



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 5 Nomor 4 Tahun 2025 Page 1458-1471

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

## Dinamika Konflik dalam Pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo, Nusa Tenggara Timur

Arni Fazira Jubaidah<sup>1✉</sup>, Laurensius P. Sayrani<sup>2</sup>, Made N. D. Andayana<sup>3</sup>

Universitas Nusa Cendana

Email: [arnifazira34@gmail.com](mailto:arnifazira34@gmail.com)<sup>1✉</sup>

### Abstrak

Pembangunan bandara akan dibangun di Mbay ibu kota dari Kabupaten Nagekeo nantinya akan dinamakan Bandara Surabaya II yang letaknya berada di Desa Tonggurambang. Selain itu, Mbay menempati posisi yang strategis karena letaknya ditengah Pulau Flores dan sudah ditetapkan sebagai pusat Kawasan Strategi Nasional (KSN). Bandara ini direncanakan akan dibangun di atas lahan bekas pangkalan militer Jepang tahun 1944 kemudian ditetapkan sebagai bandara perintis pada tahun 1975. Penelitian kualitatif ini menggunakan pendekatan studi kasus, pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Yang bertujuan untuk mengetahui penyebab utama terjadinya konflik berupa perbedaan kepentingan dalam penetapan lokasi (penlok) bandara, status kepemilikan lahan serta pembebasan lahan masyarakat. Konflik dalam pembangunan bandara memiliki sifat yang rumit dan kompleks dimana melibatkan tiga aktor utama yaitu pemerintah daerah, TNI, dan masyarakat setempat. Meskipun pembangunan bandara ini dipandang sebagai strategis untuk pembangunan ekonomi dan pariwisata daerah akan tetapi pembangunan bandara surabaya II di kabupaten nagekeo hingga kini belum direalisasikan.

Kata Kunci: *Konflik, Dinamika, Pembangunan Bandara*

## Abstract

The construction of the airport will be built in Mbay, Regency Nagekeo will be called Surabaya II Airport which is located in Tonggurambang Village. In addition, Mbay occupies a strategic position because it is located in the middle of Flores Island and has been designated as the center of the National Strategy Area. The airport was planned to be built on the land of a former Japanese military base in 1944 and then designated as a pioneer airport in 1975. This qualitative research uses a case study approach, data collection is done through observation, interviews and documentation. It aims to find out the main causes of conflict in the form of differences in interests in determining the location of the airport, land ownership status and community land acquisition. Conflicts in airport development have a complicated and complex nature involving three main actors, namely the local government, the Indonesian national army, and the local community. Although the construction of this airport is seen as strategic for economic development and regional tourism, the construction of Surabaya II airport in Nagekeo district has not yet been realized.

Keywords: *Conflict, Dynamics, Airport Development*

## PENDAHULUAN

Infrastruktur memiliki peran yang sangat penting dalam pertumbuhan perekonomian suatu negara, dengan infrastruktur diberbagai sektor diharapkan dapat mendukung tercapai kesejahteraan masyarakat di negara tersebut, salah satunya infrastruktur transportasi (Nurhayati et al., 2020). Pemerintah Kabupaten Nagekeo menyatakan bahwa akan adanya bandara baru yang nantinya akan memberikan masyarakat lapangan kerja baru dan peluang usaha untuk masyarakat setempat. Dengan adanya pembangunan bandara baru ini dapat memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi dikawasan Desa Tonggurambang khususnya di Kabupaten Nagekeo. Dengan hadirnya bandara, digaungkan akan menumbuhkan berbagai usaha/bisnis baru seperti hotel, pusat pembelanjaan, restoran, dan usaha lainnya yang dianggap mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang tinggal di sekitar kawasan tersebut (Habib et al., 2022)

Pembangunan bandara akan dibangun di Mbay ibu kota dari Kabupaten Nagekeo nantinya akan dinamakan Bandara Surabaya II yang letaknya berada di Desa Tonggurambang. Selain itu, Mbay menempati posisi yang strategis karena letaknya ditengah Pulau Flores dan sudah ditetapkan sebagai pusat Kawasan Strategi Nasional (KSN). Flores merupakan bagian dari ring of fire yang bisa dikatakan sebuah pulau yang rawan terhadap gempa dan letusan gunung merapi. Keberadaan Bandara Surabaya II penting untuk evakuasi korban bencana dan pengiriman bantuan, sehingga Bandara Surabaya II penting bagi upaya akselerasi pembangunan di Flores (Kompas.com., 2023). Akan tetapi

dalam proses perencanaan pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo terdapat tahapan-tahapan konflik yang terjadi hingga saat ini. Tahapan konflik yang pertama, tahapan pra-konflik menurut Simon Fisher dalam (Fisher, 1964) menjelaskan bahwa pra-konflik yaitu periode dimana terdapat suatu ketidaksesuaian sasaran di antara dua pihak atau lebih, sehingga menimbulkan konflik. Konflik tersembunyi dari pandangan umum, meskipun satu pihak atau lebih mungkin mengetahui proses terjadinya konfrontasi. Seperti yang terjadi di Kabupaten Nagekeo dimana pembangunan Bandara Surabaya II di Desa Tonggurambang merupakan bekas persawahan yang masih produktif sehingga dari pihak Angkasa Pura II melakukan pembebasan lahan di daerah tersebut untuk menjadikannya sebagai bandara baru. Pembangunan bandara di Desa Tonggurambang ini sudah direncanakan sejak tahun 2008 akan tetapi proses pembangunannya dimulai pada tahun 2009 dengan pembebasan lahan Angkasa Pura II.

Selanjutnya tahapan kedua konflik laten, (Fisher, 1964) menjelaskan bahwa konflik laten merupakan konflik yang sifatnya tersembunyi dan perlu diangkat kepermukaan sehingga dapat ditangani secara efektif. Seperti yang terjadi pada tahun 2009 terjadi pembebasan lahan oleh Angkasa Pura II, namun pembebasan lahan tersebut tertunda dikarenakan masyarakat Desa Tonggurambang belum memberikan seluruh lahan sebab sebagian lahan masih digunakan oleh masyarakat. Sehingga dalam pembangunan Bandara Surabaya II mendapatkan respon positif dan negatif (A Kadir et al., 2019). Kemudian tahapan ketiga konflik terbuka yaitu konflik yang berakar dalam dan sangat nyata, dan memerlukan berbagai tindakan untuk mengatasi akar penyebab serta berbagai macam efeknya (Fisher, 1964). Seperti yang terjadi pada tahun 2011-2019 dimana selain terjadi pro dan kontra dari masyarakat terhadap pembangunan bandara, adapun faktor lain yang menghambat pembangunan bandara dikarenakan terjadi perbedaan pandangan tentang penlok 1 dengan luas 90 Ha dan penlok II dengan luas 49,79 Ha. Penlok 1 kurang lebih 70-80% berada di atas tanah TNI, karena landasan pacu (*run runway*) berada di atas tanah TNI dan fasilitas pendukung taxiway berada di atas tanah masyarakat. Sedangkan penlok II seluruhnya murni di tanah Pemda dan untuk sarana pendukungnya berada di atas tanah TNI. penetapan lokasi bandara pernah dilakukan di tanah milik TNI dan warga sekitar. Namun, penlok 1 itu gagal karena tanah itu bukan tanah pemda melainkan tanah milik TNI, serta tidak bisa dilakukan penerbitan Izin Mendirikan Bangunan (IMB) (Nagekeo.go.id., 2023). Karena kegagalan penlok, kemudian Pemkab Nagekeo memilih lahan yang sudah bersertifikat milik Pemerintah Daerah pada tahun 2019 yang juga merupakan bekas bandara yang dibangun Jepang pada tahun 1944. Sehingga pemerintah sudah mengantongi SK penetapan lokasi

bandara Nomor KP 627 tahun 2011. lahan bandara bekas Jepang ini tidak masuk dalam penlok 2011 maupun rencana pemindahan taxiway, apron, dan fasilitas sisi darat pada tahun 2016 (ANTARAnews.com., 2023). Kemudian pada tahun 2019 menurut Kepala Bappelitbanda Nagekeo rencana pembangunan runway atau landasan pacu bandara tahap awal sepanjang 1.200 meter seluas 49,79 hektar sebagai lokasi baru pembangunan bandara.

Tahapan terakhir merupakan Eskalasi konflik, menurut Filipo Aurelia dan Darlene Smucny memaparkan bahwa eskalasi konflik muncul sebagai pertentangan akibat dari ketidakseimbangan kekuatan antara semua pihak yang terlibat (Fajar, 2016). Seperti yang terjadi pada tahun 2019-sekarang dimana terdapat perbedaan pandangan antara pemerintah dan TNI mengenai penlok I dan penlok II yang ditawarkan. Pada penlok 1 mengusulkan sebagian besar lahan berada di tanah TNI, sedangkan pada penlok II, seluruh lahan berada di tanah pemda namun fasilitas pendukung berada di tanah TNI. Kemudian penetapan lokasi pada penlok 1 gagal karena itu bukan tanah pemda melainkan tanah milik TNI, serta tidak bisa dilakukan penerbitan Izin Mendirikan Bangunan (IMB). Selanjutnya Pemkab Nagekeo memilih lahan yang sudah bersertifikat milik pemerintah daerah pada tahun 2019. Perbedaan pandangan dan kepentingan inilah yang kemudian memicu konflik antara aktor-aktor yang terlibat sehingga proyek pembangunan bandara hingga kini belum terealisasi. Konflik kepentingan ini bahkan telah menyebabkan tertundanya proses pembangunan selama bertahun-tahun dan belum menemukan titik temu sampai saat ini. (Nagekeo.go.id., 2023)

Perbedaan kepentingan antara pihak-pihak yang terlibat dalam pembangunan bandara di Desa Tonggurambang yaitu pemerintah, TNI, dan masyarakat menyebabkan terjadinya konflik kepentingan. Ini sesuai dengan definisi konflik yang diberikan oleh Pruitt dan Rubin (2004) dalam (Mohammad et al., 2014), yang menyebutkan bahwa konflik muncul dikarenakan persepsi perbedaan kepentingan (*perceived divergence of interest*). Selain itu, Fisher dalam (Tajem & Saribulan, 2019) menjelaskan bahwa konflik terjadi karena adanya posisi, kepentingan, dan kebutuhan antara setiap anggota yang tujuannya tidak sama dan berbeda-beda.

Dinamika konflik dalam pembangunan Bandara Surabaya II di Desa Tonggurambang dapat dikategorikan sebagai konflik yang cukup mendalam dan kompleks. Yang dimana konflik ini tidak hanya terjadi antara pemerintah dan masyarakat akan tetapi juga melibatkan TNI, yang masing-masing pihak mempunyai kepentingan yang berbeda-beda dan saling bertentangan misalkan seperti kepentingan ekonomi, sosial, pertahanan dan sebagainya. Hal ini dapat menyebabkan kompleksitas konflik menjadi semakin tinggi karena harus

mengakomodasi berbagai kepentingan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dinamika konflik dalam pembangunan Bandara Surabaya II di Desa Tonggurambang, kabupaten nagekeo. Penelitian ini mengkaji proses konflik yang telah berlangsung sejak pada tahun 2008-2009 saat perencanaan awal pembangunan bandara, kemudian berlanjut pada bentuk konflik laten pada tahun 2009-2011 ketika muncul perbedaan pendapat terkait lahan yang akan digunakan. Selanjutnya memasuki bentuk konflik terbuka pada tahun 2011-2019 dengan adanya penolakan masyarakat serta masalah penlok I dan penlok II, hingga akhirnya konflik sampai saat ini belum terselesaikan ini menunjukkan bahwa konflik tersebut cukup serius selain itu menganalisis intensitas dan dampak yang disebabkan oleh adanya konflik ini.

## METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan studi kasus. menurut Gillham (2000) mengatakan bahwa pendekatan studi kasus merupakan metode penelitian suatu kasus yang terjadi pada kehidupan nyata, atau tatanan dan konteks kontemporer (Sarosa, 2021). kemudian dalam teknik pengumpulan data kualitatif berdasarkan hamzah:2019 adalah pengumpulan data-data yang bersifat deskriptif, yaitu data berupa tanda-tanda hasil wawancara atau observasi yang dikategorikan dalam bentuk lainnya seperti foto, dokumen, artefak, dan catatan-catatan saat penelitian dilapangan (Pahleviannur, 2023). Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Nagekeo, Mbay, Nusa Tenggara Timur. Penelitian ini dilaksanakan di berbagai instansi pemerintah dan masyarakat di Desa Tonggurambang Kabupaten Nagekeo. Dalam penentuan informan menggunakan Teknik *purposive sampling* ini dilakukan dengan memilih dan menentukan informan yang dapat memahami dan memiliki akses mengenai objek penelitian ini.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

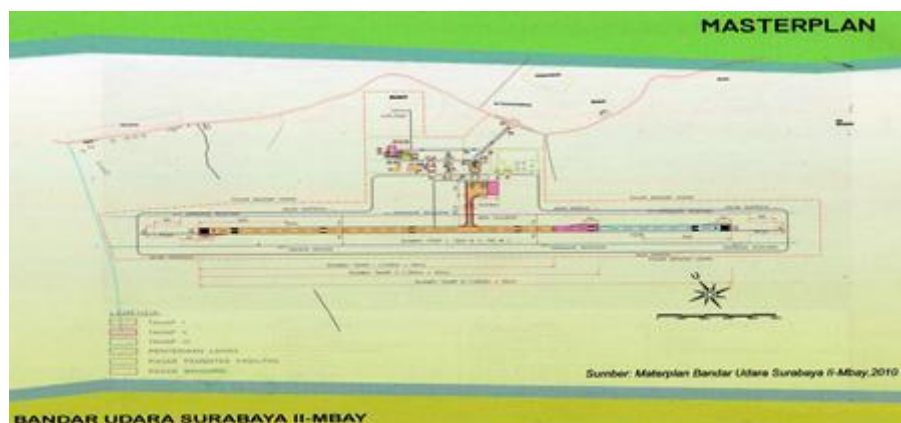
### Dinamika Rencana Pemmbangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo

Bandara surabaya II di Kabupaten Nagekeo memiliki sejarah yang panjang bermula pada pendudukan militer jepang pada tahun 1942-1945. Pada masa itu lokasi tersebut dibangun sebagai pangkalan laut Angkatan Militer Jepang, dengan ukuran bandara yang terbentang dari tenggara ke barat laut dengan catatan sekutu menyebutnya sebagai Sissa River Aerodrome yang di bangun pada tahun 1944 dengan ukuran 7.500 ft x 350 ft (pernah beroperasi sepanjang 4.000 ft) dan kemudian bandara ini ditetapkan sebagai bandara

udara perintis berdasarkan surat Dirjen Perhubungan Udara Nomor: DJU/2379 tanggal 12 November 1975, menyatakan bahwa lahan bekas landasan bandara udara Jepang pernah dilakukan pendaratan oleh pesawat pada tahun 1973 dan tahun 1997. (Dinas Perhubungan Kab Nagekeo:2024)

Kemudian berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KP 627 Tahun 2011 menjelaskan bahwa lokasi terpilih saat ini sudah termasuk dalam pusat pengembangan dari Kawasan Strategis Nasional (KSN), selain itu Pasal 13 Peraturan Daerah Kabupaten Nagekeo Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Nagekeo Tahun 2011-2031, sudah menetapkan Bandara Surabaya II peninggalan Jepang di Kecamatan Aesesa dalam sistem jaringan transportasi udara yang nantinya akan dikembangkan menjadi bandara udara domestik dan internasional yang mendukung system transportasi udara di kabupaten dan wilayah sekitar.

Akan tetapi dalam perencanaan pembangunan bandara mengalami kendala teknis terkait persyaratan minimal panjang landasan pacu 1.600 meter ditambah Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan (KKOP). Sementara lahan yang memiliki sertifikat baru mencapai 1.200 meter, proses evaluasi dan kajian tekknis masih tersu berlangsung sesuai dengan arahan Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk memenuhi berbagai persyaratan pembangunan bandara. Selain itu tantangan lainnya dalam pengembangan bandara ini berupa masalah kepemilikan lahan, saat ini pemerintah memiliki lahan bersertifikat seluas 497.900 M<sup>2</sup> (Empat Ratus Sembilan Puluh Tujuh Ribu Sembilan Ratus Meter Persegi) dengan Sertifikat Nomor 00001 dan Surat Ukur Nomor: 00004/Tonggurambang/2019. Pada tanggal 07 Mei 2019. Sedangkan sebelumnya lahan dengan luas 2.367.455 M<sup>2</sup> berada dibawah kepemilikan kodim IX Udayana.



Gambar 1. Letak Lokasi Rencana Pembangunan Bandara Sesuai Dengan Master Plan  
Sumber Dinas Perhubungan Kab Nagekeo:2024

Berdasarkan master plan tahun 2011 dalam studi rencana teknik terinci sisi udara dan sisi darat menetapkan untuk pembangunan Bandar Udara Surabaya II dengan panjang landasan pacu 1.800 meter sebesar Rp. 197,374,199,000.00,- (Seratus Sembilan Puluh Tujuh Milyar Tiga Ratus Tujuh Puluh Empat Juta Seratus Sembilan Puluh Sembilan Ribu Rupiah), dengan rincian pekerjaan fasilitas sisi udara senilai Rp.159.681.435.000,00 dan Pekerjaan fasilitas sisi darat senilai kurang lebih Rp. 37.692.764.000,00. Hal ini dilakukan penilaian dan perhitungan kembali sesuai keadaan saat ini.

#### Bentuk - Bentuk Konflik

Konflik dalam pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo melibatkan berbagai pihak dengan kepentingan yang berbeda-beda. Berdasarkan teori Simon Fisher (1964:55) pola konflik terbagi atas tiga bentuk yaitu:

1. Konflik Laten

Konflik laten adalah konflik yang sifatnya tersembunyi dan perlu diangkat ke permukaan sehingga dapat ditangani secara efektif. Permasalahan pembangunan Bandara Surabaya II terdapat konflik laten yang disebabkan dalam beberapa bentuk yaitu pertama, Alih fungsi lahan pertanian yang terjadi di Kabupaten Nagekeo akibat pembangunan bandara dapat memicu keresahan dan kekhawatiran dari masyarakat setempat, dimana sebagian besar hidup masyarakat Desa Tonggurambang bergantung pada sektor pertanian, masyarakat takut kehilangan mata pencaharian serta dapat memutuskan mata pencarian masyarakat yang selama ini memenuhi kebutuhan hidupnya dan dengan adanya pembangunan bandara ini dapat mengorbankan banyak sawah milik warga sekitar, dimana lahan masyarakat yang berdampak bisa sekitar kurang lebih 10 hektar belum lagi tanah milik TNI yang digunakan untuk masyarakat sebagai lahan pertanian kurang lebih 60 hektar yang saat ini masyarakat masih produksi sebagai lahan pertanian. tidak menutup kemungkinan bahwa dengan adanya alihfungsi lahan di Desa Tonggurambang dapat menyebabkan masalah sosial berupa bertambahnya angka pengangguran kehilangan mata pencaharian sebagai petani, dengan adanya alihfungsi lahan di Desa Tonggurambang juga dapat membuat lahan pertanian akan semakin sedikit, dan produksi pangan bisa berkurang. Kekhawatiran ini sesuai dengan teori konflik laten yang disampaikan oleh (Fisher, 1964), dimana masalah belum muncul akan tetapi dapat berpotensi menimbulkan konflik

Selanjutnya kedua, proses perpindahan tanah dari zaman Ex Jepang ditandai dengan ketidakjelasan mekanisme administrasi, dimana tidak ada perjanjian resmi atau dokumentasi tertulis sehingga dapat menghasilkan jejak kepemilikan tanah yang tidak jelas. Tanah seluas

49 hektar peninggalan ex Jepang yang diserahkan kepada masyarakat tidak memiliki catatan tentang proses perpindahannya. Selain itu juga penyerahan tanah masih menyisahkan polemik dengan beberapa penyerahan yang hanya memiliki sebatas "memori kesepakatan kecil" yang waktunya tidak dapat dipastikan. Dan yang terakhir, Pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo menghadapi kendala terkait pembebasan lahan, terutama lahan milik TNI. Situasi ini muncul disebabkan karena Pemerintah Daerah mengalami keterbatasan lahan pengganti untuk melakukan relokasi bagi lahan TNI yang nantinya akan digunakan dalam pembangunan bandara. Permasalahan utama ini terletak pada ketidaksesuaian luas lahan yang dimiliki Pemerintah Daerah dengan kebutuhan relokasi. Meskipun pemerintah daerah telah memiliki beberapa jumlah lahan, akan tetapi jumlah lahan tersebut tidak cukup untuk menyediakan lahan pengganti yang sama dengan lahan milik TNI.

## 2. Konflik Terbuka

Konflik terbuka yang merupakan konflik yang berakar dalam dan sangat nyata, serta memerlukan berbagai tindakan untuk mengatasi akar penyebab serta berbagai macam efeknya (Fisher, 1964) dalam permasalahan pembangunan Bandara Surabaya II ini. Konflik manifest dapat terlihat dari kendala administrasi dimana adanya konflik terbuka antara pemerintah daerah dan tentara Indonesia terkait status lahan. Secara prosedur terdapat beberapa kendala administratif yang belum terpenuhi, seperti adanya surat permohonan perlepasan lahan dan ketidakjelasan Nilai Jual Objek Pajak (NJOP), Dari dinas perhubungan kabupaten juga menekankan perlunya koordinasi berbagai arah untuk pengembangan bandara yang berkelanjutan. Sehingga permasalahan administrasi mengenai lahan tersebut dapat diselesaikan. Selain terkendala administrasi adapun masalah regulasi, Pembangunan bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo menghadapi persoalan yang cukup rumit mengenai masalah regulasi dan kepentingan lahan. Sejak penetapan lokasi (penlok) pada tahun 2011 melalui surat keputusan menteri perhubungan nomor KP 627, dimana proyek pembangunan bandara ini mengalami hambatan administrasi. Kemudian pada tahun 2021 Pemerintah Kabupaten Nagekeo melakukan penelitian ulang dengan menggunakan jasa dari lembaga afiliasi peneliti dan industri (LAPI) ITB, dengan anggaran sekitar Rp 2 milyar. Akan tetapi kajian ulang tersebut menimbulkan kontroversi karena dianggap menyalahi aturan, mengingat penetapan lokasi (penlok) pertama masih berlaku dan belum dicabut oleh Kementerian Perhubungan. Hal ini dipertegas oleh Kementerian Perhubungan menolak hasil kajian LAPI pada tahun 2022, selain itu persoalan semakin rumit dengan status

lahan yang belum terselesaikan. Hal ini sesuai dengan karakteristik konflik manifest yang membutuhkan tindakan yang nyata sehingga dapat menyelesaikan konflik tersebut.

### 3. Konflik Permukaan

Yang terakhir konflik permukaan memiliki akar yang dangkal atau tidak berakar dan muncul dikarenakan salah paham mengenai sesuatu yang dapat diatasi dengan menggunakan komunikasi. Berbeda dengan konflik laten yang lebih dalam dan tersembunyi, konflik permukaan cenderung mudah untuk diidentifikasi dan diatasi. Selama ada kegiatan dari pihak-pihak yang terlibat untuk saling memahami dan mencari jalan keluar bersama. Dalam perencanaan pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo dapat memicu terjadinya konflik permukaan yaitu dapat berupa tantangan dalam berkomunikasi yang sedang dialami. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kabupaten Nagekeo mengakui adanya miskomunikasi dengan pihak TNI terkait penggunaan lahan milik tentara Indonesia di mana tidak tercapai kesepakatan yang jelas mengenai status dan penggunaan lahan (Sergap:2023). Akan tetapi Badan perencanaan, penelitian dan pengembangan daerah sebagai lembaga perencanaan sudah melakukan koordinasi dengan berbagai pihak, termasuk TNI, instansi pertanahan, dan Dinas Perhubungan, untuk menyelesaikan pembangunan Bandara Surabaya II di Mbay. Namun adapun tantangan utama dalam proses koordinasi ini berupa kebijakan lahan yang berubah-ubah, kompleksitas koordinasi antar lembaga, dan keterbatasan anggaran. Selain itu pembangunan Bandara Surabaya II menghadapi tantangan yang rumit terkait kepemilikan lahan, sehingga membutuhkan pendekatan strategi negosiasi dengan beberapa instansi lainnya. Terutama dengan pihak TNI yang dikarenakan dalam pembangunan bandara ini membutuhkan lahan milik TNI. Kemudian pejabat Bupati Nagekeo berupaya melakukan negosiasi langsung dengan Kepala Staf Angkatan Darat (KSAD) Melalui komunikasi tersebut para pemerintah daerah berhasil mencapai kesepakatan untuk melakukan tukar guling lahan, yang merupakan salah satu solusi dalam mengatasi kendala kepemilikan tanah.

Intensitas konflik dalam pembangunan bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo

Dalam perencanaan pembangunan Bandara Dalam perencanaan pembangunan Bandara Surabaya II menggunakan teori Berthos dan Wehr (2002) menjelaskan bahwa eskalasi konflik yang terjadi akibat munculnya dua kekuatan yang semakin tinggi di antara semua pihak yang terlibat dalam konflik. Hal yang sama yang dikatakan oleh Barthos dan Wehr (2002) secara tidak langsung didukung oleh Filippo Aurelia dan Smucny yang menjelaskan bahwa eskalasi konflik muncul sebagai konflik yang disebabkan oleh

ketidakseimbangan ketidakseimbangan kekuatan antara semua pihak yang terlibat (Fajar, 2016). Intensitas konflik yang terjadi dalam proses perencanaan pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo dapat dilihat dari beberapa hal seperti pada tahap awal, konflik muncul dengan intensitas yang rendah yang ditandai dengan ketidakjelasan status lahan ex Jepang seluas 49 hektar. Situasi ini memicu kekhawatiran di kalangan masyarakat mengenai rencana relokasi lahan pertanian mereka. Pemerintah berupaya untuk melakukan pendekatan kepada masyarakat melalui sosialisasi rencana pembangunan yang menjelaskan maksud dan tujuan proyek kepada masyarakat. Namun dalam proses ini mulai terjadi perbedaan pemahaman tentang batas-batas lahan antara Pemerintah Daerah, TNI, dan masyarakat.

Selanjutnya, konflik memasuki fase intensitas sedang dimana pemerintah telah mengajak dan menginformasikan kepada masyarakat untuk membersihkan lahan yang berada di sekitar kawasan lahan milik TNI dan pemerintah termasuk menebang pohon-pohon dan mengusur kawasan tersebut untuk nantinya pembangunan bandara. Akan tetapi sebagian masyarakat ada yang tidak mendengarkan informasi dari pemerintah sehingga banyak pohon-pohon perkebunan milik masyarakat digusur. Dan intensitas konflik yang terakhir, puncaknya ketika muncul dugaan korupsi yang melibatkan berbagai pihak termasuk pejabat Pemerintah Daerah, Afiliasi Riset dan Industri ITB, dan pegawai Kementerian Perhubungan. Situasi semakin memanas dengan adanya pemanggilan dan pemeriksaan oleh Polres Nagekeo yang berakibat pada tertundanya proses verifikasi lapangan dan penentuan lokasi bandara. Konflik semakin memanas dengan adanya demonstrasi yang dilakukan oleh Aliansi Nagekeo Menggugat di Kejaksaan Negeri Ngada, menuntut penyelidikan atas dugaan korupsi terkait rencana pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo. Hal ini menunjukkan bagaimana konflik telah menyebar ke birokrasi dan administrasi pemerintahan. Intensitas yang tinggi ini ditandai dengan keterlibatan lebih banyak aktor dan institusi dan berdampak signifikan terhadap penundaan proses pembangunan bandara.

#### Dampak Konflik Terhadap Pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo

Menurut J. Dwi Narwoko dan Bagong Suyanto (2005) konflik yang terjadi dalam kehidupan bermasyarakat pada umumnya memberikan dampak yang cukup signifikan baik dalam skala kecil maupun besar. Konflik yang terjadi pada umumnya dapat memberikan dampak negatif, namun juga dapat memberikan dampak positif dari konflik (Burhanudin, 2022) Berikut ini adalah penjabaran mengenai dampak negatif dan positif dari konflik:

## 1. Dampak Positif dari Konflik

### a. Meningkatnya solidaritas internal dan rasa kebersamaan

Rencana pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo telah menyebabkan terjadinya pembagian atas dua kelompok masyarakat yang memiliki kepentingan masing-masing dalam pembangunan, sehingga dengan adanya konflik dalam pembangunan bandara ini dapat memperkuat solidaritas internal pada masing-masing kelompok sebagai respon terhadap ancaman atau peluang eksternal.

### b. Partisipasi masyarakat dalam pembangunan bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo

Konflik pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo telah menjadikan partisipasi masyarakat Desa Tonggurambang yang sebelumnya muncul konflik masyarakat cenderung pasif terhadap pembangunan infrastruktur daerah, akan tetapi ketika hak atas lahan pertanian terancam oleh rencana pembangunan bandara terjadi perubahan sikap masyarakat dimana masyarakat sudah mulai aktif menyuarakan pendapat dan kepentingan masyarakat melalui berbagai tempat baik secara formal maupun informal.

## 2. Dampak negatif dari konflik

### a. Rusaknya persatuan kelompok.

Pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo telah menyebabkan perpecahan dalam masyarakat Desa Tonggurambang, masyarakat yang sebelumnya hidup harmonis kini telah terpecah menjadi kelompok masyarakat yang pro yang melihat prospek ekonomi dari pembangunan bandara dan mempermudah akses transportasi antar wilayah dan kontra terhadap pembangunan bandara dimana mereka mengkhawatirkan dampaknya terhadap lahan pertanian mereka dan fokus pada risiko terhadap mata pencaharian dan lingkungan. Sehingga dapat terjadi konflik antara masyarakat yang pro dan kontra dalam mempertahankan kepentingan masing-masing.

### b. Adanya perubahan kepribadian individu

Pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo telah memicu perubahan kepribadian pada individu-individu yang terlibat, baik secara langsung maupun tidak langsung. Masyarakat Desa Tonggurambang yang sebelumnya dikenal memiliki kepribadian yang tenang kini mengalami perubahan emosional

akibat konflik yang terjadi. Perubahan sikap ini dipicu oleh ketidakpuasan terhadap kebijakan pemerintah, terutama dalam hal penggusuran lahan dan properti yang dilakukan tanpa kesepakatan penuh dengan warga.

c. Hancurnya nilai dan norma sosial yang ada

Konflik yang berkepanjangan akibat pembangunan Bandara Surabaya II di Kabupaten Nagekeo menunjukkan bagaimana nilai-nilai dan norma sosial dalam masyarakat dapat mengalami kehancuran. Ketika masyarakat merasa hak mereka diabaikan, kepercayaan terhadap pemerintah dan otoritas mulai memudar, yang pada akhirnya menyebabkan ketidakpatuhan terhadap aturan dan kebijakan yang sebelumnya dihormati.

### SIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini dalam rencana pembangunan Bandara Surabaya II, terdapat bentuk-bentuk konflik yang terjadi seperti konflik laten yang berupa kekhawatiran terselubung dari masyarakat terkait penggusuran lahan transmigrasi TNI AD dan lahan masyarakat yang nantinya dapat terkena dampak dimana lahan tersebut digunakan sebagai lahan pertanian masyarakat setempat, Kemudian konflik manifes berupa kesalahan administrasi dan prosedur dalam perencanaan pembangunan bandara antara pemerintah Kabupaten Nagekeo dengan TNI AD dimana 90% lokasi pembangunan berada di atas lahan TNI AD dan yang terakhir adalah konflik permukaan yang diakibatkan adanya miskomunikasi antara pihak-pihak yang terlibat, terutama dalam koordinasi pembebasan lahan.

Selain itu, ketidakseimbangan kekuatan antara pihak-pihak yang terlibat menyebabkan peningkatan intensitas konflik. Tingginya intensitas konflik dalam perencanaan pembangunan bandara ini disebabkan oleh adanya dugaan korupsi yang dilakukan oleh beberapa aktor yang terlibat. Kemudian dengan adanya bentuk-bentuk konflik dan intensitas konflik dapat menimbulkan dampak konflik, konflik kepentingan ini menghasilkan dampak positif berupa meningkatnya solidaritas internal dan rasa in-grup dan konflik dalam masyarakat biasanya akan menggugah masyarakat yang tadinya pasif menjadi aktif dalam memainkan peran-peran tertentu dalam masyarakat, namun terdapat dampak negatif dari konflik perencanaan pembangunan Bandara Surabaya II berupa rusaknya persatuan dan kesatuan kelompok yang ada, adanya perubahan kepribadian individu dan rusaknya nilai dan norma sosial yang ada.

Penelitian ini menekankan pentingnya pendekatan komunikasi yang transparan dan

perlunya penguatan kerangka hukum dalam penyelesaian konflik pertanahan, penelitian selanjutnya diharapkan dapat fokus pada pengembangan model resolusi konflik yang tepat untuk menyelesaikan kasus-kasus serupa pada proyek-proyek infrastruktur nasional.

#### DAFTAR PUSTAKA

- A Kadir, S., Subair, N., & Muslimin, A. (2019). Dinamika Sosial Terhadap Rencana Pembangunan Bandara di Desa Tonggurambang Kecamatan Aesesa Kabupaten Nagekeo Flores Provinsi Nusa Tenggara Timur. *Equilibrium: Jurnal Pendidikan*, 7(1), 184–191. <https://doi.org/10.26618/equilibrium.v7i1.2606>
- ANTARAnews.com. (2023). Pemkab Nagekeo: Lokasi Bandara Surabaya II bersertifikat. <https://www.antaraneews.com/berita/3454158/pemkab-nagekeo-lokasi-bandara-surabaya-ii-bersertifikat>
- Burhanudin, A. A. (2022). Kiat-Kiat Dan Strategi Memahami Konflik. *SALIMIYA: Jurnal Studi Ilmu Keagamaan Islam*, 3(2), 118–129. <https://ejournal.iaifa.ac.id/index.php/salimiya>
- Fajar, dewanto putra. (2016). *Teori-teori Komunikasi Konflik: Upaya Memahami Memetakan Konflik*. Universitas Brawijaya Press.
- Fisher, S. (1964). *Mengelola konflik: ketrampilan dan strategi untuk bertindak*. The British Council Indonesia.
- Habib, M. A. F., Nisa, K. K., & Usrah, C. R. Al. (2022). Memikirkan Kembali Pembangunan Bandara New Yogyakarta International Airport (Nyia) Pasca Konflik: Dampak Sosial Ekonomi Pada Masyarakat Kulonprogo, Yogyakarta (Rethinking Post-Conflict of the Development of New Yogyakarta International Airport (Nyia): *Soc. Jurnal Sosiologi Reflektif*, 16(2), 373–400. <https://doi.org/10.14421/jsr.v16i2.2275>
- Kompas.com. (2023). Bakal Ada Bandara Bernama Surabaya di NTT, Dibangun di Bekas Bandara Jepang. <https://travel.kompas.com/read/2023/03/24/150300727/bakal-ada-bandara-bernama-surabaya-di-ntt-dibangun-di-bekas-bandara-jepang>
- Nagekeo.go.id. (2023). Bupati Nagekeo Tinjau Lokasi Bandara Surabaya II. <https://nagekeokab.go.id/?p=2118>
- Nurhayati, Y. N., KUSUMAWATI, D. K. K., & YULIAWATI, E. Y. Y. (2020). Percepatan Implementasi Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Untuk Pengembangan Infrastruktur Bandar Udara di Indonesia. *Warta Ardhia*, 46(1), 26–38. <https://doi.org/10.25104/wa.v46i1.359.26-38>
- Pahleviannur, M. R. (2023). metodologi penelitian kualitatif. In *Kollegial supervision*. <https://doi.org/10.2307/jj.608190.4>

Sarosa, S. (2021). Analisis data penelitian kualitatif. PT Kanisius.

Syawaludin, M. (2014). Memaknai Konflik Dalam Perspektif Sosiologi Melalui Pendekatan Konflik Fungsional. *Tamaddun: Jurnal Kebudayaan Dan Sastra Islam*, 14(1), 1-18.

Tajem, M. D. A., & Saribulan, N. (2019). Konflik Kepentingan dalam Kebijakan Reklamasi Kawasan Teluk Benoa Provinsi Bali Kajian Tentang Konsep Tri Hita Karana. *Jurnal Kebijakan Pemerintahan*, 2(2), 37–55.