

**KONSTRUKSI DAN PERUBAHAN SOSIAL PEMBANGUNAN BANDARA  
INTERNASIONAL NYIA KULON PROGO**

**Ari Dyah Sinta TA**

Sekolah Tinggi Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (STISIP) Kartika Bangsa Yogyakarta

Email: [Aridyahsintatriastuti@gmail.com](mailto:Aridyahsintatriastuti@gmail.com)

**Abstract**

*Globalization indeed demands that people can move or move from one place to another quickly and do not take a long time. Therefore, the policy on airport development is one of the important things for policy makers. Because globalization has made us all have to innovate, if we just keep quiet then we will all be left far behind with them - those who are innovative and creative. So the construction of the airport is an important thing, because the government is planning that the airport will be relocated to Kulon Progo, due to conditions that are no longer possible. Until now, relocating the airport to Kulon Progo has reaped many pros and cons among the wider community. The pros and cons of this occur in social aspects. The group that opposes airport relocation which is moved by a group and NGOs, has the reason that if the relocation continues it can have an impact on land functions, and the community cannot be prosperous, instead they lose their livelihoods. The contra communities are not ready if they have to lose their agricultural land which is the legacy of their ancestors, and they should preserve it. The pro group for relocation is dominated by the motive of being able to provide welfare for the surrounding community, because it can foster informal sectors on the edge of the airport, and can absorb labor at the airport. Development should be able to cover the interests of various groups, starting from the people, government and other parties. So that it does not cause conflicts that can divide parties.*

**Keyword:** *Globalization; Development; Social Construction.*

## **Pendahuluan**

Globalisasi telah membuka sekat-sekat ruang dan waktu. Globalisasi mampu membuka sedikit demi sedikit sekat-sekat tersebut dan dengan mudah semua orang dapat memperoleh informasi dari berbagai belahan dunia. Tidak hanya sumber informasi yang dengan mudah didapatkan, namun globalisasi telah memberikan banyak pilihan bagi masyarakat. Dampak dari globalisasi ada dua, yaitu dampak langsung dan dampak tidak langsung. Dampak langsung dari globalisasi adalah masuknya barang-barang luar negeri ke dalam negeri. Hal ini tentu saja akan membahayakan perusahaan-perusahaan lokal. Tidak hanya itu, dampak langsung juga terjadi yaitu masuknya perusahaan-perusahaan asing dan modal asing di Indonesia. Dampak tidak langsung yang dirasakan adalah masyarakat semakin terbawa arus budaya asing (konsumenrisme, gaya atau mode busana, gaya hidup dan tingkah laku). Bahkan, muncul konstruksi pandangan di masyarakat bahwa jika seseorang tidak menggunakan produk luar negeri, maka dia dianggap tidak modern atau jadul.

Di era globalisasi ini, manusia dituntut untuk dapat berpindah tempat yang berjarak beberapa mil dalam waktu yang sesingkat-singkatnya. Perpindahan ini dilakukan bertujuan untuk melakukan aktivitas, seperti bekerja, silaturahmi, dan berwisata. Kebiasaan manusia yang sering bepergian ke luar daerah atau luar negeri, pukul 10.00 pagi WIB misalnya berada di Jakarta 3 jam kemudian sudah berada di Medan. Sikap yang seperti inilah yang membuat memunculkan fenomena mobilitas manusia yang tinggi. Mobilitas jarak jauh yang dulunya harus ditempuh dengan menggunakan kendaraan di darat atau di laut dan memakan waktu yang lama, kini mobilitas jarak jauh sudah bisa ditempuh dengan jalur udara menggunakan pesawat terbang yang tidak memakan waktu yang lama sehingga dapat efisien dan tidak membuang waktu yang cukup lama.

Dalam perkembangannya yang cukup maju, bandara kini dinilai tidak hanya sebagai suatu fasilitas transportasi, namun bisa juga menggerakkan dan menumbuhkan perekonomian baru, sehingga bandara kini ditempatkan sebagai salah satu indikator penting dalam pembangunan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). DIY merupakan salah satu dari 33 provinsi di wilayah Indonesia dan terletak di pulau Jawa bagian tengah. Luas provinsi DIY adalah 3.185,80 km<sup>2</sup>, terbagi dalam lima daerah administrasi. Jumlah penduduk Provinsi DIY tercatat 3.434.534 jiwa. Sudah menjadi khalayak umum bahwa Kota Yogyakarta memiliki berbagai potensi daerah, salah satunya Yogyakarta mendapat julukan sebagai kota pelajar dan

kota budaya yang populer di kalangan wisatawan. Tidak hanya itu, Yogyakarta juga sudah mempunyai bandara internasional dan sebagai pusat pelatihan penerbangan di Jogja. Berdasarkan data yang diakses dalam <http://www.tabloidbandara.com> (diakses pada 14 Desember 2017, pukul 10.30 WIB), bandara ini terkenal dan masih ramai pengunjung. Jumlah penumpang di bandara pada tahun 2009 sebanyak 3.368.381 orang, hal ini meningkat dari jumlah kapasitas yang direncanakan. Peningkatan yang cukup drastis ini tentu menunjukkan bahwa mobilitas penerbangan di Yogyakarta sangat tinggi. Hal ini dibuktikan dengan Bandara Internasional Yogyakarta menjadi juara umum klasifikasi bandara dengan penumpang yang padat pada tahun 2009.

Terjadi peningkatan penumpang secara drastis, namun dari sisi fasilitas dan lokasi mengalami keterbatasan. Mengingat Bandara Adisucipto terletak di tengah-tengah kota, maka untuk mengatasi kepadatan yang terjadi dibuatlah wacana pemindahan bandara di Kulon Progo, dan sampai 2017 sudah dilaksanakan. Menurut informasi, bandara akan beroperasi pada tahun 2019. Wacana pemindahan Bandara Adisucipto ini melalui pembangunan bandara baru telah bergulir sejak tahun 1999, di mana hal itu dicetuskan oleh Sri Sultan Hamengkubowono ke-X dalam pertemuan dengan anggota Komisi IV dan Komisi V DPR RI di Keraton. Pembangunan bandara Internasional di Kulon Progo melibatkan campur tangan dari pihak swasta, pemerintah dan masyarakat setempat. Pihak swasta adalah PT Angkasa Pura 1 dengan investor Ceko dari India yang sudah menandatangani MoU dengan mantan Presiden Soesilo Bambang Yudhoyono. Hal ini dilakukan sebagai wujud dari pembangunan daerah dalam upaya meningkatkan ekonomi dan pendapatan daerah di era globalisasi ini.

Wacana relokasi pembangunan di Kulon Progo membuat masyarakat heboh dan panik. Berbagai surat kabar cetak maupun online ribut memperbincangkan kabar tersebut. Tujuan relokasi bandara adalah memindahkan Bandara Adisucipto yang tidak mampu lagi menampung jumlah penumpang yang semakin meningkat setiap tahunnya dan diharapkan pemindahan bandara ini dapat memberikan dampak positif bagi berbagai pihak termasuk masyarakat desa yang terkena relokasi bandara. Kekhawatiran masyarakat pun pasti ada mengingat mereka bergantung hidupnya pada lahan persawahan.

Harapan dari bandara yang baru ini adalah dapat memberikan kenyamanan bagi para penumpang serta dapat meningkatkan pendapatan daerah maupun masyarakat. Pembangunan bandara internasional di Kulon Progo banyak menuai sikap yang berbeda-beda di kalangan

pemerintah, swasta dan juga masyarakat setempat serta LSM. Karena alasan itulah, dalam tulisan ini, penulis akan mencoba menganalisis dengan menggunakan teori konstruksi sosial serta memberikan analisis secara sosiologi mengenai dampak dari pembangunan infrastruktur bandara di Kulon Progo.

Berdasarkan hal tersebut, maka dalam penelitian ini, penulis membahas mengenai bagaimana konstruksi sosial yang berkembang dalam pembangunan bandara di Kulon Progo, dan bagaimana perubahan sosial yang terjadi akibat pembangunan infrastruktur bandara internasional di Kulon Progo. Tujuan dari penelitian adalah untuk mengetahui bagaimana konstruksi sosial yang ada dalam pembangunan bandara dan perubahan sosial yang terjadi di Kulon Progo akibat pembangunan bandara tersebut.

### **Metode Penelitian**

Untuk menjelaskan permasalahan yang ada, maka penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan metode studi literatur dari jurnal dan media cetak maupun online yang berhubungan dengan pembangunan bandara Internasional di Kulon Progo. Pengumpulan data dilakukan dengan cara pengamatan dan penelaahan dokumen. Data yang digunakan adalah data sekunder, di mana penulis menggunakan data dari jurnal, penelitian, buku serta surat kabar dari media cetak dan online yang berhubungan dengan tema pembangunan bandara di Kulon Progo.

### **Proses Terjadinya Pembangunan Bandara Internasional**

Proses pembangunan bandara baru di Temon, Kabupaten Kulon Progo, DIY terus berlangsung sampai saat ini. Alasan bandara perlu dibangun di Kulon Progo karena lokasi yang sekarang sudah tidak memungkinkan lagi mengingat setiap harinya penumpang semakin meningkat. Salah satu yang menjadi permasalahan adalah sempitnya lahan untuk parkir pesawat. Tidak jarang pesawat harus memutar terlebih dahulu jika ingin mendarat karena memang sempitnya lahan. Untuk mengatasi hal tersebut dibuatlah solusi bandara dipindah di Kulon Progo. Lokasi yang akan digunakan untuk bandara cukup luas, dan berupa lahan persawahan sehingga perlu dilakukan pengeringan lahan terlebih dulu. Proses pembangunan bandara ini melibatkan pemerintah, pihak swasta (PT Angkasa Pura 1), dan juga masyarakat setempat.

Rencana pemindahan bandara ke Kulon Progo telah memberikan perbedaan persepsi di kalangan pemerintah, swasta, dan masyarakat setempat. Ketiga belah pihak memiliki perbedaan dan ide masing-masing. Setidaknya ada 2 kubu, yaitu kubu yang pro dan kontra. Pihak yang setuju dengan adanya pembangunan bandaraha di Kulon Progo berdasarkan pada ide bahwa pembangunan bandara dapat memberikan angin segar bagi peningkatan perekonomian daerah Kulon Progo sendiri dan dapat juga menjadi ikon pariwisata di Kulon Progo. Tidak hanya itu, bagi mereka yang pro, adanya pembangunan bandara dapat meningkatkan perekonomian warga di sekitar bandara, yakni dengan keberadaan sektor-sektor informal. Namun, bagi pihak yang menolak akan pembangunan bandara beralasan bahwa pembangunan bandara dapat mengubah kehidupan masyarakat sekitar bandara, yang dulu desa menjadi kota. Selain itu, pembangunan tersebut juga dapat merubah corak pekerjaan rakyat rentan, dari yang dulunya petani kemudian beralih pekerjaan. Inilah yang menimbulkan permasalahan sampai saat ini.

### **Pro dan Kontra dalam Pembangunan Bandara di Kulon Progo**

Untuk melihat pro-kontra pembangunan bandara, digunakan teori konstruksi sosial dari Pattenger (2007). Teori ini menjelaskan tentang konstruksi sosial dengan faktor-faktor *material* dan *ideational*, kemudian *agent-structure* dan proses sosial. Faktor *material* merupakan fenomena atau kejadian atau hal-hal empiris yang bisa diamati, dilihat dan dirasakan, sedangkan faktor *ideational* merupakan pemikiran atau pemaknaan terhadap faktor *material*. *Agent* dimaknai sebagai aktor yang memiliki peranan aktif, sedangkan *structure* di sini merupakan struktur yang berupa aturan dan norma yang memiliki kekuatan eksternal dan internal yang dapat mempengaruhi aktor atau *agent* tersebut. Aktor di sini memiliki pemaknaan subjektif terhadap fenomena sosial, namun pemaknaan tidak lepas dari struktur yang melingkupinya berupa relasi-relasi sosial dan norma-norma kelompoknya atau di lingkungan dimana aktor hidup dan bersosialisasi, dari pemaknaan subjektif tersebut kemudian melahirkan diskursus atau wacana, yang mana diskursus atau wacana merupakan fenomena atau peristiwa yang muncul dari pemaknaan subjektif atas suatu fenomena atau peristiwa tertentu yang ada. Kesemua proses tersebut yang kemudian menciptakan sebuah proses sosial.

Jika menggunakan teori di atas dalam menggambarkan kemunculan kelompok pro dan kontra di kalangan masyarakat, maka kelompok pro memiliki anggapan bahwa pemindahan bandara dilakukan guna mengurangi dampak kepadatan. Masyarakat setuju terhadap rencana

pembangunan bandara di Kecamatan Temon karena rencana tersebut merupakan program dari pemerintah dan secara geografis banyak lahan yang kosong yang tidak digunakan, serta melihat fenomena yang sedang terjadi di Bandara Adisudjipto sehingga memang perlu dibangunnya bandara baru di Desa Palihan ini. Selain itu, pihak yang setuju dengan pemindahan bandara di Kulon Progo adalah pihak swasta dan juga pemerintah. Dengan fasilitas bandara yang baik, maka penumpang dari berbagai daerah bahkan wisatawan luar negeri akan bertambah sehingga menambah devisa pemerintah daerah Kulon Progo. Tidak hanya itu, kelompok pro juga beranggapan bahwa pemindahan bandara mampu memberikan kesejahteraan bagi masyarakat sekitar, salah satunya masyarakat bisa membuka warung-warung makanan dan oleh-oleh khas Jogja. Dapat dikonstruksikan bahwa Kulon Progo akan mengalami kemajuan apabila ada pembangunan bandara internasional sehingga sektor ekonomi akan tumbuh dan mengalami kemajuan yang pesat, dan itu berdampak pada kesejahteraan masyarakat di Kulon Progo.

Hal itu berbeda jauh dengan ide para pihak yang kontra atau tidak setuju dengan pembangunan Bandara di Kulon Progo. Masyarakat yang kontra memiliki alasan dalam kegiatan menolak kebijakan yang telah dibuat ini. Alasannya, lahan pertanian mereka merupakan lahan subur dan untuk sumber kehidupan, lalu untuk melestarikan warisan nenek moyang, dan lahan mereka ke depannya adalah untuk warisan anak cucu, serta masyarakat beralasan bahwa mereka tidak membutuhkan bandara dan hanya akan menimbulkan kesengsaraan bagi masyarakat petani. Alasan tersebut lebih kepada kepentingan pribadi bukan kepentingan umum sehingga bertentangan dengan Undang-undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum.

Hal tersebut relevan dengan penelitian yang dilakukan oleh Winantu Ginanjar Langgeng yang menyampaikan bahwa masyarakat yang menolak itu memiliki alasan karena faktor ekonomi dan sosial. Tindakan masyarakat yang tidak setuju terhadap rencana pembangunan bandara dan yang sudah dilakukan antara lain adalah membuat atribut-atribut penolakan di jalan di Desa Palihan yang merupakan zona anti bandara, melakukan pertemuan rutin dengan warga yang menolak, menyuruh camat untuk menandatangani penolakan, tidak mau mengikuti kegiatan sosialisasi dan konsultasi publik, melakukan demonstrasi, dan mencabut patok yang dilakukan oleh Badan Pertanahan Nasional, serta mengucilkan warga yang pro (Dikutip Wahyukinasih, Esti, 2014).

Jadi, dapat disimpulkan bahwa jika merujuk pada teori proses sosial, ada 2 kubu yang memiliki proses sosial berbeda. Pihak pro adalah pihak swasta, dan sebagian masyarakat yang ditunjukkan dengan mendukung sepenuhnya pembangunan bandara. Pihak pemerintah di sini adalah sebagai agen yang membuat keadaan supaya menjadi lebih baik, memberikan fasilitas pembangunan tersebut (pihak swasta), sedangkan proses sosial pada pihak yang kontra adalah dengan melakukan penolakan-penolakan. Pihak yang kontra bertugas sebagai pengawas dan penilai dari pembangunan bandara tersebut. serta melakukan aksi penolakan apabila terdapat hal-hal yang tidak disetujui. Inilah konstruksi dan proses sosial yang ada dalam pembangunan bandara internasional di Kulon Progo. Kemunculan pihak yang pro dan kontra ini dapat dipicu karena relokasi bandara mengakibatkan perubahan sosial masyarakat yang terdampak relokasi bandara. Hal ini sangat memicu terjadinya konflik dan perpecahan.

### **Perubahan Sosial Akibat Relokasi Bandara**

Latar belakang dari relokasi Bandara Adisucipto ke Kulon Progo adalah sebagai upaya yang dipilih oleh pemerintah karena kondisi bandara Adisucipto di Sleman sudah tidak memungkinkan dan tidak layak lagi, mengingat semakin membludaknya penumpang di bandara. Pembangunan bandara merupakan isu yang sensitif dan dapat memicu perubahan sosial di masyarakat yang terdampak relokasi. Masyarakat menganggap pemerintah lamban dan kurang solutif dalam menangani kasus relokasi ini. Pembangunan bandara telah memberikan dampak pada perubahan yang menyentuh aspek nilai, norma, dan kepercayaan yang ditandai dengan kemunculan pihak pro dan kontra yang tadi sudah dijelaskan dapat memicu terjadinya konflik.

Perubahan-perubahan sosial tersebut ditandai dengan adanya kelompok-kelompok pro dan kontra yang dapat menimbulkan konflik. Perubahan sosial selanjutnya adalah perubahan mata pencaharian masyarakat. Perubahan bentuk mata pencaharian ini dirasakan oleh pihak yang kontra. Dampak perubahan sosial dari pembangunan bandara dijelaskan pada bagian sebagai berikut.

### ***Perubahan Mata Pencaharian***

Masyarakat yang kontra dengan relokasi bandara ke Kulon Progo beranggapan bahwa, relokasi bandara dapat menghilangkan mata pencaharian warga sebagai petani. Diketahui bahwa penduduk di Desa Temon rata-rata bekerja sebagai petani. Pekerjaan sebagai petani sudah

dilakukan secara turun–temurun. Apabila relokasi ini dilakukan, otomatis mereka akan kehilangan lahan pertaniannya, dan berdampak pada pendapatan petani yang berkurang, serta pasokan akan hasil pertanian di daerah-daerah juga akan berkurang, meskipun sudah ada pelatihan yang diberikan pihak pemerintah kepada para petani yang lahannya terdampak relokasi sehingga tidak bisa ke sawah. Pelatihan ini dilakukan oleh pemerintah untuk menciptakan tenaga kerja yang mampu bekerja di instansi swasta. Namun, apabila nanti bandara sudah siap beroperasi, tidak mungkin tenaga-tenaga kerja adalah berasal dari mantan petani tersebut. Tenaga-tenaga kerja yang dicari adalah tenaga kerja yang terdidik dan dari asing mengingat globalisasi semakin masuk ke Indonesia. Rata–rata mereka yang menolak karena belum siap apabila kehilangan mata pencaharian dan lahan pertanian mereka yang berasal dari nenek moyong dan ingin dilestarikan. Selain itu, apabila semua tenaga kerja terserap pada sektor informal, lalu siapa nantinya yang akan menjadi petani. Pekerjaan menjadi petani nantinya sudah tidak diminati lagi oleh masyarakat Kulon Progo. Dampak dari hal ini adalah masyarakat nantinya akan beralih pada makanan pokok selain beras.

### ***Rawan Terjadi Konflik***

Relokasi bandara digadang-gadang dapat memajukan kehidupan masyarakat, namun ternyata dapat menimbulkan konflik. Pemicu konflik adalah adanya perbedaan pandangan antara kelompok yang pro dan kontra. Kelompok pro beranggapan bahwa relokasi bandara di Kulon Progo dapat memberikan kesejahteraan masyarakat, maka dari itu dari kubu yang pro banyak melakukan intimidasi kepada kelompok yang kontra. Padangan yang kontra justru melihat bahwa relokasi dapat memberikan kesengsaran bagi masyarakat. Pembangunan bandara menyebabkan rakyat kehilangan mata pencaharian sebagai petani. Perbedaan ide inilah yang menyebabkan konflik di Kulon Progo. Pihak yang pro melakukan intimidasi kepada pihak yang kontra, kemudia pihak yang kontra melakukan bentuk aksi penolakan-penolkan dengan unjuk rasa.

### ***Perubahan dari Desa menjadi Kota***

Dampak perubahan sosial lainnya adalah berubahnya nilai-nilai pedesaan menjadi masyarakat yang kota. Sebelum ada relokasi bandara, kehidupan masyarakat Temon adalah pedesaan yang masih banyak mempunyai lahan pertanian, namun karena ada relokasi kebiasaan



ke sawah sudah tidak lagi dilakukan. Masyarakat berubah menjadi egois dan nilai-nilai pedesaan menjadi luntur.

### ***Terjadi Alih Fungsi Lahan***

Apabila bandara itu sudah jadi maka yang akan terjadi adalah perubahan fungsi lahan. Dulu lahan yang digunakan adalah berupa tanah pertanian yang subur, namun karena ada relokasi maka berubah menjadi daratan yang luas dan siap dibangun. Hal ini memicu konflik di mana di tengah modernisasi, globalisasi, dan pembangunan masih ada segelintir orang yang tetap memperjuangkan warisan nenek moyangnya untuk tetap dilestarikan.

### ***Hilangnya Situs-Situs Bersejarah***

Pembangunan bandara dapat berpotensi mengusur situs bersejarah Gunung Lanag. Situs ini dianggap bersejarah dan patut untuk dilestarikan. Namun, pemerintah kurang memperhatikan situs bersejarah ini.

### **Analisis Pro dan Kontra Bandara dengan Teori Konstruksi Sosial**

Istilah Konstruksi Sosial atas Realitas (*Social Construction of Reality*) pertama diperkenalkan oleh sosiolog Peter L. Berger dan Thomas Luckman melalui buku mereka, *The Social Construction of Reality, a Treatise in the Sociological of Knowledge* (1966). Berger dan Luckman menggambarkan proses sosial melalui tindakan dan interaksinya, di mana individu menciptakan terus-menerus suatu realitas yang dimiliki dan dialami secara subjektif (Bungin, 2007:189-190).

Untuk memahami konstruksi sosial akan pembangunan relokasi bandara maka dibuatlah tabel berikut:

**Tabel 1. Pihak Pro dan Kontra Relokasi Bandara**

<b>PIHAK</b>	<b>PRO</b>	<b>KONTRA</b>
1. Pemerintah	Pemerintah setuju akan relokasi bandara di Kulon Progo, karena <i>ideational</i> tersebut dapat memberikan dampak positif bagi peningkatan pendapatan daerah, dan memberikan kesejahteraan bagi masyarakat sekitar bandara. Selain itu, relokasi bandara membuat perubahan yang cukup baik dalam perkembangan kabupaten Kulon Progo yang dulunya pedesaan bisa berubah menjadi kota yang ramai.	
2. Pihak Swasta (PT Angkasa Pura dan Pemborong)	Setuju dengan adanya relokasi bandara, karena memang bandara yang dulu sudah tidak mencukupi untuk menampung penumpang yang semakin bertambah.	-
3. Masyarakat Asli dan LSM	-	Sikap kontra yang dimiliki oleh masyarakat dan LSM akan karena relokasi bandara dapat memberikan dampak perubahan sosial yang cukup banyak, di antara, perubahan alih fungsi lahan, hilangnya mata pencaharian masyarakat sebagai seorang petani, dan hilangnya sumber-sumber sejarah. Pihak LSM sendiri berpendapat bahwa relokasi dapat mengganggu lingkungan.

## **Sebab Munculnya Pro dan Kontra**

Ada dua kelompok dalam relokasi pembangunan bandara NYIA, yaitu yang pro dan kontra, yang masing-masing memiliki proses sosial dan tujuan yang berbeda. Pemerintah dan pihak swasta menerima dan sepakat akan adanya relokasi bandara dengan sejumlah alasan.

### ***Ada Kepentingan Politik***

Pihak yang pro terhadap relokasi pembangunan bandara salah satunya karena adanya kepentingan politik, di mana ruang pada relokasi bandara dijadikan sebagai komoditas yang dapat direproduksi ke dalam bentuk *capital* (motif ekonomi) dengan tendensi kekuasaan politik. Selain itu, kepentingan publik akan didistorsi oleh kepentingan elit politik yang berkuasa melalui pelembagaan yang dilegitimasi, misalnya aturan hukum yang dibuat oleh penguasa untuk melegalkan legitimasi reklamasi sebagai akses formal yang mengamankan perbuatannya.

### ***Ada Kepentingan Ekonomi***

Pihak yang pro relokasi juga didasari karena ada motif ekonomi dari pihak swasta. Pihak swasta beranggapan bahwa upaya relokasi tersebut dapat meningkatkan lingkungan serta menambah keuntungan bagi swasta, pemerintah, dan masyarakat sekitar. Padahal, sebenarnya keuntungan hanya didapat oleh kaum tertentu. Masyarakat mungkin hanya bisa mendapatkan sedikit keuntungan. Bagi para investor, relokasi bandara dapat menopang sektor pariwisata dan meningkatkan ekonomi warga.

Sementara itu, kelompok yang kontra memiliki tendensi menolak proses relokasi bandara karena dua alasan mendasar. Berikut ini akan dijelaskan dua alasan tersebut.

### ***Tanah Peninggalan Nenek Moyang***

Bagi warga lokal, tanah yang dijadikan sebagai bandara merupakan sebuah jati diri dari Kulon Progo, lahan pertanian mereka merupakan warisan dari para leluhur sehingga mereka ingin mewariskan tanah tersebut kepada anak cucu mereka sehingga mereka menolak relokasi bandara. Warisan tersebut seharusnya dijaga dan dilestarikan agar tetap menjadi identitas warga asli Kulon Progo, bukan malah direklamasi atas dasar kepentingan bersama dan meningkatkan ekonomi.

### ***Melanggar Norma-Norma Agama***

Bagi kalangan masyarakat koaban relokasi, di tanah tersebut terdapat situs sejarah yang patut dilestarikan. Apabila relokasi tetap dilakukan, maka secara langsung pemerintah dan pihak swasta dianggap telah melanggar nilai-nilai agama. Dalam konstruksi sosial, terdapat dua elemen penting, yaitu kekuatan (*power*) dan pengetahuan (*knowledge*). Asumsi dasar atau keyakinan yang melekat pada pendekatan ini adalah bahwa dalam masyarakat terdapat kekuatan-kekuatan (*forces*) yang bersifat material dan *ideational* yang memfasilitasi sekaligus memberi energi agen dan struktur menjadi ajang proses sosial (Pettenger, 2007:6). Dalam teori konstruksi sosial, masyarakat dilihat sebagai aktor sosial yang memiliki pengetahuan dan kemampuan memberi respon tentang apa yang terjadi di lingkungannya. Oleh karenanya, aktor sosial tersebut tidak diam tetapi memberi respon terhadap peristiwa itu melalui tindakan atau sikap. Ada tiga unsur dalam teori konstruksi sosial, yaitu material, *ideational*, dan agen struktur.

Merujuk pada teori di atas dan digunakan untuk menganalisis relokasi bandara di Kulon Progo, maka *ideational* dan material dari kasus tersebut adalah relokasi bandara Adisucipto di Sleman ke Kulon Progo, karena bandara Adisucipto kondisinya tidak memungkinkan untuk menampung penumpang yang semakin meningkat. Relokasi ini diharapkan dapat menambah pendapatan daerah dan sumber ekonomi serta memberikan dampak positif dan kesejahteraan bagi masyarakat setempat. Dari ide dasar mengenai relokasi bandara, terdapat yang pro dan kontra. Seperti pada teori konstruksi sosial bahwa masyarakat mempunyai kekuatan untuk merespon setiap suatu fenomena, maka masyarakat yang kontra menolak relokasi bandara karena mereka berasumsi bahwa relokasi bandara tidak dapat mensejahterakan rakyat, karena yang memanfaatkan keuntungan hanya orang-orang tertentu. Rakyat justru kehilangan mata pencaharian sebagai seorang petani, karena lahannya terkena relokasi lahan. Aksi penolakan sebagai wujud tindakan yang tidak pasrah banyak dilakukan oleh masyarakat. Penolakan-penolakan tersebut berupa aksi dan sikap protes. Aktor yang mempengaruhi proses penolakan adalah berasal dari LSM yang peduli pada rakyat Kulon Progo. Proses ini disebut sebagai proses sosial. Sementara kubu yang pro adalah pemerintah dan pihak swasta, segala tindakannya diatur oleh struktur birokrasi pemerintahan. Pemerintah melakukan intimidasi kepada rakyat agar setuju untuk relokasi bandara. Jadi, inilah yang disebut sebagai konstruksi sosial pada kasus relokasi bandara.

## **Kesimpulan**

Globalisasi memang menuntut agar masyarakat dapat berpindah atau mobilitas dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan cepat dan tidak memakan waktu yang lama. Maka dari itu, kebijakan pembangunan bandara menjadi salah hal yang penting bagi para penentu kebijakan. Karena globalisasi telah membuat kita semua harus berinovasi, jika kita hanya diam saja, maka kita semua akan tertinggal jauh dengan mereka yang inovatif dan kreatif. Pembangunan bandara menjadi sesuatu hal yang penting karena pemerintah mewacanakan bahwa bandara akan direlokasi ke Kulon Progo, karena kondisi yang tidak memungkinkan lagi. Sampai sekarang pembangunan bandara masih tetap belangsung.

Sampai saat ini, relokasi bandara ke Kulon Progo banyak menuai pro dan kontra di kalangan masyarakat luas. Pro dan kontra ini terjadi pada asepek sosial. Kelompok yang menentang relokasi bandara yang tergerak pada sebuah kelompok dan LSM, memiliki alasan apabila relokasi tetap berlangsung maka dapat memberikan pengaruh pada fungsi lahan, serta masyarakat tidak dapat sejahtera karena mereka justru malah kehilangan mata pencaharian. Masyarakat yang kontra belum siap apabila harus kehilangan lahan pertanian mereka yang merupakan warisan dari nenek moyang, dan semestinya mereka lestarikan. Kelompok kontra didominasi dan digerakkan oleh masyarakat setempat dengan satu aktor sebagai penggerak.

Kelompok pro relokasi didominasi oleh motif dapat memberikan kesejahteraan bagi masyarakat sekitar, karena dapat menumbuhkan sektor-sektor informal di pinggiran bandara, dan dapat menyerap tenaga kerja di dalam bandara. Selain itu, adanya bandara dapat meningkatkan pendapatan daerah serta meningkatkan ekonomi, dari yang dulunya di sektor pertanian kini berubah pada sektor jasa atau industri. Sampai saat ini, relokasi bandara masih tetap berlangsung, namun prosesnya sangat lamban. Aktor pemerintah sebagai pihak yang memfasilitasi dan pihak penengah agar kondisi menjadi lebih baik, kemudian masyarakat setempat sebagai bagian dari aktor yang mengawasi, mengontrol dan melakukan penolakan terhadap kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh pemerintah. Inilah yang disebut sebagai konstruks sosial. Namun, di sini terdapat perbedaan proses sosial, yang satu menerima relokasi bandara, sedangkan kubu yang lain menolak pembangunan bandara.

Pembangunan seharusnya bisa mencakup kepentingan berbagai kalangan mulai dari rakyat, pemerintah, dan pihak-pihak lainnya, sehingga tidak menimbulkan konflik yang dapat

memecah belah. Selain itu, pemerintah dalam melakukan relokasi bandara harus dengan kekuasaan yang matang.

## **Daftar Pustaka**

### Buku

Fedyani, Achmad Saifuddin. 2016. *Pengantar Teori-Teori Sosial*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor.

Kurniawan, Nanang Indra. 2009. *Globalisasi dan Negara Kesejahteraan: Perspektif Institusionalisme*. Yogyakarta: UGM.

Nurida, Heni dan Sutisna, Kurdi. 2008. *Pendidikan dan Kewarganegaraan*. Jakarta: HUP.

Muhlisin dan Sujiyanto. 2005. *Praktik Belajar Kewarganegaraan*. Jakarta: Ganeca Exact.

Pramuji. Nanung. *Kritik Globalisasi dan Neoliberalisme*. Yogyakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UGM.

### Jurnal

Wahyukinasih, Esti. 2014. Sikap Masyarakat Desa Palihan terhadap Rencana Pembangunan Bandara Internasional di Kabupaten Kulon Progo. Diakses dari Jurnal Online, pukul 13.45 WIB.

### Website

<http://www.tabloidBandara.com>, diakses pada 14 Desember 2017, pukul 10.30 WIB.