

Jurnal Politik dan Sosial Kemasyarakatan Vol 14 No 2 (2022) : Agustus 2022 (P-ISSN 2085 - 143X) (E-ISSN 2620 - 8857)

ANALISIS KONFLIK PEMBANGUNAN NEW YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT

Muhammad Alhada Fuadilah Habib¹, Mukhammad Fatkhullah², Siti Muslihatul Mukaromah³, Ayla Karina Budita⁴

¹Universitas Islam Negeri Sayyid Ali Rahmatullah Tulungagung, ²PT Kilang Pertamina Internasional Unit Dumai, ³Madrasah Aliyah Negeri 7 Jombang, ⁴Universitas Terbuka

¹habibhada@gmail.com, ²m.fatkhullah@mail.ugm.ac.id, ³siti.muslihatul.m@mail.ugm.ac.id, ⁴ayla.kbudita@gmail.com

Received: 04 April 2022; Revised: 30 Mei 2022; Accepted: 15 Juli 2022; Published: Agustus 2022; Available online: Agustus 2022

Abstract

The need for air transportation in the modern era as it is today is proven to continue to increase significantly. This increase is seen as an opportunity by PT. Angkasa Pura to carry out the construction of a new airport in Yogyakarta. The construction of this airport is welcomed by the Yogyakarta government because it is seen as being able to improve the welfare of the community. However, quite a lot of people are against the construction of this airport for various reasons. This study focuses on efforts to trace the root causes of the conflict in the construction of the New Yogyakarta International Airport (NYIA), identify the actors involved in the conflict, identify the forms of conflict that occur, and identify the social and economic impacts for the Kulonprogo community. The research method used is descriptive qualitative with data mining techniques in the form of observation, in-depth interviews, FGD, and literature studies. The results of this study found that the root cause of the phenomenon of conflict over the construction of the New Yogyakarta International Airport (NYIA) actually occurred due to differences in interests and also different perspectives in the management of natural resources on land in Kulonprogo. Some use the ecofeminism paradigm, some use the capitalist paradigm. This difference then gave rise to conflict between the governmentbusiness side and civil society parties who refused to build the airport. Various attempts were made by the community to resist by forming an organization called Wahana Tri Tunggal (WTT) with various forms of resistance social movements in it. The development of the NYIA in turn gave rise to vulnerable groups of people whose survival was threatened because their land as a place to live and their main livelihood was used as an airport. These vulnerable people really need attention and assistance, especially from the government to be able to survive in their new conditions.

Keywords: Conflict, Vulnerable Communities, Resistance Movement, Development, New Yogyakarta International Airport (NYIA)



Pendahuluan

Kehidupan masyarakat yang semakin modern ditambah dengan semakin jumlah penduduk yang signifikan meningkat, secara telah berdampak pada peningkatan kebutuhan transportasi akan sebagai sarana mobilitas penduduk. Gava hidup masyarakat modern yang identik dengan budaya "pamer", secara nyata telah meningkatkan kebutuhan akan sarana transportasi terutama untuk kebutuhan wisata ke berbagai tempat di penjuru dunia (Habib, 2021). Yogyakarta sebagai salah satu kawasan wisata yang diminati oleh wisatawan baik domestik maupun mancanegara, mendorong berbagai pihak terutama pemerintah dan pengusaha mengambil untuk peluang demi mendapatkan keuntungan finansial yang besar. Adapun salah satu aspek yang sedang digalakkan untuk menunjang datangnya wisatawan dari penjuru dunia adalah aspek transportasi (Hakim, 2018).

Bandara sebagai sarana penunjang transportasi modern jalur udara yang kini semakin diminati oleh masyarakat dengan berbagai keuntungan yang ditawarkan, menjadi perhatian tersendiri bagi pemerintah dan pengusaha. Mereka berlomba-lomba membangun sarana transportasi ini dengan dalih "demi kemajuan ekonomi"

dan "demi kesejahteraan rakyat". Dalam kurun waktu 10 tahun terakhir ini (tahun 2012-2022), Kementerian perhubungan RI merencanakan akan membangun sebanyak 45 bandara baru di seluruh kawasan nusantara dan salah satunya adalah New Yogyakarta International Airport (NYIA) yang berada di Kabupaten Kulonprogo, Yogyakarta (Admin Bandar Udara Online, 2012).

PT. Angkasa Pura. selaku manajemen NYIA, menyatakan bahwa bandara baru adanya ini akan memberikan kesempatan kerja dan peluang usaha baru bagi masyarakat setempat. Pembangunan ini dianggap akan memberikan dampak positif pertumbuhan terhadap ekonomi kawasan Kulonprogo secara khusus dan Yogyakarta secara umum. Dengan hadirnya bandara, digaungkan akan menumbuhkan berbagai usaha/bisnis baru seperti hotel, pusat perbelanjaan, outlet makanan, pusat-pusat bisnis dan berbagai jenis usaha lain yang dianggap akan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang tinggal di sekitar kawasan tersebut (Saraswati, Pemerintah 2016). Kabupaten Kulonprogo menyambut baik pembangunan NYIA di daerahnya tersebut, bahwa pihaknya optimis pembangunan bandara ini akan

meningkatkan pendapatan asli daerah dan mendukung perkembangan sektor wisata di kawasan Yogyakarta dan sekitarnya. Keberadaan bandara akan menarik investor baru yang berdampak pada pengembangan wilayah. Lebih lanjut pihaknya memastikan pembangunan ini akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang tinggal di sekitar kawasan New Yogyakarta International Airport (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2017).

Di sisi lain, berbagai penolakan dari pembangunan NYIA cukup banyak datang dari perbagai pihak. Mulai dari masyarakat setempat, LSM, maupun akademisi. Penolakan ini terjadi sebagai kekhawatiran reaksi akan dampak negatif ditimbulkan dari yang pembangunan NYIA, baik dampak sosial maupun ekonomi. Adanya pihak-pihak yang menentang pembangunan bandara ini, menyebabkan munculnya konflik. Penelitian ini mengidentifikasi aktorterlibat dalam konflik. aktor yang kemudian mengidentifikasi akar permasalahan terjadinya konflik. selanjutnya mengidentifikasi bentuk konflik, serta mengidentifikasi dampak sosial dan ekonomi dari pembangunan NYIA. Penelitian ini penting dilakukan sebagai acuan untuk penyelesaikan konflik yang tengah terjadi serta sebagai acuan untuk penyelesaikan konflik sejenis di tempat lain. Hasil penelitian ini juga bisa digunakan sebagai acuan untuk penyelesaikan berbagai dampak sosialekonomi muncul akibat yang bembangunan NYIA.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan sekitar 6 bulan yaitu sejak bulan Mei 2017 hingga Oktober 2017 tepatnya di Desa Glagah, Kecamatan Temon. Kabupaten Kulonprogo. Penggalian data dilakukan bersama tim Bidang Riset dan Pengembangan Keilmuan, Himpunan Mahasiswa Pascasarjana Universitas Gadjah Mada (RPK HMP UGM). Penelitian ini dilakukan sebagai salah satu program kerja RPK HMP UGM kepengurusan periode tahun 2017. Penggalian data dilakukan secara bersama-sama (tim RPK HPM UGM) namun dalam pelaksanaan analisis dan penyusunan laporan hasil penelitian, dilakukan secara independent bidang sesuai dengan keillmuan masing-masing. Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif, dengan teknik penentuan informan menggunakan snowball. Pemilihan penggunaan metode ini untuk menghasilkan bertujuan data deskriptif yang komprehensif dan



mendalam pendekatan ini serta dipandang paling sesuai dengan paradigma digunakan yang yaitu paradigma ekofeminisme.

Teknik pengumpulan data yang digunakan pertama yaitu observasi lapangan dengan melihat dan meninjau langsung kehidupan sosial secara masyarakat Desa Glagah sebagai salah satu desa terkena dampak yang pembangunan NYIA. Kemudian dilakukan pula wawancara mendalam (indepth interview) dengan warga setempat untuk menvelami secara mendalam paradigma, harapan dan juga kondisi sosial ekonomi masyarakat di Desa Glagah. Selanjutnya dilakukan FGD (Focus Group Discussion) (Suyanto, 2011) bersama tim RPK HMP UGM yang berasal dari berbagai rumpun ilmu untuk membahas persoalan pembangunan NYIA dari berbagai sudut keilmuan. Disamping data primer, sumber informasi juga digali dari data skunder yang berasal dari media masa, buku, artikel dan juga jurnal ilmiah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kerangka Teoritis

Saat ini berbagai negara di seluruh penjuru dunia, tengah menggalakkan pembangunan industri maupun infrastruktur negara. Pembangunan tersebut ternyata menunjukkan kenyataan yang anti terhadap kelestarian sosial-ekologi. Berbagai dampak sosial-ekologi seperti marginalisasi kelas sosial tertentu atau golongan tertentu, serta eksploitasi dan pengrusakan lingkungan alam, tidak dapat dihindarkan sebagai akibat dari (McMahon, 1997: pembangunan Laplonge, 2015), bahkan dalam sebuah studi dijelaskan bahwa permasalahan kerusakan lingkungan alam yang selama ini terjadi, terbukti secara empiris berbanding lurus dengan pertumbuhan ekonomi suatu negara sebagai akibat dari pembangunan sektor ekonomi (Almeida dkk., 2017). Pembangunan sejatinya bertujuan yang meningkatkan pertumbuhan ekonomi, mempermudah aktivitas manusia, dan mensejahterakan kehidupan manusia, pada kenyataannya terbukti melahirkan berbagai permasalahan baru (Khor, 2005). Adapun salah satu permasalahan penting dalam pembangunan adalah terjadinya konflik sosial.

Konflik merupakan kenyataan umum yang tidak dapat dihindarkan dari pembangunan, khususnya pembangunan yang berhubungan dengan aktivitas merubahnya fungsi sumber daya alam (Trijono, 2007). Konflik yang terjadi sebagai dampak dari pembangunan

tersebut, mengacu pada realitas adanya pelanggaran hak asasi manusia dan kekhawatiran akan pengrusakan lingkungan alam (Islam dan Staden, 2017). Konflik yang terjadi biasanya berupa perlawanan dari masyarakat sipil yang dibantu oleh LSM (Lembaga Swadaya Masyarakat) melalui sebuah gerakan sosial. LSM merupakan agen berperan penting dalam yang menggerakkan masyarakat melalui gerakan sosial untuk melawan/menentang berbagai penindasan atau ketidakkadilan dalam pembangunan yang dilakukan oleh pihak pemerintah maupun pengusaha. Adapun kolaborasi antara masyarakat dan LSM ini dalam sebuah gerakan sosial, terbukti meningkatkan mampu transparansi usaha pembangunan, hal ini dikaranakan pemerintah terbukti tidak mampu memberikan transparansi usaha pembangunan termasuk transparansi amdal (analisis menganai dampak lingkungan) (Islam dan Staden, 2017).

Konflik dan gerakan sosial merupakan salah satu ciri dari sistem pemerintahan demokratis (Cuppen, 2018). Adanya konflik dan gerakan sosial terbukti mampu melawan pemerintahan yang terlalu diktator (Monterrubio, 2017), sehingga konflik dan gerakan sosial merupakan suatu hal yang perlu ada dalam sistem pemerintahan demokrasi. Selain keterlibatan itu, masyarakat dalam gerakan sosial terbukti mampu menyelamatkan ekosistem hayati dari kerusakan sebagai dampak dari adanya pembangunan (Neves, 2017). Di sisi lain, konflik dan gerakan sosial yang berlangsung terusmenerus dan tidak terkendali, dapat mengganggu stabilitas sosial dan ekonomi negara (Monterrubio, 2017), sehingga kondisi konflik perlu diatur sebaik mungkin agar tidak menimbulkan krisis sosial dan ekonomi di suatu negara (Trijono, 2007).

Munculnya konflik dalam pembangunan, sebenarnya terjadi karena pertentangan rasionalitas dari masing-masing pihak. Masyarakat sebagai pihak penentang pembangunan memiliki rasionalitas keekosisteman atau konservatif. sementara itu pihak pemerintah-pengusaha sebagai pelaksana pembangunan memiliki rasionalitas objektif dan komodifikatif (Neves, 2017). Rasionalitas masyarakat inilah yang sebenarnya sejalan dengan paradigma ekofeminisme yang dominasi/ketidakadilan menentang sosial-ekologis dari pembangunan.

Pembangunan merupakan konsep yang tidak dapat dihindari sebagai konsekuensi dari perkembangan zaman



(McMahon, 1997). Melihat kenyataan ini, cara pandang ekofeminisme penting ditanamkan khususnya kepada para pemangku negara dan pelaku industri agar pembangunan yang tidak dapat dihindarkan tersebut, dilakukan dengan memperhatikan tetap kelestarian lingkungan serta kesejahteraan seluruh lapisan masyarakat. Hal ini bertujuan untuk menciptakan keadilan sosial bagi seluruh umat masyarakat.

Secara teoritis pembangunan bandara baru di sebuah kawasan memiliki empat dampak bagi kehidupan ekonomi masyarakat di sekitarnya (Graham, 2003 dan ACI, 2004 dalam Dampak Percoco, 2010). tersebut diantaranya yaitu; pertama, dampak langsung (direct impact), dampak ini bisa dirasakan apabila masyarakat yang tinggal di sekitar kawasan pembangunan bandara terlibat secara langsung dalam proses pembangunan bandara, dalam arti masyarakat baru bisa merasakan dampaknya apabila terlibat secara langsung sebagai pekerja dalam proses konstruksi bandara dan juga terlibat secara langsung sebagai pekerja dalam pengoperasian bandara ketika bandara telah jadi. Dalam kenyatannya, proses konstruksi bandara dalam megaproyek itu bersifat tender, sehingga walau pun melibatkan banyak pekerja namun

tinggal disekitar masyarakat yang kawasan tersebut tidak dapat dengan mudah terlibat sebagai pekerja pembangunan bandara. Sementara itu, operasional untuk tahap bandara. kebutuhan akan tenaga kerja terbagi atas dua golongan yaitu pekerjaan formal yang membutuhkan tenaga kerja tetap atau kontrak, serta pekerjaan informal membutuhkan tenaga yang kerja outsourching. Pekerjaan jenis formal tentu saja membutuhkan kriteria atau sarat pekerja dengan kriteria atau kualitas yang tinggi, seperti tingkat pendidikan minimal diploma atau sarjana, dan syarat-syarat lainnya. Padahal dalam kenyataannya masyarakat di Kecamatan Temon rata-rata hanya lulusan SLTA (BPS Kab. Kulonprogo, 2017). Dengan demikian secara teoritis masyarakat tentu saja sangat susah untuk mendapatkan dampak positif langsung dari pembangunan secara NYIA.

Kedua, dampak tidak langsung (indirect impact), dampak ini bisa dirasakan oleh masyarakat apabila pihak manajemen bandara bersedia memasok barang-barang yang dibutuhkan dalam pembangunan bandara maupun dalam pengoperasian bandara dari masyarakat pembangunan sekitar. Saat proses bandara, kebutuhan akan konsumsi para

pekerja konstruksi sebenarnya sangat memungkinkan memasok dari rumah makan milik masyarakat yang tinggal di sekitar kawasan, sehingga keuntungan dari penjualan makanan masih bisa dirasakan oleh masyarakat setempat. Namun untuk pembelian bahan-bahan baku konstruksi bandara seperti semen, pasir, besi dan sebagainya sepertinya akan mengambil bahan dari luar daerah, bahkan bisa dipastikan proyek ini telah bekerja sama dengan industri-industri besar pemasok barang-barang kebutuhan konstruksi bandara dari luar daerah. Dengan demikian keuntungan dalam hal ini masih belum bisa sepenuhnya berdampak positif bagi kehidupan masyarakat di sekitarnya. Selanjutnya saat proses pengoperasian bandara, berbagai barang kebutuhan tentu saja juga akan memasok dari industri-industri besar yang telah bekerjasama dengan manajemen NYIA, dikatakan sehingga dapat bahwa masyarakat masih sulit bisa merasakan dampak positif secara tidak langsung dari pembangunan bandara.

Ketiga, dampak stimulan (induced *impact*), dampak ini bisa dirasakan oleh masyarakat apabila dampak pertama dan kedua di atas (dampak langsung dan dampak tidak langsung) telah dirasakan manfaatnya oleh masyarakat. Secara sederhana dapat dikatakan bahwa dampak stimulan merupakan dampak yang ditimbulkan dari meningkatnya perputaran uang di sekitar kawasan bandara. Jika pendapatan masyarakat setempat telah meningkat akibat direct dan indirect impact impact dari pembangunan bandara, pengeluaran masyarakat juga akan meningkat sehingga perekonomian masyarakat tidak lagi lesu dan berbagai usaha masyarakat di kawasan tersebut akan laris laku terjual. Namun abalila dampak langsung atau dampak tidak langsung belum dapat dirasakan oleh masyarakat, dampak ini secara otomatis juga belum bisa dirasakan oleh masyarakat.

Keempat, katalitik dampak (catalytic impact), dampak ini bisa dirasakan oleh masyarakat apabila bandara berperan sebagai yang pendorong pertumbuhan, produktivitas dan sebagai penarik perusahaanperusahaan baru di sekitar kawasan pembangunan bandara. mampu menyerap tenaga kerja yang berasal dari masyarakat setempat. Secara sederhana dapat dikatakan bahwa perusahaanperusahaan baru yang muncul akibat pembangunan bandara seperti hotel, perusahaan travel, pusat perbelanjaan, outlet makanan, pusat-pusat bisnis, berbagai industri dan sebagainya, jika



dapat mempekerjakan masyarakat lokal sebagai tenaga kerja, barulah dampak ini bisa dirasakan manfaatnya. Namun dalam kenyataanya berbagai perusahaan-perusahaan modern yang akan bermunculan dikawasan sekitar bandara tersebut. dipastikan akan mencari karyawan dengan kualitas dan kualifikasi yang cukup tinggi, seperti tingkat pendidikan, kemampuan berbahasa internasional, penampilan menarik dan sebagainya yang hal tersebut tidak dimiliki oleh masyarakat lokal vang notabennya mayoritas dulunya bekerja sektor hanya di pertanian. Munculnya berbagai perusahaan baru di sekitar bandara diperkirakan hanya akan menjadi pesaing bisnis masyarakat lokal, lebih lanjut mereka akan menggeser eksistensi usaha-usaha yang bisa dilakukan oleh masyarakat lokal.

Secara teoritis pembangunan bandara baru akan memunculkan kawasan kota bandara (airport city) yang berarti kawasan di sekitar bandara akan berubah menjadi kawasan kekotaan atau kawasan yang memiliki ciri-ciri sebagai sebuah kota (Kasarda's, 2000 dalam Freestone dkk., 2006). Dengan berubahnya kondisi menjadi kekotaan, biaya-biaya kebutuhan dasar dan juga kebutuhan kesehatan juga akan menjadi mahal. Selanjutnya degradasi lingkungan kekotaan di sekitar bandara juga akan mengancam golongan ini yang rentan terhadap berbagai macam penyakit. Lebih lanjut, biaya pendidikan yang nantinya harus diberikan kepada balita setalah memasuki usia anak, juga menjadi ancaman tersendiri apabila mereka berada dalam keluarga dengan kondisi ekonomi bawah (Habib, 2015).

Realitas konflik vertikal pembangunan NYIA antara pemerintahpengusaha dengan masyarakat sipil, dapat dijelaskan menggunakan teori kapitalisme dari Karl Marx. Menurut para pengusaha (kapitalis), memanfaatkan pemerintah (negarawan) untuk mencapai tujuannya, yaitu untuk mencapai keuntungan sebesar-besarnya. Pemerintah yang memiliki hak untuk membuat regulasi (aturan-aturan) yang sah secara hukum dan mengikat semua masyarakat, dipengaruhi agar regulasi yang dibuat dapat melindungi kaum pengusaha dan melanggengkan sistem kapitalisme. Mereka bersedia melakukan semua itu karena telah mendapat bagian keuntungan dari kaum kapitalis. Misal saat kampanye politik menjelang pemilu didanai oleh kaum kapitalis. Bisa juga karena partainya memang mandapat sokongan dana dari mereka, atau bisa juga saat merancang undang-undang,

mereka mendapat uang sogokan (kolusi) agar undang-undang yang dibuat dapat menguntungkan para pengusaha. Undang-undang tersebut mengatur supaya jika ada masyarakat kecil yang dapat melawan. dimasukan dalam kategori tindakan kriminal sehingga bisa dijatuhi hukuman. Namun jika kelas kapitalis yang menindas masyarakat kecil, bisa dianggap sebagai hal yang wajar. Regulasi yang dibuat ini, juga mengatur agar kelompok militer secara sah dapat melindungi kelas pengusaha saat dilawan oleh masyarakat kecil. Jika ada masyarakat yang berusaha melawan, kelompok militer siap melindungi secara fisik. Misalnya, saat ada masyarakat yang melakukan demonstrasi menuntut keadilan, mereka tidak akan bertemu dengan para pengusaha, melainkan akan bertemu militer yang siap pasang badan untuk melindungi mereka (Faiz, 2020).

Dari uraian di atas, munculnya New Yogyakarta International Airport (NYIA) di kawasan Kecamatan Temon, Kabupaten Kulonprogo yang digaungkan akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, secara teoritis sebenarnya memperburuk kondisi sosial malah ekonomi masyarakat sekitar. Masyarakat yang dulunya telah hidup rukun dan sejahtera dengan usaha pertanian lahan pantainya, kini harus terusik. Sebelumnya masyarakat telah hidup damai dan sejahtera menyatu dengan alam dan segala kebutuhan hidup seharihari telah tercukupi oleh alam yang mereka olah dengan penuh kasih sayang. Alam yang dulunya memenuhi segala kebutuhan hidup sehari-hari masyarakat, telah dirampas oleh pengusaha dan penguasa dengan dalih "demi kesejahteraan". Masyarakat yang dulunya bekerja sebagai petani dipaksa untuk bekerja di sektor lain yang dianggap lebih modern dan lebih prospek, padahal mereka tidak memiliki keahlian dan passion dibidang baru tersebut, akibatnya tentu saja sebagian besar masyarakat yang masuk dalam "masyarakat rentan" kategori akan terancam keberlangsungan hidup kedepannya. Kenyataan ini didukung oleh data hasil penelitian terdahulu yang dilakukan di 75 area metropolis di Amerika Serikat yang mengungkapkan bahwa tidak ada relasi antara pertumbuhan investasi publik berupa bandara (lalu lintas penerbangan) dengan keterserapan pekerja lokal (*local* employment) dalam industri penerbangan (Brueckner, 1982 dalam Percoco, 2010), kondisi ini didukung pula oleh studi serupa yang menganalisis dampak pembangunan bandara bagi masyarakat regional di Norwegia. Hasil



studi tersebut juga menemukan bahwa tidak ada peningkatan keterserapan tenaga kerja lokal yang tinggal disekitar bandara sebagai dampak positif dari pembangunan bandara (Tveter, 2017). Berdasarkan studi ini dapat disimpulkan bahwa walau pun telah dibangun bandara baru notabennya yang membutuhkan banyak tenaga kerja baru, namun tidak akan menyerap tenaga kerja lokal bahkan akan cenderung menggeser eksistensi masyarakat lokal.

Identifikasi Bentuk-Bentuk Konflik

Pembangunan bandara yang direncanakan selesai dan dapat beroperasi pada tahun 2017, pada kenyataannya sampai saat ini masih belum terselesaikan (Jogja.co, 2014). Lamanya proses pembangunan sejak awal dimulainya tahun 2011. menggambarkan adanya persoalan berkaitan dengan penolakan pembangunan bandara dari masyarakat setempat (Utama, 2017). Pada awalnya hampir seluruh masyarakat yang mengalami dampak langsung pembangunan New Yogyakarta International Airport (NYIA), melakukan penolakan secara masif. Mereka semua adalah warga Desa Jangkaran, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Kebonrejo, Desa Temon Kulon, dan Desa Glagah dengan berbagai macam profesi, baik yang masuk dalam kelompok masyarakat rentan maupun tidak.

Dari hasil FGD yang dilakukan oleh tim riset HMP UGM dengan organisasi masyarakat yang menolak pembangunan (Wahana Tri Tunggal) menemukan data bahwa, pada tanggal 9 September 2012 masyarakat dari 6 desa tersebut membentuk sebuah organisasi yang bernama Wahana Tri Tunggal (WTT) dengan tujuan untuk melakukan penolakan pembangunan NYIA. utama yang mereka angkat sebagai bahan penolakan adalah hilangnya lapangan pekerjaan dan kerusakan lingkungan alam akibat pembangunan NYIA. Aksi penolakan pertama yang dilakukan oleh WTT adalah dengan melakukan unjuk rasa di depan rumah dinas Bupati Kulonprogo untuk mendesak pemerintah agar membatalkan pembangunan proses bandara. Masyarakat merasa selama ini telah hidup damai dan sejahtera dengan usaha di sektor pertanian yang mereka geluti. Lahan yang akan dibangun bandara mereka anggap sebagai lahan produktif yang selama ini telah memberikan manfaat bagi kehidupan masyarakat khususnya pemberian lapangan kerja. Selain itu, kawasan Kulonprogo yang akan dibangun bandara

merupakan salah satu kawasan penting dunia berupa gumuk pasir yang dianggap benteng berfungsi sebagai alami penghalang bencana tsunami. Masyarakat juga berkeyakinan bahwa pembangunan bandara akan merusak ekosistem alam dikawasan tersebut yang berpotensi mendatangkan berbagai macam bencana.

Setelah terbentuknya Wahana Tri Tunggal (WTT), berbagai aksi penolakan dilakukan oleh masyarakat untuk menggagalkan proses pembangunan proyek NYIA di wilayah Kecamatan Temon, Kabupaten Kulonprogo. Dengan didirikannya WTT, aksi penolakan semakin terlihat jelas sehingga mulai dilirik oleh berbagai pihak eksternal yang berasal dari luar seperti; LSM, LBH, Aktivis HAM, Aktivis Lingkungan Hidup, dan juga kaum akademisi. Mereka semua mulai masuk dan turut andil dalam gejolak aksi penolakan yang tengah terjadi.

Adapun berbagai aksi penolakan yang dilakukan oleh masyarakat yang tergabung dalam WTT diantaranya adalah melakukan aksi unjuk rasa (demonstrasi), aksi pemblokiran jalan untuk menghadang alat-alat berat proyek pembangunan bandara yang akan melintas, pemasangan spanduk bertuliskan penolakan pembangunan bandara, melakukan audiensi dengan pihak pemerintah, aksi pencabutan patok batas bandara. aksi membagikan selebaran bertuliskan penolakan pembangunan bandara kepada para pengguna Jalan Daendels, aksi penyegelan Balai Desa Glagah, aksi bentrok fisik dengan petugas pemasang patok bandara dan upaya penyelesaian melalui jalur hukum.

Melihat berbagai aksi penolakan yang dilakukan oleh masyarakat, pihak pemerintah dan pengusaha tidak tinggal diam. Mereka juga melakukan berbagai untuk melawan macam upaya masyarakat sipil menolak yang pembangunan bandara. Beberapa aksi perlawanan yang dilakukan oleh pihak pemerintah-pengusaha diantaranya adalah kriminalisasi masyarakat sipil pelaku penolakan pembangunan bandara, pemberian kompensasi besar kepada para pemilik lahan agar secara gerakan perlawanan kuantitas dari berkurang, pendirian masyarakat organisasi tandingan yaitu Forum Rembug Warga Transparansi (FRWT) dan Masyarakat Peduli Kulonprogo (MPK) untuk melawan WTT, membayar aparat penegak hukum untuk membantu melawan pihak masyarakat penentang pembangunan bandara, audiensi dengan masyarakat penentang pembangunan



bandara penyelesaian serta upaya melalui jalur hukum.

Lahirnya WTT dengan berbagai aksinya merupakan akibat yang timbul dari kesewenang-wenangan pihak pemerintah-pengusaha telah yang merebut perekonomian dan kesejahteraan rakyat banyak demi keuntungan finansial segelintir orang saja (Hancock, 2007). Pembangunan NYIA bisa dikatakan sebagi bentuk nyata dari rezim neoliberalisme (Gandhi. 2007), dimana pihak pengusaha yang didukung oleh pihak pemerintah berusaha memprivatisasi lahan seluas hektar yang dulunya masyarakat luas. Lebih parahnya lagi, privatisasi sektor publik ini sebagian sahamnya dimiliki oleh investor asing yaitu Indian Investor GVK. Investasi Langsung (Foreign Direct Asing Investement) ini, memberikan imingiming berupa pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan rakyat untuk memperdaya/mempengaruhi pemerintah, sehingga pihak pemerintahakhirnya terperdaya dan membuka pasar (market) seluas-luasnya (Barnet dan Muller, 1984). Lebih lanjut regulasi-regulasi dari pemerintah yang seharusnya pro terhadap rakyat beralih ke pro terhadap pasar (market friendly) (Hardiman, 2009). Kondisi ini mengakibatkan perekonomian masyarakat terancam dan secara otomatis keberlangsungan hidup masyarakat kedepannya juga terancam. Dalam kondisi yang seperti ini, pasar memiliki kuasa yang sangat besar, bahkan lebih berkuasa dari pada negara (Petras dan Veltmeyer, 2014). Sistem perekonomian yang seperti, ini akan memposisikan masyarakat terutama yang berada di lapisan bawah (kelompok masyarakat rentan) sebagai tumbal "pembangunan". Dengan demikian liberalisasi pasar yang seperti ini tentu saja bukan menyejahterakan masyarakat, melainkan menyengsarakan masyarakat dan menciptakan krisis berupa polarisasi sosial (Graham dan Alessandro, 2007).

Sebenarnya tuntutan yang disuarakan oleh masyarakat yang tergabung dalam Wahana Tri Tunggal (WTT) adalah keinginannya untuk tidak diusik. Mereka merasa telah mampu hidup sejahtera dengan bekerja sebagai petani dan nelayan. Mereka yakin alam akan mencukupi seluruh kebutuhan hidupnya apabila dirawat dan dikelola baik. Sebelum dengan adanya pembangunan New Yogyakarta International Airport (NYIA), masyarakat yang tinggal di Kecamatan Temon mengaku sudah hidup damai berkecukupan. Hasil bumi berupa sayursayuran, biji-bijian, umbi-umbian dan juga ikan segar sudah mampu untuk mencukupi kebutuhan hidup keluaga sehari-hari. Setelah dibangunnya NYIA masyarakat khawatir akan kelangsungan hidup keluarga kedepannya, terutama masyarakat yang masuk dalam kategori masyarakat rentan. Mereka takut kehilangan pekerjaan dan takut belum mampu mendapatkan sumber penghasilan yang baru yang bisa digunakan untuk mencukupi kebutuhan hidup sehari-hari. Mereka juga khawatir akan terjadinya bencana alam yang diakibatkan karena pembangunan bandara, sebab ajaran dari kearifan lokal yang mereka yakini mengajarkan bahwa alam akan memberikan kemurkaannya berupa bencana alam apabila disakiti, yang dalam hal ini diusik dengan dibangunnya bandara. Kekhawatiran masyarakat ini sebenarnya didukung pula oleh data hasil penelitian yang dilakukan oleh salah satu mahasiswa Teknik Fisika UGM pada tahun 2013. Data tersebut menunjukkan bahwa lokasi pembangunan NYIA rawan terjadi bencana tsunami. Namun Pemerintah Kabupaten Kulonprogo memberikan komentar tidak akan mengambil pusing dengan persoalan ini, dan menyerahkan sepenuhnya kepada pemerintah pusat terkait dengan dampak kajian yang akan ditimbulkan (Hidayat, 2017).

Identifikasi Akar Permasalahan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan. penelitian ini menemukan bahwa akar permasalahan dari fenomena konflik pembanguan New Yogyakarta International Airport (NYIA) sebenarnya terjadi karena perbedaan kepentingan dan juga perbedaan sudut pandang dalam pengelolaan sumber daya alam atas tanah di bumi Kulonprogo. Sebagian menggunakan paradigma sebagian kapitalisme. menggunakan paradigma ekofeminisme. Pihak pemerintah-pengusaha yang meggunakan paradigma kapitalisme, memandang bahwa sumber daya alam merupakan sebuah objek dan juga aset yang dapat eksplorasi dan dieksploitasi semaksimal mungkin demi mendapatkan keuntungan miliaran rupiah tiap dalih demi tahunnya, dengan pertumbuhan ekonomi. Para pengusaha dan pemerintah sebagai manusia modern pemikiran dan gaya hidup, secara menempatkan bahwa dirinya (manusia) sebagai pusat kehidupan di muka bumi ini. Mereka memposisikan diri mereka secara ideologis berada pada puncak kehidupan. piramida Dengan sudut pandang seperti ini, mereka



menempatkan alam sebagai sebuah "objek" yang dapat diekplorasi dan dieksploitasi sebesar-besarnya untuk mendapatkan keuntungan finansial yang sebanyak-banyaknya (Cuomo, 1998; Sindhunata, 1982).

Sementara itu. dari hasil mendalam terhadap wawancara masyarakat Desa Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulonprogo, khususnya masyarakat masyarakat yang pembangunan menolak bandara. ditemukan data terkait pemahaman masvarakat mengenai dampak dari rencana pembangunan NYIA. Masyarakat setempat meyakini bahwa akibat buruk akan terjadi apabila pembangunan bandara benar-benar direalisasikan. Proses pembangunan akan merusak semua unsur kehidupan yang ada di dalam tanah dan ketika otot-otot bumi mengalami luka akibat pembangunan NYIA, maka bencana besar akan terjadi seperti meluapnya air tanah masuknya air laut hingga ke dalam pemukiman warga. Bencana besar akibat kerusakan lingkungan alam merupakan konsekuensi yang akan masyarakat terima apabila rencana pembangunan besar-besaran ini benar-benar dilakukan. Hal itulah keyakinan yang tertanam kuat di benak sebagian besar masyarakat Glagah. Dalam pandangan ini masyarakat menempatkan alam sebagai subyek yang mampu memberikan umpan balik terhadap perlakukan yang diberikan, jika alam dilestarikan dan diperlakukan dengan baik, maka alam pun akan memberikan kemaslahatan berupa pemberian sumber-sumber kehidupan yang dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, namun jika alam disakiti dan dieksploitasi maka alam pun akan memberikan umpan balik berupa bencana yang dapat mengancam keselamatan seluruh umat. Keyakinan yang ada di benak masyarakat inilah yang jika ditarik dalam ranah teoritis sejalan dengan paradigma yang diajarkan dalam ekofeminisme.

Ekofeminisme merupakan paradigma (cara pandang) yang mengajarkan manusia untuk melihat alam sebagai sebuah subyek hidup layaknya manusia sebagai mahluk ciptaan Tuhan YME. Dalam paradigma ini, alam dianalogikan sebagai sosok perempuan (ibu) yang penuh dengan kasih sayang, penyedia segala kebutuhan hidup, pengasuh dan juga pemelihara (Candraningrum, 2015). Paradigma ini bisa dikatakan sejalan dengan ajaran Agama Islam yang memposisikan alam metafor dengan kaum perempuan, hal ini dalam Al-Qur'an tertuang yang menuliskan kata *nisa'* (perempuan)

berpautan dengan kata hartsun atau ardlun (tanah dan bumi) (Tim Al-Hudha, 2009). Dalam sudut pandang ekofeminisme, alam akan menyediakan dan mencukupi segala kebutuhan hidup manusia apabila dirawat dan diperlakukan dengan baik, hal ini sebagai bentuk nyata karunia dan rizki yang diberikan Tuhan YME kepada seluruh umat manusia. Paradigma ini secara langsung mengajarkan kepada manusia untuk memandang alam sebagai sebuah "subyek" yang harus dijaga, dirawat dan dilestarikan dengan baik agar memberikan kesejahteraan bagi umat manusia (Candraningrum, 2015). Secara sederhana paradigma ekofeminisme menekankan pada hubungan yang harmonis antara alam dan manusia, sebab paradigma ini meyakini adanya hubungan timbal-balik antara manusia dengan alam. Hubungan timbal balik ini dalam arti adalah alam akan memberikan kemaslahatan bagi umat manusia apabila diperlakukan dengan baik, begitu pula sebaliknya, alam akan marah dan apabila mendatangkan bencana diperlakukan tidak baik.

Ekofeminisme merupakan sebuah sebenarnya konsep yang memiliki banyak perspektif. Adapun perspektifperspektif yang ada dalam konsep ekofeminisme ini jika ditarik benang merah, semuanya merupakan konsep pemikiran atau gerakan sosial yang menentang domonasi/ketidakadilan dalam berbagai kondisi di seluruh dunia. perspektif Salah satu utama yang diusung oleh konsep ekofeminisme adalah ketidakadilan gender, deskriminasi kelas sosial tertentu dan eksploitasi alam atau pengrusakan 2000). ekologi (Carlassare, Ekofeminisme juga bisa dikatakan sebagai sebuah gerakan politik yang menentang sistem kapitalisme, patriarki, dan imperialisme demi mewujudkan keadilan sosial dan kelestarian ekologi (Buckingham, 2015).

Ekofeminsme merupakan paradigma penting yang perlu ditanamkan kepada seluruh umat manusia mengingat berbagai masalah serius tengah dialami oleh penduduk Masalah-masalah dunia. seperti perubahan iklim, pencemaran lingkungan, penindasan, intimidasi. kolonialisme berbagai dan masalah sosial-ekologis lainnya saat ini terus bermunculan. Akan tetapi isu-isu yang meniadi perhatian ekofeminisme terbukti belum mendapatkan perhatian khusus, terutama jika dibandingkan dengan isu pertumbuhan ekonomi dan inovasi teknologi informasi, padahal berbagai ancaman sosial-ekologi serius



terus mengintai dan menimbulkan berbagai ancaman serta penderitaan masyarakat di seluruh penjuru dunia (Gaard, 2015).

Wacana hubungan timbal balik antara alam dengan manusia yang merupakan pondasi dasar paradigma ekofeminisme ini, diperkuat oleh laporan dari para ilmuan yang tergabung dalam Intergovermental Panel Climate on Change (IPCC) pada tahun 2013. Terjadinya perubahan iklim (baca: kerusakan iklim) yang terjadi beberapa tahun terakhir ini menurut para ilmuan tersebut, bukanlah suatu proses alamiah, melainkan terkait erat dengan intervensi manusia (anthropogenic intervention), terutama aktivitas produksi pemanfaatan energi dari bahan bakar fosil serta aktivitas penebangan hutan dan alih guna lahan (land use change and forestry/LUCF). Lebih lanjut studi yang dilakukan oleh IPCC ini menjelaskan bahwa kegiatan industri dan transportasi modern merupakan penyebab utama kerusakan iklim yang dapat dirasakan secara langsung oleh umat manusia beberapa tahun terakhir ini (IPCC, 2013 dalam Candraningrum, 2015). Dari laporan di atas. sangat jelas menggambarkan bahwa kerusakan alam dirasakan yang kini dapat oleh masyarakat di seluruh dunia, sebenarnya terjadi karena ulah tangan manusia sendiri yang tidak bisa mencintai alam, cenderung merusak alam, dan memandang alam hanya sebagai "objek" yang dapat diekploitasi sebesar-besarnya untuk mendapatkan keuntungan finansial.

Dalam kenyataannya, cukup banyak bukti-bukti yang membenarkan realitas dari paradigma ekofeminisme ini. Berbagai bencana alam muncul di negeri ini akibat dari pembangunan yang tidak berwawasan lingkungan (Khor, 2005). Contohnya seperti tragedi tanah longsor di Bukit Telaga Lele, Jawa Tengah pada Tanggal 12 Desember 2014 yang lalu akibat penebangan hutan secara liar (Gabrillin, 2014), kemudian meningkatnya secara signifikan angka penderita kanker dan tumor pada masyarakat yang tinggal di Desa Grujukan, Banyumas, Jawa Tengah akibat pencemaran air tanah karena aktivitas eksplorasi tambang minyak bumi di sekitar cekungan daerah aliran sungai Serayu (Anam, 2010), selanjutnya kelangkaan air bersih yang dialami oleh Pegunungan Kendeng. masyarakat Rembang, Jawa Tengah sejak tahun 2000an akibat aktivitas tambang semen, tambang galian pasir dan pembalakan pohon-pohon jati untuk kebutuhan industri mebel (Sufyan, 2015). Contohcontoh di atas hanyalah secuil kisah sebagai bukti nyata akibat buruk yang terjadi karena hubungan yang tidak harmonis antara manusia dengan alam.

Salah satu gambaran hubungan harmonis antara alam dengan manusia dapat dilihat dari kisah masyarakat yang tinggal di Pegunungan Kendeng. Rembang, Iawa Tengah sebelum munculnya tambang (tahun 1900an). Masyarakat yang tinggal di Pegunungan Kendeng sebelumnya memiliki suplai air bersih yang melimpah berasal dari Cekungan Air Tanah (CAT) Watu Putih. Air tanah jernih dan bersih yang disediakan oleh alam ini biasanya digunakan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari (minum, masak, mandi dan mencuci) serta untuk memberi minum ternak, mengairi sawah dan tanaman palawija di daerahnya. Kesuburan ini tergambarkan tak tergantikan dengan nominal uang berapapun. Warga desa bisa saling berbagi sayur, berbagi empon-empon (kunyit, jahe, palawija dan lainnya). Mereka hidup guyub rukun tak kurang suatu apapun, semua yang mereka butuhkan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari telah disediakan oleh alam (Candraningrum, 2015). Kondisi masyarakat Pegunungan Kendeng yang hidup harmonis dengan alam ini merupakan bukti nyata bahwa alam akan merawat, mengasuh, memelihara dan mencukupi semua kebutuhan hidup manusia apabila diperlakukan dengan baik.

Adapun selain karena perbedaan paradigma, perjuangan yang dilakukan oleh masyarakat Kecamatan Temon, Kabupaten Kulonprogo ini dilakukan untuk mempertahankan hak atas tanah yang selama ini mereka tempati untuk hidup selama puluhan tahun sejak nenek moyang mereka terdahulu. Masyarakat setempat juga menggantungkan hidupnya selama ini dari hasil bumi Kulonprogo yang mereka olah menjadi ladang sawah dan juga perkebunan. Mereka khawatir akan tergeser dan kehilangan pekerjaan yang selama ini telah memenuhi kebutuhan hidup jika pembangunan NYIA telah direalisasikan. Kekhawatiran inilah yang kemudian melahirkan gerakan perlawanan masyarakat Kecamatan Temon melawan pembangunan New Yogyakarta International Airport (NYIA).

Identifikasi Dampak Sosial-Ekonomi

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan, masalah utama yang dihadapi oleh masyarakat yang terkena dampak langsung pembangunan New Yogyakarta International Airport



(NYIA) adalah masalah kekhawatiran akan kehilangan lapangan pekerkerja dan kekhawatiran akan timbulnya bencana alam sebagai dampak pembangunan bandara. Adapun kawasan yang terkena dampak langsung pembangunan NYIA di antaranya adalah Desa Jangkaran, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Kebonrejo, Desa Temon Kulon, dan Desa Glagah yang semuanya berlokasi di Kecamatan Temon. Kulonprogo. Kabupaten Mayoritas masyarakat yang tinggal di daerah tersebut bekerja di sektor pertanian. Mereka telah menggeluti sektor pertanian sebagai mata pencaharian utama sejak jaman nenek moyang mereka. Petani yang tinggal ada di Kecamatan Temon ini terbagi menjadi tiga golongan, yaitu petani pemilik, petani penggarap dan petani pemilikpenggarap.

Bagi petani pemilik dan juga petani pemilik plus penggarap, pihaknya bisa sedikit bernafas lega, sebab tanah sawah/pekarangan yang mereka miliki manajemen PT. dibeli oleh pihak Angkasa Pura dengan harga tinggi, yaitu di atas ekspektasi mereka. Besarnya uang yang mereka terima dari hasil penjualan tanah dan bangunan membuat berbondong-bondong masyarakat membali barang-barang konsumsi

seperti mobil, motor, barang-barang elektronik modern dan juga untuk biaya umroh sekeluarga. Secara kasat mata golongan ini terlihat bukan sebagai golongan masyarakat rentan karena saat ini mereka memiliki uang berlimpah dan bisa membeli rumah beserta perabotan baru di tempat yang lain. Namun untuk kedepannya, masyarakat ini memiliki tantangan dalam menemukan mata pencaharian baru, sebab uang yang seharusnya digunakan sebagai modal usaha untuk membeli sawah baru. sebagian besar telah digunakan untuk membeli barang-barang konsumsi. Lebih lanjut, proses adaptasi dengan jenis pekerjaan baru atau jenis pekerjaan tetap sebagai petani pemilik namun di tempat yang baru, bukanlah hal yang mudah dan instan.Dengan diberiknnya kompensasi yang besar ini, secara kuantitas partisipasi masyarakat dalam gerakan perlawanan yang berasal dari kelompok petani pemilik menjadi berkurang. Adapun pembahasan mengenai gerakan perlawanan lebih jauh akan dibahas dalam sub-bab di bawah sub-bab ini.

Adapun untuk golongan petani penggarap yang notebennya tidak memiliki tanah sawah/pekarangan, mereka benar-benar masuk sebagai masyarakat rentan. Hal ini dikarenakan

masyarakat ini tidak mendapatkan kompensasi apa pun atas hilangnya mata pencaharian. Mata pencaharian sebagai buruh tani yang selama ini telah menghidupi keluarganya, secara tiba-tiba dirampas tanpa adanya kompensasi apa Petani penggarap yang tidak pun. memiliki lahan ini, pada umumnya hanya mengerjakan lahan milik orang lain atau menyewa tanah dari *Sultan Ground* (SG) dan Paku Alam Ground (PAG) sehingga mereka benar-benar tidak mendapatkan kompensasi.

Selain golongan di atas, masih ada kelompok lain di Kecamatan Temon yang masuk dalam kategori masyarakat rentan yaitu masyarakat yang berada dalam lapisan sosial ekonomi bawah seperti kelompok masyarakat miskin, kelompok nelayan, kelompok balita, lansia dan difabel. Masyarakat miskin yang tidak memiliki aset tanah/rumah atau memiliki aset namun sangat sedikit jumlahnya, tentu saja mereka tidak akan mendapatkan kompensasi apapun, atau mendapatkan kompensasi namun hanya sedikit. Kondisi seperti ini tentu saja akan sangat menyusahkan mereka dalam mendapatkan tempat tinggal baru dan pekerjaan baru yang layak di tempat lain. Dengan minimnya uang kompensasi, kelompok ini akan sangat kesulitan dalam menjalani hidup kedepannya setelah mengalami penggusuran.

Selanjutnya kelompok nelayan yang selama ini mengandalkan sumber daya alam berupa laut sebagai mata pencaharian pokok. Kelompok ini dipastikan akan kesulitan setelah ladang mata pencaharian utamanya diprivatisasi oleh pihak pengusaha. Mereka tidak akan mendapatkan kompensasi sedikit pun hilangnya mata pencaharian atas tersebut. Keahlian dan passion sebagai nelayan yang telah mereka geluti selama ini dan bahkan ada yang telah menggeluti hidupnya, dipaksa untuk sepaniang berpindah ke profesi lain atau tetap sebagai nelayan namun di tempat lain. Proses adaptasi bekerja di sektor lain atau bekerja sebagai nelayan di tempat lain bukanlah perkara yang mudah. Mereka harus mulai menerka-nerka dari awal untuk bisa hidup normal, dan mungkin membutuhkan waktu bertahuntahun dengan berbagai tantangan hidup yang harus mereka hadapi di tempat baru.

Kemudian kelompok balita, lansia dan difabel merupakan kelompok yang membutuhkan perhatian ekstra terutama berkaitan dengan masalah yang kesehatan dan biaya hidup. Pembangunan bandara baru ini akan memunculkan kawasan kota bandara



(airport city) yang berarti kawasan di sekitar bandara akan berubah menjadi kawasan kekotaan atau kawasan yang memiliki ciri-ciri sebagai sebuah kota. Dengan berubahnya kondisi menjadi kekotaan, biaya-biaya kebutuhan dasar dan juga kebutuhan kesehatan juga akan menjadi mahal. Hal ini tentu saja mengancam kehidupan kelompok balita, lansia, dan difabel terutama yang berasal dari golongan masyarakat miskin. degradasi lingkungan Selanjutnya kekotaan di sekitar bandara juga akan mengancam golongan ini yang rentan terhadap berbagai macam penyakit. Lebih lanjut, biaya pendidikan yang nantinya harus diberikan kepada balita setalah memasuki usia anak, juga menjadi ancaman tersendiri apabila mereka berada dalam keluarga dengan kondisi ekonomi bawah.

Dengan demikian. setelah benar-benar pembangunan bandara dilakukan, pemerintah harus benarbenar memikirkan nasib masyarakat terutama yang masuk dalam kategori masvarakat rentan. Tanpa adanya bantuan dari pihak pemerintah, keberlangsungan hidup kelompok masyarakat rentan ini akan sangat terancam. Alam yang selama ini telah mencukupi kebutuhan hidup mereka, kini telah diambil alih oleh perusahaan

dengan dalih pertumbuhan raksasa ekonomi. Dengan demikian, pemerintah yang telah mendukung perampasan hak milik masyarakat tersebut, memiliki kewajiban untuk memberdayakan kelompok masyarakat rentan mampu bertahan hidup menghadapi kondisi kehidupan yang baru. Selain dalam bentuk pemberdayaan, juga harus pemerintah membentuk kebijakan legal meregulasi yang kepentingan kelompok rentan agar tidak mereka semakin terpuruk, termarjinalisasi dan tertindas di tanah kelahirannya sendiri.

KESIMPULAN

Perbedaan paradigma dan perbedaan kepentingan antara pemerintah-pengusaha dengan masyarakat Kecamatan Temon, Kabupaten Kulonprogo dalam pengelolaan sumberdaya alam, merupakan akar permasalahan utama pembangunan New Yogyakarta International Airport (NYIA). Pihak pemerintah-pengusaha memandang bahwa sumber daya alam merupakan sebuah objek dan juga aset yang dapat dieksploitasi demi mendapatkan keuntungan miliaran rupiah tiap tahunnya, dengan dalih demi pertumbuhan ekonomi. Sementara itu

masyarakat memandang bahwa sumber daya alam merupakan ladang milik mereka yang sudah puluhan tahun mereka kelola sebagai warisan dari nenek moyang mereka terdahulu, serta ladang tersebut merupakan sumber mata pencaharian utama masyarakat setempat digunakan untuk memenuhi yang kebutuhan hidup sehari-hari. Masyarakat memandang bahwa perubahan juga fungsi lahan menjadi bandara dapat merusak alam yang pada akhirnya dapat bencana meninbulkan besar yang mengancam kehidupan masyarakat. Dalam pandangan ini masyarakat menempatkan alam sebagai subyek yang mampu memberikan umpan terhadap perlakukan yang diberikan, jika alam dilestarikan dan diperlakukan dengan baik, maka alam pun akan memberikan kemaslahatan berupa pemberian sumber-sumber kehidupan yang dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, namun jika alam disakiti dan dieksploitasi maka alam pun akan memberikan umpan balik berupa bencana yang dapat mengancam keselamatan seluruh umat. Secara teoritis pandangan masyarakat mengenai alam ini dapat disebut dengan paradigma ekofeminisme.

Sebagai upaya untuk mempertahankan kepentingan dan juga mempertahankan paradigma vang mereka yakini, masyarakat membentuk sebuah organisasi bernama Wahana Tri Tunggal (WTT) sebagai bentuk perlawanan menolak untuk pembangunan NYIA. WTT ini selanjutnya melakukan berbagai upaya penolakan mulai dari aksi fisik berupa unjuk rasa, bentrok dan pemblokiran jalan hingga aksi verbal berupa audiensi dengan pihak pemerintah dan pengusaha.

Dalam perkembangannya, pembangunan bandara ini akan melahirkan kelompok masyarakat rentan vang berasal dari kalangan masyarakat dengan status sosial ekonomi bawah. Kalangan yang masuk dalam kategori ini diantaranya adalah petani penggarap (buruh tani), masyarakat miskin, nelayan, balita, lansia dan masyarakat difabel. Kelompok masyarakat ini sangat terancam keberlangsungan hidupnya dengan munculnya NYIA. Oleh sebab itu pemerintah harus turut andil dalam menyelamatkan masa depan kelompok masyarakat rentan ini demi terciptanya keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA



- Admin Bandar Udara Online. 2012. Pemerintah Akan Bangun 45 Bandara Baru Sampai 2022. Bandar Udara Online (Online). http://bandaraonline.com/airpo rt/pemerintah-akan-bangun-45bandara-baru-sampai-2022. Diakses 24 Oktober 2017.
- Almeida, ThiagoAlexandre das Neves, Luís Cruz, Eduardo Barata, and Isabel-MaríaGarcía-Sánchez, 2017. Growth Economic and Environmental *Impacts:* an Analysis Based on a Composite Index of Environmental Damage. Ecological Indicators (Online), Volume 76, 2017. https://www.sciencedirect.com/s cience/article/pii/S1470160X163 07233. Diakses 25 Februari 2018.
- Anam, Khoerul. 2010. Laporan Riset Mikro Tematik *YLSKAR* Wilayah Kabupaten Banyumas. Salatiga: YLSKAR.
- Barnet, Richard J. dan Muller, Ronald E. 1984. Menjangkau Dunia: Menguak Kekuasaan Perusahaan Multinasional (Peneriemah: Setiawan Abadi). Jakarta: LP3ES.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. 2017. Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta di Kulonprogo Resmi Dimulai.

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Online). http://dephub.go.id/post/read/p embangunan-bandarainternasional-yogyakarta-dikulon-progo-resmi-dimulai. Diakses 24 Oktober 2017.
- BPS Kab. Kulonprogo. 2017. Kecamatan Temon Dalam Angka. Kulonprogo: **BPS** Kab. Kulonprogo.
- Buckingham, Susan. 2015. Ecofeminism. International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences (Second Edition) (Online), 2015. https://www.sciencedirect.com/s cience/article/pii/B97800809708 68910201. Diakses 19 Februari <u>2018.</u>
- Candraningrum, Dewi. 2015. Ekofeminisme III. Yogyakarta: Ialasutra.
- Carlassare, Elizabeth. 2000. Socialist and Cultural Ecofeminism: Allies in **Ethics** Resistance. and the Environment (Online), Volume 5, 1. 2000. No. https://www.sciencedirect.com/s cience/article/pii/S10856633990 0025X. Diakses 19 Februari 2018.
- Cuomo, Christine J. 1998. Feminism and Ecological Communities: An Ethic

of Flourishing. London: Routledge.

Cuppen, Eefje. 2018. The Value of Social Conflicts. Critiquing Invited Participation in Energy Projects. Energy Research & Social Science (Online), Volume 38. 2018. https://www.sciencedirect.com/s cience/article/pii/S22146296183 01002. Diakses 25 Februari 2018.

Denzim, Norman K. dan Yvonna S. Lincoln. 2009. Handbook of *Qualitativ Research*(Penerjemah: Dariyanto, Badrus Samsul Fata, Abi, John Rinaldi). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Faiz, F. (2020). Ngaji Filsafat 54 : Karl *Marx*. Retrieved from Youtube: MJS Channel: https://www.youtube.com/watch ?v=EFjxSTnPWlM

Freestone, Robert, Peter Williams, dan Aaron Bowden. 2006. Fly Buy Cities: Some Planning Aspects of Airport Privatisation in Australia. Urban Policy and Research (Online), Volume 24, No. 4, 2006. http://www.tandfonline.com/do i/abs/10.1080/0811114060103 5267. Diakses 23 Oktober 2017.

Gaard, Greta. 2015. Ecofeminism and Climate Change. Women's Studies

International Forum (Online). Volume 49. 2015. https://www.sciencedirect.com/s cience/article/pii/S02775395150 00321. Diakses 19 Februari 2018.

Gandhi, Leela. 2007. Teori Poskolonial: <u>Upaya Meruntuhkan Hegemoni</u> Barat (Penerjemah: Yuwan Wahyutri dan Nur Hamidah). <u>Jakarta: CV. Triarga Utama.</u>

Gabrillin, Abba. 2014. Ini Penyebab Longsor di Banjarnegara BNPB. Menurut Kompas.com (Online).http://nasional.kompas .com/read/2014/12/15/163155 61/Ini.Penyebab.Longsor.di.Banj arnegara.Menurut.BNPB. Diakses 25 Oktober 2017.

Graham, Stephen dan Alessandro Aurigi. 2007. Virtual Cities. Social Polarization, and the Crisis in Urban Public Space. Journal of Urban Technology (Online), Volume 4. No. 1. 1997. http://www.tandfonline.com/do i/abs/10.1080/1063073970872 4546. Diakses 24 Oktober 2017.

Habib, Muhammad Alhada Fuadilah. 2015. Nilai Pergeseran Dukungan Sosial Keluarga pada Orang Tua Lanjut Usia (Studi Kasus pada Lansia Miskin di Kabupaten Blitar). Komunitas,



Volume 4, No. 2, 1-10, 2015. http://journal.unair.ac.id/Kmnts @pergeseran-nilai-dandukungan-sosial-keluarga-padaorang-tua-lanjut-usia-(studikasus-pada-lansia-miskin-dikabupaten-blitar)-article-9593media-135-category-8.html. Diakses 25 Februari 2018.

Habib. Muhammad Alhada Fuadilah. (2021).Kajian Teoritis Pemberdayaan Masyarakat dan Ekonomi Kreatif. *Ar* Rehla: Journal of Islamic Tourism, Halal Food, Islamic Traveling, and *Creative Economy*, 1(2), 106-134. https://doi.org/10.21274/arrehla.v1i2.4778

Hakim, 2018. Pariwisata Luqman. Wilayah Selatan Yogyakarta Akan Dikembangkan. Antaranews.com (Online). https://www.antaranews.com/b erita/674939/pariwisatawilayah-selatan-yogyakartaakan-dikembangkan. Diakses 25 Februari 2018.

Hancock, Graham. 2007. Dewa-dewa Pencipta Kemiskinan: Kekuasaan, Prestise, dan Korupsi Bisnis Bantuan Internasional (Penerjemah: Yos Suprapto).

Yogyakarta: Cindelaras Pustaka Rakyat Cerdas.

Hardiman F. Budi. 2009. Kritik Ideologi: Menyikapi Pertautan Pengetahuan dan Kepentingan Bersama Jurgen Habermas. Yogyakarta: Kanisius.

Hidayat, Ali Akhmad Noor. 2017. Peneliti UGM: Lokasi Bandara Kulonprogo Sangat Rawan Tsunami. Tempo.co (Online).https://bisnis.tempo.co /read/894911/peneliti-ugmlokasi-bandara-kulon-progosangat-rawan-tsunami. Diakses 26 Oktober 2017.

Islam, Muhammad Azizul and Staden, Chris J. Van. 2017. Social Movement NGOs and the Comprehensiveness of Conflict Disclosures: Mineral Evidence From Global Companies. Accounting, Organizations and Society (Online), 2017. https://www.sciencedirect.com/s cience/article/pii/S03613682173 01149. Diakses 19 Februari 2018.

Jogja.co. 2014. Bandara Baru Jogja di Kulonprogo Siap Beroperasi 2017. <u>Jogja.co</u> (Online). http://www.jogja.co/bandarabaru-jogja-di-kulonprogo-siap-

- beroperasi-2017/. Diakses 23 Oktober 2017.
- Khor, Martin. 2005. Globalisasi Krisis <u>Pembangunan</u> <u>Berkelanjutan</u> (Penerjemah: AB Widyanta). Yogyakarta: Cindelaras Pustaka Rakyat Cerdas.
- Laplonge, Dean. 2016. Exploring the Distance Between Ecofeminism and Women in Mining (WIM). The Extractive Industries and Society (Online), Volume 3, No. 3, 2016. https://www.sciencedirect.com/s cience/article/pii/S2214790X163 00430. Diakses 19 Februari 2018.
- McMahon, Martha. 1997. From the Ground Up: Ecofeminism and Ecological Economics. Ecological Economics (Online), Volume 20, No. 2.1997. https://www.sciencedirect.com/s cience/article/pii/S09218009960 00262. Diakses 19 Februari 2018.
- Monterrubio, Carlos. 2017. Protests and Tourism Crises: a Social Movement Approach to Causality. Tourism Management Perspectives 22. (Online). Volume 2017. https://www.sciencedirect.com/s cience/article/pii/S22119736173 00181. Diakses 25 Februari 2018.
- 2017. Tackling Neves, Katja. the Invisibility of Abeyant Resistance to

Mainstream **Biodiversity** Conservation: Social Movement Theory and **Botanic** Garden Agency. Geoforum (Online), 2017. https://www.sciencedirect.com/s cience/article/pii/S00167185173 02373. Diakses 25 Februari 2018.

- Percoco, Marco. 2010. Airport Activity and Local Development: Evidence from Italy. Sage **Iournals** (Online), Volume 47, No. 11, 2010.
 - http://journals.sagepub.com/doi /abs/10.1177/0042098009357 966. Diakses 25 Oktober 2017.
- Petras, James dan Veltmeyer, Henry. 2014. Menelanjangi Globalisasi: Sepak Terjang Imperialisme di Abad 21 (Penerjemah: Agung Prihantoro). Bantul: Kreasi Wacana.
- Saraswati, Bernadheta Dian. 2016. NYIA Segera Beroperasi, Ini Manfaat yang Diterima. Solopos (Online). http://www.solopos.com/2016/ 09/10/bandara-kulonprogonyia-segera-beroperasi-inimanfaat-yang-diterima-751992. Diakses 25 Oktober 2017.
- Sindhunata. 1982. Dilema Usaha Manusia Rasional: Kritik Masyarakat Modern Oleh Max Horkheimer



Dalam Rangka Sekolah Frankfurt. Jakarta: PT. Gramedia.

Sufyan, Ahmad. 2015. Gerakan Sosial Masyarakat Pegunungan Kendeng Utara Melawan Pembangunan Pabrik Semen Di Kabupaten Rembang. Komunitas (Online), Volume 4, No. 2, 2015. http://journal.unair.ac.id/Kmnts @gerakan-sosial-masyarakatpegunungan-kendeng-utaramelawan-pembangunan-pabriksemen-di-kabupaten-rembangarticle-9576-media-135category-8.html. Diakses 26 Oktober 2017.

Tim Al-Huda. 2009. Al-Qur'an Tiga Bahasa: Arab-Indonesia-Inggris Plus Transliterasi Arab Latin. Depok: Al-Huda.

Trijono, Lambang. 2007. Pembangunan Sebagai Perdamaian. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Tveter, Eivind. 2017. The Effect of Airports on Regional Development: Evidence From the Construction of Regional Airports in Norway. Research in Transportation Economics (Online), Volume 63, 2017.

> https://www.sciencedirect.com/s cience/article/pii/S07398859163 01408. Diakses 25 Februari 2018.

Utama, Abraham. 2017. Bandara Kulonprogo, Yogyakarta: Antara <u>Sabda Leluhur dan 'Proyek</u> Strategis' Jokowi. BCC Indonesia (Online). http://www.bbc.com/indonesia/i ndonesia-42262077. Diakses 27 Februari 2018.

