

## ANALISIS KONFLIK PEMBANGUNAN NEW YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT

**Muhammad Alhada Fuadilah Habib<sup>1</sup>, Mukhammad Fatkhullah<sup>2</sup>, Siti Muslihatul Mukaromah<sup>3</sup>, Ayla Karina Budita<sup>4</sup>**

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

<sup>1</sup>habibhada@gmail.com, <sup>2</sup>m.fatkhullah@mail.ugm.ac.id, <sup>3</sup>siti.muslihatul.m@mail.ugm.ac.id, <sup>4</sup>ayla.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 government-business 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 jumlah penduduk yang semakin meningkat, secara signifikan telah berdampak pada peningkatan kebutuhan akan transportasi sebagai sarana mobilitas penduduk. Gaya 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 untuk mengambil 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 adanya bandara baru ini akan memberikan kesempatan kerja dan peluang usaha baru bagi masyarakat setempat. Pembangunan ini dianggap akan memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi di 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, 2016). Pemerintah Kabupaten Kulonprogo menyambut baik pembangunan NYIA di daerahnya tersebut, pihaknya optimis bahwa pembangunan bandara ini akan



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

Teknik pengumpulan data yang digunakan pertama yaitu observasi lapangan dengan melihat dan meninjau secara langsung kehidupan sosial masyarakat Desa Glagah sebagai salah satu desa yang terkena dampak pembangunan NYIA. Kemudian dilakukan pula wawancara mendalam (*indepth interview*) dengan warga setempat untuk menyelami 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 pembangunan (McMahon, 1997; 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 yang sejatinya bertujuan untuk 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 (Triyono, 2007). Konflik yang terjadi sebagai dampak dari pembangunan



(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 tetap memperhatikan 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 Percoco, 2010). Dampak 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

masyarakat yang tinggal disekitar kawasan tersebut tidak dapat dengan mudah terlibat sebagai pekerja pembangunan bandara. Sementara itu, untuk tahap operasional bandara, kebutuhan akan tenaga kerja terbagi atas dua golongan yaitu pekerjaan formal yang membutuhkan tenaga kerja tetap atau kontrak, serta pekerjaan informal yang membutuhkan tenaga kerja *outsourcing*. Pekerjaan jenis formal tentu saja membutuhkan kriteria atau syarat 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 secara langsung dari pembangunan 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 sekitar. Saat proses pembangunan 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 seperti ini 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, sehingga dapat dikatakan 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 impact* dan *indirect 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 apabila dampak langsung atau dampak tidak langsung belum dapat dirasakan oleh masyarakat, dampak ini secara otomatis juga belum bisa dirasakan oleh masyarakat.

*Keempat*, dampak katalitik (*catalytic impact*), dampak ini bisa dirasakan oleh masyarakat apabila bandara yang berperan sebagai pendorong pertumbuhan, produktivitas dan sebagai penarik perusahaan-perusahaan baru di sekitar kawasan pembangunan bandara, mampu menyerap tenaga kerja yang berasal dari masyarakat setempat. Secara sederhana dapat dikatakan bahwa perusahaan-perusahaan 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 kenyataannya 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 yang notabennya mayoritas dulunya hanya bekerja di sektor 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 setelah memasuki usia anak, juga menjadi ancaman tersendiri apabila mereka berada dalam keluarga dengan kondisi ekonomi bawah (Habib, 2015).

Realitas konflik vertikal pembangunan NYIA antara pemerintah-pengusaha dengan masyarakat sipil, dapat dijelaskan menggunakan teori kapitalisme dari Karl Marx. Menurut Marx, 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 mendapat sokongan dana dari mereka, atau bisa juga saat merancang undang-undang,





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 yang notabennya 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 Jangkar, 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. Isu 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 proses pembangunan 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



bandara serta upaya penyelesaian melalui jalur hukum.

Lahirnya WTT dengan berbagai aksinya merupakan akibat yang timbul dari kesewenang-wenangan pihak pemerintah-pengusaha yang telah merebut perekonomian dan kesejahteraan rakyat banyak demi keuntungan finansial segelintir orang saja (Hancock, 2007). Pembangunan NYIA bisa dikatakan sebagai bentuk nyata dari rezim neoliberalisme (Gandhi, 2007), dimana pihak pengusaha yang didukung oleh pihak pemerintah berusaha memprivatisasi lahan seluas 587 hektar yang dulunya milik masyarakat luas. Lebih parahnya lagi, privatisasi sektor publik ini sebagian sahamnya dimiliki oleh investor asing yaitu Indian Investor GVK. Investasi Asing Langsung (*Foreign Direct Investment*) ini, memberikan iming-iming berupa pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan rakyat untuk memperdaya/mempengaruhi pemerintah, sehingga pihak pemerintah akhirnya 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 dengan baik. Sebelum adanya pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA), masyarakat yang tinggal di Kecamatan Temon mengaku sudah hidup damai dan berkecukupan. Hasil bumi berupa sayur-



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

Sementara itu, dari hasil wawancara mendalam terhadap masyarakat Desa Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulonprogo, khususnya masyarakat yang menolak pembangunan bandara, ditemukan data terkait pemahaman masyarakat 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 dan 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 perlakuan 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 makhluk 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 memosisikan alam metafor dengan kaum perempuan, hal ini tertuang dalam Al-Qur’an yang menuliskan kata *nisa’* (perempuan)



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 ilmuwan yang tergabung dalam *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC) pada tahun 2013. Terjadinya perubahan iklim (baca: kerusakan iklim) yang terjadi beberapa tahun terakhir ini menurut para ilmuwan tersebut, bukanlah suatu proses alamiah, melainkan terkait erat dengan intervensi manusia (*anthropogenic intervention*), terutama aktivitas produksi dan 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 yang kini dapat dirasakan 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 dieksploitasi 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 masyarakat Pegunungan Kendeng, Rembang, Jawa Tengah sejak tahun 2000an akibat aktivitas tambang semen, tambang galian pasir dan pembalakan pohon-pohon jati untuk kebutuhan industri mebel (Sufyan, 2015). Contoh-





(NYIA) adalah masalah kekhawatiran akan kehilangan lapangan pekerjaan dan kekhawatiran akan timbulnya bencana alam sebagai dampak pembangunan bandara. Adapun kawasan yang terkena dampak langsung pembangunan NYIA di antaranya adalah Desa Jangkar, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Kebonrejo, Desa Temon Kulon, dan Desa Glagah yang semuanya berlokasi di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulonprogo. 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 pemilik-penggarap.

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



(*airport city*) yang berarti kawasan di sekitar bandara akan berubah menjadi kawasan kota atau kawasan yang memiliki ciri-ciri sebagai sebuah kota. Dengan berubahnya kondisi menjadi kota, 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. Selanjutnya degradasi lingkungan kota di sekitar bandara juga akan mengancam golongan ini yang rentan terhadap berbagai macam penyakit. Lebih lanjut, biaya pendidikan yang nantinya harus diberikan kepada balita setelah memasuki usia anak, juga menjadi ancaman tersendiri apabila mereka berada dalam keluarga dengan kondisi ekonomi bawah.

Dengan demikian, setelah pembangunan bandara benar-benar dilakukan, pemerintah harus benar-benar memikirkan nasib masyarakat terutama yang masuk dalam kategori masyarakat 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

raksasa dengan dalih pertumbuhan ekonomi. Dengan demikian, pemerintah yang telah mendukung perampasan hak milik masyarakat tersebut, memiliki kewajiban untuk memberdayakan kelompok masyarakat rentan agar mampu bertahan hidup menghadapi kondisi kehidupan yang baru. Selain dalam bentuk pemberdayaan, pemerintah juga harus membentuk kebijakan legal yang meregulasi kepentingan kelompok rentan agar mereka tidak semakin terpuruk, termarginalisasi 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 yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Masyarakat juga memandang bahwa perubahan fungsi lahan menjadi bandara dapat merusak alam yang pada akhirnya dapat menimbulkan bencana besar yang mengancam kehidupan masyarakat. Dalam pandangan ini masyarakat menempatkan alam sebagai subyek yang mampu memberikan umpan balik terhadap perlakuan 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 yang mereka yakini, masyarakat membentuk sebuah organisasi bernama Wahana Tri Tunggal (WTT) sebagai bentuk perlawanan untuk menolak pembangunan NYIA. WTT ini selanjutnya melakukan berbagai upaya penolakan mulai dari aksi fisik berupa unjuk rasa, bentrokan dan pemblokiran jalan hingga aksi verbal berupa audiensi dengan pihak pemerintah dan pengusaha.

Dalam perkembangannya, pembangunan bandara ini akan melahirkan kelompok masyarakat rentan yang 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/airport/pemerintah-akan-bangun-45-bandara-baru-sampai-2022>. Diakses 24 Oktober 2017.
- Almeida, ThiagoAlexandre das Neves, Luís Cruz, Eduardo Barata, and Isabel-MaríaGarcía-Sánchez. 2017. *Economic Growth and Environmental Impacts: an Analysis Based on a Composite Index of Environmental Damage*. Ecological Indicators (Online), Volume 76, 2017. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1470160X16307233>. Diakses 25 Februari 2018.
- Anam, Khoerul. 2010. *Laporan Riset Mikro Tematik YLSKAR di Wilayah Kabupaten Banyumas*. Salatiga: YLSKAR.
- Barnet, Richard J. dan Muller, Ronald E. 1984. *Menjangkau Dunia: Menguak Kekuasaan Perusahaan Multinasional* (Penerjemah: 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/pembangunan-bandara-internasional-yogyakarta-di-kulon-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/science/article/pii/B9780080970868910201>. Diakses 19 Februari 2018.
- Candraningrum, Dewi. 2015. *Ekofeminisme III*. Yogyakarta: Jalasutra.
- Carllassare, Elizabeth. 2000. *Socialist and Cultural Ecofeminism: Allies in Resistance*. Ethics and the Environment (Online), Volume 5, No. 1, 2000. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S108566339900025X>. Diakses 19 Februari 2018.
- Cuomo, Christine J. 1998. *Feminism and Ecological Communities: An Ethic*



- Volume 4, No. 2, 1-10, 2015.  
[http://journal.unair.ac.id/Kmnts@pergeseran-nilai-dan-dukungan-sosial-keluarga-pada-orang-tua-lanjut-usia-\(studi-kasus-pada-lansia-miskin-di-kabupaten-blitar\)-article-9593-media-135-category-8.html](http://journal.unair.ac.id/Kmnts@pergeseran-nilai-dan-dukungan-sosial-keluarga-pada-orang-tua-lanjut-usia-(studi-kasus-pada-lansia-miskin-di-kabupaten-blitar)-article-9593-media-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/ar-rehla.v1i2.4778>
- Hakim, Luqman. 2018. *Pariwisata Wilayah Selatan Yogyakarta Akan Dikembangkan*. Antaranews.com (Online).  
<https://www.antaranews.com/berita/674939/pariwisata-wilayah-selatan-yogyakarta-akan-dikembangkan>. Diakses 25 Februari 2018.
- Hancock, Graham. 2007. *Dewa-dewa Pencipta Kemiskinan: Kekuasaan, Prestise, dan Korupsi Bisnis Bantuan Internasional* (Penerjemah: Yos Suprpto). 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-ugm-lokasi-bandara-kulon-progo-sangat-rawan-tsunami>. Diakses 26 Oktober 2017.
- Islam, Muhammad Azizul and Staden, Chris J. Van. 2017. *Social Movement NGOs and the Comprehensiveness of Conflict Mineral Disclosures: Evidence From Global Companies*. Accounting, Organizations and Society (Online), 2017.  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0361368217301149>. Diakses 19 Februari 2018.
- Jogja.co. 2014. *Bandara Baru Jogja di Kulonprogo Siap Beroperasi 2017*. Jogja.co (Online).  
<http://www.jogja.co/bandara-baru-jogja-di-kulonprogo-siap>



- beroperasi-2017/. Diakses 23 Oktober 2017.
- Khor, Martin. 2005. *Globalisasi Krisis Pembangunan Berkelanjutan* (Penerjemah: AB Widyanta). Yogyakarta: Cindelarastore 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/science/article/pii/S2214790X16300430>. 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/science/article/pii/S0921800996000262>. Diakses 19 Februari 2018.
- Monterrubio, Carlos. 2017. *Protests and Tourism Crises: a Social Movement Approach to Causality*. Tourism Management Perspectives (Online), Volume 22, 2017. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2211973617300181>. Diakses 25 Februari 2018.
- Neves, Katja. 2017. *Tackling the Invisibility of Abeyant Resistance to Mainstream Biodiversity Conservation: Social Movement Theory and Botanic Garden Agency*. Geoforum (Online), 2017. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0016718517302373>. Diakses 25 Februari 2018.
- Percoco, Marco. 2010. *Airport Activity and Local Development: Evidence from Italy*. Sage Journals (Online), Volume 47, No. 11, 2010. <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0042098009357966>. 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-kulonprogo-nyia-segera-beroperasi-ini-manfaat-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-masyarakat-pegunungan-kendeng-utara-melawan-pembangunan-pabrik-semen-di-kabupaten-rembang-article-9576-media-135-category-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/science/article/pii/S0739885916301408>. Diakses 25 Februari 2018.
- Utama, Abraham. 2017. *Bandara Kulonprogo, Yogyakarta: Antara Sabda Leluhur dan 'Proyek Strategis' Jokowi.* BCC Indonesia (Online).  
<http://www.bbc.com/indonesia/indonesia-42262077>. Diakses 27 Februari 2018.