dibidang pariwisata.” (*liputan6.com*)

Akibat dari masalah kapasitas dan kelayakan dari bandara Adisucipto maka di butuhkan bandara baru untuk Daerah Istimewa Yogyakarta. Menurut General Manger PT Angkasa Pura I (Persero), Agus Pandu Purnama mengatakan bahwa kajian lokasi pembangunan bandara sudah dilakukan sejak lama oleh pemerintah dan lembaga terkait, kemudian terpilih 7 lokasi untuk dilakukan kajian yaitu, Adisutjipto, Selomartani, Gading Airport, Gadingharjo, Bugel, Temon, dan Bulak Kayangan. Setelah melakukan kajian terpilih menjadi 2 yaitu Temon dan Gadingharjo dan pilihan terakhir jatuh kepada Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo karena sesuai dengan kriteria untuk pembangunan bandara baru. Agus Pandu juga menambahkan bahwa pembangunan bandara ini tentu saja memiliki dasar hukum yaitu Surat Menteri BUMN RI Nomor S-729/MBU/2013

dan surat keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 280/2015 Tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara Baru di Kabupaten Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta, INPRES RI No.1/2016, Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, PERPRES RI No.98/2017, Tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Bandar Udara Baru di Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta. Pembangunan bandara Yogyakarta International Airport dimulai saat peletakan batu pertama pada Jumat, 27 Januari 2017 yang merupakan langkah awal pembangunan bandara yang diperkirakan selesai pada tahun 2019 dan melayani penerbangan pertama sejak 6 Mei 2019. Bandara Yogyakarta International Airport diresmikan Presiden pada 28 Agustus 2020.

Untuk menunjang operasional bandara agar memudahkan akses penumpang menuju bandara tentu saja perlu moda transportasi pendukung satu diantaranya adalah kereta api yang merupakan moda transportasi pendukung untuk menunjang mobilitas bandara selain transportasi umum lainnya. Dengan hadir kereta ini diharapkan dapat mempermudah akses ke bandara tanpa ada hambatan. Hal tersebut juga di dukung dengan kebijakan dari PERPRES RI No.98/2017 ayat 2 pasal 3 poin c yang mengatakan stasiun kereta api di area bandar udara. Kemudian dikutip dari Media Indonesia, Budi Karya mengatakan, pembangunan jalur kereta api bandara sepanjang 5,3 kilo meter dari stasiun Kedundang ke Stasiun Bandara Internasional Yogyakarta dibangun secara *elevated* (layang). Nilai investasi sebesar Rp1,1 triliun yang dibangun secara tahun jamak (*multiyears*). “Pembangunan dimulai sejak Desember 2019 dan ditargetkan selesai pada pertengahan tahun atau sekitar Juli 2021. Kemudian pada Juli akan dilakukan

serangkaian uji coba dan ditargetkan sudah bisa dioperasikan pada Agustus 2021.”

Menhub mengatakan, pembangunan kereta bandara merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari bandara YIA, karena bandara ini merupakan bandara internasional yang dapat didarati pesawat berbadan besar dan menjadi pusat pergerakan orang baik dari dalam maupun luar negeri, sehingga harus memiliki konektivitas dan integrasi antar moda yang baik. ”Bandara YIA bisa menampung sekitar 20 juta penumpang per tahun, maka itu harus memiliki konektivitas yang baik melalui kereta bandara, yang dapat menghubungkan antara stasiun tugu Yogyakarta dengan bandara YIA kulonprogo. Upaya ini juga untuk mendukung borobudur sebagai kawasan destinasi wisata prioritas. Masyarakat juga bisa lebih nyaman menggunakan kereta bandara,” kata menhub. Direncanakan, jumlah perjalanan kereta bandara dari stasiun tugu Yogyakarta-YIA sepanjang 40,23 kilo meter ini adalah sebanyak 24 trip/hari dengan menggunakan 4 train set diesel listrik (KRDE) dan berkapasitas angkut 4.800 penumpang/hari.

Sementara, waktu tunggu antar kedatangan kereta (*headway*) yaitu sekitar 30 menit. Dari stasiun Tugu Yogyakarta, perjalanan kereta bandara ini akan berhenti di dua stasiun yaitu stasiun wates dan stasiun bandara YIA. Kecepatan kereta maksimal dapat mencapai 80 kilo meter per jam dengan waktu tempuh hanya sekitar 45 menit atau lebih cepat dibandingkan melewati jalan raya yang bisa memakan waktu 1-2 jam. Kemudian tarif yang berlaku diperkirakan sebesar Rp 25.000. Dari penjelasan tersebut dapat disimpulkan bahwa pembangunan kereta bandara ini sangat penting untuk menunjang konektivitas antar moda transportasi.

Pembangunan jalur kereta bandara ini tentu saja tidak terlepas dari partisipasi masyarakat sekitar yang terdampak.

Pembangunan kereta bandara tentu saja membutuhkan lahan dan partisipasi masyarakat terkait dengan pembebasan lahan dan dukungan masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur. Hal ini tentu saja penting untuk melaksanakan pembangunan agar dapat terwujud dengan adanya dukungan dari masyarakat karena masyarakat yang langsung merasakan dampak dari pembangunan tersebut. Satu diantara desa yang terdampak pembangunan ini yaitu kalurahan Kaligintung yang sudah berpartisipasi dalam musyawarah untuk membicarakan terkait ganti rugi. Di kutip dari laman berita kompas pada rabu, (6/11/2019) bahwa ratusan masyarakat kalurahan Kaligintung yang terdampak pembangunan hadir di balai desa untuk memusyawarahkan terkait ganti rugi. Masyarakat kalurahan Kaligintung menyetujui dan mentandatangani bentuk ganti rugi dan satu per satu mengetahui nilai ganti rugi yang akan diterima. Pada awalnya masyarakat sudah berpartisipasi untuk menyepakati dan mentandatangani ganti rugi tetapi setelah mengetahui jumlah ganti rugi beberapa masyarakat kecewa dengan tim *appraisal* karena tidak transparan terkait penilaian tanam tumbuh dan kurangnya sosialisasi dari tim *appraisal*. Hal tersebut tentu saja membuat warga kecewa karena sudah berpartisipasi terkait dengan ganti rugi pembebasan lahan.

Permasalahan di atas juga senada dengan hasil penelitian yang dilakukan Deo Enggartiasto (2021) dan kawan-kawan ada empat desa yang terdampak pembangunan jalur rel kereta bandara yaitu Desa Glagah, Desa Kalidengan, Desa Kalingantung, dan Desa Kulur, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo

dengan luas 125.872,837 m<sup>2</sup>. Kemudian jalur kereta bandara ini akan menghubungkan Stasiun Kedundang menuju Stasiun Bandara YIA sepanjang lima kilometer. Dalam penelitian yang dilakukan Deo Enggartiasto dan kawan-kawan di jelaskan bahwa pendanaan pembangunan ini berasal dari Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN). Temuan penelitian Deo dan kawan-kawan bahwa proses pembayaran ganti rugi yang dilakukan oleh LMAN cukup lama dan ketidakjelasan informasi sehingga masyarakat menunggu kurang lebih lima bulan dari musyawarah ke pembayaran uang ganti rugi.

Berdasarkan penelitian diatas bahwa proses ganti rugi yang lama membuat polemik di masyarakat. Penelitian yang ingin peneliti lakukan kali ini berbeda dengan penelitian sebelumnya dan penelitian ini akan fokus kepada proses partisipasi masyarakat kalurahan Kaligintung dalam hal suara (*voice*), akses, dan kontrol serta keberlanjutan proses ganti rugi lahan terhadap pembangunan jalur kereta bandara. Partisipasi adalah keterkaitan individu atau kelompok untuk bisa berpartisipasi dalam kegiatan atau memutuskan kesepakatan. Sedangkan partisipasi masyarakat adalah keikutsertaan dalam pengambilan keputusan dan solusi. Partisipasi masyarakat dalam pembangunan yaitu berupa ikut serta dalam pembangunan, ikut dalam kegiatan pembangunan, dan ikut serta memanfaatkan dan menikmati hasil-hasil pembangunan. Partisipasi masyarakat di Kalurahan Kaligintung dalam hal pembangunan jalur kereta api bandara secara teoritis dapat dikatakan sesuai dengan makna partisipasi, tetapi dalam hal proses keikutsertaan tidak semua masyarakat yang terdampak terlibat dalam proses pembangunan. Hal tersebut menjadi acuan penelitian ini mengapa masyarakat di kalurahan tidak



semua ikut terlibat, dan bagaimana proses partisipasi masyarakat dalam tahapan pembangunan.

Peneliti juga akan mengeksplorasi proses partisipasi masyarakat dan keberlanjutan dalam proses ganti rugi lahan kepada masyarakat Kalurahan Kaligintung dan bagaimana partisipasi masyarakat dalam hal suara (*voice*), akses, dan kontrol terhadap pembangunan jalur kereta bandara dan kelanjutan proses ganti rugi. Penelitian ini berlokasi di Kalurahan Kaligintung, Kapenewon Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta.

## **B. Rumusan Masalah**

Kajian ini memiliki rumusan masalah yakni, bagaimana proses partisipasi masyarakat Kalurahan Kaligintung dalam hal suara (*voice*), akses, dan kontrol dalam pembebasan lahan dan pembangunan jalur kereta api bandara?

## **C. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian ini yaitu proses partisipasi masyarakat dan akan terbagi menjadi tiga yakni;

1. Suara (*voice*) yaitu masyarakat dalam hal menyampaikan aspirasi, gagasan, kebutuhan dan kepentingan masyarakat dalam proses pembebasan lahan
2. Akses yaitu kesempatan, ruang dan kapasitas masyarakat untuk masuk ke dalam arena *governance* dalam hal pembebasan lahan
3. Kontrol yaitu pengawasan (pemantauan) terhadap kebijakan (implementasi dan resiko) dalam proses pembebasan lahan

#### **D. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini akan menggambarkan proses partisipasi masyarakat Kalurahan Kaligintung dalam hal suara (*voice*), akses, dan kontrol dan proses pembebasan lahan dalam pembangunan jalur kereta bandar udara Yogyakarta Internasional *Airport* dan menggambarkan proses *governance* yang terjadi di Kalurahan Kaligintung.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian ini terbagi menjadi dua yakni manfaat praktis dan akademis, pertama, manfaat praktis yang diperoleh yaitu gambaran proses partisipasi masyarakat dalam hal suara, (*voice*), akses, dan kontrol yang terjadi dalam proses pembangunan jalur kereta bandara YIA dan memberikan perspektif mengenai proses partisipasi sehingga masyarakat bisa memahami ketika ada pembangunan dan nantinya diharapkan bisa mengerti tentang partisipasi dan menambah perspektif kepada masyarakat Kalurahan Kaligintung, Kapenewon Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta. Kedua, manfaat akademis yakni memberikan gambaran atau pemahaman tentang partisipasi masyarakat dalam pembangunan serta proses dari partisipasi dan menggambarkan proses pembebasan lahan kepada peneliti selanjutnya yang mengkaji mengenai partisipasi masyarakat diharapkan dapat menambah perspektif baru tentang bentuk partisipasi yang terjadi secara akademik terkhusus kepada civitas akademik STPMD “APMD” Yogyakarta.

## **F. Literatur Review**

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini yaitu pertama, jurnal penelitian oleh Deo Enggartiasto dkk tahun 2021 yang berjudul “Problematika dan solusi pada pengadaan tanah jalur kereta api bandara Yogyakarta Internasional *Airport*”. Proyek jalur kereta api bandara Yogyakarta Internasional *Airport* memberikan akses yang lebih mudah bagi masyarakat. Pelaksanaan pengadaan tanah jalur kereta api bandara YIA mengalami kendala yaitu lamanya pemberian uang ganti rugi terhadap masyarakat yang berhak pada pembayaran LMAN. Selain itu terdapat permasalahan alat bukti hak untuk ganti rugi pada bidang tanah peserta PTSL 2019 yang sertipikatnya keluar setelah IP1L. Hasil penelitian menunjukkan proses pembayaran uang ganti rugi melalui LMAN dianggap cukup lama oleh masyarakat. Hal ini disebabkan adanya proses review dan verifikasi sesuai SOP tersendiri di luar undang-undang Nomor 2 Tahun 2012. Terhadap permasalahan tersebut, penting kiranya diterbitkan terkait peraturan pengadaan tanah dengan pengadaan LMAN. Selain itu penyampaian informasi terkait pengadaan tanah kepada masyarakat menjadi bagian terpenting agar masyarakat kooperatif.

Kedua, jurnal penelitian oleh Astried Kharisma tahun 2017 yang berjudul “Persepsi dan Partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur (studi kasus pemabangunan MRT rute koridor selatan-utara, tahap 1, lebak bulus Jakarta selatan).” Hasil penelitian bahwa partisipasi masyarakat dalam pembangunan bersifat sukarela dalam artian semampunya masyarakat dalam memberikan kontribusinya terhadap pembangunan dan sisanya adalah menjadi bagian dari

tugas pemerintah. Hasil dari penelitian ini adalah tingkat partisipasi yang ditunjukkan masyarakat berada dalam kategori tinggi. Masyarakat sukarela membantu apa yang bisa dibantu. Salah satu contohnya pengadaan tanah. Akan tetapi dalam pelaksanaannya pengadaan tanah tidak berjalan dengan baik akibat masalah masalah teknis. Hal ini memperlambat pembangunan MRT karena lahan yang dibutuhkan tak kunjung terselaikan pembebasannya. Ketika pembangunan MRT terhambat maka akan menimbulkan dampak dampak lainnya. Seperti kemacetan akibat pembangunan MRT dan ketidakraturan struktur kota. Maka dari itu ketika partisipasi masyarakat tinggi juga harus disertai kesiapan pemerintah dalam mengatasi hal-hal seperti ini. Masyarakat juga aktif dalam mencari informasi seperti menghadiri sosialisasi yang diadakan MRT dan pemerintah, rebug warga dan mencari informasi lain melalui media yang ada terutama televisi. Kesimpulan dari penelitian ini yaitu partisipasi masyarakat perlu ditingkatkan agar pembangunan berjalan lancar, efektif, efisien, dan sesuai dengan harapan meskipun dalam penelitian ini tingkat partisipasi masyarakat terbilang cukup baik, usaha untuk makin meningkatkan partisipasi tersebut tidak dapat diabaikan. Karena semakin tingginya partisipasi akan berpengaruh juga terhadap pembangunan infrastruktur.

Ketiga, jurnal penelitian oleh Teraik Kogoya dan kawan-kawan (2015) yang berjudul “Partisipasi Masyarakat terhadap pembangunan Infrastruktur Jalan Desa di Kabupaten Lanny Jaya-Papua”. Hasil penelitian digunakan tiga kategori untuk mengukur tingkat partisipasi yaitu: partisipasi masyarakat tingkat tinggi, partisipasi masyarakat tingkat sedang, partisipasi tingkat rendah, dimulai dari

perencanaan, pelaksanaan, dan pemeliharaan dilihat dari keaktifan sampai dengan tidak aktif. Bahwa karakteristik desa yang ditinjau dari aspek ekonomi, sosial budaya, dan geografis serta tingkat pendidikan masyarakat memiliki korelasi terhadap tinggi rendahnya tingkat partisipasi masyarakat. Partisipasi masyarakat di seluruh desa memiliki bentuk yang seragam yaitu partisipasi dalam bentuk sumbangan tenaga, material, dan dana. Kesimpulan dari penelitian ini yaitu tingkat partisipasi masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur jalan desa terbagi tiga yaitu tahap perencanaan, tahap pelaksanaan dan tahap pemeliharaan.

Keempat, jurnal penelitian oleh Elida Imro'atin Nur Laily (2015) yang berjudul "Partisipasi Masyarakat Dalam Perencanaan Pembangunan Partisipatif". Hasil penelitian yakni proses partisipasi masyarakat selalu menjadi perhatian utama dalam pembangunan Indonesia. Partisipasi Merupakan bagian penting dari budaya bangsa kita yang senantiasa menempuh pendekatan musyawarah untuk mufakat dalam mencari jalan keluar serta pengambilan keputusan bersama. Dengan kata lain, apapun yang menjadi hasil ataupun keputusan musyawarah mufakat tersebut sudah menjadi tanggung jawab bagi semua peserta musyawarah dalam konteks ini adalah masyarakat. Sehingga keikutsertaan masyarakat tersebut menumbuhkan rasa memiliki terhadap proses pembangunan khususnya pelaksanaan program pembangunan di desa. Faktor-faktor yang mempengaruhi partisipasi masyarakat dalam pembangunan, pertama, faktor *intern*, yaitu faktor yang berasal dari dalam diri masyarakat itu sendiri, misalnya tingkat pendidikan masyarakat, tingkat pekerjaan yang paling penting adalah adanya kesadaran dari diri masyarakat secara pribadi yang dilandaskan pada agama yang dianutnya.

Kedua, faktor *ekstern*, yaitu faktor yang berasal dari lingkungan disekitar di luar diri masyarakat yang meliputi kepemimpinan pemerintah (Kepala Desa bersatu aparatnya).

Kelima, skripsi penelitian oleh Anisa Yunawa Bethari 2019 yang berjudul Analisis Partisipasi Masyarakat Dalam Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum (Studi Tentang Pembangunan Infrastruktur Jalan Lingkar Luar Barat di Kelurahan Semen, Kecamatan Benowo, Kota Surabaya). Hasil Penelitian ini menunjukkan masyarakat berpartisipasi dalam pembuatan keputusan, pelaksanaan kegiatan, dan evaluasi pengadaan tanah di Kelurahan Sememi. Namun, masyarakat tidak sepenuhnya berpartisipasi dalam evaluasi pengadaan tanah. Sedangkan dari tingkatan partisipasi berada dalam tingkatan interaktif terkait dengan pembuatan pembuatan keputusan dan pelaksanaan kegiatan, serta tingkatan konsultatif terkait dengan evaluasi pengadaan tanah. Hasil penelitian ini juga menunjukkan faktor-faktor mempengaruhi partisipasi masyarakat partisipasi masyarakat antara lain hubungan pemerintah dengan masyarakat, faktor politik, kultural, kepemimpinan, dan forum warga.

## **G. Kerangka Konseptual**

Untuk menggali kajian ini maka peneliti menggunakan beberapa perspektif yaitu pertama, partisipasi masyarakat, kedua, pembangunan jalur kereta bandara YIA, ketiga, *governance*.

## 1. Konsep Partisipasi

Dalam buku Reformasi Politik dan Pernerdayaan Masyarakat Sutoro Eko, (2004:222-224) menjelaskan bahwa partisipasi adalah suara (*voice*), akses dan kontrol warga masyarakat terhadap pemerintahan dan pembangunan yang mempengaruhi kehidupan sehari-hari. Pertama, suara (*voice*) adalah hak dan tindakan warga masyarakat menyampaikan aspirasi, gagasan, kebutuhan, kepentingan, tuntutan terhadap komunitas terdekatnya maupun kebijakan pemerintah dengan tujuan mempengaruhi kebijakan maupun menentukan agenda bersama untuk mengelola kehidupan secara kolektif dan mandiri. Kedua, akses berarti kesempatan, ruang dan kapasitas masyarakat untuk masuk dalam arena *governance*, yakni mempengaruhi dan menentukan kebijakan serta terlibat aktif mengelola barang-barang publik. Akses warga terhadap pelayanan publik termasuk dalam rubrik ini. Ada dua hal penting dalam akses yaitu keterlibatan secara terbuka (*inclusion*) dan keikutsertaan (*involvement*). Akses akan menjadi titik temu antara warga dan pemerintah. Pemerintah wajib membuka ruang akses warga dan memberikan layanan publik kepada warga, terutama kelompok-kelompok marginal. Begitu pula sebaliknya, warga secara bersama-sama proaktif mengidentifikasi masalah, kebutuhan maupun gagasan pemecahan masalah dan pengembangan potensi secara sistematis. Pemerintah wajib merespons gagasan warga sehingga bisa dirumuskan visi dan kebijakan bersama dengan berpijak pada kemitraan dan kepercayaan. Ketiga, kontrol, warga masyarakat terhadap lingkungan komunitasnya maupun proses politik yang terkait dengan pemerintah. Kita

mengenal kontrol internal (*self control*) dan kontrol eksternal. Artinya bahwa kontrol bukan hanya mencakup kapasitas masyarakat melakukan pengawasan (pemantauan) terhadap kebijakan (implementasi dan resiko) dan tindakan pemerintah, tetapi juga kemampuan warga melakukan penilaian secara kritis dan reflektif terhadap resiko-resiko atas Tindakan mereka. *Self control* ini sangat penting karena masyarakat sudah lama berada dalam konteks penindasan berantai. Dalam hal ini yang atas menindas yang bawah, sementara yang paling bawah menindas ke samping. Artinya kontrol eksternal digunakan masyarakat untuk melawan eksploitasi dari atas, sementara *self control* dimaksudkan untuk menghindari mata rantai penindasan sesama masyarakat, seraya hendak membangun tanggungjawab sosial, komitmen dan kompetensi warga terhadap sesuatu yang mempengaruhi kehidupannya sehari-hari.

Menurut Adisasmita partisipasi anggota masyarakat adalah keterkaitan anggota masyarakat dalam pembangunan, meliputi kegiatan dalam perencanaan dan pelaksanaan (impelmentasi) program/proyek pembangunan yang dikerjakan di dalam masyarakat. Sedangkan menurut Slamet sebagaimana di kutip oleh Suryono (2001:124) partisipasi masyarakat dalam kegiatan pembangunan, ikut dalam kegiatan pembangunan dan ikut serta pemanfaatan dan menikmati hasil pembangunan.

Selanjutnya, menurut Adisasmita partisipasi masyarakat adalah pemerdayaan masyarakat, peran sertanya dalam kegiatan penyusunan perencanaan implementasi program/proyek pembangunan, dan merupakan



aktualisasi dan kesediaan dan kemauan masyarakat untuk berkorban dan berkontribusi terhadap implementasi program pembangunan. Dengan demikian partisipasi masyarakat merupakan proses ketika masyarakat, sebagai individu maupun kelompok sosial dan masyarakat, mengambil peran, serta ikut mempengaruhi proses perencanaan, pelaksanaan dan pemantauan kebijakan-kebijakan yang langsung mempengaruhi kehidupan mereka dalam (Mustanir & Razak, 2017)

Partisipasi masyarakat menurut Isbandi (2007:27) adalah keikutsertaan masyarakat dalam proses pengidentifikasian masalah potensi yang ada di masyarakat, pemeliharaan dan pengambilan keputusan tentang alternatif solusi untuk menangani masalah, pelaksanaan upaya mengatasi masalah, dan keterlibatan masyarakat dalam proses mengevaluasi perubahan yang terjadi. Partisipasi sesuai dengan undang undang No. 25 tahun 2004 tentang sistem perencanaan pembangunan nasional (sebagai salah satu tujuan SPPN pasal 2 ayat 4 huruf d) memaknai "partisipasi masyarakat adalah keikutsertaan masyarakat untuk mengakomodasi kepentingan mereka dalam proses penyusunan rencana pembangunan."

Dari pengertian menurut para ahli di atas dapat disimpulkan, bahwa partisipasi masyarakat merupakan keterlibatan atau keikutsertaan seseorang masyarakat dalam pola interaksi sosial, mengidentifikasi masalah dan potensi yang ada di masyarakat dalam situasi tertentu, baik dalam pengambilan keputusan (solusi) menangani masalah, pelaksanaan upaya mengatasi masalah, dan proses keterlibatan masyarakat di dalam mengevaluasi

perubahan yang terjadi. Dalam (Mustanir & Abadi 2017). Selanjutnya Selamet (2002:8) menyatakan bahwa, partisipasi masyarakat dalam pembangunan adalah sebagai ikut sertanya masyarakat dalam pembangunan, ikut dalam kegiatan-kegiatan pembangunan, dan ikut serta memanfaatkan dan menikmati hasil-hasil pembangunan.

Dari seluruh konsep partisipasi tersebut dapat disimpulkan bahwa partisipasi adalah keterkaitan individu atau kelompok untuk bisa berpartisipasi dalam kegiatan atau memutuskan kesepakatan. Sedangkan partisipasi masyarakat adalah keikutsertaan dalam pengambilan keputusan dan solusi. Partisipasi masyarakat dalam pembangunan yaitu berupa ikut serta dalam pembangunan, ikut dalam kegiatan pembangunan, dan ikut serta memanfaatkan dan menikmati hasil-hasil pembangunan.

Terdapat beberapa macam bentuk partisipasi yang bergantung kepada situasi keadaan keperluan partisipasi tersebut. Menurut Keith Davis dalam Sastropetro bentuk partisipasi tersebut adalah sebagai berikut: (a) konsultasi dalam bentuk jasa, (b) sumbangan spontan berupa uang atau barang, (c) mendirikan proyek yang sifatnya berdikari dan dananya berasal dari sumbangan individu/instansi yang berasal dari luar lingkungan tertentu (dermawan/pihak ketiga), (d) mendirikan proyek yang sifatnya berdikari dan dibiayai oleh seluruh komunitas (biasanya diputuskan oleh rapat komunitas, rapat kecamatan yang menentukan anggarannya), (e) sumbangan dalam bentuk kerja, biasanya dilakukan oleh tenaga ahli setempat, (f) aksi masa, (g) mengadakan pembangunan di kalangan keluarga kecamatan sendiri, (h)

membangun proyek komunitas yang bersifat otonomi. dalam (Adrian Tawai & Muh.Yusuf, 2017:15)

Bentuk-bentuk partisipasi ini dalam kegiatan pelaksanaannya tentu memerlukan prasyarat, satu diantaranya adalah unsur kesukarelaan dalam melakukan peran serta tersebut, karena dalam melakukan peran serta atau partisipasi berarti melakukan keterlibatan terhadap suatu masalah yang memerlukan peran serta dari berbagai kalangan di sekelilingnya untuk dapat mencapai tujuan. Proses peran serta atau partisipasi menggambarkan keterlibatan personel dalam bentuk: (1) proses pengambilan keputusan, (2) menentukan kebutuhan yang diinginkan, dan (3) menunjukkan dan mewujudkan tujuan dan prioritas yang ingin dicapai (Santoso Sastropetro, 1998:17) dalam (Adrian Tawai & Muh.Yusuf, 2017:15)

Mengenai bentuk dan tahap partisipasi dapat di cermati dari pendapat berbagai ahli sebagai mana dirangkum Draha dalam Wanaha berikut ini: (1) partisipasi dalam/melalui kontak yang lain (contact change) sebagai satu diantara bentuk titik awal perubahan, (2) partisipasi dalam memperhatikan/menyerap dan memberi tanggapan terhadap informasi baik dalam arti menerima, mentaati, memenuhi, melaksanakan mengiyakan, menerima dengan syarat, maupun dalam arti menolaknya, (3) partisipasi dalam perencanaan pembangunan, termasuk dalam pengambilan keputusan/penetapan rencana. Perasaan terlibat dalam perencanaan perlu ditimbulkan sedini mungkin di dalam masyarakat. Partisipasi ini disebut juga partisipasi dalam pengambilan keputusan, termasuk keputusan politik yang

menyangkut mereka, partisipasi yang bersifat teknis proyek, (4) partisipasi dalam pelaksanaan operasional pembangunan, (5) partisipasi dalam menerima, memelihara dan mengembangkan hasil pembangunan yang disebut "*participation in benefits*", (6) partisipasi dalam menilai pembangunan sesuai dengan rencana dan sejauh mana pelaksanaan pembangunan sesuai dengan rencana dan sejauh mana hasilnya dapat memenuhi kebutuhan masyarakat. Dalam (Adrian Tawai & Muh.Yusuf, 2017:16)

## 2. Pembangunan kereta api

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian dalam ketentuan umum pasal 1 yaitu Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasaranan, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Perkeretaapian umum adalah perkeretaapian yang digunakan untuk melayani angkutan orang dan/ atau barang dengan dipungut bayaran. Perkeretaapian khusus adalah perkeretaapian yang hanya digunakan untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tertentu dan tidak digunakan untuk melayani masyarakat umum. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Prasarana perkeretaapian adalah jalur

kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat di operasikan.

Jalur kereta api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang peruntukkan bagi lalu lintas kereta api. Jalan rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah dan diatas tanah atau bergantung berserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api. Sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel. Badan usaha adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk perkeretaapian. Awak sarana perkeretaapian adalah orang yang ditugaskan didalan kereta api oleh penyelenggara sarana perkeretaapian selama perjalanan kereta api. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.

Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum. Perizinan berusaha adalah legalitas yang diberikan kepada pelaku usaha untuk memulai dan menjalankan usaha dan atau kegiatannya. Upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup yang selanjutnya disebut UKL-UPL adalah rangkaian proses pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup yang dituangkan dalam bentuk standar untuk digunakan sebagai prasyarat pengambilan keputusan serta termuat dalam perizinan berusaha,

atau persetujuan pemerintah pusat atau pemerintah daerah. Pemerintah pusat adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara republik Indonesia yang dibantu oleh wakil Presiden dan Menteri sebagaimana dimaksud dalam undang-undang dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Pemerintah daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.

Dari penjelasan di atas bahwa pembangunan merupakan merupakan suatu proses multidimensi yang meliputi perubahan-perubahan struktur sosial, sikap masyarakat, lembaga-lembaga nasional, sekaligus peningkatan pertumbuhan ekonomi, pengurangan kesenjangan dan pemberantasan kemiskinan. Dari pernyataan tersebut bahwa pembangunan kereta bandara merupakan upaya untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi, pengurangan kesenjangan dan pemberantasan kemiskinan. Kemudian bahwa kereta api merupakan moda transportasi yang digunakan untuk banyak hal dalam mobilitas manusia maupun barang. Pembangunan moda transportasi kereta mencakup banyak hal yang berupa prasarana dan sarana pendukung untuk menunjang operasi kereta api. Hadirnya kereta bandara merupakan moda transportasi pendukung untuk mobilitas manusia dan barang sehingga menciptakan konektivitas moda transportasi.

Todaro (2000:18), menyatakan bahwa pembangunan bukan hanya fenomena semata, namun pada akhirnya pembangunan tersebut harus melampaui sisi materi dan keuangan dari kehidupan manusia. Todaro

(2000:20), mendefinisikan pembangunan merupakan suatu proses multidimensi yang meliputi perubahan-perubahan struktur sosial, sikap masyarakat, lembaga-lembaga nasional, sekaligus peningkatan pertumbuhan ekonomi, pengurangan kesenjangan dan pemberantasan kemiskinan. Menurut Todaro (2000:21), definisi di atas memberikan beberapa implikasi bahwa: 1. pembangunan bukan hanya diarahkan untuk peningkatan *income*, tetapi juga pemerataan. 2. pembangunan juga harus memperhatikan aspek kemanusiaan, seperti peningkatan: a. *life sustenance*: kemampuan untuk memenuhi kebutuhan dasar. b. *Self-Esteem*: kemampuan untuk menjadi orang yang utuh yang memiliki harga diri, bernilai, dan tidak "diisap" orang lain. c. *Freedom From Servitude*: kemampuan untuk melakukan berbagai pilihan dalam hidup, yang tentunya tidak merugikan orang lain.

Konsep dasar di atas telah melahirkan beberapa arti pembangunan yang sekarang ini menjadi populer (Todaro 2000:24), yaitu:

1. *Capacity*, hal ini menyangkut aspek kemampuan peningkatan *income* atau produktifitas.
2. *Equity*, hal ini menyangkut pengurangan kesenjangan antara berbagai lapisan masyarakat dan daerah.
3. *Empowerment*, hal ini menyangkut pemerdayaan masyarakat agar dapat menjadi aktif dalam memperjuangkan nasibnya dan sesamanya
4. *Sustainable*, hal ini menyangkut usaha untuk menjaga kelestarian pembangunan.

Menurut Gant dalam Suryono (2001:31), tujuan pembangunan ada dua tahap. Pertama, pada hakikatnya pembangunan bertujuan untuk menghapuskan kemiskinan. Apabila tujuan ini sudah mulai dirasakan hasilnya, maka tahap kedua adalah menciptakan kesempatan-kesempatan bagi warganya untuk dapat hidup bahagia dan terpenuhi segala kebutuhannya. Untuk mencapai keberhasilan pembangunan tersebut, maka banyak aspek atau hal-hal yang harus diperhatikan, yang di antaranya adalah keterlibatan masyarakat di dalam pembangunan.

Sanit dalam Suryono, (2003:32) menjelaskan bahwa pembangunan dimulai dari pelibatan masyarakat. Ada beberapa keuntungan ketika masyarakat dilibatkan dalam perencanaan pembangunan, yaitu, pertama, pembangunan akan berjalan sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Artinya bahwa, jika masyarakat dilibatkan dalam perencanaan pembangunan, maka akan tercipta kontrol terhadap pembangunan tersebut. Kedua, pembangunan yang berorientasi pada masyarakat akan menciptakan stabilitas politik. Oleh karena masyarakat berpartisipasi dalam perencanaan pembangunan, sehingga masyarakat bisa menjadi kontrol terhadap pembangunan yang sedang terjadi. Pembangunan dapat di artikan sebagai suatu usaha sadar dalam serangkaian kegiatan untuk mencapai suatu perubahan dari keadaan yang buruk menuju ke keadaan yang lebih baik yang dilakukan oleh masyarakat tertentu di suatu negara.

Sondang P. Siagian, dalam Anthonius Ibori (2013) mendefinisikan pembangunan adalah: "suatu usaha atau serangkain usaha pertumbuhan dan



perubahan yang berencana yang dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah dalam usaha pembinaan bangsa.” Berdasarkan pendapat tersebut, maka dalam konsep pembangunan terdapat dua syarat yang harus di penuhi yakni: harus ada usaha yang dilakukan oleh masyarakat dan pemerintahnya, dilaksanakan secara sadar, terarah dan berkesenimbangan agar tujuan dari pembangunan itu dapat terjadi.

### 3. *Governance*

*Governance* yang berarti sebagai serangkaian proses interaksi sosial politik antara pemerintah dengan masyarakat dalam berbagai bidang yang berkaitan dengan kepentingan publik dan intervensi pemerintah atas kepentingan-kepentingan tersebut, Dengan demikian dapat dipahami bahwa *governance* adalah sebuah proses dan bukan struktur. Kooiman dalam (La Ode Syaful Islamy, 2018:28)

Hal tersebut berarti interaksi antara pemerintah desa dan masyarakat desa merupakan interaksi yang berkaitan dengan kepentingan publik, yang berkaitan juga dengan pembangunan atau proyek yang masuk ke Desa dan maka dari itu interaksi dari Pemerintah Desa dan masyarakat merupakan proses dari *governance* yang hasilnya untuk kepentingan publik.

Kemudian Stroker mengemukakan ada empat posisi dalam mewujudkan *governance* yaitu, *pertama*, merujuk pada seperangkat institusi dan aktor yang berasal dari dalam maupun di luar birokrasi pemerintah, *Kedua*, *governance* mengakui batas dan tanggung jawab yang kabur dalam menangani masalah sosial ekonomi. *Ketiga*, *governance* mengenal adanya

saling ketergantungan institusi-institusi yang terlibat dalam tindakan bersama. *Keempat, governance* memahami kapasitas untuk menyelesaikan semua masalah tidak sepenuhnya tergantung kewenangannya, akan tetapi *governance* percaya bahwa pemerintah mampu menggunakan cara-cara dan teknik-teknik baru untuk mengarahkan dan membimbing. Stroker dalam (Lely Indah Mindarti. 2016;159-160)

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa setiap pembangunan yang ada di Desa bukan hanya dari pemerintah Desa tetapi ada juga yang berasal dari luar Pemerintah Desa. Seperti pembangunan jalur kereta bandara yang melibatkan banyak institusi-institusi lain di luar pemerintah Desa. Hal tersebut juga tentu saja perlu dukungan atau partisipasi masyarakat untuk dapat bersama-sama menyelesaikan masalah yang ada di Desa.

*Governance* merupakan pelaksanaan kekuasaan politik, ekonomi dan administratif untuk mengelola masalah-masalah nasional pada keseluruhan jenjang pemerintahan. Dari konsep tersebut *governance* terdapat tiga domain utama yaitu pertama, *political governance* yang mengacu pada proses pembuatan kebijakan. Kedua, *economic governance* mengacu pada proses pembuatan keputusan di bidang ekonomi yang berimplikasi pada masalah pemerataan, penurunan kemiskinan dan peningkatan kualitas hidup. Ketiga, *administrative governance* yang mengacu pada sistem implementasi kebijakan. UNDP dalam (Lely Indah Mindarti. 2016;159-160)

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa pemerintah sebagai pembuat kebijakan dan pembuat keputusan yang berimplikasi pada

pemerataan, penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas hidup dan implementasi kebijakan.

## **H. Metode Penelitian**

### **a. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. “Penelitian kualitatif berarti proses eksplorasi dan memahami makna perilaku individu dan kelompok, menggambarkan masalah sosial atau masalah kemanusiaan. Prosedur penelitian mencakup membuat pertanyaan penelitian sesuai dengan prosedur yang masih bersifat sementara, mengumpulkan data pada setiap partisipan, analisis data secara induktif, membangun data yang parsial ke dalam tema, dan selanjutnya memberikan interpretasi terhadap makna suatu data. Kegiatan akhir adalah membuat laporan ke dalam struktur yang fleksibel.”(Creswel 2009) dalam (Sugiyono, 2017:3-4). “Metode kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat pospositivisme atau enterpretif, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan ssecara triangulasi (gabungan observasi, wawancara, dokumentasi), data yang diperoleh cenderung data kualitatif, analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif bersifat untuk memahami makna, memhami keunikan, mengkontruksi fenomena, dan menemukan hipotesis.”(Sugiyono, 2017:9-10)

Alasan pendekatan ini menggunakan pendekatan kualitatif karena dalam penelitian ini data yang dihasilkan berupa data deskriptif yang diperoleh dari data-data berupa tulisan, kata-kata dan dokumen yang berasal dari sumber atau informan yang dipercaya.

b. Subjek Penelitian dan Lokasi Penelitian

“Teknik penentuan subjek penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *purposive* yaitu teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini, yaitu orang tersebut yang dianggap paling tahu tentang yang ingin ditanyakan terkait dengan penelitian atau sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi objek/ situasi sosial yang diteliti.” (Sugiyono, 2017:144). Subjek yang dimaksud dalam penelitian ini adalah narasumber yang sesuai dengan penelitian yang akan diteliti dan terdiri dari pemerintah desa yang berkaitan langsung terkait dengan proses pembebasan lahan dan proses *governance*, berikutnya masyarakat yang berpartisipasi dalam pembangunan jalur kereta bandara dan subjek penelitian ini berjumlah 7 orang. Subyek penelitian yaitu Pemerintah desa, masyarakat desa, pihak bandara YIA, dan informan yaitu:

Tabel 1. 1  
Deskripsi *Informan* Berdasarkan Pekerjaan/Kedudukan

No	Pekerjaan/Kedudukan	Jumlah	Presentase
1.	Carik	1	14,2%
2.	Jagabaya	1	14,2%
3	Kepala Padukuhan	1	14,2%
4.	Masyarakat yang terdampak Pembangunan	4	57,1%
Jumlah		7	100%

Sumber: *Olahan Data Primer 2021*

Berdasarkan tabel 1.1 diatas menunjukkan bahwa mayoritas *informan* dalam penelitian ini merupakan warga yang terdampak dengan jumlah sebanyak 4 orang (50%). Dalam hal ini informan merupakan hal utama dalam penelitian ini sebagai *informan*.

Tabel 1. 2  
Deskripsi *Informan* Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Presentase
1.	Perempuan	1	14,2%
2.	Laki-laki	6	85,7%
	Jumlah	7	100%

*Sumber: Olahan Data Primer 2021*

Data berdasarkan tabel 1.2 tentang deskripsi *informan* berdasarkan jenis kelamin, menunjukkan bahwa jumlah *informan* mayoritas adalah yang berjenis kelamin perempuan berjumlah 1 orang (14,2%), sedangkan untuk *informan* berjenis kelamin laki – laki berjumlah 6 orang (85,7%). Dalam penelitian berdasarkan jenis kelamin mayoritas merupakan laki-laki hal ini menunjukkan bahwa yang banyak terlibat dalam proses partisipasi ini laki-laki sedangkan perempuan juga terlibat tetapi dengan jumlah yang minim.

Tabel 1. 3  
Deskripsi *Informan* Berdasarkan Usia/Umur

No	Usia/Umur	Jumlah	Presentase
1.	29	1	14,2%
2.	30-39	2	28,5%
3.	40-49	1	14,2%
4.	50-59	1	14,2%
5.	60 Keatas	2	28,5%
	Jumlah	7	100%

*Sumber: Olahan Data Primer 2021*

Tabel 1.3 diatas menunjukkan *informan* terbanyak yang diwawancari peneliti adalah yang berusia 30-39 dengan jumlah 2 orang, dan *informan* yang selanjutnya berusia 60 keatas dengan jumlah 2 orang. Dan jumlah *informan* yang paling sedikit ada 3 *informan* yang berusia 29, 40-49, 50-59 dengan jumlah 1 orang. Deskripsi berdasarkan *informan* usia/umur ini yang mendapatkan presentase yaitu usia 30-39 hal ini menunjukkan bahwa kalangan milenial juga berperan aktif dalam proses partisipasi pembangunan.

Tabel 1. 4  
Deskripsi *Informan* Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah	Presentase
1.	SD	0	0
2.	SMP	2	28,5%
3.	SMK	2	28,5%
4.	SMA	2	28,5%
5.	S-1	1	14,2%
	Jumlah	7	100%

*Sumber: Olahan Data Primer 2021*

Dari tabel 1.4 diatas menunjukkan bahwa *informan* berdasarkan tingkat Pendidikan SMP, SMK, SMA, seimbang, hal ini bisa dilihat dari jumlah yang berpendidikan SMP sebanyak 2 orang (28,5%), SMK sebanyak 2 orang (25%), SMA sebanyak 2 orang (25%), sedangkan S-1 1 orang (14,2%).

Lokasi penelitian ini berolaksi di Kalurahan Kaligintung, Kapanewon Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta.

c. Teknik Pengumpulan Data

(Sugiyono, 2017:104). Pengumpulan data merupakan langkah paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mengumpulkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka

peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data, yang ditetapkan. Pengambilan data dilakukan pada kondisi yang alamiah, sumber data primer, dan teknik pengumpulan yaitu :

1. Observasi

“Melalui observasi, peneliti belajar tentang perilaku, dan makna dari perilaku tersebut.” (Marshall, 1995) dalam (Sugiyono, 2017:106). Penerapan dilapangan adalah melakukan kunjungan ke lapangan dan mencari data awal yang kemudian menjadi landasan membuat proposal penelitian. Dalam penelitian ini observasi bertujuan untuk mencari keterangan di awal dengan menggunakan media digital dan turun lapangan secara langsung yang berkaitan dengan yang terjadi dilapangan terkait partisipasi masyarakat kalurahan kaligintung terhadap pembangunan jalur kereta api bandara YIA.

2. Wawancara

Wawancara adalah merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik (Esterberg, 2002) dalam (Sugiyono, 2017:114) dalam penelitian ini peneliti melakukan wawancara dengan narasumber yang sudah ditentukan. Dalam penelitian ini wawancara dilakukan kepada narasumber yang sudah ditentukan sesuai dengan penelitian, kemudian hasil wawancara disusun menjadi hasil penelitian dilapangan melalui tanya jawab.

### 3. Dokumentasi

Dokumentasi dalam penelitian ini adalah data-data yang akan dikumpulkan berupa dokumen yang berkaitan dengan, gambar, video, rekaman, foto dan dokumen penting lainnya yang berkaitan dengan partisipasi masyarakat dalam pembangunan jalur kereta bandara YIA. Kemudian dirangkai dan di jabarkan menjadi data penambah informasi berupa dokumen.

#### d. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan model Miles dan Huberman. Analisis data dalam kualitatif, dilakukan pada saat pengumpulan data dalam periode tertentu. Pada saat wawancara peneliti sudah melakukan analisis terhadap jawaban yang diwawancarai. Bila jawaban yang diwawancarai setelah dianalisis terasa belum memuaskan, maka peneliti akan melanjutkan pertanyaan lagi, sampai tahap tertentu, diperoleh data yang dianggap kredibel.” (Miles dan Huberman, 1984) dalam (Sugiyono, 2017:132)

(Miles dan Huberman, 1984) dalam (Sugiyono, 2017:133-142). Aktivitas analisis dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam analisis data yaitu :

##### 1. Pengumpulan Data (*Data Collection*)

Dalam penelitian kualitatif pengumpulan data dengan observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi.



## 2. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Mereduksi data adalah merangkum, memilih, dan memilah hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Dengan demikian telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan. Sehingga kesimpulan akhir dapat di ambil, atau merupakan suatu proses untuk menyimpulkan data yang didapatkan dari tempat penelitian, kemudian ditarik kesimpulannya, agar peneliti lebih muda menganalisis data tersebut.

## 3. Penyajian Data (*Data Display*)

Penyajian data adalah kegiatan ketika sekumpulan informasi disusun, sehingga memberi kemungkinan akan adanya penarikan kesimpulan. Bentuk penyajian data kualitatif berupa teks naratif (berbentuk catatan lapangan), matriks, grafik, jaringan dan bagan. Pada penelitian ini data di sajikan secara sistematis dalam bentuk uraian deskriptif.

## 4. Penarikan Kesimpulan (*Conclusion Drawing/Verification*)

Penarikan kesimpulan merupakan salah satu dari teknik analisis data kualitatif. Penarikan kesimpulan adalah kesimpulan hasil analisis yang dapat di digunakan untuk mengambil tindakan. Penarikan kesimpulan penelitian ini dilakukan sesuai dengan data-data yang diperoleh dalam penelitian dan telah di analisis. Kesimpulan dalam hal ini merupakan

jawaban dari rumusan pertanyaan penelitian yang dicari selama proses penelitian.

**BAB II**

**DESKRIPSI WILAYAH KALURAHAN KALIGINTUNG DAN**

**PEMBANGUNAN KERETA API BANDARA YIA**

**A. Geografis**

1. Letak Wilayah

Kalurahan Kaligintung merupakan satu diantara desa yang terletak di Kapanewon Temon, Kabupaten, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta. Kalurahan Kaligintung berbatasan langsung dengan beberapa kalurahan antara lain Kalurahan Hargomulyo, Kalurahan Kalidengan, Kalurahan Temon Kulon, Kalurahan Kulur. Kalurahan Kaligintung terletak di dataran rendah dan cukup dekat dengan pesisir pantai.

2. Luas Wilayah

Kalurahan Kaligintung merupakan kalurahan yang terdiri dari 27 wilayah RT, 9 RW dan terbagi menjadi 5 padukuhan. Kalurahan Kaligintung memiliki luas wilayah 218,66 km<sup>2</sup>. Dari luas wilayah 21,866 Ha, Kalurahan Kaligintung memiliki tanah kas kalurahan yang memiliki luas 174,186 Ha. Dari keseluruhan wilayah Kalurahan Kaligintung sudah tidak sesuai lagi dengan luas wilayah karena sudah berkurang dengan adanya pembangunan jalur kereta bandara YIA

3. Batas Wilayah

Secara administratif Kalurahan Kaligintung batas wilayah Kalurahan Kaligintung yaitu:

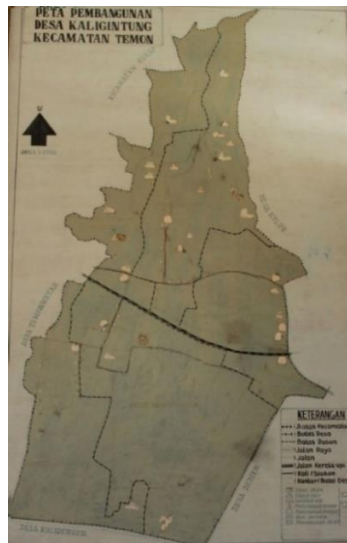
- Sebelah Utara berbatasan dengan Kalurahan Hargpmulyo, Kapanewon Kokap, Kabupaten Kulon Progo.
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kalurahan Kalidengen, Kapanewon Temon, Kabupaten Kulon Progo.
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kalurahan Temon Kulon, Kapanewon Temon, Kabupaten Kulon Progo.
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kalurahan Kulur, Kapanewon Temon, Kabupaten Kulon Progo.

Sedangkan orbitasi (Jarak dari Pusat Pemerintahan) seperti yang tercantum dalam data monografi BPS Kapanewon Temon menjelaskan sebagai berikut:

- Jarak Dari Pusat Pemerintahan Kecamatan: 1,00 Km
- Jarak Dari Pusat Pemerintahan Kota: 9,09 Km
- Jarak Dari Kota/Ibukota Kabupaten: 9,09 Km
- Jarak Dari Ibu Kota Provinsi: 44,08 Km

Berikut dibawah ini merupakan peta wilayah Kalurahan Kaligitung, Kapanewon Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta.

Gambar 2. 1 Peta Wilayah Kalurahan Kaligintung



Sumber: Dokumentasi Pribadi

## B. Demografis

### 1. Jumlah Penduduk

Berdasarkan data mengenai jumlah kependudukan di Kalurahan Kaligintung yang tercatat pada buku BPS Kapanewon Temon 2020 yaitu 1,788 jiwa yang terdiri dari 502 KK yang diantaranya terdiri dari jumlah laki-laki 867 jiwa sedangkan jumlah perempuan 921 jiwa. Berikut merupakan rincian table berdasarkan jumlah penduduk:

Tabel 2. 1  
Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	Presentase(%)
1.	Laki-laki	867	48,48%
2.	Perempuan	921	51,51%
	Total	1,788	100%

(Sumber: Monografi BPS Kapanewon Temon Semester I Tahun 2020)

Berdasarkan pada tabel II.1 diatas mengenai rincian jumlah penduduk di Kalurahan Kaligintung dapat dikatakan bahwa jumlah penduduk yang paling

banyak adalah penduduk berjenis kelamin perempuan yang berjumlah 921 orang sedangkan untuk penduduk laki-laki berjumlah 867 orang, keduanya memiliki selisih yang tidak terlalu jauh. Dari data di atas terlihat bahwa jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin banyak didominasi oleh perempuan.

## 2. Jumlah Penduduk Berdasarkan Usia

Penduduk Kalurahan Kaligintung juga digolongkan berdasarkan golongan usia, mulai dari yang berusia 0-75+ keatas. Berikut merupakan rincian tabel berdasarkan golongan usia:

Tabel 2. 2  
Penduduk Berdasarkan Golongan Usia

No.	Kelompok Usia	Jumlah	Presentase(%)
1.	Usia 0-14	369	20,40%
2.	Usia 15-75+ keatas	1,439	79,59%
	Total	1,808	100%

(Sumber: Sistem Informasi Kalurahan Kaligintung Semester II tahun 2020)

Dari tabel diatas tampak bahwa presentase terbesar penduduk Kalurahan Kaligintung pada tahun 2020 adalah kelompok usia 15-75+ keatas dengan presentase 79,59%. Presentase terendah berada di usia 0-14 tahun dengan presentase sebesar 20,40%.

## 3. Jumlah Penduduk Berdasarkan Pekerjaan/Mata Pencaharian

Penduduk Kalurahan Kaligintung juga digolongkan berdasarkan jenis pekerjaan dan mata pencaharian, berikut merupakan tabel rinciannya:

Tabel 2. 3  
Penduduk Berdasarkan Pekerjaan/Mata Pencapaian

No.	Mata Pencapaian	Jumlah	Presentase (%)
1.	Belum/Tidak Bekerja	365	20,18%
2.	Mengurus Rumah Tangga	133	7,35%
3.	Pelajar/Mahasiswa	319	17,64%
4.	Pensiunan	42	2,32%
5.	Pegawai Negeri Sipil	40	2,21%
6.	Tentara Nasional Indonesia	6	0,33%
7.	Kepolisian RI	9	0,49%
8.	Perdagangan	2	0,11%
9.	Petani/Pekebun	434	24,00%
10.	Konstruksi	3	0,16%
11.	Karyawan Swasta	139	7,68%
12.	Karyawan BUMN	3	0,16%
13.	Karyawan Honorer	2	0,11%
14.	Buruh Harian Lepas	24	1,32%
15.	Buruh Tani.Perkebunan	9	0,49%
16.	Mekanik	2	0,11%
17.	Guru	17	0,94%
18.	Bidan	1	0,05%
19.	Perawat	4	0,21%
20.	Apoteker	1	0,05%
21.	Pedagang	13	0,71%
22.	Perangkat Desa	7	0,38%
23.	Kepala Desa	1	0,05%
24.	Wiraswasta	232	12,83%
	<b>Jumlah</b>	1.808	100%

(Sumber: Sistem Informasi Kalurahan Kaligintung Semester II tahun 2020)

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa mayoritas penduduk di Kalurahan Kaligintung sebagian mata pencapaian sebagai petani/pekebun dengan jumlah sebanyak 434 jiwa atau (24,00%). Presentase terbesar berikutnya belum/tidak berkerja dengan jumlah 365 jiwa atau (20,18%), kemudian memiliki presentase paling rendah yaitu memiliki pekerjaan sebagai bidan, apoteker, kepala desa dengan jumlah 1 orang atau (0,05%).

#### 4. Jumlah Penduduk Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Jumlah penduduk di Kalurahan Kaligintung juga digolongkan berdasarkan tingkat Pendidikan mulai dari tidak sekolah sampai perguruan tinggi. Berikut merupakan tabel rinciannya:

Tabel 2. 4  
Penduduk Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No.	Pendidikan	Jumlah	Presentase (%)
1.	Belum/Tidak Sekolah	317	17,58%
2.	Belum Tamat Sekolah	151	8,35%
3.	Tamat SD	343	18,97%
4.	Tamat SMP	264	14,60%
5.	Tamat SMA	598	33,07%
6.	Diploma I/II	8	0,44%
7.	Diploma I/III	24	1,32%
8.	Srata I	101	5,58%
9.	Srata II	2	0,11%
	Jumlah	1.808	100%

(Sumber: Sistem Informasi Kalurahan Kaligintung Semester II Tahun 2020)

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa presentase tingkat pendidikan yang paling mendominasi adalah tingkat pendidikan tamat SMA sebanyak 598 dengan presentase mencapai sebanyak (33,07%). Minimnya penduduk Kalurahan Kaligintung yang tidak melanjutkan pendidikan ke strata II menyebabkan tingkat pendidikan strata II hanya 2 orang saja dengan presentase yang sangat rendah yaitu (0,11%). Dengan demikian tingkat pendidikan masyarakat Kalurahan Kaligintung mayoritas berpendidikan Sekolah Menengah Atas.



### **C. Kondisi Sosial Budaya**

Kehidupan sosial masyarakat di Kalurahan Kaligintung masih sangat erat dengan budaya dan menjunjung tinggi seni dan budaya serta melestarikan kesenian satu diantara seni jatilan bernama Wahyu Turanggo. Seni jatilan/ kuda lumping yang terdiri dari anak dan remaja juga pernah meraih prestasi pada tingkat kecamatan dan kabupaten. Kemudian seni karawitan yaitu seni yang merupakan satu diantara pembuka pada acara bersih desa setiap tahunnya dan sebagai pengisi acara pentas seni 17 Agustus maupun ikut serta dalam lomba kalurahan. Kalurahan Kaligintung juga memiliki perkumpulan kesenian tari yaitu jatilan, dan memiliki perkumpulan kesenian musik yaitu gejog lesung, keroncong, hadroh, karawitan.

### **D. Sarana dan Prasarana**

Infrastruktur merupakan aspek yang sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah. Kelengkapan infrastruktur terdiri dari sarana dan prasarana yang menjadi salah satu faktor pendorong kemajuan suatu wilayah. Kalurahan Kaligintung untuk sarana dan prasarana sudah cukup baik, seperti jalan kalurahan terlihat sudah di aspal dan beton sehingga sangat mempermudah untuk akses jalan-jalan ke setiap dusun meskipun terlihat beberapa akses jalan yang mengalami kerusakan akan tetapi apabila dilihat secara keseluruhan sudah terlihat baik. Kalurahan Kaligintung juga adalah salah satu Kalurahan yang dekat dengan jalan poros antar provinsi dan jalan antar kabupaten yang membuat akses lebih mudah.

## **E. Kondisi Ekonomi Masyarakat**

Masyarakat Kaligintung mayoritas adalah petani selain itu ada juga berdagang. Pertanian merupakan mata pencaharian di kalurahan kaligintung dan masyarakat di Kalurahan kaligintung mempunyai beragam hasil pertanian seperti padi, palawija, cabai, semangka. Pada waktu panen hasil pertanian tersebut dijual kepada tengkulak dan dijual di pasar. Perkebunan tersebut tidak semua dipanen dengan waktu yang bersamaan sebagian di panen disaat musim kemarau seperti palawija.

## **F. Kondisi Pemerintah Desa**

### **a. Visi dan Misi**

Berikut ini visi dan misi Kalurahan Kaligintung, Kapanewon Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta.

#### **1. Visi**

Terciptanya Masyarakat Yang Aman, Kondusif, Adil Dan Sejahtera Melalui Penegembangan Sektor Pertanian Dan Peningkatan Pelayanan Publik.

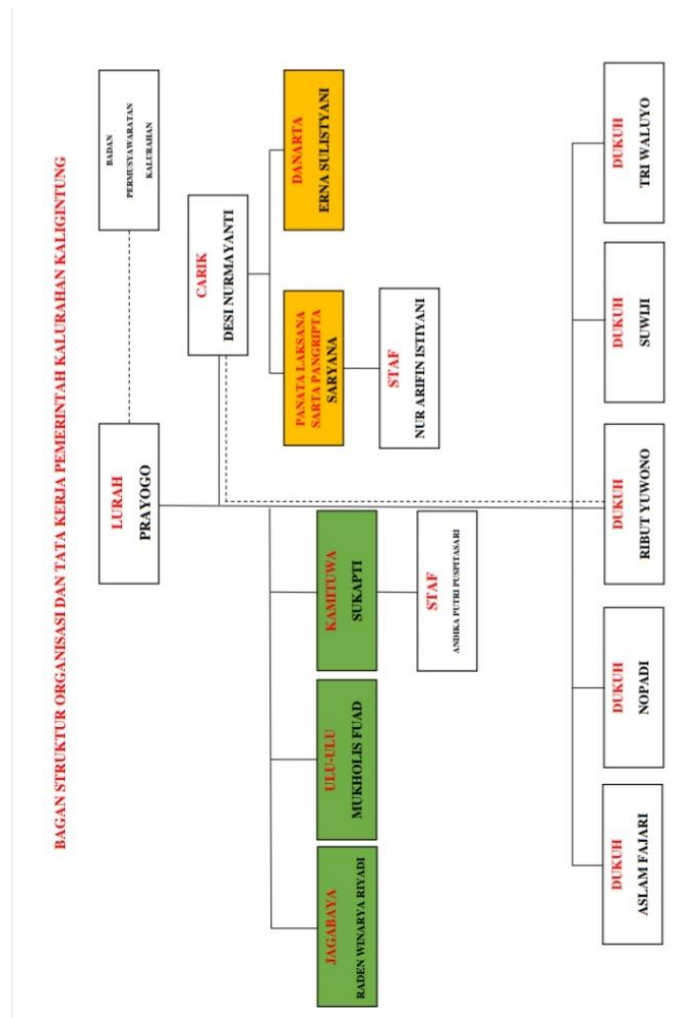
#### **2. Misi**

1. Mewujudkan pelayanan secara adil di seluruh lapisan masyarakat
2. Mewujudkan pertanian yang bermutu dengan menyesuaikan keadaan daerah.
3. Menyelenggarakan pembinaan guna mengembangkan kreatifitas masyarakat di segala bidang.

b. Struktur Organisasi Pemerintah Desa

Kalurahan Kaligintung dipimpin oleh seorang kepala desa atau lurah, dan dibantu oleh perangkat desa, dan dibantu oleh kepala dusun/dukuh. Berikut bagan struktur organisasi pemerintah Kalurahan Kaligintung yaitu:

Gambar 2. 2 Bagan Struktur Pemerintah



Dari bagan diatas dapat dilihat bahwa Kelurahan Kaligintung memiliki struktur organisasi. Tetapi kalurahan Kaligintung masih menggunakan struktur organisasi yang lama, karena sekarang kepala lurah

di jabat pj desa dari kecamatan dan masih masa penentuan kepala kalurahan yang baru, selain itu perangkat desa dan kepala dukuh masih sama. Selain itu didalam struktur itu juga sebutan untuk Desa juga sudah di ubah menjadi Kalurahan Kaligintung, Kapanewon Temon, Kabupaten Kulon Progo.

### **G. Pembangunan Kereta Api Bandara Yogyakarta Internasional *Airport***

Pembangunan jalur kereta api bandara ini bermula dari pembangunan bandara YIA yang dimulai pada tahun 2018. Dalam pembangunan bandara YIA tercantum dalam PERPRES RI No.98/2017 ayat 2 pasal 3 poin c yang mengatakan stasiun kereta api di area bandar udara. Hal tersebut kemudian di implementasikan dan pembangunan jalur rel kereta di mulai dari Desember 2019 dan di perkirakan selesai pada pertengahan tahun atau sekitar Juli 2021. Pembangunan jalur kereta api bandara sepanjang 5,3 kilo meter dari stasiun Kedundang ke stasiun Bandara Internasional Yogyakarta dibangun secara *elevated* (laying). Terpilih beberapa Kalurahan dalam pembangunan kereta api bandara yaitu Kalurahan Glagah, Kalurahan Kalidengen, Kalurahan Kaligitung, dan Kalurahan Kulur.

Sistem pembangunan dalam pembangunan jalur kereta api bandara menggunakan percepatan penyelesaian berupa LARAP (*Land Acquisition and Resettlemen Action Plan*) atau Pengadaan Tanah dan/atau Permukiman Kembali yang prosesnya berjalan dimana masyarakat sangat mendukung dan menerima

besaran harga yang telah ditetapkan oleh tim KJPP (Kantor Jasa Penilai Publik) merupakan hal penting.

Hal tersebut juga tidak terlepas dari dukungan birokrasi di daerah yang menjadi faktor lain yang sangat menentukan. Kemudahan dan ringkasnya birokrasi di semua instansi Pemerintah dan Daerah sangat mendukung proses perizinan dan administrasi pelaksanaan pembangunan kereta bandara YIA.

Kemudian teknis pembangunan dalam proses percepatan pembangunan juga di dukung dari pemilihan yang tepat dalam konstruksi *Slab On Pile* (SOP). Konstruksi SOP merupakan sistem fondasi yang ditumpu oleh sistem kelompok tiang pancang dan diikat oleh *pile cap (capping beam)* yang digunakan untuk menahan dan meneruskan beban dari struktur atas ke dalam tanah yang mempunyai daya dukung (nilai spt) untuk menahannya. Jadi, sistem fondasi tidak menggunakan tanah urugan seperti konvensional tetapi dengan beberapa tiang pancang.

Penelitian ini dilakukan di Kalurahan yang terdampak satu diantaranya Kalurahan Kaligintung yang terdampak pembangunan jalur kereta bandara. Pembangunan jalur kereta di Kalurahan Kaligintung terdampak di lahan persawahan dan sedikit di lahan perumahan masyarakat Kalurahan Kaligintung. Luas tanah untuk pembangunan jalur kereta api bandara di kalurahan kaligintung yaitu dimiliki 125 orang dan 189 bidang tanah dengan total luas keseluruhan lahan yaitu 34.028 m<sup>2</sup>. Tanah terdampak di Kalurahan Kaligintung semua digunakan untuk pembangunan jalur kereta api bandara YIA.

Proses kemudian berlanjut pada tahap pembangunan, dalam tahap pembangunan ada beberapa proses yang dilakukan mulai dari survei lokasi dan pemilihan lokasi, AMDAL, sosialisasi ke desa yang terdampak bahwa ada pembangunan jalur kereta bandara YIA. Kemudian berlanjut pada pembagian satuan tugas yang terbagi menjadi satuan tugas A dan B. Satuan tugas A yaitu dari Badan Pertanahan Nasional, Dinas PU, Kepala Kalurahan, kemudian satuan tugas B yaitu pegawai Badan Pertanahan Nasional Daerah Istimewa Yogyakarta, Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Kulon Progo, Kasi Pemerintah Desa, dan Kepala Padukuhan.

Tugas dari satuan tugas A yaitu melaksanakan inventarisasi dan identifikasi sedangkan satuan tugas B dalam rangka Pelaksanaan Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Jalur Kereta Api akses Bandara Yogyakarta Internasional *Airport*. Setelah pembagian satuan tugas tersebut berlanjut pada tahapan teknis pengadaan tanah yaitu melakukan pengukuran lahan tanah, pematokaan dan *appraisal* lahan dan mengumpulkan data terkait kepemilikan tanah yang kemudian penandatanganan perjanjian pelepasan tanah dari pemilik tanah, terakhir pelunasan.

## DAFTAR PUSTAKA

### Sumber Buku

- Adrian Tawai, Muh. Yusuf. 2017. *Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan*. Kendari: Literacy Institute.
- Eko, Sutoro. 2004. *Reformasi Politik dan Pernerdayaan Masyarakat*. Yogyakarta: APMD Press
- Isbandi. 2007. *Perencanaan Partisipatoris Berbasis Aset Komunitas: dari Pemikiran Menuju Penerapan*. Depok: FISIP UI Press
- La Ode Syaiful Islamy. 2018. *Collaborative Governance Konsep dan Aplikasi* Sleman: CV Budi Utama
- Lely Indah Mindarti. 2016. *Aneka Pendekatan dan Teori Dasar Administrasi Publik*. Malang: Universitas Brawijaya Press(UB Press).
- Rahardjo Adisasmita. 2006. *Membangun Desa Partisipatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Slamet. Y. 2002. *Konsep-Konsep Dasar Partisipasi Sosial*. Yogyakarta: PAS-SS UGM
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kualitatif (Untuk Penelitian yang Bersifat Eksploratif, Enterpretif, Interaktif dan Konstuktif)*. Bandung: Alfabeta
- Suryono, Agus. 2001. *Teori Isu Pembangunan*. Jakarta: UM Press
- Suryono, Agus. 2001. *Teori dan Isu Pembangunan*. Malang: Universitas Malang Press.
- Todaro, Michael P. 2000. *Pembangunan Ekonomi Dunia Ketiga*. Jakarta: Erlangga

### Sumber Skripsi

- Anisa Yuwana Bethari. 2019. *Analisis Partisipasi Masyarakat Dalam Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum (Studi Tentang Pembangunan Infrastruktur Jalan Lingkar Luar Barat di Kelurahan Semen, Kecamatan Benowo, Kota Surabaya)*. Jurusan Adminstrasi Negara Universitas Airlangga.

### Sumber Jurnal

Anthonius Ibori. 2013. *Partisipasi Masyarakat Dalam Pelaksanaan Pembangunan Di Desa Tembuni Distrik Tembuni Kabupaten Teluk Bintuni*. Jurnal Governance, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Vol. 5 No. 1

Astried Kharisma 2017. *Persepsi Dan Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur (Studi Kasus Pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) Di Rute Koridor Selatan – Utara Tahap 1, Lebak Bulus, Jakarta Selatan)*. *Journal of Politic and Government Studies*. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Diponegoro Vol. 6, No. 4 2017

Elida Imro'atin Nur Laily 2015. *Partisipasi Masyarakat Dalam Perencanaan Pembangunan Partisipatif*. Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik, Universitas Airlangga Vol.3 No.3

Mustanir Ahmad, Abadi Partisan. 2017. *Partisipasi Masyarakat Dalam Musyawarah Rencana Pembangunan di Kelurahan Kanyuara Kecamatan Watang Sindereng Kabupaten Sindereng Rappang*. Jurnal Profetik, STISIP Muhammadiyah Rappang Vol. 5 No.2

Mustanir Ahmad, Rais Rahmat Razak, M. 2017. *Nilai Sosial Budaya Pada Partisipasi Masyarakat Etnik Towani Tolotong Dalam Musyawarah Rencana Pembangunan*. Prosiding Konferensi Nasional Ke-6 Asosiasi Program Pascasarjana Perguruan Tinggi Muhammadiyah Aisyiyah (APPPTMA)

Teraik Kogoya dkk 2015. *Partisipasi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan Desa di Kabupaten Lanny Jaya-Papua*. Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi, Universitas Sam Ratulangi, Manado Vol. 15 No.2

Undang-undang

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian

Sumber Internet

<https://www.merdeka.com/jateng/dulunya-basis-perjuangan-ini-5-fakta-sejarah-bandara-adisutjipto-yogyakarta.html?page=all>

<https://www.liputan6.com/news/read/3241278/deretan-alasan-kuat-yogyakarta-harus-segera-punya-bandara-baru>

<https://www.kompas.com/tren/read/2020/08/28/170400365/melihat-yia-kulon-progo-yang-disebut-jokowi-sebagai-bandara-terbaik-di?page=all>

<https://money.kompas.com/read/2020/08/29/141117826/5-keistimewaan-yia-yang-dibanggakan-jokowi-jadi-bandara-terbaik-di-ri?page=all>



<https://mediaindonesia.com/ekonomi/390376/progres-pembangunan-jalur-kereta-bandara-yia-capai-836#:~:text=%22Pembangunan%20dimulai%20sejak%20Desember%202019,%2C%20Sabtu%2C%2013%20Maret%202021.>

<https://regional.kompas.com/read/2019/11/07/15301351/pembebasan-lahan-ka-bandara-yia-ricuh-ratusan-warga-tolak-ganti-rugi-lahan?page=all>

<https://jogja.tribunnews.com/2019/11/07/rencana-pembangunan-jalur-ka-bandara-yia-warga-kaligintung-ingin-pengulangan-proses-appraisal>

<http://kaligintung-kulonprogo.desa.id/index.php/artikel/2020/10/8/pencairan-uang-ganti-kerugian-terdampak-pembangunan-jalur-kai-kalurahan-kaligintung>

<http://kaligintung-kulonprogo.desa.id/index.php/artikel/2021/2/22/penyelesaian-masalah-banjir-terhadap-petani-terdampak-proyek-pt-istaka-catur-mina>

<https://berita.baca.co.id/56144110?origin=relative&pageId=4a5613d8-db97-4d06-b6a8-5fe8c8b4511e&PageIndex=2>