

GERAKAN RESISTENSI PEMBANGUNAN NEW YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT DI KECAMATAN TEMON KABUPATEN KULON PROGO, DIY

Dhony Eko Prasetyo¹⁾, Muhammad Ali Azhar²⁾, Bandiyah³⁾

^{1,2,3)} Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Email: dhonyeko9.de@gmail.com¹⁾, aliazhar23mr@yahoo.co.id²⁾, dyah_3981@yahoo.co.id³⁾

ABSTRACT

This study aims to determine the community resistance groups behind the construction of the New Yogyakarta International Airport, by answering the failure of resistance groups in rejecting the construction of new airports in Kulon Progo Regency. This study uses the theory of the New Social Movement with the concept approach of Political Opportunity Structure and the Framing Process (Snow & Benford). This study used descriptive qualitative method. Data collection techniques used were observation and in-depth interviews. This research shows that: First, the failure of the resistance group in the construction of the New Yogyakarta International Airport due to the chairman of Wahana Tri Tunggal. Second, systemic deprivation carried out by the Yogyakarta government and the airport. Third, horizontal conflict caused the membership of the resistance group the fade.

Key Words: *New Social Movement-Resistance, Framing Media, Ecologic.*

1. PENDAHULUAN

Pada tahun 2011, pemerintah Indonesia yang diwakili oleh Badan Milik Usaha Negara (BUMN) PT. Angkasa Pura I (PT. AP I) atau yang biasa disebut *Angkasa Pura Airports* bersepakat dalam bekerjasama dengan investor asal india, *GVK Power & Infrastructure*, untuk pembangunan megaprojek bandara internasional di pesisir Kulon Progo, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), yaitu NYIA (*New Yogyakarta International Airport*). Pada saat itu akhir tahun 2011 pemerintah DIY mengambil langkah merelokasi Bandara Internasional Adi Sutjipto ke Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo sebagai hasil Studi Kelayakan (*Feasibility Studies*). Pembangunan NYIA direlokasi di daerah Kulon Progo dengan alasan Bandara

Internasional Adi Sutjipto sudah cukup lama dalam kondisi jenuh, serta bandara tersebut sudah tidak layak untuk penerbangan maupun pendaratan dengan kapasitas pesawat yang besar. Keputusan relokasi pembangunan Adi Sutjipto ini diperkuat oleh dasar hukum Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kulon Progo Tahun 2012-2032 dan dilengkapi dengan Undang-Undang (UU) No.2 Tahun 2012 tentang pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum (*Pemerintah Daerah DIY, 2016*).

Adanya pembangunan Bandara NYIA di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo DIY dilokasikan di enam desa antara lain Desa Glagah, Palihan, Sindutan, Jangkaran, Kebonrejo, dan Temon Kulon.

Pembangunan NYIA tersebut berkaitan dengan pelayanan yang akan pemerintah daerah berikan kepada masyarakat setempat yakni warga Kulon Progo. Namun pada masa keterbukaan demokrasi, pembangunan daerah belum bisa dilepaskan dari respon masyarakat yang terkena dampak akibat pembangunan. Adanya kebijakan pemerintah DIY merelokasi bandara Adi Sutjipto ke daerah Kulon Progo mendapatkan respon penolakan dari masyarakat terdampak dan pejuang lingkungan. Salah satunya organisasi Wahana Tri Tunggal yang vokal dalam penolakan pembangunan bandara baru yang dibangun diatas lahan produktif masyarakat Kulon Progo.

Pada saat itu munculnya Wahana Tri Tunggal (WTT) yang dipimpin oleh Kelik Martono pada tahun 2012, WTT tersebut merupakan kelompok yang meng-inisiasi gerakan penolakan masyarakat Kulon Progo. Selain itu, WTT juga didukung oleh kelompok resistensi Jogja Darurat Agraria (JDA:Stop.NYIA) yang merupakan perkumpulan masyarakat yang tercerahkan. JDA tersebut sudah lama muncul sebelum adanya pembangunan NYIA. Kelompok resistensi JDA terbentuk dikarenakan maraknya konflik agraria di Yogyakarta. Alasan yang mendasari kelompok tersebut menolak adanya pembangunan dikarenakan pemerintah melanggar RTRW DIY. Sebab, di dalam RTRW Provinsi menyebutkan daerah Kulon Progo merupakan wilayah yang rawan tsunami. Selain itu, RTRW Provinsi menyebutkan tidak adanya pembangunan bandara baru di Yogyakarta dan di dalam

RTRW Provinsi pada pasal 23 Nomor 2 tahun 2010 hanya disebutkan bahwa bandara Adi Sutjipto tersebut harus di kembangkan dengan terminal atau stasiun terdekat. Namun, pemerintah DIY tetap memaksakan pembangunan NYIA demi kepentingan pemodal (baca: investor).

Tidak adanya pemberitaan dari media mainstream mengenai ketidak-layakan pembangunan NYIA membuat kelompok resistensi tersebut menyebarkan informasi tentang tidak layaknya pembangunan bandara baru di media daring (dalam jaringan/online). Penyebaran informasi tersebut disebarkan melalui instagram dan facebook guna untuk memberikan informasi mengenai tidak layaknya pembangunan NYIA di Kulon Progo yang dilokasikan di daerah rawan tsunami. Adanya faktor ekologis membuat pejuang lingkungan seperti WALHI memprotes adanya pembangunan NYIA tersebut. Namun, rencana pembangunan serta pembebasan lahan tetap berlanjut meskipun adanya respon penolakan dari masyarakat. Adanya perampasan lahan serta intimidasi dari pihak bandara membuat JDA dan WALHI serta masyarakat terdampak sepakat membuat kelompok resistensi lagi guna untuk memperkuat barisan perlawanan rakyat Kulon Progo.

Pada tahun 2017 muncul kelompok yang bernama Paguyuban Warga Penolak Penggusuran Kulon Progo (PWPP-KP). Kelompok resistensi dari masyarakat tersebut dipimpin oleh Sofiyon selaku ketua PWPP-KP. Keanggotaan dari kelompok tersebut terdiri dari masyarakat yang enggan melepas lahan pertanian serta

rumah demi kepentingan pihak PT.AP I. Namun terbentuknya kelompok resistensi tersebut tidak bisa mengagalkan pihak bandara untuk membebaskan lahan pertanian serta rumah masyarakat yang terdampak.

Banyaknya kelompok penolakan di balik pembangunan NYIA membuat masifnya gerakan tersebut. Namun, ada sesuatu kejanggalan yang membuat penulis berspekulasi. Melihat adanya kemasifan dalam kelompok penolakan, patut dipertanyakan: Mengapa gerakan resistensi kelompok Wahana Tri Tunggal, PWPP-KP dan Jogja Darurat Agraria gagal dalam penolakan pembangunan *New Yogyakarta International Airport*.

2. KAJIAN PUSTAKA

New Social Movement

Teori *New Social Movement* berhasil mengupas faktor apa yang mendorong, memfasilitasi tumbuhnya gerakan sosial, berhasil atau tidaknya gerakan sosial. Selanjutnya, menurut Mc Adam (1996) dan Snow&Benford (1980) untuk menganalisis penelitian ini dan melihat tumbuh berkembangnya gerakan sosial merujuk dua faktor yang sangat krusial yakni struktur kesempatan politik (*political opportunities*) dan proses pembingkaihan (*framing processes*). Dalam menganalisis gerakan resistensi pembangunan *New Yogyakarta International Airport* penelitian ini menggunakan pendekatan konsep sebagai berikut:

Struktur Kesempatan Politik

Pendekatan konsep seperti struktur kesempatan politik merupakan salah satu

pisau analisa yang digunakan oleh para tradisi intelektual gerakan sosial dalam menjawab salah satu pertanyaan yang ada yakni, “mengapa sebuah aksi kolektif masyarakat dalam bentuk protes, gerakan sosial dan revolusi dalam gerakan sosial terjadi?”. Adanya pisau Analisa struktur kesempatan politik yang diberikan McAdam kepada para intelektual McAdam (1996) menjelaskan bahwa dengan adanya teori kesempatan politik bisa digunakan sebagai pisau analisa untuk mengupas fenomena yang ada dan dapat digunakan sebagai variabel utama yang berkaitan dengan prinsip-prinsip variabel dependent, yaitu aksi kolektif, dan hasil dari aktifitas gerakan.

Pendekatan Struktur Kesempatan Politik dapat digunakan dalam menjelaskan bagaimana kesempatan politik berpengaruh dalam perkembangan gerakan sosial yang berorientasi kepada lingkungan-resistensi di Nusantara (baca:Indonesia) dengan menggunakan kaca mata/dimensi struktur kesempatan politik yang dijelaskan diatas. Dengan menggunakan pendekatan ini, dapat dilihat jumlah ketegangan dan besaran aksi-aksi kolektif maupun gerakan perlawanan atas ketidakadilan pemerintah.

Selain itu, mekipun struktur kesempatan politik bisa digunnakan untuk menjelaskan kemuncullan gerakan masyarakat, tetapi sangat belum bisa men-jawab bagaimana pelaku perubahan mempunyai keinginan untuk memberikan respon atas kesempatan yang terbuka dengan berubahnya lembaga politik dan bagaimana pelaku perubahan dimanfaatkan oleh elite yang berada di dalam sistem untuk mendinamisasi gerakan

masyarakat. Oleh karena itu penelitian ini perlu ada konsep proses pembingkai untuk dijadikan pisau analisa dalam penelitian ini. Tujuan dari proses framing tersebut guna untuk mencari circle (baca:lingkaran) dalam masyarakat yang berpotensi dapat dimobilisasi. Dalam objek yang diincar untuk membingkai adalah keluarga, asosiasi tenaga sukarela, jaringan pertemanan, orang-orang didalam tempat bekerja, dan elemen negara yang menjadi objek sosial bagi struktur mobilisasi mikro.

Proses Pembingkai (*Framming Process*)

Pendekatan konsep *frame* digunakan dalam kajian gerakan social baru yang pertama berasal dari karya Goffman (1974). Goffman mendeskripsikan bahwa, *frame* disebutkan olehnya seperti "penafsiran" yang memungkinkan individu, "untuk mencari, mengidentifikasi, melihat dan me-label" kejadian dalam siklus hidup mereka dan dunia secara general. *Frame* tersebut sangat membantu untuk membuat peristiwa/fenomena atau kejadian yang artinya dengan demikian berfungsi untuk me-manajemen empiris dan panduan tindakann. Pembingkai tindakan Bersama juga melakukan fungsi yang bersifat menafsir ini dengan menyimplifikasikan dan kondensasi aspek "dunia di luar sana," tetapi dengan mekanisme yang "dimaksudkan untuk memobilisasi pengikutt potensial dan konstituen, guna untuk menggring dukungan penonton, dan de-mobilisasi antagonis (baca: berperan jahat)". Demikian, pembingkai/*frame* tindakan

bersama yang berarah kepada aksi dari spiritual/keyakinan dan makna yang bersifat meng-inspirasi merupakan kegiatan yang rasional serta kampanye organisasi gerakan sosial. Oleh karena itu, pelaku perubahan sangat memiliki tugas yang krusial untuk mencapai perjuangannya melalui pembingkai atas permasalahan sosial dan ketidakadilan. Hal ini sebuah cara yang dinamis untuk meyakinkan/memberikan hal yang sifatnya persuasif bagi kelompok sasaran yang beragam dan luas sehingga mereka terstimulasi untuk melakukan upaya pendesakan agar timbul adanya perubahan (Wahib S, 2013: 41).

McCarthy dan Zald (1996) yang dikutip Wahib Situmorang (2013: 41-42), memperjelas serta menegaskan yang dijelaskan oleh Benford&Snow tersebut yakni dengan mengidentifikasi topik yang bersifat krusial dan tidak hanya berhubungan dengan proses pembingkai/*frame* tetapi, juga memainkan peranan penting dalam membentuk framing di lokasi yang akan di *frame*.

Proses Framming dalam Media

McCarthy dan Zald (1996) yang dikutip Wahib Situmorang (2013: 44-45) mempunyai gagasan yang serupa mengenai pembingkai di dalam media daring. Mereka menekankan serta membuktikan bahwa media daring (dalam jaringan) adalah target yang utama bagi upaya proses pembingkai dalam gerakan sosial baru. tetapi, media daring bukanlah satu satunya upaya pembingkai. Upaya langsung/real untuk mempengaruhi dan

menstimulasi pemerintah dalam pemilihan umum (pemilu) dan agenda public seperti diskusi juga bagian utama bentuk upaya gerakan sosial dalam mempengaruhi atau membingkai targetnya demi terciptanya cita-cita gerakan sosial. Gerakan sosial melebur dalam taktik yang langsung atau tidak langsung menargetkan perilaku dan persepsi organisasi/kelompok yang dijadikan sasaran dengan mengkomunikasikan framing gerakan. Agen-agen gerakan berupaya membawa isu-isu mereka ke dalam kelompok sasaran yang berbagai macam, seperti media untuk membingkai target yang terkena bingkai menjadi peran antagonis dalam gerakan.

Konsep pembingkai di dalam media daring mempelajari bagaimana mekanisme para aktivis gerakan lingkungan/ekologis membingkai problem-poblem ketidakadilan ekologis yang terjadi didalam bahasa yang begitu mudah dipahami oleh masyarakat dan di-tafsirkan dengan benar oleh yang dibingkai/partisipannya sehingga menjadikan faktor pendorong/penggerak utama aksi kolektif dan gerakan masyarakat yang berorientasi kepada lingkungan hidup. Aksi kolektif gerakan lingkungan hidup sendiri di-frame dengan berbagai macam ideologi atau isu seperti reservasi, eko-sosial, konservasi, eko-feminisme dan keadilan ekologi.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang bersifat deskriptif yang bertujuan untuk menjelaskan permasalahan dengan objek yang ada dalam kerangka konsep untuk menjelaskan kegagalan kelompok resistensi dibalik pembangunan

New Yogyakarta International Airport di Kabupaten Kulon Progo, DIY (Sugiono:2007). Narasumber dari penelitian ini ditentukan dengan teknik *Snowball* atau yang biasa disebut bola salju. Peneliti memilih informan kunci yakni anggota kelompok Wahana Tri Tunggal, anggota Jaringan Solidaritas Teman Temon dan delapan masyarakat terdampak. Pertanyaan yang diajukan disusun secara terstruktur dan tidak terstruktur untuk memperoleh data mengenai kelompok resistensi dibalik pembangunan New Yogyakarta International Airport. Teknik analisis data dalam penelitsn ini menggunakan Miles & Huberman seperti yang dikutip Sugiono (2012:243) adalah Reduksi Data, Penyajian Data, Penarikan Kesimpulan, dan Kesimpulan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembangunan *New Yogyakarta International Airport*.

Pada tahun 2011, pemerintah Indonesia yang diwakili oleh PT. Angkasa Pura I (PT. AP I) atau yang biasa disebut *Angkasa Pura Airports* bersepakat dalam bekerjasama dengan investor yang berasal dari india, yakni *GVK Power & Infrastructure*, untuk pembangunan megaproyek bandara internasional di pesisir Kulon Progo, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), yaitu *New Yogyakarta International Airport* (NYIA). Pada saat itu akhir tahun 2011 pemerintah DIY mengambil langkah merelokasi Bandara Internasional Adi Sutjipto ke Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon

Progo sebagai hasil Studi Kelayakan (*Feasibility Studies*).

Pembangunan NYIA di Yogyakarta tak hanya bertujuan untuk pembangunan bandara baru (NYIA) yang beralasan mengatasi ketidakmampuan Bandara Adi Sucipto dalam melayani peningkatan jumlah penumpang, melainkan untuk membangun kota bandara (*aero city*) sebagai pemusatan dari tumbuhnya perekonomian itu sendiri yang juga berfungsi untuk menghubungkan pundi-pundi ekonomi yang berada di sekitarnya, yang dinilai dapat meluaskan ekonomi di sektor jasa (pariwisata), perdagangan, maupun industri lainnya yang akan memberikan keramahan terhadap investasi swasta. Pemerintah DIY, mengambil langkah pembangunan bandara di kawasan Kulon Progo sebagai bentuk studi kelayakan (*Feasibility Studies*). Keputusan ini diperkuat oleh dasar hukum: *pertama*, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum. *Kedua*, Peraturan Daerah (Perda) Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012-2032. *Ketiga*, Izin Penetapan Lokasi (IPL) Pemerintah Daerah Kulon Progo Nomor. 1164/2013. *Keempat*, Izin Penetapan Lokasi (IPL) Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) Nomor. 68/KEP/2015.

Kelompok resistensi Wahana Tri Tunggal (WTT)

Wahana Tri Tunggal (WTT) adalah salah satu inisiator gerakan rakyat Kulon

Progo, yang dibentuk pada tahun 2012 pada saat Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) menetapkan lokasi bandara baru di daerah Kulon Progo. Gerakan masyarakat yang merupakan gabungan 6 desa yang meliputi Desa Palihan, Glagah, Sindutan, Jangkar, Kebonrejo, dan Temon Kulon. Organisasi ini dipimpin oleh Kelik Martono sebagai representasi masyarakat Kulon Progo. Pada tahun 2012 hingga 2017 Wahana Tri Tunggal tersebut mendampingi masyarakat terdampak dalam penolakan pembangunan New Yogyakarta International Airport (NYIA). Adapun bentuk protes terhadap pembangunan NYIA, WTT melakukan aksi penolakan berupa demonstrasi, orasi serta aksi mogok makan didepan kantor DPRD DIY. WTT menolak adanya pembangunan NYIA dengan sebab pengambilan hak tanah warga akan menyengsarakan petani Kulon Progo.

Paguyuban Warga Penolak Penggusuran Kulon Progo (PWPP-KP)

Paguyuban Warga Penolak Penggusuran (PWPP) adalah kelompok warga yang menolak adanya penggusuran Kulon Progo. PWPP ini terbentuk pada tanggal 14 April 2017 dan diresmikan pada tanggal 16 April 2017. Paguyuban masyarakat Kulon Progo mendeklarasikan penolakan penggusuran yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I (PT.AP I) didepan SDN III Glagah Kabupaten Kulon Progo. PWPP-KP dipimpin oleh Sofiyani selaku ketua kelompok resistensi tersebut. Paguyuban ini terbentuk dikarenakan dalam upaya mempertahankan lahannya,

sebab PWPP-KP banyak mendapatkan intimidasi. Berkali-kali pihak PT. AP I melakukan perusakan lahan pertanian warga menggunakan alat berat dengan alasan bahwa PT. AP I tidak mengetahui lahan tersebut adalah hak tanah warga yang belum dilepas kepada PT.AP I. Berbagai upaya dilakukan PWPP seperti men-stop alat berat agar tidak masuk di area lahan pertanian milik warga Kulon Progo. Kelompok PWPP-KP juga tergabung dalam kelompok resistensi lainnya seperti WTT dan Jogja Darurat Agraria (JDA: Stop.NYIA).

Kelompok Resistensi Jogja Darurat Agraria (Stop.NYIA)

Jogja Darurat Agraria (JDA) adalah salah satu gerakan resistensi yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Awalnya kelompok ini terbentuk dikarenakan maraknya penggusuran serta kesewenang-wenangan Pemerintah DIY dalam mengambil keputusan hingga menetapkan lokasi pembangunan. Kelompok ini didirikan oleh element masyarakat yang tercerahkan *Intellectual Organic* (Gramsci,1987). Dalam kelompok tersebut tergabung berbagai aktivis, seperti aktivis lingkungan dan Aliansi Rakyat Anti Penggusuran. JDA seringkali membantu masyarakat terdampak di berbagai konflik. Contohnya, konflik agraria di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, DIY. Hingga saat ini JDA memprotes adanya pembangunan New Yogyakarta International Airport (NYIA) dengan alasan tertentu.

Inkonsistensi ketua kelompok Wahana Tri Tunggal

Pada penolakan pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) terdapat beberapa kelompok resistensi seperti Wahana Tri Tunggal (WTT), Paguyuban Warga Penolak Penggusuran (PWPP) dan Jogja Darurat Agraria (JDA: Stop.NYIA). Hal ini menjadi salah satu masifnya gerakan tersebut dalam menolak pembangunan NYIA. Gerakan resistensi yang dilakukan beberapa kelompok tersebut membuat terhambatnya pembangunan NYIA itu sendiri. Namun, adanya kegagalan yang menjadikan gerakan tersebut luntur. Gagalnya gerakan resistensi ini dikarenakan adanya kelompok inkonsisten dalam perlawanan mempertahankan ruang hidup masyarakat terdampak. Pada saat itu masyarakat menjadi lemah dalam memperjuangkan hak-nya, hal ini menjadikan tergusurnya serta perampasan lahan pertanian mereka yang dilakukan oleh pihak PT. AP I. Salah satunya seperti pimpinan Wahana Tri Tunggal yang tergoyah dengan pihak PT. Angkasa Pura I (PT. AP I). Tergoyahnya pimpinan WTT yakni Kelik Martono yang meninggalkan anggotanya dan diam-diam bernegosiasi dengan pihak PT. AP I.

Dengan adanya negosiasi ketua WTT dengan pihak PT.AP I membuat masyarakat terdampak mulai tergusur pada tahun 2017. Terjadinya persetujuan pembangunan membuat media memberitakan terjadinya pengosongan lahan sedemikian rupa. Sehingga, membuat seolah-olah hampir keseluruhan masyarakat terdampak setuju pada

pembangunan NYIA yang akan dibangun diatas lahan produktif mereka dan membuat pembaca berita mempunyai dugaan adanya kemulusan pada saat pengosongan lahan. Padahal, banyaknya konflik yang terjadi disaat pengosongan lahan warga.

Pada saat itu, respon masyarakat mengenai adanya pimpinan mereka bernegosiasi diam-diam dengan pihak bandara membuat masyarakat terdampak kecewa kepada pimpinan organisasi WTT karena yang diberi kepercayaan oleh warga ternyata tidak loyal kepada masyarakat yang terdampak. Hal ini membuat kelompok masyarakat yang menolak pengusuran kebingungan pada saat itu. Sebab, pimpinan yang dipercayai oleh masyarakat Kulon Progo sudah tidak bisa diandalkan, sedangkan masyarakat Kulon Progo nasibnya hanya bergantung pada kelompok WTT karena pemerintah sudah tidak lagi peduli kepada masyarakat Kulon Progo dan hanya mementingkan pebisnis (baca:investor).

Perampasan secara sistemik membuat gagalnya kelompok perlawanan dalam menolak NYIA

Pada saat itu, adanya pimpinan WTT meninggalkan masyarakat tahun 2017 membuat masyarakat terdampak yang sebagian besar berprofesi sebagai petani berkeinginan membuat kelompok Paguyuban Warga Penolak Pengusuran Kulon Progo (PWPP-KP), guna untuk memperkuat barisan perlawanan mereka. Kelompok resistensi pembangunan NYIA tersebut juga didukung oleh WALHI dan

Jogja Darurat Agraria (JDA) sebab dalam permasalahan pembangunan NYIA tersebut ditempatkan lokasi yang rawan bencana membuat kelompok pejuang lingkungan ikut serta dalam penolakan pembangunan. Tujuan kelompok paguyuban ini terbentuk guna untuk menggantikan organisasi Wahana Tri Tunggal yang sudah tidak lagi mengadvokasi masyarakat, dengan tidak adanya representasi kelompok perlawanan pada saat itu, membuat munculnya PWPP-KP di lingkaran perlawanan dalam penolakan bandara baru NYIA.

Terbentuknya PWPP-KP dan kelompok yang mendukungnya seperti WALHI dan Jogja Darurat Agraria memprotes pihak bandara karena pembebasan lahan yang dilakukan pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) dan pihak PT. Angkasa Pura I (PT.AP I) adalah perampasan hak rakyat yang represif. Sebab, dalam mempertahankan lahannya, PWPP-KP sering mendapatkan intimidasi. Berkali-kali pihak PT.AP I melakukan perusakan lahan pertanian warga menggunakan alat berat dengan alasan pihak PT. AP I tidak mengetahui bahwa lahan tersebut adalah tanah hak milik warga yang belum dilepas kepada PT.AP I. Hal tersebut terus berulang-ulang walaupun warga telah memasang tanda "Tanah ini milik warga PWPP-KP". Pada tanggal 27 November 2017, pihak bandara memaksa warga secara represif untuk mengosongkan rumah dan lahan pertanian menggunakan alat berat yang dikawal dengan aparat yakni polisi, tentara dan preman. Disaat pembebasan lahan, PT.AP I beralasan

bahwa semua tanah milik warga yang menolak pembangunan bandara telah diputuskan pengadilan menjadi milik PT.AP I melalui sistem konsinyasi, yang artinya walaupun warga tidak pernah menjual tanahnya ataupun memberikan sertifikat tanah yang mereka miliki dengan atas nama 'kepentingan umum' tanah tersebut menjadi milik PT.AP I dan warga dapat mengambil uang ganti rugi di pengadilan. Perampasan secara sistemik tersebut menjadikan salah satu alasan mengapa gerakan resistensi dibalik pembangunan tersebut gagal dalam penolakan NYIA.

Adanya konflik horizontal membuat gagalnya kelompok resistensi dalam meng-integrasi masyarakat menolak pembangunan.

Dalam gerakan tersebut tidak hanya tergoyahnya pimpinan perlawanan masyarakat menjadi salah satu alasan kegagalan kelompok resistensi. Selain itu, hancurnya tatanan sosial yang ada di dalam masyarakat dengan masyarakat Kulon Progo. Sebab, adanya pembangunan bandara baru membuat interaksi sosial di antara komunitas warga hingga dalam keluarga berubah. Warga Kulon Progo yang dulunya guyub rukun dan saling gotong-royong menjadi sangat berjarak, bahkan pada kasus yang paling ekstrim yakni masyarakat menjadi tidak saling menyapa lagi di-antara anggota keluarga dan hilangnya budaya saling membantu apabila terjadi musibah. Hal tersebut dipicu oleh terpecah belahnya warga yang menjadi kelompok-kelompok yang

bertentangan dalam pengambilan keputusan.

Dalam penolakan tersebut terdapat kelompok masyarakat yang pro yakni masyarakat yang bersedia menjual rumah saja melalui ganti rugi dan relokasi karena iming-iming dari pihak PT.AP I, juga kelompok masyarakat kontra yang tetap bertahan tidak menjual tanahnya dengan alasan penghidupan sebagai petani dan menjaga tanah warisan leluhur untuk keberlangsungan hidup anak cucu mereka. Konflik horizontal tersebut juga dipicu oleh lahirnya beberapa kelompok bayaran seperti Masyarakat Peduli Kulon Progo (MPK) dan Forum Rembug Warga Transparansi (FRWT) yang diduga buatan pemodal untuk memecah belah kehidupan sosial, ekonomi dan warga.

Munculnya kesadaran palsu dalam masyarakat yang mempertahankan lahan membuat luntarnya gerakan resistensi

Munculnya kesadaran palsu dalam masyarakat yang menolak bandara baru NYIA menjadi salah satu berkurangnya kekuatan pada kelompok resistensi tersebut. Masyarakat rela melepaskan lahannya meskipun sebenarnya warga tidak ikhlas tanahnya di beli oleh pihak PT. AP I. Masyarakat Kulon Progo tepatnya masyarakat terdampak yang merasakan penggusuran berpendapat bahwa penggusuran lahan di Kulon Progo merupakan perampasan hak rakyat dalam mempertahankan tanah mereka. Sebab, masyarakat tidak bisa berbuat apa-apa serta harus secara terpaksa melepaskan

lahannya demi kepentingan pemerintah dan pihak PT. AP I. Adanya permasalahan administrasi seperti tidak dapat biaya kompensasi lahan menjadi momok (Baca: ketakutan) masyarakat dalam memperjuangkan hak nya. Kemunculan kesadaran palsu dalam masyarakat ini membuat peneliti mengupas kegagalan dalam keanggotaan kelompok resistensi tersebut. Peneliti berupaya mengobservasi kegelisahan didalam benak masyarakat.

Hal ini menjadikan salah satu alasan mengapa dalam kelompok resistensi dibalik perlawanan tersebut gagal, sehingga adanya ketakutan masyarakat membuat lunturnya tujuan dalam mempertahankan lahannya. Seperti yang dikatakan Gramsci mengenai hegemoni yang ditulis oleh Laclau dan Mouffe dalam buku "Hegemoni dan Strategi Sosialis" (2008) menyebutkan bahwa salah satu kegagalan serta kelunturan dalam perlawanan masyarakat yakni kesadaran palsu. Sebab, masifnya keanggotaan di dalam kelompok perlawanan menjadikan suatu ukuran kekuatan dalam mencapai cita-cita gerakan tersebut. Dalam upaya mengupas serta menganalisis mengenai kegagalan kelompok resistensi menolak pembangunan NYIA, peneliti mendapatkan beberapa masalah yang mendorong lemahnya gerakan kelompok masyarakat salah satunya adalah munculnya kesadaran palsu di dalam elemen masyarakat yang menolak pembangunan bandara baru NYIA.

Upaya PWPP-KP dan Jogja Darurat Agraria pasca tergusur

Kegagalan dalam upaya mempertahankan lahan tidak berarti melunturkan semangat kelompok PWPP-KP dan Jogja Darurat Agraria (JDA), bahkan beberapa kelompok resistensi menolak kegagalan tersebut. Berbagai upaya dalam bentuk protes pada pembangunan NYIA hingga saat ini masih dilakukan oleh Paguyuban Warga Penolak Penggusuran Kulon Progo (PWPP-KP) dan Jogja Darurat Agraria (JDA: Stop.NYIA) dengan alasan tertentu. Bentuk upaya PWPP-KP memprotes pembangunan NYIA dengan cara menggugat Presiden RI melalui mekanisme Judicial Review (JR) di Mahkamah Agung (MA).

Pada tanggal 28 Maret 2019 tepatnya pada hari Kamis, PWPP-KP, Tim Advokasi Peduli Lingkungan dan Jaringan Solidaritas Teman Temon mengantarkan gugatan ke MA dengan melakukan aksi di depan gedung Agung disaat acara Jogja Long March. Gugatan ini juga didukung oleh beberapa musisi lokal Yogyakarta yang juga membantu disaat pengantaran gugatan seperti Senyawa Musik, Somba Nusa, Sisir Tanah, Jogja Noise Club dan Rupagangga.

Framing media dalam gerakan resistensi pembangunan NYIA

Upaya Jogja Darurat Agraria (JDA) memprotes pembangunan bandara NYIA dengan melakukan penyebaran informasi melalui media sosial. Akun-akun milik gerakan resistensi tersebut bernama Jogja Darurat Agraria dan Stop.NYIA. Upaya yang dilakukan oleh Jogja Darurat Agraria (Stop.NYIA) ini merupakan salah satu bentuk ekspresi yang mendalam mengenai tidak layaknya pembangunan yang ada di

daerah Kulon Progo tersebut. Penyebaran informasi dengan bentuk provokasi menjadikan gerakan sosial baru yang eksis keberadaannya di era kontemporer. Hal ini menjadikan gerakan sosial menjadi masif dalam media sosial dan dimanfaatkan secara positif demi tujuan kelompok resistensi mereka. Dengan tidak adanya pemberitaan media televisi swasta mengenai tidak layakannya pembangunan NYIA di Kulon Progo menjadikan peluang kelompok resistensi tersebut memberitakan tidak adanya studi kelayakan dampak lingkungan pada pembangunan bandara. Fokus dari objek media resistensi ini memanfaatkan media sebagai salah satu arus alternatif dalam penyebaran informasi. Sebab, saat ini adanya kuantitas pada pengguna media sosial menjadikan salah satu peluang kelompok resistensi mengeksploitasi media sebagai bentuk protes kelompok resistensi tersebut dalam pembangunan NYIA. Pada era *Network Society* (Masyarakat Jaringan) kelompok-kelompok resistensi tersebut menggunakan media dan menjadikan netizen sebagai objek yang akan dijadikan umpan media tersebut demi terkabulnya cita-cita gerakan resistensi dibalik pembangunan NYIA.

Faktor yang menyelimuti gerakan resistensi memprotes NYIA

Pembangunan bandara New Yogyakarta International Airport (NYIA) hingga saat ini mendapatkan protes dari berbagai pihak seperti PWPP-KP, Jogja Darurat Agraria. Berbagai alasan menyelimuti kelompok resistensi tersebut dengan konsisten memprotes

pembangunan bandara hingga saat ini. Hal ini menjadikan perlawanan kelompok yang didukung oleh beberapa kelompok lainnya masih masif dalam memprotes bandara baru yang berada di daerah Kulon Progo. Seperti yang diungkapkan oleh narasumber disaat peneliti bertanya mengenai alasan apa yang membuat kelompok resistensi tersebut masih konsisten keberadaannya memprotes mengenai pembangunan. Seperti yang diungkapkan oleh narasumber hal ini menjadikan salah satu alasan mengapa kelompok resistensi tersebut hingga saat ini masih memprotes dan masih ada keberadaannya. Sebab, dalam masterplan yang dikeluarkan PT.AP I, pembangunan NYIA membutuhkan lahan seluas 637 hektar dan akan di perluas menjadi 2000 untuk merealisasikan *airport city* (kota bandara) yang akan semakin banyak penggusuran dan terusirnya warga lokal untuk kepentingan properti dan industri pemodal pemodal besar. Hal ini menjadikan kelompok resistensi tersebut hingga saat ini masih konsisten dalam memprotes pembangunan bandara NYIA. Tidak hanya itu, alasan kelompok resistensi seperti PWPP-KP, Jogja Darurat Agraria dan WALHI memprotes adanya pembangunan juga mengenai dampak lingkungan seperti yang diungkapkan oleh narasumber disaat peneliti bertanya mengenai alasan apa yang mendorong kelompok resistensi tersebut hingga saat ini memprotes penetapan lokasi di daerah Kulon Progo.

Selain itu, adanya gumpuk pasir selatan Yogyakarta merupakan salah satu benteng *eolian* di Indonesia yang saat ini

dihancurkan demi kepentingan proyek konstruksi NYIA. Daerah sekitar/kawasan pesisir di Kulon Progo merupakan bagian dari gumuk pasir yang merupakan satu (1) dari empatbelas (14) gumuk pasir pantai di dunia dan mempunyai fungsi ekologis sebagai bentuk benteng terhadap ancaman tsunami, mencegah air laut meresap ke lapisan air tanah yang ada dan menjadi peenghambat pengikisan daratan pantai. Adanya pembangunan bandara di kawasan tersebut akan menyebabkan kerusakan dan hilangnya gumuk pasir sekaligus juga akan mengubah Kawasan di sekitarnya menjadi satu kawasan yang rawan akan bencana tsunami dan gempa bumi. Hal ini yang menjadikan salah satu geramnya kelompok resistensi tersebut dalam perihal penetapan lokasi yang ada pada pembangunan NYIA. Bentuk protes hingga saat ini masih dilakukan oleh kelompok resistensi PWPP-KP dan Jogja Darurat Agraria.

Amdal tidak memuat kajian resiko bencana tsunami

Bandara baru di Kabupaten Kulon Progo atau New Yogyakarta International Airport (NYIA) hingga saat ini masih proses pembangunan dan terus dikebut/bangun. Namun, dokumen analisis mengenai dampak lingkungan (Amdal) dalam pembangunan sangat-sangat tidak layak lanjut. Sebab, selain di dalam pembangunan bandara tak sesuai tata ruang, amdal tidak membuat/menyertakan kajian resiko bencana.

Tidak hanya itu, adanya pembohongan publik terutama terkait studi kelayakan lingkungan atau Analisis Mengenai Dampak

Lingkungan (AMDAL). Sebab, dalam Izin Penetapan Lokasi (IPL) untuk megaprojek NYIA diterbitkan secara sepihak tanpa mendengarkan pendapat seluruh warga terdampak dan yang paling fatal adalah tanpa dilengkapi oleh dokumen AMDAL terlebih dahulu yang merupakan prasyarat wajib di terbitkannya IPL sehingga secara hukum penerbitan IPL tersebut adalah mal administrasi atau dapat dikatakan cacat hukum. Tetapi, pembangunan tetap saja dipaksakan demi kepentingan pebisnis dan pemilik modal.

Proses AMDAL sangat penting dalam pembangunan. AMDAL sebagai prasyarat dalam usaha dan untuk kegiatan merupakan instrumen untuk merencanakan tindakan pencemaran dan kerusakan lingkungan hidup yang sangat mungkin timbul dari aktivitas pembangunan. Mengingat fungsinya sebagai salah satu instrumen dalam perencanaan pembangunan, penyusunan AMDAL seharusnya tidak dilakukan setelah kegiatan pembangunan dilakukan. Penyusunan AMDAL harus dilakukan pada tahap studi kelayakan. Dari-sana setidaknya terbaca antara lain, apakah lokasi layak dibangun atau pembangunan sesuai dengan rencana tata ruang dan melibatkan persepsi masyarakat mengenai adanya pembangunan untuk mengetahui apakah lokasi berada di kawasan rawan bencana atau tidak.

Adanya pembangunan NYIA berlokasi di Kulon Progo yang diklaim sebagai proyek untuk kepentingan umum, adalah sarana transportasi udara yang memiliki resiko bahaya sangat tinggi terutama bagi calon

pengguna transportasi penerbangan. Sebab, bandara ini berdiri diatas kawasan rawan bencana tsunami dan gempa. Terutama AMDAL yang merupakan instrumen mitigasi terhadap dampak pembangunan (pra konstruksi dan operasi) harus terbit sebelum proses pembangunan dilakukan. Adanya pembangunan ini juga tidak terdapat pula analisis mengenai resiko bencana sebagaimana amanat UU Nomor 24 Tahun 2007 tentang penanggulangan bencana. Hal ini menjadikan salah satu alasan mengapa kelompok resistensi tersebut masih memprotes adanya pembangunan yang dipaksakan dan akan mencelakai pengguna bandara NYIA suatu saat nanti.

5. KESIMPULAN

Dalam penelitian ini dapat disimpulkan: *Pertama*, adanya kegagalan dalam kelompok perlawanan dibalik pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) yang diakibatkan oleh ketua Wahana Tri Tunggal yang tergoyah oleh pihak PT. Angkasa Pura I (PT.AP I). Ketua WTT yakni Kelik Martono yang diam-diam bernegosiasi dengan pihak PT. AP I dan meninggalkan anggotanya. *Kedua*, munculnya kesadaran palsu di benak masyarakat yang kontra bandara, membuat luntarnya gerakan resistensi. Penyebab munculnya kesadaran palsu dikarenakan pihak PT.AP I tidak akan memberi biaya ganti rugi/kompensasi sehingga hal ini menyebabkan ketakutan pada element masyarakat dalam memperjuangkan hak tanah nya. *Ketiga*, pada saat ini berbagai upaya dilakukan

oleh kelompok resistensi tersebut. seperti PWPP-KP memprotes bandara dengan melakukan mekanisme Judicial Review ke MA. Selain itu, pihak Jogja Darurat Agraria melakukan penyebaran informasi mengenai tidak layak nya pembangunan bandara di kawasan rawan bencana. Penyebaran informasi mengenai tidak layak nya pembangunan bandara NYIA dibentuk melalui media daring yakni Instagram dan facebook. *Keempat*, tidak adanya Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) yang tidak memuat kajian resiko bencana membuat kelompok resistensi tersebut hingga saat ini memprotes pembangunan bandara baru. Sebab, kawasan Kulon Progo merupakan salah satu daerah yang rawan terhadap bencana. Hal ini menjadikan salah satu alasan mengapa hingga saat ini kelompok resistensi tersebut masih memprotes pembangunan NYIA. *Kelima*, adanya rencana PT. Angkasa Pura I (PT.AP I) dan *GVK Power & Infrastructure* akan menjadikan kota Kulon Progo sebagai *aero city* (kota bandara) yang memerlukan 2000 hektar untuk merealisasikan kota bandara. Dalam rencana pembangunan kota bandara membuat kelompok tersebut masih konsisten memprotes pembangunan bandara baru. Sebab, dalam hal ini menjadikan potensi akan banyaknya lagi penggusuran rakyat Kulon Progo untuk terciptanya kota bandara.

6. DAFTAR PUSTAKA

Buku:

Ghoni, Djunaidi dan Fauzan Almanshur. (2016). Metodologi Penelitian Kualitatif. Yogyakarta: Ar-Ruz Media.

Herdiansyah, Haris. (2015). Wawancara, Observasi dan Focus Groups Sebagai Instrumen Penggalan Data Kualitatif. Jakarta: Rajawali Pers.

Laclau, E dan Moufe, C. (2008). Hegemoni dan Strategi Sosialis: Lahirnya Logika Politik Baru. Cetakan Pertama. Yogyakarta: Resist Book. Miles, Matthew B. & Huberman, A. Michael. (1992). *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: UI Press

Moleong J (2007) *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Kosda Karya.

Paine, Thomas. (1775). *Common Sense : the Classic Political Book*. USA. Sartono Kartodirjo. (1992). *Metode Penggunaan Bahan Dokumenter*, dikutip dari Koentjaraningrat, Metode-metode Penelitian Masyarakat. Sugiono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta

Sukmana, Oman. (2016). *Konsep dan Teori Gerakan Sosial*. Malang : Intrans Publishing.

Suyanto, dan Sutinah. (2011). *Metode Penelitian Sosial: Berbagai Alternatif Pendekatan*. Jakarta: Kencana.

Satori, Djam'an dan Sutinah. (2010). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.

Silaen, Sofar dan Widiyono. (2013). *Metodologi Penelitian Sosial Untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*. Bogor: In Media. Tarrow, Sidney. (1994). *Power In Movement*. Cambridge U Press

Wahid Situmorang, Abdul. (2013). *Gerakan Sosial: Teori dan Praktik*. Cetakan Edisi Revisi. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Jurnal, Skripsi:

Alfiani, Hendra. (2008). *Isu, Problematika dan Program Alternatif Membangun Desa Berdaya, Mandiri dan Sejahtera*, (Jurnal Ilmu Sosial Alternatif: APMD, Volume IX, No.2,

Desember 2008). Bohhori. (2012). Resistensi Masyarakat Terhadap Kehadiran PT. THEP (*Studi di Desa Siplang Yul, Kec. Tempilang Kab. Bangka Barat, Prov. Bangka Belitung*), Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora. Yogyakarta: Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga.

Benford, Robert and David A. Snow. (2000). Framing Process and Social Movement: An Overview and Assesment. *Annual Review of Sociology*, Vol. 26, pp. 611-639.

Budi Nugroho, Wahyu. (2012). Occupy Wall Street Sebagai Momentum Penguatan Kembali "Gerakan Sosial Baru". Yogyakarta, Jurnal POROS: Politbüro Rekonstruksi Sosial.

Hasanuddin. *Dinamika dan Pengerucutan Gerakan Sosial*. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Riau.

Ni'am, Lubabun. (2014). *Kepengaturan dan Penolakan Relokasi: Kasus Warga Watugajah Pasca Gunung Merapi Tahun 2011-2013* (Jurnal Ilmu Sosial dan Politik: UGM, Volume 18, Nomor 1, Juli 2014).

Website:

Abraham, Utama. 2017. BBC Indonesia. Bandara Kulon Progo, Yogyakarta: antara sabda leluhur dan proyek strategis Jokowi. Tersedia di: <https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-42262077>.

Situs Web Pemerintahan Kulon Progo. [Internet]. Tersedia di: <https://www.bappeda.kulonprogo.kab.id/pages-61-tata-ruang.html>.

Situs Web Dema Pertanian UGM, 2015. [Internet] Tersedia di: <http://dema.faperta.ugm.ac.id/2015/04/22/gejolak-reforma-agraria-aksi-penolakan-pembangunan-bandara-kulonprogo-diatas-lahan-pertanian-produktif/>.

Perundang-undangan:

Undang-Undang No.2 Tahun 2012 tentang pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum.

Perda Nomor 2 Tahun 2010 tentang
Rencana Tata Ruang dan Wilayah
(RTRW) Provinsi DIY Tahun 2010.

Perda Nomor 1 Tahun 2012 tentang
Rencana Tata Ruang dan Wilayah
(RTRW) Kulon Progo Tahun 2012-
2032.