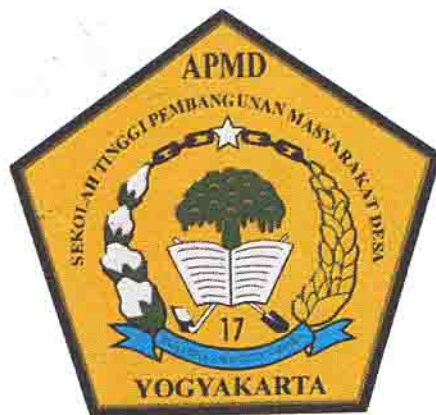


**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN BANDARA DI
INDONESIA**

*(Studi Kasus Pembangunan Bandara Internasional Di Kecamatan Temon
Kabupaten Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta)*

SKRIPSI

Skripsi ini diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana
(S1) dari Program Studi Ilmu Pemerintahan Sekolah Tinggi Pembangunan
Masyarakat Desa (APMD) Yogyakarta



Disusun Oleh:

Hasbullah Halil

13520195

**JENJANG PENDIDIKAN S-1 ILMU PEMERINTAHAN
PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN
SEKOLAH TINGGI PEMBANGUNAN MASYARAKAT DESA "APMD"
YOGYAKARTA**



**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN BANDARA DI
INDONESIA**

*(Studi Kasus Pembangunan Bandara Internasional Di Kecamatan Temon
Kabupaten Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta)*

SKRIPSI

Skripsi ini diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana
(S1) dari Program Studi Ilmu Pemerintahan Sekolah Tinggi Pembangunan
Masyarakat Desa (APMD) Yogyakarta

Disusun Oleh:

Hasbullah Halil
13520195

**JENJANG PENDIDIKAN S-1 ILMU PEMERINTAHAN
PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN
SEKOLAH TINGGI PEMBANGUNAN MASYARAKAT DESA “APMD”**

YOGYAKARTA



LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Hasbullah Halil
NIM : 13520195
Program Studi : Ilmu Pemerintahan (S1)

Menyatakan bahwa SKRIPSI ini adalah hasil karya sendiri, apabila dalam penyusunan Skripsi ini saya mengutip dari karya orang lain, maka saya mencantumkan sumbernya sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan saya bersedia dikenai sanksi apabila dikemudian hari saya terbukti secara sah melakukan tindakan plagiat (*menjiplak*) terhadap hasil karya orang lain.

Demikian pernyataan ini dibuat secara sadar dan dengan sebenar-benarnya.

Yogyakarta, Maret 2018



Hasbullah Halil

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di depan Tim Penguji untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Strata (S-1) Program Studi Ilmu Pemerintahan pada Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa "APMD" Yogyakarta pada:

Hari : Selasa
Tanggal : 3 April 2018
Waktu : 12:00 s/d 01:30 WIB
Tempat : Ruang Ujian Skripsi STPMD "APMD" Yogyakarta

Nama

Tanda Tangan

1. Drs. YB. Widyo Hari Murdinto, M.Si

Ketua Penguji/ Dosen Pembimbing

2. Dr. R. Widodo Triputro, MM., M.Si

Penguji Samping I

3. Leslie Retno Angeningsih, Ph.D

Penguji Samping II

Mengetahui,
Ketua Prodi Ilmu Pemerintahan


(Gregorius Saldan, S.IP.,MA)

MOTTO

“All the impossible is possible for those who believe!”

(Semua yang tidak mungkin akan menjadi mungkin bagi orang yang percaya!)

(Zoel Moti)

“Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan”.

(Q.S. Asy-Syarah : 5-6)

“Ketidaktahuan itu tidak dapat menolong siapapun, termasuk diri kita sendiri”

(K. Marx)

“Menjadi seorang kaum terpelajar itu tidak harus melacurkan diri pada kekuasaan dan pekerjaan, tapi tugas kita adalah menyuarakan suara sebagian umat manusia yang selalu direndahkan harkat dan martabatnya sebagai manusia, karena ilmu tidak untuk menjadi konsumsi pribadi, tetapi wajib berbagi, sebab ilmu pengetahuan adalah pembebasan terhadap umat manusia”.

(Hasbullah Halil)

HALAMAN PERSEMBAHAN

Segala puji serta syukur atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat segala rahmat dan nikmatnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Dalam menyelesaikan skripsi ini tidak terlepas dari dukungan dan do'a dari berbagai pihak yang telah berkontribusi, oleh karena itu, sangat layak penulis memberikan apresiasi dengan segala kerendahan hati atas bantuannya.

Karya ilmiah ini saya persembahkan untuk :

1. Kepada Ketua Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa (APMD) dengan segenap civitas akademika.
2. Kepada kedua orang tua tercinta, Bapak Halil M. Zen dan Ibu Zaniba Mahmud atas segala cinta dan ketulusan do'anya, dan maaf atas sikap dan perilaku penulis selama hidup.
3. Untuk seluruh saudara ku, yang tak terhitung untuk Kaka Naken (Hasna Halil) atas segala kesabarannya membantu banyak hal hingga penulis bisa menyelesaikan studi, Kaka Mini (Rosmini Halil), Murni Halil, Nelli Halil dan adik ku Maulana M. Zen. Kalian semua itu spesial.
4. Ponakan ku Rifaldi, Irsan, Imam Syaukani, Al-Farabi, Ong, Zacky, Abyas, dan paling spesial The Little King Zio. Dan tercercerewet Verawati Din (Ea).
5. Seluruh Keluarga Besar Bapak Halil M. Zen dan Ibu Zaniba Mahmud.
6. Untuk organisasi ku Forum Sekolah Bersama (SEKBER) dan seluruh kawan-kawan tercinta yang dengan sabar telah mendidik saya selama di Jogja, untuk segenap hati ku ucapkan terimakasih kepada: Boss Ag'o, Komandan Derida (Ay), Opet, Sugi, Arif, Gembel, Onggok, Enda, Aziz

Moti, Mao Moti, Wahyu, Pram, Sisis, Ghita, Adi Enyet, Ari, Ferli, Della, Aam, Wandu, Nia, Nurul, Cheos, Pian, dan seluruh Kader SEKBER yang tidak dapat disebutkan satu persatu, dan seluruh JKR SEKBER hormat untuk kalian semua. Kalian terbaik!

7. Untuk Keluarga Besar IKPM Malut Yogyakarta, Adik Tercinta Ummi (Cepat Selesai), Pimpinan Blenk, Ira, dan seluruh Presidium dan Pengurus terimakasih atas waktu dan keceriaannya selama dikepengurusan IKPM Malut.
8. Untuk SKPM Halsel terimakasih yang setinggi-tingginya, Terkhusus Abang Mao, dan Keluarga besar SKPM Halsel Yogyakarta.
9. Seluruh pengurus IKPM Kabupaten-Kota Se-Maluku Utara di Yogyakarta, IKPM Kota Ternate, IMAHU Yogyakarta, PKPM Nuku Yogyakarta, SKPM Halsel, HIPMAMORO, IKEMAP Halteng, IKPM Haltim, SEMAHABAR, dan FORMASY.
10. Untuk Kawan-Kawan Ilmu Pemerintahan di Kampus UMY, Imam, Alfian, Ilan, Andika, Prima, Zai, Adam, Amri, Sidik, Firman, Arkian, Alfianto, Dani, dan semuanya yang pernah berbagi ilmu dan keceriaan selama penulis berada Yogyakarta.
11. Semua Kawan-Kawan lingkaran Gamping, Alan, Sisis, Opan Dev, Ijus, Fandi At, Kawan Ghib, Dino Makayoa, Abi, Ical, Nandar, Radit, Iki, Farid, Ismar, Iron, Chaka, Poppy, Nurul, Nia, Nisa, Nadir, dan lain-lain. Terimakasih atas segala bantuannya, maaf jika selama di Jogja selalu merepotkan kalian semua dalam banyak hal.

12. Untuk seluruh kawan-kawan organisasi Gerakan Mahasiswa dan Rakyat: KOMAP UMY, BEM FISIPOL UMY, SOPINK, FMN, PMKRI, SMI, AGRA, IMM, KOMAP UMY, BEM FISIPOL UMY, PEMBEBASAN, CMY, GMKI, WTT, PWPP, PPLP, WATUKODOK, LBH Yogyakarta, LKBH PANDAWA, UMC, GRI, PAKUBANGSA, PREDATOR, PPAP, RAKYAT SASTRA, SEMMAUT GAMPING, ARC, MILITAN, PENERBIT PARAGRAF, RTI, POSPERA. Dan sebagainya yang tidak dapat disebutkan satu persatu.
13. Spesial untuk Mbah Gito dan Keluarga, Pak Agus dan Keluarga, Bung Arsad, Fatur, Randi, Alam, Boss Firman, terimakasih yang tak terhingga.
14. Untuk mu tercinta Ayu Handayani dan Keluarga Besar Ust. Bakri (Ayah) terimakasih atas segala motivasinya, semoga tak bosan-bosan mengingatkan saya.
15. Kontrakan Lida Buaya Paling Kocak Takz, Mao, Ortons, Ipul, Ira, Raoda, Lina, belajarlh terus dan teruslah belajar.
16. Alumni SMAMTER 2009 dan Saudara Hobi Kritik Abajha dan Rhizt Noor yang pasti saya selalu merindukan semuanya.
17. Kawan-kawan sejurusan di STPMD APMD Yogyakarta, terimakasih telah menerima saya dengan tangan terbuka.
18. Seluruh gerakan Tani, Buruh, Kaum Miskin Kota dan Rakyat Tertindas dibelahan bumi nusantara, berjuanglah dan jangan pernah menitipkan nasib pada orang lain.
19. Untuk Kedua Kawan Ku terhebat (Alm.) Iker dan (Alm.) Kojev. Alfatihah untuk kalian berdua, kemarin hari ini dan esok rindu ku tetap sama.

20. Untuk Para Pemberani dan Lantang dalam perjuangan rakyat, Pak Manto, Pak Agus, Mas Suradi, Pak Witnyo, dan untuk mereka yang pernah di kriminalisasi dan dibunuh atas nama perjuangan, hormat ku untuk kalian.
21. Dan semua pihak yang telah memberi dukungan baik secara materil dan non materil, terimakasih ku pada kalian yang tak terhingga.
22. Terakhir untuk Yogyakarta dengan segala cerita dan kerinduannya, Yogyakarta adalah tempat ternyaman dan disanalah saya dibesarkan, semoga bisa kembali berjumpa dilain waktu.

Penulis sadar bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih banyak kekurangan yang terdapat didalamnya, baik isi dan sistematika maupun struktur penulisan dan penggunaan bahasa yang itu merupakan keterbatasan penulis dalam menyusun karya ilmiah ini, untuk itu dengan senang hati penulis mengharapkan segala kritik dan saran dari semua pihak untuk kebaikan karya penulis kedepan. Semoga karya ini dapat bermanfaat untuk semua pihak, baik penulis dan para pembaca.

Yogyakarta, Maret 2018

Hasbullah Halil

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat, taufik, serta hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan waktu yang telah direncanakan. Shalawat serta salam semoga senantiasa tercurahkan kepada baginda Nabi Allah tercinta Rasulullah Muhammad SAW beserta seluruh keluarga dan sahabatnya.

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S1) pada Program Studi Ilmu Pemerintahan Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD” Yogyakarta.

Dalam penulisan skripsi ini, tentunya banyak pihak yang telah memberikan bantuan baik moril maupun materil. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang tidak terhingga kepada:

1. Ayahanda dan Ibunda tercinta yang senantiasa dengan sabar membimbing dan mendo'akan penulis sehingga dapat menyelesaikan studi.
2. Saudara ku tercinta, Kakak Rosmini Halil, Hasna Halil, Nelli Halil, Murni Halil, dan Adik Ku, Maulana M. Zen, atas segala do'anya.
3. Ketua Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa (APMD) Bapak Habib Muhsin, S.Sos., M.Si.
4. Ketua Prodi Ilmu Pemerintahan Bapak Gergorius Sahdan, S.IP, MA.
5. Dosen Pembimbing sekaligus Penguji Bapak Drs. YB. Widyo Hari Murdianto, M.Si. Dengan segala kerendahan hatinya telah membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini.

6. Dosen Penguji Bapak Dr. R. Widodo Triputro, MM., M.Si dan Ibu Leslie Retno Angeningsih, Ph.D yang telah meluangkan waktunya untuk menguji skripsi penulis.
7. Dosen Pembimbing Akademik Ibu Dra, Herawati, MPA yang selama ini telah membantu penulis dalam memudahkan segala urusan akademik.
8. Seluruh Civitas Akademika Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD” Yogyakarta.
9. Untuk seluruh Kawan-Kawan ku di Prodi Ilmu Pemerintahan APMD, Kawan-Kawan SEKBER, dan Kawan-Kawan IKPM Se-Maluku Utara di DIY.
10. Kepada seluruh instansi Pemerintahan Daerah Istimewa Yogyakarta dan Kabupaten Kulon Progo yang telah mengizinkan penulis melakukan penelitian di wilayah DIY, dan telah mempermudah segala urusan selama waktu penelitian.
11. Dan untuk semua orang yang telah berkontribusi dalam hidup penulis, terimakasih atas segalanya.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, maka saran dan kritik yang konstruktif dari semua pihak sangat diharapkan demi penyempurnaan selanjutnya. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak, khususnya bagi penulis dan para pembaca pada umumnya.

Yogyakarta, Maret 2018

Hasbullah Halil

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	x
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR TABEL.....	xvi
ABSTRAK.....	xviii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	14
C. Tujuan Penelitian	14
D. Manfaat Penelitian	14
1. Manfaat Akademis.....	14
2. Manfaat Praktis	15
E. Kerangka Teori	15
1. Kebijakan Publik.....	15
2. Implementasi Kebijakan	17
3. Kebijakan Pembangunan Bandara	21

F. Ruang Lingkup Penelitian	42
G. Metode Penelitian	43
1. Jenis Penelitian	44
2. Unit Analisis	46
3. Teknik Pengumpulan Data.....	46
4. Taknik Analisis Data	49
BAB II GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN	52
A. Deskripsi Wilayah Kabupaten Kulon Progo.....	52
1. Visi dan Misi Pembangunan Daerah	52
2. Kondisi Geografis	53
3. Demografi/Kependudukan.....	60
4. Tata Ruang Wilayah	68
5. Sosial dan Budaya.....	74
6. Angka Kemiskinan	80
7. Kondisi Pertanian.....	82
8. Struktur Organisasi Kabupaten Kulon Progo	84
B. Deskripsi Wilayah Kecamatan Temon	85
1. Letak Geografis.....	85
2. Batas Wilayah Kecamatan Temon.....	86
3. Struktur Organisasi Pemerintahan Kecamatan Temon.....	88
4. Jumlah Penduduk.....	89
5. Desa Terdampak Pembangunan Bandara	92
BAB III HASIL PENELITIAN	96
A. Kronologi Pembangunan Bandara NYIA	96

B. Implementasi Kebijakan Pembangunan Bandara NYIA	104
C. Tahapan Pengadaan Tanah Bandara NYIA	111
D. Implementasi Kebijakan Pengadaan Tanah	114
E. Implikasi dan Mekanisme Pemberian Ganti Rugi	121
F. Kebijakan Pemukiman Kembali (Relokasi)	134
G. Dampak Pembangunan Bandara (NYIA)	135
H. Hasil Analisis	146
BAB IV PENUTUP	155
1. Kesimpulan	155
2. Saran	159
DAFTAR PUSTAKA	162
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Proses Kebijakan Publik Menurut David Easton	20
Gambar 1.2 Proses Kebijakan Publik Menurut Anderson, dkk	21
Gambar 1.3 Model Analisis Kebijakan Dunn	22
Gambar 1.4 Variabel Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan.....	30
Gambar 1.5 Alur Pembangunan Bandara	38
Gambar 2.1 Peta Kabupaten Kulon Progo	59
Gambar 2.2 Pola Ruang Kabupaten Kulon Progo	60
Gambar 2.3 Peta Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kulon Progo	73
Gambar 2.4 Peta Pemanfaatan Ruang Kabupaten Kulon Progo	74
Gambar 2.5 Bagan Struktur Organisasi Pemerintah Daerah Kulon Progo	84
Gambar 2.6 Peta Administrasi Kecamatan Temon	87
Gambar 2.7 Bagan Struktur Pemerintah Kecamatan Temon	88
Gambar 3.1 Luasan Tanah PAG dan Masyarakat	98
Gambar 3.2 Pemilihan Lokasi Calon Bandara Baru	100
Gambar 3.3 Tahap Penilaian Calon Lokasi Bandara	101
Gambar 3.4 Daftar Short List Penentuan dan Penetapan Lokasi Bandara.....	102
Gambar 3.5 Alasan Penetapan Lokasi di Kecamatan Temon	103
Gambar 3.6 Peta Izin Penetapan Lokasi (IPL) Gubernur DIY	104
Gambar 3.7 Masterplan Pembangunan Bandara NYIA Tahap	105
Gambar 3.8 Rencana Kota Bandara (Airport City).....	107
Gambar 3.9 Proses Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan NYIA	112
Gambar 3.10 Ganti Rugi PT. Angkasa Pura I.....	133
Gambar 3.11 Peta Pembebasan Lahan Bandara NYIA.....	138
Gambar 3.12 Peta Kawasan Rawan Bencana Tsunami	140
Gambar 3.13 Aspek Ekonomi Dari Pembangunan Bandara NYIA.....	145
Gambar 3.14 Dampak Dari Pembangunan NYIA.....	145
Gambar 3.15 Sistem Kota Bandara.....	149

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Nama, Luas Wilayah Kecamatan dan Jumlah Desa/Kelurahan	54
Tabel 2.2 Pembagian Daerah Administratif di Kabupaten Kulon Progo	55
Tabel 2.3 Rata-Rata Curah Hujan dan Hari Hujan Menurut Stasiun Hujan di Kabupaten Kulon Progo 2016	57
Tabel 2.4 Curah Hujan dan Hari Hujan Tahun 2005-2010 Menurut Stasiun Hujan di Kabupaten Kulon Progo	58
Tabel 2.5 Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk Bulan Desember 2009-2011	61
Tabel 2.6 Proyeksi Penduduk Tiap Kecamatan Kabupaten Kulon Progo Tahun 2011-2017	63
Tabel 2.7 Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan 2010, 2015, dan 2016	64
Tabel 2.8 Banyaknya Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin 2016	65
Tabel 2.9 Banyaknya Penduduk Menurut Jenis Kelamin Per Kecamatan 2016	66
Tabel 2.10 Distribusi Presentase Penduduk Angkatan Kerja (15 Tahun Keatas) Menurut Jenis Kelamin di Kabupaten Kulon Progo	68
Tabel 2.11 Rasio Ketersediaan Sekolah/Penduduk Usia SD, SMP/MTs, SMA/SMK Tahun 2006-2010	76
Tabel 2.12 Jumlah Sekolah dan Tingkat Sekolah Menurut Kecamatan di Kabupaten Kulon Progo	77

Tabel 2.13 Garis Kemiskinan, Jumlah Penduduk Miskin, dan Presentase Penduduk Miskin di Kabupaten Kulon Progo Tahun 2009-2013	80
Tabel 2.14 Presentase Penduduk Miskin Menurut Kecamatan	82
Tabel 2.15 Luas dan Presentase Desa di Kecamatan Temon Tahun 2015	86
Tabel 2.16 Jumlah Penduduk Kecamatan Temon Tahun 2015	90
Tabel 2.17 Jumlah Dusun, RW, RT, Kecamatan Temon 2010	91
Tabel 2.18 Luas Panen, Produksi dan Rata-Rata Produksi Padi Sawah.....	92
Tabel 2.19 Jumlah Luas Tanah Untuk Kebutuhan Bandara Meliputi 5 (Lima) Desa	93
Tabel 2.20 Rencana Pemukiman Kembali (Relokasi)	93
Tabel 3.1 Perizinan yang Telah di Peroleh PT. Angakasa Pura I.....	110

ABSTRAK

Pembangunan Bandara baru *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) merupakan salah satu megaprojek Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang diterjemahkan kedalam program RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional). Pembangunan Bandara di Kulon Progo berdasarkan Perpres Nomor 48 tahun 2014 adalah salah satu program prioritas dikoridor ekonomi Jawa. Penyediaan infrastruktur transportasi Bandar Udara di Yogyakarta menjadi kebutuhan ditengah keterbatasan layanan Bandara Adisutjipto. Kebutuhan Bandara menjadi sangat penting, karena DIY merupakan pusat pertumbuhan dan pelayanan wilayah selatan Jawa, yang menghubungkan koridor timur-barat Jawa bagian selatan terutama antara Ponorogo sampai Cilacap, serta koridor utara selatan Semarang, Magelang dengan Yogyakarta. Keberadaan bandara baru di Kulon Progo merupakan salah satu lokasi yang kontroversial, karena telah ditetapkan sebagai kawasan rawan bencana alam geologi salah satunya tsunami yang tertuang dalam Perpres Nomor 28 Tahun 2012 tentang RTRW Pulau Jawa-Bali, Perda RTRW DIY Nomor 2 Tahun 2010, Perda RTRW Kulon Progo Nomor 1 Tahun 2012. Pembangunan Bandara baru Kulon Progo merupakan proyek strategis nasional sebagaimana termaktub dalam Perpres Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Perpres Nomor 98 Tahun 2017 tentang Percepatan Pembangunan Dan Pengoperasian Bandar Udara Baru Di Kabupaten Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta. Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) telah menyetujui adanya rencana pembangunan bandara baru di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Implementasi kebijakan pembangunan bandara telah menambah catatan buruk terhadap konflik agraria di Indonesia, yang melibatkan lahan seluas 645,63 hektar, dan terdapat 3.444 bidang tanah milik masyarakat, 2.875 Kepala Keluarga, serta 11.501 jiwa yang terancam akan digusur.

Jenis penelitian dalam skripsi ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan yakni; observasi, interview (*wawancara*), dan dokumentasi. Teknik analisa data yang digunakan; pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Dari hasil penelitian penulis dapat mendeskripsikan bahwa Implementasi Kebijakan Pembangunan Bandara dalam hal Pengadaan Tanah bagi Pembangunan Bandara Kulon Progo melalui BPN cacat secara administratif (*maladministrasi*), karena BPN hanya beracuan pada Izin Penetapan Lokasi (IPL) yang dikeluarkan oleh Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta, tanpa mempertimbangkan keberadaan analisis dampak lingkungan (Amdal) yang belum selesai dibuat. Padahal Amdal diatur di dalam UU No.2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum dan Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum, dalam empat tahap pengadaan tanah demi pembangunan untuk kepentingan umum, Amdal masuk dalam tahap perencanaan.

Kata Kunci: *Kebijakan Publik, Implementasi Kebijakan, Pembangunan Bandara.*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pembangunan infrastruktur nasional tidak lepas dari posisi Indonesia dalam dinamika ekonomi regional dan global. Secara geografis Indonesia terletak di jantung pertumbuhan ekonomi dunia. Kawasan Timur Asia memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi yang jauh di atas rata-rata kawasan lain di dunia. Ketika tren jangka panjang (1970-2000) pertumbuhan ekonomi dunia mengalami penurunan, tren pertumbuhan ekonomi kawasan Timur Asia menunjukkan peningkatan. Indonesia dengan letak geografis yang diuntungkan dapat memainkan peran yang strategis di perekonomian global.

Saat ini Indonesia menempati urutan ekonomi ke-17 terbesar di dunia. Keterlibatan Indonesia sangat diharapkan dalam berbagai forum global dan regional seperti ASEAN, MEA, WTO, ACFTA, APEC, G-20, dan berbagai kerjasama bilateral lainnya. Keberhasilan Indonesia melewati krisis ekonomi global tahun 2008, mendapatkan apresiasi positif dari berbagai lembaga internasional. Hal ini tercermin dengan perbaikan peringkat hutang Indonesia dengan negara-negara lain justru mengalami penurunan. Pada 20 Mei 2011, Presiden Republik Indonesia mengeluarkan Keputusan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dengan suatu

lembaga bernama Komite Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia 2011-2025 (KP3EI). Dalam struktur lembaga KP3EI itu langsung diketuai oleh Presiden Republik Indonesia beserta Wakil Presiden yang juga sebagai Wakil Ketua dalam lembaga ini. Sedangkan anggotanya meliputi seluruh jajaran kementerian yang dibentuk di Indonesia. Artinya setiap pejabat negara secara langsung merupakan panitia pelaksana MP3EI. Dua mekanisme yang paling penting dari peranan negara untuk membuat MP3EI bekerja. *Pertama*, mengalokasikan ruang tertentu oleh negara dalam jangka waktu tertentu bagi kegiatan bisnis korporasi raksasa dengan pemberian konsesi tanah skala luas untuk produksi komoditas global terutama untuk sektor pertambangan, perkebunan, dan kehutanan. *Kedua*, pembangunan infrastruktur sebagai layanan penghubung. Pembangunan infrastruktur ini dimaksudkan semata-mata untuk melancarkan aliran barang dan tenaga kerja dan menghubungkan pusat-pusat industri utama. (*Baca: Dokumen MP3EI 2011-2025*).

Mega proyek MP3EI ini melahirkan perampasan-perampasan tanah yang semakin hari semakin masif. Perampasan tanah besar-besaran yang terjadi di Indonesia dilegitimasi oleh MP3EI sebagai salah satu dokumen pelaksanaan teknis. Proyek biofuel, konservasi, food estate, perdagangan karbon, pertambangan, dan pembangunan infrastruktur lain merupakan skenario perampasan tanah yang sedang dan telah terjadi. Satu karakteristik khusus dari perampasan tanah di Indonesia, dimana perampasan tanah dipandang sebagai sebuah skenario pembangunan yang wajar untuk pengembangan jutaan hektar tanah kosong (terlantar) atau bahkan yang sudah dikelola oleh rakyat. Dalam konteks ini yang muncul bukan lagi terminologi

perampasan tanah (*land grabbing*) melainkan pengadaan tanah untuk pembangunan bagi kepentingan umum. Setiap kepulauan Indonesia saat ini dibanjiri dengan rencana mega proyek yang berjalan secara serentak dan cepat hampir tanpa jeda. Jika dihitung total, proyek MP3EI memiliki nilai investasi sebesar Rp. 4.934,8 triliun dengan cakupan sekitar 4.632 proyek. Proyek MP3EI terbagi menjadi 3 (tiga) bagian besar yaitu sektor riil sebanyak 725 proyek dengan nilai investasi Rp. 2.557,5 triliun, infrastruktur sebanyak 914 mega proyek dengan investasi Rp. 2.292 triliun dan pengembangan SDM-IPTEK sebanyak 3.041 proyek dengan nilai investasi Rp. 4,4 triliun. Sejak diluncurkan 2011, sampai bulan September 2014, investasi MP3EI yang telah *ground breaking* mencapai Rp. 863 triliun yang terdiri atas 383 proyek. 174 adalah proyek investasi sektor riil dengan total investasi Rp. 414 triliun dan 209 adalah proyek pembangunan infrastruktur dengan total investasi Rp. 422 triliun. Termasuk juga pembangunan bandara baru di Kecamatan Temon, Kulon Progo dengan nilai investasi mencapai sekitar Rp. 9,3 triliun. Proyek-proyek investasi terbesar di enam koridor ekonomi MP3EI dengan rincian Rp. 309 triliun berlokasi di koridor Pulau Jawa, Rp 134 triliun di koridor Sumatera, dan Rp. 178 triliun di koridor Kalimantan. Dari sejumlah nilai proyek tersebut sebesar 26,2% merupakan proyek yang dikerjakan BUMN, 37,9% swasta, dan 15,6% pemerintah serta 20,1% investasi campuran. Jika program MP3EI berhasil, maka Indonesia akan menjadi negara maju dengan total produk domestik bruto (PDB) Rp 4,5 triliun pada 2025 dan pendapatan per kapita mencapai US\$ 15.000. (*Sumber: www.lbhyogyakarta.org*).

Penyediaan infrastruktur untuk mendukung aktivitas ekonomi menjadi prioritas dalam mempercepat akselerasi arus perputaran modal. Infrastruktur itu sendiri memiliki spektrum yang sangat luas. Satu hal yang harus mendapatkan perhatian utama adalah infrastruktur yang mendorong konektivitas antar wilayah sehingga dapat mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi Indonesia. Penyediaan infrastruktur yang mendorong konektivitas akan menurunkan biaya transportasi dan biaya logistik sehingga dapat meningkatkan daya saing produk, dan mempercepat gerak ekonomi. Termasuk dalam infrastruktur konektivitas ini adalah pembangunan jalur transportasi dan teknologi informasi dan komunikasi (TIK), serta seluruh regulasi dan aturan yang terkait dengannya. Pembangunan nasional bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat kearah yang lebih baik sesuai dalam UUD 1945 (Ramelan, 1997).

Peran pemerintah sebagai pengendali pembangunan dalam upaya mendorong peningkatan kesejahteraan masyarakat serta pertumbuhan ekonomi nasional sangat diperlukan. Peran Pemerintah adalah menyediakan perangkat aturan dan regulasi yang memberi insentif bagi dunia usaha untuk membangun kegiatan produksi dan infrastruktur tersebut secara paripurna. Insentif tersebut dapat berupa kebijakan (sistem maupun tarif) pajak, bea masuk, aturan ketenaga-kerjaan, perizinan, pertanahan, dan lainnya, sesuai kesepakatan dengan dunia usaha. Perlakuan khusus diberikan agar dunia usaha memiliki perspektif jangka panjang dalam pembangunan pusat pertumbuhan ekonomi baru. Selanjutnya, Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah harus membangun *linkage* semaksimal mungkin untuk mendorong

pembangunan daerah sekitar pusat pertumbuhan ekonomi. Percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia menetapkan sejumlah program utama dan kegiatan ekonomi utama yang menjadi fokus pengembangan strategi dan kebijakan. Prioritas ini merupakan hasil dari sejumlah kesepakatan yang dibangun bersama-sama dengan seluruh pemangku kepentingan di dalam serial diskusi dan dialog yang sifatnya interaktif dan partisipatif.

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator untuk melihat hasil pembangunan yang telah dilakukan dan juga untuk menentukan arah pembangunan dimasa yang akan datang. Dalam rangka mencapai sasaran pertumbuhan ekonomi yang tinggi, infrastruktur berfungsi sebagai percepatan dan pemerataan pembangunan dan sekaligus sebagai faktor penghubung yang mengintegrasikan seluruh pelosok daerah di tanah air, serta mempercepat arus barang, jasa, dan manusia sehingga waktu yang dibutuhkan menjadi semakin efektif dan efisien. Dengan demikian pembangunan infrastruktur tidak hanya meningkatkan efisiensi dalam perekonomian, tetapi lebih jauh yakni mendorong perekonomian melalui peningkatan produktivitas ekonomi. Infrastruktur pembangunan terdiri atas dua jenis, yaitu infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial (Ramelan et al, 1997). Infrastruktur dapat digolongkan sebagai modal atau kapital. Melalui karakteristik ini, perluasan infrastruktur tidak hanya menambah stok dari kapital tetapi juga sekaligus meningkatkan produktivitas perekonomian dan taraf hidup masyarakat luas. Bagi negara berkembang, ketersediaan infrastruktur dipandang sebagai prasyarat pokok

yang harus dipenuhi oleh suatu negara sebagai prasarana berlangsungnya kegiatan pembangunan.

Sementara itu pembangunan infrastruktur yang dilakukan dengan tujuan untuk memperpendek jarak waktu untuk kelancaran lalu lintas barang, komoditas, uang dan tenaga kerja, disisi lain ekonomi dunia kapitalis menempatkan infrastruktur sebagai bisnis. Infrastruktur telah bergeser dari layanan publik yang disediakan oleh pemerintah untuk keselamatan dan kesejahteraan rakyat menjadi suatu bisnis infrastruktur dari negara atau swasta yang utamanya ditujukan untuk kepentingan industri. Salah satu manifestasi yang paling laten dari pembangunan kapitalis semacam ini adalah konflik agraria. Penjelasan mengenai konflik agraria yang belum banyak diungkap adalah sebab-sebab struktural yang bersumber pada bagaimana pembangunan yang bercorak kapitalistik bekerja. Konflik agraria struktural yang dimaksud dalam hal ini merujuk pada pertentangan klaim yang berkepanjangan mengenai siapa yang berhak atas akses pada tanah, sumber daya alam (SDA), dan wilayah antara suatu kelompok rakyat pedesaan dengan badan penguasa atau pengelola tanah yang bergerak dalam bidang produksi, ekstraksi, konservasi, dan lainnya; dan pihak-pihak yang bertentangan tersebut berupaya dan bertindak, secara langsung maupun tidak menghilangkan klaim pihak lain. (www.sajogyo-institute.or.id).

Indonesia saat ini sedang gencar-gencarnya untuk membangun jenis sistem transportasi yang efisien yang mampu menjangkau seluruh wilayah pelosok yang ada. Jenis sistem transportasi tersebut ialah sistem transportasi udara. Pada tahapan

perencanaan pembangunan sistem transportasi udara memiliki tiga komponen penting yang harus diperhatikan, yaitu berkaitan dengan alat angkut (pesawat udara), jalur penerbangan, serta bandar udara (Salim, 1993). Kondisi sistem transportasi udara yang berupa bandar udara (bandara) di Indonesia masih belum mencukupi walaupun saat ini telah terbangun 600 bandara dengan berbagai kelas yang ada (Nasution, 2004). Banyaknya bandara tersebut masih belum ideal untuk mengakomodasi kebutuhan penumpang masyarakat Indonesia. Berdasarkan data yang dirilis oleh Angkasa Pura selaku Badan Usaha Milik Negara (BUMN) operator yang mengoperasikan bandar udara di Indonesia, tahun 2012 pemerintah sudah merencanakan untuk membangun 24 bandar udara baru (Prakarsa, 2012). Adanya pembangunan bandara akan secara langsung membawa dampak bagi masyarakat sekitar bandara. Penumpang dari pesawat udara akan memulai dan mengakhiri penerbangannya di bandar udara. Pengunjung yang bukan penumpang pesawat udara juga akan ikut turut meramaikan adanya bandara. Oleh karena itu, adanya fasilitas pelayanan yang ada di bandara akan sangat dibutuhkan bagi pengunjung maupun penumpang pesawat udara. Fasilitas tersebut dapat berupa ruang tunggu, kendaraan angkutan darat, restoran, hotel, rumah makan, tempat parkir, pertokoan, serta berbagai hal lain yang berkaitan dengan kebutuhan barang dan jasa. Selain itu menurut Nasution (2004) menyebutkan bahwa dengan adanya 3 (tiga) bandara di suatu wilayah maka akan terbentuk unit pelayanan yang lengkap dengan lingkup kegiatan yang meluas. Adanya bandara juga akan menumbuhkan pusat kegiatan ekonomi baik itu perdagangan maupun jasa. Tumbuhnya pusat kegiatan tersebut akan memberikan lapangan pekerjaan bagi masyarakat sekitar bandara. Dampak yang

paling terlihat dari adanya bandara baru di suatu wilayah ialah beralihnya unit kegiatan usaha serta berubahnya penggunaan lahan yang dilakukan oleh masyarakat sekitar bandara.

Penyediaan infrastruktur transportasi Bandar Udara di Yogyakarta menjadi kebutuhan ditengah keterbatasan layanan Bandara Adisutjipto yang tidak dapat dikembangkan lagi karena lokasi di perkotaan Yogyakarta. Kebutuhan Bandara di Yogyakarta sangat penting, karena DIY merupakan pusat pertumbuhan dan pelayanan wilayah selatan Jawa, yang menghubungkan koridor timur-barat Jawa bagian selatan terutama antara Ponorogo sampai Cilacap, serta koridor utara selatan Semarang, Magelang dengan Yogyakarta.

Keberadaan pengembangan bandara baru Yogyakarta di Kulon Progo merupakan salah satu lokasi yang syarat kontroversial yakni terkait dengan daerah yang telah ditetapkan sebagai kawasan rawan bencana yang ditetapkan dalam dokumen perundang-undangan tentang Rencana Tata Ruang Wilayah dalam Perpres Nomor 28 Tahun 2012 tentang RTRW Pulau Jawa-Bali, Kulon Progo ditetapkan sebagai salah satu zona rawan bencana alam geologi (Pasal 46 ayat 9 huruf d). Selain itu Perda Tata Ruang Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2010, sepanjang pantai di Kulon Progo sebagai kawasan rawan tsunami. Perda RTRW Kulon Progo Nomor 1 Tahun 2012 lebih detail menyatakan, kawasan rawan tsunami salah satu meliputi Kecamatan Temon (Pasal 39 ayat 7 huruf a). Bahkan Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) dalam Masterplan Pengurangan Resiko Bencana Tsunami 2012, sudah memetakan kawasan utama risiko dan probabilitas tsunami tinggi. Kawasan ini antara

lain kawasan Selat Sunda dan Jawa bagian Selatan. Gempa bumi besar terjadi di zona penunjaman di Jawa bagian selatan dapat memicu tsunami yang dapat menimpa pantai di selatan Yogyakarta khususnya wilayah Temon dan sekitarnya. (www.lbhyogyakarta.org).

Pembangunan Bandara baru di Temon Kulon Progo yang merupakan proyek strategis nasional sebagaimana dituangkan dalam Perpres Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Perpres Nomor 98 Tahun 2017 tentang Percepatan Pembangunan Dan Pengoperasian Bandar Udara Baru Di Kabupaten Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta. Walau demikian ditetapkan sebagai proyek strategis nasional tidak lantas membuat pembangunan proyek tersebut tidak mengikuti skema umum pembangunan yang ada serta tidak mentaati segala ketentuan hukum yang mensyaratkan pembangunan.

Dampak lingkungan hidup dan sosial yang ditimbulkan oleh pembangunan nasional secara umum sangat nyata dalam dua dekade terakhir. Hal tersebut sudah berevolusi menjadi ancaman untuk lingkungan sebagai ruang makhluk hidup saling berinteraksi. Seringkali dampak tersebut bermunculan pada pembangunan yang bersifat ekonomi usaha, sehingga memunculkan instrument pengendalian resiko lingkungan dan sosial. Dengan landasan inilah salah satu solusi untuk memitigasi dampak lingkungan dan sosial adalah dengan menggunakan Pendekatan pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*), dimana dalam mencapai pertumbuhan ekonomi juga harus mempertimbangkan aspek-aspek resiko lingkungan dan sosial demi tercapainya pertumbuhan yang lestari. Guna mencapai pembangunan

berkelanjutan tersebut maka munculah instrument seperti yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup Pasal 22 setiap usaha dan atau kegiatan yang berdampak penting terhadap lingkungan hidup wajib memiliki Amdal.

Amdal adalah kajian mengenai dampak penting suatu usaha dan atau kegiatan yang direncanakan pada lingkungan hidup yang diperlukan bagi proses pengambilan keputusan tentang penyelenggaraan usaha dan atau kegiatan. Lebih lanjut amdal diperlukan sebagai landasan ilmiah dan solusi untuk memitigasi dampak lingkungan dan sosial. Maka dari pengertian tersebut jelas Amdal memiliki peran yang sangat penting dalam pelestarian Lingkungan. Namun tidak hanya itu saja, melainkan Amdal adalah sebagai instrument penting yang nantinya akan terbit izin lain yang diperlukan. Amdal penting dalam pengadaan tanah berada diproses perencanaan pengadaan tanah, sebagaimana diatur dalam Perpres Nomor 71 tahun 2012 pasal 6 ayat (1) dan (2) Dokumen perencanaan Pengadaan Tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) disusun berdasarkan studi kelayakan yang mencakup: (1) survei sosial ekonomi; (2) kelayakan lokasi; (3) analisis biaya dan manfaat pembangunan bagi wilayah dan masyarakat; (4) perkiraan nilai tanah; (5) dampak lingkungan dan dampak sosial yang mungkin timbul akibat dari Pengadaan Tanah dan pembangunan; dan (6) studi lain yang diperlukan. Dampak lingkungan dan dampak sosial sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e, dilakukan untuk menghasilkan analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau dokumen lingkungan hidup lainnya yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam

pasal ini yang dimaksud dengan dokumen lingkungan hidup merupakan a) dokumen Amdal; b) formulir UKL-UPL; dan c) SPPL. Jelas dalam aturan tersebut, dokumen perencanaan pengadaan tanah harus juga menyertakan Amdal.

Dokumen pengadaan tanah tersebut menjadi dasar Gubernur mengeluarkan Izin Penetapan Lokasi. Amdal kembali dipertegas keberadaannya sebelum Izin Penetapan Lokasi tertuang dalam Surat Menteri Lingkungan Hidup Nomor B4718/MENLH/09/2003 tanggal 24 September 2003 perihal AMDAL dan Izin Lokasi yang ditujukan kepada Bupati/Walikota menyebutkan bahwa hasil studi AMDAL sebagai persyaratan dalam penerbitan izin lokasi. Akan tetapi yang terjadi pada pembangunan bandara Kulon Progo yakni Amdal menjadi bagian yang paling terakhir setelah proses pengusuran telah dilakukan.

Pembangunan bandara baru di Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta, telah dimulai, ditandai dengan peletakan batu pertama pada 27 Januari 2017 oleh Presiden Joko Widodo didampingi Gubernur DIY Sri Sultan Hamengku Buwono X dalam satu seremoni bertajuk "*Babat Alas Nawung Kridha*". Bertepatan dengan momentum 53 tahun usia Angkasa Pura I (Tempo.co tanggal 27 Januari 2017). Menurut pemerintah, Pembangunan bandara di lahan seluas 587,3 hektare tersebut harus segera dilaksanakan, sebab perencanaannya sudah tujuh tahun. Dengan berdalih kehadiran bandara tersebut sudah sangat dibutuhkan untuk menggantikan peran Bandara Adisutjipto yang kapasitasnya sudah tidak mampu menampung pertumbuhan pergerakan penumpang dan pesawat lantaran keterbatasan lahan. Kapasitas maksimal terminal penumpang di bandara Adisutjipto yang memiliki luas

15 ribu meter persegi tersebut, hanya sekitar 1,2 juta penumpang per tahunnya. Begitupun dengan fasilitas lainnya seperti, *appron* (area parkir pesawat) yang berkapasitas hanya delapan pesawat, dan landasan pacu (*runway*) sepanjang 2.250 meter, dinilai sudah tidak mampu lagi untuk menambah pergerakan pesawat dan melayani pesawat berbadan besar. Padahal pada 2016, jumlah pergerakan penumpang di bandara Adisutjipto telah mencapai 7,2 juta penumpang. (Materi sosialisasi PT. Angkasa Pura I 2018).

Dalam perencanaan, Bandara Internasional Yogyakarta di Kulon Progo akan dibangun secara bertahap. Pada tahap pertama, terminal penumpang yang akan dibangun yaitu seluas 130.000 meter persegi yang mampu menampung hingga 15 juta penumpang per tahunnya. Dengan landasan pacu sepanjang 3.250 meter dan area parkir pesawat berkapasitas hingga 35 pesawat. Pembangunan tahap I ini ditargetkan selesai pada April 2019. Pada tahap II dilakukan pengembangan lanjutan terminal penumpang menjadi 195 ribu meter persegi, yang mampu menampung hingga 20 juta penumpang per tahun. Landasan pacu pun diperpanjang menjadi 3.600 meter dan area parkir pesawat dikembangkan menjadi berkapasitas hingga 45 pesawat, sehingga dapat melayani pesawat berbadan besar, misalnya, Boeing 747-400. (*Sumber: dephub.go.id*).

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) telah menyetujui adanya rencana pembangunan bandara baru di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Rencana pembangunan bandara yang ada di Provinsi DIY berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 48 tahun 2014 merupakan salah satu program yang

diprioritaskan di koridor ekonomi Jawa. Namun adanya rencana pembangunan bandara ternyata tidak langsung disetujui oleh semua pihak masyarakat yang ada di Kulon Progo. Sampai saat ini dalam proses pelaksanaannya masih ada penolakan dari pihak masyarakat yang akan terkena dampak langsung pembangunan. Masyarakat yang terkena dampak langsung pembangunan bandara yang sebagian besar petani beranggapan bahwa apabila pembangunan bandara terlaksana maka mata pencaharian mereka akan hilang (Anugrahaeni, 2014). Sebelumnya masyarakat setempat telah memenangkan gugatan di PTUN, akan tetapi kemudian pihak pemerintah mengajukan kasasi di Mahkamah Agung Republik Indonesia dan memenangkan gugatan. Dengan bermodalkan hal tersebut pemerintah terus berusaha melanjutkan pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta meskipun menuai protes dari berbagai pihak dan warga setempat yang terdampak langsung pembangunan bandara, protes tersebut dilakukan karena dinilai cacat secara hukum (*maladministrasi*) serta merampas ruang hidup, terkhususnya tanah sebagai alat produksi utama masyarakat sekitar pembangunan bandara yang notabene mayoritas adalah petani.

Berangkat dari latar belakang masalah diatas maka, penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang “Implementasi Kebijakan Pembangunan Bandara Di Indonesia” *Studi Kasus Pembangunan Bandara Internasional Di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta*”.

DAFTAR PUSTAKA

Literatur Buku:

- Adisasmita. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Achmad Rubaie. 2007. *Hukum Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum*. Bayumedia Publishing, Malang.
- Adrian Sutedi, (2008). *Implementasi Prinsip Kepentingan Umum Dalam Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan*, Ed.1, Cet. 2. Jakarta: Sinar Grafika.
- Adrian Sutedi. 2006. *Peralihan Hak Atas Tanah dan Pendaftarannya*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Agustino, L. 2006. *Politik dan Kebijakan Publik*. Bandung: AIPI-KP2W Lemlit Unpad.
- Ayuningtyas, Y. R. (2012). *Prinsip Perencanaan Aerotropolis*. Gajah Mada Press.
- Baedhowi. 2004. *Implementasi Kebijakan Otonomi Daerah Bidang Pendidikan: Studi Kasus di Kabupaten Kendal dan Kota Surakarta*, Disertasi Departemen Ilmu Administrasi FISIP Universitas Indonesia, Jakarta.
- Benhard Limbong. 2012. *Konflik Pertanahan*, Margaretha Pustaka, Jakarta.
- Boedi Harsono. (1999). *HUKUM AGRARIA INDONESIA “Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya”*. Jilid 1. Hukum Tanah Nasional. Edisi Revisi, Penerbit Djambatan. Jakarta.

- Dunn, W.N. 2000. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada Press.
- Draft Dokumen Analisis Dampak Lingkungan (ANDAL) Pembangunan Bandar Udara New Yogyakarta International Airport. PT. Angkasa Pura I (persero), Jakarta. 2017.
- Dwi Wulan Pujiriyani, dkk. (2014). *Land Grabbing: Bibliografi Beranotasi*. Yogyakarta, STPN Press.
- Edward III, George C (edited). 1984. *Public Policy Implementing*, Jai Press Inc, London-England.
- Edi Suharto, 2008. *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik*, Bandung: CV. Alfabeta.
- Effendi Perangin. 1991. *Hukum Agraria Indonesia*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Fauzi.A. 2004. *Ekonomi Sumber Daya Alam dan Lingkungan, Teori dan Aplikasi*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Goggin, Malcolm L *et al.* 1990. *Implementation, Theory and Practice: Toward a Third Generation*, Scott, Foresmann and Company, USA.
- Heal,G. 1998. *Valuing the Future : Economic Theory and Sustainability*. Columbia University Press. New York.
- Imam Suprayogo, 2001. *Metode Penelitian Sosial Agama*, Bandung, Remaja Rosdakarya.
- Kasarda, J. (2013). *Airport cities; The evolution. Paper Report*, (May), 24–27
- Kasarda, J. D. (2016). *About The Aerotropolis*. Retrieved May 14, 2016.

- Mansour Fakih, 2009. *Runtuhnya Teori Pembangunan dan Globalisasi*. Yogyakarta, Insist Press.
- Maria S.W. Sumardjono. 2001. *Kebijakan Pertanahan: Antara Regulasi & Implementasi*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.
- Mazmanian, Daniel A and Paul A. Sabatier. 1983. *Implementation and Public Policy*, Scott Foresman and Company, USA.
- Michael Harris, 2000. *Human Resource management*. Second edition. USA : Harcourt Brace & Company.
- Moeleong, Lexy. 2002. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Muhammad Tauchid, (1953). *Masalah Agraria sebagai Masalah Penghimpunan dan Kemakmuran Rakyat*, Jakarta. Tjakrawala.
- Nasution, M.N. 2004. *Manajemen Transportasi* (Edisi Kedua). Jakarta: Ghalia Indonesia
- N.S. Sukmadinata, 2008. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Pezzey, John. 1992. *"Sustainability: An Interdisciplinary Guide."* *Environmental Values* 1, no 4, The White Horse Press: Cambridge, UK.
- Putri Agus Wijayanti, 2001, *Tanah dan Sistem Perpajakan Masa Kolonial Inggris*, Terawang, Yogyakarta.
- Quade, E.S. 1984. *Analysis For Public Decisions*, Elsevier Science Publishers, New York.
- Riant Nugroho, 2011. *Public Policy : Dinamika Kebijakan - Analisis Kebijakan - Manejemen Kebijakan*, Jakarta: Elex Media Komputindo.

Sabatier, Paul. 1986. "Top down and Bottom up Approaches to Implementation Research" *Journal of Public Policy* 6, (Jan), h. 21-48.

Soeratno, 1995. *Metodologi Penelitian*, (Yogyakarta: UUP AMP YKPN).

Sahya Anggara, 2014. *Kebijakan Publik*, Bandung: CV Pustaka Setia.

Sri Soedewi Masjchoen Sofwan. 2000. *Hukum Perdata: Hukum Benda*, Liberty, Yogyakarta.

Sutamihardja, 2004. *Perubahan Lingkungan Global*; Program Studi Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Lingkungan Sekolah Pascasarjana; IPB.

Singarimbun, Masri dan Efendi Sofwan, 1989. *Metode Penelitian Survei*, Jakarta : LP3S.

Wahab, Solichin A. 1991. *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan*, Bumi Aksara Jakarta.

Wibawa, Samodra. 1994. *Kebijakan Publik*, Intermedia Jakarta.

Winarno, Budi. 2002. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*, Media Pressindo Yogyakarta.

Website:

www.lbhyogyakarta.org.

www.sajogyo-institute.or.id.

Tempo.co tanggal 27 Januari 2017.

dephub.go.id.

<http://2.bp.blogspot.com>.

Merdeka.com, Edisi Jum'at, Tanggal 8/12/2017.

Detiknews, tanggal 17 Januari 2018.

Peraturan Hukum:

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

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

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

Perpres Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

Perpres Nomor 99 Tahun 2014 tentang Perubahan Kedua atas Perpres Nomor 71 Tahun 2012.

Perpres Nomor 30 Tahun 2015 tentang Perubahan Ketiga atas Perpres Nomor 71 Tahun 2012.

Perpres Nomor 148 Tahun 2015 tentang Perubahan Keempat atas Perpres 71 Tahun 2012.

Perpres 32 Tahun 2011 tentang MP3EI.

Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan.

Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 2009 Tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku Pada Departemen Perhubungan.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 45 Tahun 2002 tentang Penyerahan Penyelenggaraan Bandar Udara Umum (Unit Pelaksanaan Teknis/Satuan Kerja) Kepada Pemerintah Kabupaten/Kota.

Surat Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: KP.1164 Tahun 2013 tentang Penetapan Lokasi Bandara Baru di Kabupaten Kulon Progo Provinsi DIY.

Surat Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor: 68/KEP/2015 tentang Izin Penetapan Lokasi (IPL).

Perda Provinsi DIY Nomor 2 Tahun 2010 tentang RTRW DIY.

Perda RTRW Kabupaten Kulon Progo Nomor 1 Tahun 2012.