

**PENGEMBANGAN SOCIAL SECURITY SEBAGAI UPAYA MITIGASI
BENCANA SOCIAL DALAM MEGA PROYEK *NEW YOGYAKARTA
INTERNATIONAL AIRPORT***

Faizal Aco, GD Riko Widane

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Proklamasi 45 Yogyakarta
Korespondensi penulis: faizal_basyarudin@yahoo.com, gederiko4@gmail.com

Abstrak

Pembangunan merupakan suatu proses perubahan yang berlangsung secara sadar, terencana dan berkelanjutan dengan sasaran utamanya adalah untuk meningkatkan kesejahteraan hidup manusia atau masyarakat suatu bangsa. Pembangunan *New Yogyakarta International Airport* di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu bentuk upaya pemerintah dalam meningkatkan sarana transportasi udara di Daerah Istimewa Yogyakarta dikarenakan Bandara Internasional Adi Sutjipto sudah cukup lama berada dalam kondisi jenuh, baik di sisi darat maupun di sisi udaranya dengan kapasitas terminal yang sudah tidak dapat dikembangkan lagi.

Tujuan penelitian yaitu Mengetahui dampak social pada daerah-daerah penyangga mega proyek NYIA. 1) Mengetahui konsep social security yang sesuai untuk mitigasi social pada daerah-daerah penyangga mega proyek NYIA. 2) Mengetahui upaya pemerintah daerah Istimewa Yogyakarta dalam penerapan social security yang sesuai untuk mitigasi social pada daerah-daerah penyangga mega proyek NYIA.

Metode yang digunakan metode penelitian kualitatif akan menjadi metode utama dalam penelitian ini. Pemilihan metode kualitatif ini dilakukan untuk mendapatkan sebuah kondisi penelitian yang lebih dekat dengan realitas agar hasil penelitian menjadi lebih tepat guna. Adapun teknik pengumpulan data dengan menggunakan kajian kepustakaan dan literatur, interview, observasi dan dokumentasi. Diharapkan penelitian ini akan mengetahui tentang Pengembangan Social Security Sebagai Upaya Mitigasi Bencana Social Dalam Mega Proyek *New Yogyakarta International Airport*.

Kata Kunci : *Social Security, Bencana Social, Proyek Airport, Kebijakan Pemerintah Kulon Progo*

Abstract

Development is a process of change that takes place consciously, planned and sustainable with the main goal being to improve the welfare of human life or the society of a nation. The construction of New Yogyakarta International Airport in Temon Subdistrict, Kulon Progo Regency, Special Region of Yogyakarta is one form of government efforts to improve air transportation facilities in the Special Region of Yogyakarta because Adi Sutjipto International Airport has been in a saturated state for a long, both on land and in the air side with a terminal capacity that cannot be developed anymore.

The aim of the research was to find out social methods in the NYIA mega project buffer zones. 1) Knowing the concept of social security that is appropriate for social mitigation in the NYIA mega project buffer zones. 2) Knowing the efforts of the Yogyakarta Special Region in implementing social security that is suitable for social mitigation in the NYIA mega project buffer zones.

The method used by qualitative research methods will be the main method in this study. The selection of qualitative methods is carried out to obtain a condition of research that is closer to reality so that the research results become more effective. The data collection techniques using literature and literature review, interviews, observation and documentation. It is hoped that this research will find out about Social Security Development as a Social Disaster Mitigation Effort in the New Yogyakarta International Airport Mega Project.

Keywords: *Social Security, Social Disaster, Project Airport, Kulon Progo Government Policy*

A. Latar Belakang

Pembangunan merupakan suatu proses perubahan yang berlangsung secara sadar, terencana dan berkelanjutan dengan sasaran utamanya adalah untuk meningkatkan kesejahteraan hidup manusia atau masyarakat suatu bangsa. Ini berarti bahwa pembangunan senantiasa beranjak dari suatu keadaan atau kondisi kehidupan yang kurang baik menuju suatu kehidupan yang lebih baik dalam rangka mencapai tujuan nasional suatu bangsa (Tjokroaminoto dan Mustopadidjaya, 1988 dalam Siagian: 1985). Pembangunan Nasional bertujuan untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur yang merata material dan spiritual berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia tahun 1945 serta menjalankan roda perekonomian dan mewujudkan kesejahteraan sosial. Pasal 33 UUD 1945, sebagai dasar untuk mewujudkan keadilan, kesejahteraan dan kemakmuran rakyat melalui peranan dan keberpihakan negara dalam meningkatkan taraf hidup rakyat.

Pembangunan *New Yogyakarta International Airport* di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu bentuk upaya pemerintah dalam meningkatkan sarana transportasi udara di Daerah Istimewa Yogyakarta dikarenakan Bandara Internasional Adi Sutjipto sudah cukup lama berada dalam kondisi jenuh, baik di sisi darat maupun di sisi udaranya dengan kapasitas terminal yang sudah tidak dapat

dikembangkan lagi. Untuk itu, pemerintah mengambil langkah strategis dengan mengeluarkan kebijakan untuk merelokasi bandara Adi Sutjipto ke Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo sebagai hasil dari studi kelayakan (Feasibility Studies). Hal ini diperkuat oleh dasar hukum Perda Nomor 1 tahun 2012 tentang RTRW (Rencana Tata Ruang dan Wilayah) Kulon Progo tahun 2012-2032 yang dilengkapi dengan Undang-Undang No 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum, Surat Keputusan Gubernur DIY No.68/KEP/2015 dan putusan kasasi Mahkamah Agung No.456 K/TUN/2015 (Pemerintah Daerah DIY, 2016).

Sebagaimana keterangan yang dilansir dari Asisten Perekonomian Dan Pembangunan Setda DIY menyatakan bahwa pembangunan bandara baru di DIY tersebut akan menimbulkan dampak sekunder tidak hanya pada daerah sekitar bandara baru namun juga akan berdampak secara social ke beberapa daerah penyangga mega proyek bandara baru Yogyakarta. Dampak yang terjadi pada daerah penyangga tersebut diakibatkan oleh pembangunan sarana transportasi seperti jalan tol, jalur kereta api dan pada kawasan-kawasan pariwisata strategis. Lonjakan arus kunjungan masyarakat dunia maupun masyarakat local Indonesia tentunya tidak

dapat dihindari apabila bandara internasional NYIA Yogyakarta telah beroperasi. Berdasarkan keterangan (Sri Bintang Pamungkas dan Anggalih Bayu:Prahara Pembangunan NYIA) bandara baru Yogyakarta tersebut Pada tahap pertama, terminal penumpang yang akan dibangun yaitu seluas 130.000 meter persegi yang mampu menampung hingga 15 juta penumpang per tahunnya. Dengan landasan pacu sepanjang 3.250 meter dan area parkir pesawat berkapasitas hingga 35 pesawat. Pembangunan tahap I ini ditargetkan selesai pada Maret 2019. Pada tahap II dilakukan pengembangan lanjutan terminal penumpang menjadi 195 ribu meter persegi, yang mampu menampung hingga 20 juta penumpang per tahun. Landasan pacu pun diperpanjang menjadi 3.600 meter dan area parkir pesawat dikembangkan menjadi berkapasitas hingga 45 pesawat, sehingga dapat melayani pesawat berbadan besar, misalnya, Boeing 747-400. Permasalahan seperti shock culture di dalam masyarakat akan terjadi akibat pembauran budaya yang tidak dibarengi dengan upaya mitigasi social yang massif. Melalui penelitian ini akan dirumuskan konsep social security yang menyangkut permasalahan social masyarakat berdasarkan kajian lapangan sebagai upaya-upaya mitigasi social pada daerah-daerah penyangga proyek NYIA.

B. Bahan Tinjauan Pustaka

B.1 Social Security

Pengembangan suatu sistem keterjaminan sosial untuk mendukung pencapaian kesejahteraan rakyat perlu dipandang sebagai suatu usaha untuk mengembalikan kemampuan masyarakat mencapai kesejahteraannya sendiri. Oleh sebab itu, keterjaminan sosial secara normatif harus mengacu pada kemampuan masyarakat menghadapi krisis, apa pun penyebabnya. Pengertian social security (jaminan sosial) dapat didefinisikan secara luas sebagai tindakan publik, termasuk yang dilakukan oleh masyarakat, untuk melindungi kaum miskin dan lemah dari perubahan yang merugikan dalam standar hidup, sehingga mereka memiliki standar hidup yang dapat diterima (The World Bank Researcher Observer, 1991). Instrumen yang terkait adalah jaminan pekerjaan dan pendapatan, serta beberapa instrumen kebijakan formal, seperti : asistensi, asuransi sosial, dan tunjangan keluarga. Jaminan sosial bukan untuk melindungi kaum kaya tetapi untuk memberikan efek insentif.

Dalam literatur pekerjaan sosial (social work), jaminan sosial (social security) merupakan salah satu jenis kebijakan sosial untuk mengatasi kemiskinan dan ketimpangan dalam masyarakat. Setiap negara memiliki definisi, sistem, dan pendekatan yang berbeda dalam mengatasi kemiskinan dan ketimpangan, dan karenanya,

memiliki sistem dan strategi jaminan sosial yang berbeda pula. Jaminan sosial umumnya diimplementasikan ke dalam berbagai bentuk tunjangan pendapatan secara langsung (income support) yang terkait erat dengan kebijakan perpajakan dan pemeliharaan pendapatan (taxation and income-maintenance policies). Namun demikian, jaminan sosial kerap meliputi pula berbagai skema peningkatan akses terhadap pelayanan sosial dasar, seperti perawatan kesehatan, pendidikan, dan perumahan (Huttman, 1981; Gilbert dan Specht, 1986; Cheyne, O'Brien dan Belgrave, 1998). Jaminan sosial yang berbentuk tunjangan pendapatan dapat disebut *benefits in cash*, sedangkan yang berwujud bantuan barang atau pelayanan sosial sering disebut *benefits in kind* (Shannon, 1991; Hill, 1996; MHLW, 1999).

Kata “Jaminan sosial” berasal dari kata *social* dan *security*. *Security* diambil dari Bahasa Latin “*se-curus*” yang bermakna “*se*” (pembebasan atau liberation) dan “*curus*” yang berarti (kesulitan atau uneasiness). Sementara itu, kata “*social*” menunjuk pada istilah masyarakat atau orang banyak (*society*). Dengan demikian, jaminan sosial secara harafiah adalah “pembebasan kesulitan masyarakat” atau “suatu upaya untuk membebaskan masyarakat dari kesulitan.” Jaminan sosial (*social security*) dapat didefinisikan sebagai sistem pemberian uang dan/atau pelayanan sosial guna melindungi seseorang dari resiko tidak

memiliki atau kehilangan pendapatan akibat kecelakaan, kecacatan, sakit, menganggur, kehamilan, masa tua, dan kematian.

Alasan utama yang melandasi mengapa jaminan sosial perlu diberikan kepada warga negara adalah karena selain jaminan sosial dapat melindungi warganya dari resiko-resiko yang tidak terduga, juga karena jaminan sosial secara ekonomi maupun sosial tidak merugikan baik kepada penyelenggara maupun penerima pelayanan. Jaminan sosial bukanlah pengeluaran publik yang sia-sia. Melainkan sebuah bentuk investasi sosial yang menguntungkan dalam jangka panjang yang dilandasi oleh dua pilar utama, yakni redistribusi pendapatan dan solidaritas sosial (Spicker, 1995: 58-60). Dua prinsip ini menjelaskan bagaimana mekanisme jaminan sosial bekerja. Misalnya, bagaimana peredaran uang berputar diantara anggota atau peserta jaminan sosial sehingga terjadi mekanisme saling melindungi diantara mereka yang pada gilirannya menjadi sebuah investasi sosial yang memberi kontribusi dalam menjaga dan meningkatkan kualitas hidup negara-bangsa secara berkelanjutan.

Redistribusi pendapatan dapat berbentuk vertikal dan horisontal. Redistribusi vertikal menunjuk pada transfer uang dari orang kaya ke orang miskin. Di sini, jaminan sosial merupakan bentuk dukungan warga masyarakat yang kuat kepada warga masyarakat yang lemah secara ekonomi. Redistribusi horisontal adalah

transfer uang “antar-kelompok”, yaitu dari kelompok satu ke kelompok lain. Misalnya, dari laki-laki ke perempuan, dari orang dewasa kepada anak-anak, dari remaja ke orang tua. Redistribusi horisontal dapat pula bersifat “antar-pribadi”, yakni dari satu siklus kehidupan seseorang ke siklus lainnya (from one part of an individual’s life-cycle to another) yang oleh Spicker (1995:60) disebut sebagai “income smoothing”. Dalam konteks ini, Spicker menjelaskan bahwa jaminan sosial pada hakekatnya adalah dukungan finansial yang diberikan kepada anak-anak yang kelak membayar manakala dewasa; yang diberikan kepada orang sakit yang membayar manakala sehat; atau yang diberikan kepada para pensiunan yang telah membayar pada saat mereka masih bekerja.

Solidaritas sosial dapat berbentuk dukungan yang saling menguntungkan atau gotong royong (mutual aid) dan aksi kolektif. Dukungan yang saling menguntungkan menunjuk pada ide diversification of risks dimana setiap anggota masyarakat atau organisasi setuju untuk berbagi resiko dan tanggungjawab menghadapi ketidakpastian yang mungkin dialami di masa depan (Spicker, 1995; MHLW, 1999). Aksi kolektif menunjuk pada ide “fraternity” yang melihat bahwa usaha kesejahteraan sosial merupakan tanggungjawab bersama seluruh anggota masyarakat. Jaminan sosial merupakan bentuk solidaritas sosial kepada anggota

masyarakat, terutama kelompok lemah atau rentan (vulnerable groups). Negara adalah representasi masyarakat yang bertanggungjawab membantu kelompok ini, yang karena hambatan fisiknya (orang cacat), kulturalnya (suku terasing) maupun strukturalnya (penganggur), tidak mampu merespon secepat perubahan sosial di sekitarnya, terpelanting ke pinggir dalam proses pembangunan yang tidak adil (Suharto, 2001a; 2001b; 2001c; 2002).

Dengan demikian, yang dimaksud dengan jaminan sosial adalah kemampuan masyarakat secara mandiri untuk terus berkembang serta mewaspadaai, mencegah, dan mengatasi terjadinya krisis, yang bersumber dari faktor internal maupun faktor eksternal, sehingga dapat terwujud suatu kesejahteraan sosial yang adil. Dalam pengertian tersebut, beberapa hal perlu mendapat perhatian, yaitu:

1. Pengertian dan ruang lingkup masyarakat. Seringkali, wacana pembicaraan mengenai kesejahteraan masyarakat menempatkan masyarakat sebagai pihak yang berbeda dengan pemerintah, bahkan sering berbeda dengan pengusaha-swastabesar. Jika dilihat dari perspektif kemanusiaan seperti di atas, yang dimaksud dengan masyarakat adalah manusia-manusia yang terhimpun berdasarkan suatu alasan, seperti organisatoris, geografis, kelembagaan, dan hal lainnya. Perbedaan posisi atau status hanya merupakan bentuk

diferensiasi peran dan fungsi dalam satu kesatuan masyarakat yang utuh. Oleh sebab itu, pengertian masyarakat (community) dapat pula diartikan sebagai rakyat (people), lebih dari citizen, yang mencakup unsur-unsur penduduk, pemerintah, pengusaha, NGO, dan sebagainya. Kemudian, sistem pemerintahannya disebut governance.

2. Pengertian mandiri. Mandiri atau kemandirian seringkali diterjemahkan sebagai kemampuan sendiri, artinya menggunakan sumber daya sendiri, kerjasendiri, dan dalam lingkungan yang diciptakan sendiri (tertutup). Pada masa lalu, hal ini mungkin memiliki pendukung yang cukup kuat. Namun, dalam lingkungan serba global dan terbuka, hal tersebut tidak dapat lagi dipertahankan. Oleh sebab itu, pengertian “secara mandiri” diartikan sebagai kemampuan untuk mengambil keputusan sendiri dalam mendayagunakan seluruh sumber daya yang memungkinkan, termasuk bantuan luar untuk mencapai tujuan. Hal ini sesuai dengan kecenderungan dunia saat ini, yaitu perubahan dari global dependence menjadi local interdependence atau lebih kecil lagi individual interdependence yang identik dengan relationship (keterhubungan).
3. Pengertian mewaspada, mencegah, dan mengatasi. Hal ini memiliki dimensi dinamis dan antisipatif. Hanya dengan

kemampuan mewaspada, kejadian buruk atau krisis yang akan terjadi dapat dicegah atau diminimalkan resikonya. Kalaupun kejadian buruk ini terjadi juga karena faktor bencana atau malapetaka, masyarakat secara mandiri masih bisa meminimalkan resiko. Dengan demikian, mereka juga memiliki pengertian sebagai suatu proses yang berkesinambungan dan berkelanjutan (continuous process).

4. Pengertian “krisis” itu sendiri. Dalam batasan ini, yang dimaksud dengan krisis adalah segala sesuatu yang mengganggu dan merusak banyak sendi masyarakat dalam luasan lingkup dan waktu yang sangat substansial sehingga membahayakan dan menjauhkan masyarakat dari pencapaian tujuan kesejahteraan.
5. Pengertian kesejahteraan yang adil. Yaitu kesejahteraan yang diperoleh tanpa eksploitasi terhadap salah satu anggota, atau salah satu bagian masyarakat, atau masyarakat itu sendiri secara keseluruhan, dan imbalan (reward) kesejahteraan yang diterima sesuai dengan kontribusi yang diberikan. Dalam konteks ini, hubungan manusia lebih bersifat substantive-functional.

B.2 Bencana Sosial

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, bencana mempunyai arti sesuatu yang menyebabkan atau menimbulkan kesusahan, kerugian atau penderitaan. Sedangkan bencana alam artinya adalah bencana yang disebabkan oleh alam (Purwadarminta, 2006) Menurut Undang-Undang No.24 Tahun 2007, bencana adalah peristiwa atau rangkaian peristiwa yang mengancam dan mengganggu kehidupan dan penghidupan masyarakat yang disebabkan, baik oleh faktor alam dan atau faktor non alam maupun faktor manusia sehingga mengakibatkan timbulnya korban jiwa manusia, kerusakan lingkungan, kerugian harta benda, dan dampak psikologis. Bencana merupakan pertemuan dari tiga unsur, yaitu ancaman bencana, kerentanan, dan kemampuan yang dipicu oleh suatu kejadian.

Bencana sosial dapat juga muncul sebagai akibat bencana alam, baik yang disebabkan oleh faktor alam maupun faktor manusia dalam memandang dan memanfaatkan sumberdaya alam (faktor antropogenik). Kejadian bencana sosial yang menonjol yang berlatar belakang ideologi dan ekonomi, serta Kejadian Luar Biasa (KLB) seperti penyakit menular dan atau tidak menular yang dipicu oleh perilaku manusia itu sendiri.

Penanggulangan bencana sosial oleh masyarakat membutuhkan negara yang

efektif dan masyarakat yang aktif (public active). Pengalaman Indonesia, terutama setelah Reformasi 1998, menunjukkan bahwa penanganan bencana sosial seperti konflik dan KKN tidak menunjukkan prestasi yang membanggakan. Di satu pihak terlihat pembiaran oleh negara terhadap KKN serta upaya tambal sulam dalam mengatasi konflik sosial seperti di Ambon, Poso, dan Kalimantan. Demikian pula, vitalitas masyarakat yang kurang tinggi menghasilkan ketidakberdayaan dalam mengatasi bencana. Akhirnya kita melihat potensi terjadinya “bencana kearsipan” yang bersumber dari bencana sosial, seperti kasus pemilihan Bupati Tuban dan konflik sosial di Ambon yang telah menghilangkan sebagian memori kolektif kedua daerah tersebut yang tersimpan di dalam naskah/arsip. Keadaan ini sebagiannya dapat diakibatkan oleh faktor sejarah, dimana peran negara yang otoriter dan hegemonik telah menguras energi sosial masyarakat. Dengan kata lain, negara yang melayani (service state) dan masyarakat yang aktif (public active) akan lebih berhasil dalam menghadapi “bencana kearsipan”.

Penyebab lainnya adalah peran negara yang terlalu dominan dan kurang memberi kesempatan yang cukup bagi pihak masyarakat dan non government untuk terlibat dalam proses politik. Kondisi ini tidak menghasilkan proses politik dengan tingkat kepercayaan (trust) yang tinggi yang diperlukan oleh masyarakat. Hal ini berakibat

kepada benturan sosial antara kelompok yang merasa "dizolimi" dengan kelompok yang diuntungkan melalui produk kebijakan pemerintah yang tidak atau kurang melibatkan seluruh stakeholder yang ada. Kemarahan kelompok pertama akan dikompensasikan dengan tindakan destruktif, seperti perusakan aset pribadi, pembakaran kantor-kantor yang dianggap representasi pemerintah yang tidak adil, yang pada akhirnya menimbulkan "bencana kearsipan" yang dampaknya sangat besar baik bagi pihak-pihak yang berkonflik pada saat ini maupun generasi mendatang. Karena komunitas lokal telah kehilangan memori kolektif daerah yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari memori kolektif bangsa.

B. Proyek Airport

Bandara atau bandar udara yang juga populer disebut dengan istilah airport merupakan sebuah fasilitas di mana pesawat terbang seperti pesawat udara dan helikopter dapat lepas landas dan mendarat. Suatu bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu atau helipad (untuk pendaratan helikopter), sedangkan untuk bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunanya seperti bangunan terminal dan hanggar. Menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization) :

Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Definisi bandar udara menurut PT (Persero) Angkasa Pura I adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat. Pada masa awal penerbangan, bandara hanyalah sebuah tanah lapang berumput yang bisa didarati pesawat dari arah mana saja tergantung arah angin. Di masa Perang Dunia I, bandara mulai dibangun permanen seiring meningkatnya penggunaan pesawat terbang dan landas pacu mulai terlihat seperti sekarang. Setelah perang, bandara mulai ditambahkan fasilitas komersial untuk melayani penumpang. Dimasa modern, bandara bukan hanya tempat untuk naik dan turun pesawat. Dalam perkembangannya, berbagai fasilitas ditambahkan seperti tokotoko, restoran, pusat kebugaran, dan butik-butik merek ternama apalagi di bandarabandara baru.

Transportasi udara umumnya dibagi menjadi tiga golongan, yakni angkutan udara, penerbangan umum, dan militer. Kategori penerbangan swasta dan umum selain penerbangan terjadwal yang dilaksanakan penerbangan (airlines) meliputi juga

penerbangan pribadi dan yang digunakan oleh industri swasta dan komersial untuk mengirimkan barang ataupun alat – alat dan hasil produksi. Dalam kategori penerbangan juga termasuk kegiatan penerbangan non – transport, misalnya untuk keperluan inspeksi penerbangan, pemadam kebakaran, dan lain – lain. Adapun istilah yang berkaitan dengan operasi penerbangan adalah :

1. Penerbangan terjadwal

Penerbangan secara teratur dan tetap pada jalur - jalur tertentu untuk mengangkut penumpang, barang, dan pos.

2. Penerbangan tidak terjadwal

Penerbangan sewaktu - waktu pada jalur - jalur yang diperlukan untuk pengangkutan penumpang, barang, dan pos termasuk penerbangan carteran.

B.3.1 Fungsi Bandar Udara

Terminal Bandar udara digunakan untuk pemrosesan penumpang dan bagasi untuk pertemuan dengan pesawat dan moda transportasi darat. Bandar udara juga digunakan untuk penanganan pengangkutan barang (cargo). Pentingnya pengembangan sub sector transportasi udara yaitu:

1. Mempercepat arus lalu lintas penumpang, kargo dan servis melalui transportasi udara di setiap pelosok Indonesia.

2. Mempercepat wahana ekonomi, memperkuat persatuan nasional dalam rangka menetapkan wawasan nusantara.
3. Mengembangkan transportasi yang terintegrasi dengan sector lainnya serta memperhatikan kesinambungan secara ekonomis.

Transportasi udara di Indonesia memiliki fungsi strategis sebagai sarana transportasi yang menyatukan seluruh wilayah dan dampaknya berpengaruh terhadap tingkat pertumbuhan dan peranannya maupun dalam pengembangannya.

B.3.2 Aktivitas Pada Bandar Udara

Bandar udara merupakan suatu fasilitas sebagai perantara (interface) antara transportasi udara dengan transportasi darat, yang secara umum fungsinya sama dengan terminal, yakni sebagai:

1. Tempat pelayanan bagi keberangkatan/kedatangan pesawat.
2. Untuk bongkar/muat barang atau naik/turun penumpang.
3. Tempat perpindahan (interchange) antar moda transportasi udara dengan moda transportasi yang sama (transit) atau dengan moda transportasi yang lainnya.

4. Tempat klasifikasi barang/penumpang menurut jenis, tujuan perjalanan, dan lain-lain.
5. Tempat untuk penyimpanan barang (storage) selama proses pengurusan dokumen.
6. Sebagai tempat untuk pengisian bahan bakar, perawatan dan pemeriksaan kondisi pesawat sebelum dinyatakan layak untuk terbang.

B.3.3 Tipe Bandar Udara

Bandar udara secara umum digolongkan dalam beberapa tipe menurut berbagai kriteria yang disesuaikan dengan keperluan penggolongannya, antara lain:

1. Berdasarkan kriteria fisiknya, bandara dapat digolongkan menjadi seaplane base, stol port (jarak take – off dan landing yang pendek), dan Bandar udara konvensional.
2. Berdasarkan pengelolaan dan penggunaannya, Bandar udara dapat digolongkan menjadi dua, yakni Bandar udara umum yang dikelola pemerintah untuk penggunaan umum maupun militer atau bandara swasta/pribadi yang dikelola/digunakan untuk kepentingan pribadi/perusahaan swasta tertentu.
3. Berdasarkan aktifitas rutinnnya, bandara dapat digolongkan menurut jenis pesawat terbang yang beroperasi (enplanements) serta menurut karakteristik operasinya.
4. Berdasarkan fasilitas yang tersedia, bandara dapat dikategorikan menurut

jumlah runway yang tersedia, alat navigasi yang tersedia, kapasitas hangar, dan lain sebagainya.

5. Berdasarkan tipe perjalanan yang dilayani, bandara dapat digolongkan bandara internasional, bandara domestik dan gabungan bandara internasional domestik.

Menurut peraturan direktur jenderal perhubungan udara No. SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Bandar Udara, bandar udara berdasarkan fungsinya dibedakan menjadi tiga bagian, yaitu:

1. Bandar udara yang merupakan simpul yang merupakan simpul dalam jaringan transportasi udara sesuai dengan hierarki fungsinya yaitu Bandar udara pusat penyebaran dan bukan pusat penyebaran.
2. Bandar udara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian Nasional dan Internasional.
3. Bandar udara sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi.

C. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini merupakan bentuk riset aksi dengan metode yang menggunakan pendekatan kualitatif. Adapun pendekatan kualitatif menurut Muleong (2001), merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang dan perilaku yang dapat diamati. Dalam penelitian ini, maka jenis penelitian

dilakukan dengan cara penelitian lapangan (*Field Research*). Umumnya juga dikenal penelitian kancha, yaitu penelitian yang paling sering dilakukan dalam cabang ilmu pengetahuan.

Metode penelitian kualitatif akan menjadi metode utama dalam penelitian ini. Pemilihan metode kualitatif ini dilakukan untuk mendapatkan sebuah kondisi penelitian yang lebih dekat dengan realitas agar hasil penelitian menjadi lebih tepat guna.

C.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data penelitian ini dilakukan dengan menggunakan beberapa *instrument* sebagai berikut:

1. Melakukan kajian kepustakaan dan literatur

Metode yang digunakan adalah studi kepustakaan terhadap buku-buku, literatur-literatur dan laporan-laporan yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti. Peneliti berhadapan dengan berbagai macam literatur sesuai dengan tujuan dan masalah yang akan diteliti. Penelitian Kepustakaan ini menghasilkan kesimpulan tentang kecenderungan sebuah teori digunakan dari waktu ke waktu, perkembangan sebuah paradigma, dan pendekatan ilmu pengetahuan tertentu (Bungin,2004). Sebagai bagian dari pelaporan, studi literatur ini akan

sangat membantu penulisan kesimpulan.

2. Observasi

Kemudian, langkah observasi ini akan dilakukan menggunakan media koran, internet, dan laporan-laporan penelitian lainnya.

3. Interview

Metode *interview* merupakan proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara peneliti dengan responden dengan menggunakan alat yang dinamakan *interview guide* (panduan wawancara)

4. Dokumentasi

Metode dokumentasi merupakan suatu cara pengumpulan data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang ada atau catatan-catatan yang tersimpan, baik catatan transkrip, gambar-gambar, dan buku.

D. Pembahasan

D.1 Peraturan Daerah Tentang NYIA

PERDA DIY NO 02 Tahun 2010, pada Pasal 11 Point pertama lebih kepada Rencana Pengembangan Sistem Prasarana Wilayah diwujudkan dalam bentuk kebijakan pengembangan, strategi pengembangan, dan arahan pengembangan. Kemudian point kedua, Sistem Prasarana Wilayah sebagaimana dimaksud pada ayat satu terdiri

atas, jaringan jalan, jaringan jalan kereta api, jaringan prasarana transportasi laut, jaringan prasarana transportasi udara, jaringan telematika, prasarana sumber daya air, jaringan energi, dan prasarana lingkungan.

Kemudian pada Rencana Pengembangan Jaringan Prasarana Transportasi Udara terdiri dari beberapa point selanjutnya yang tertera pada pasal 21 tentang Kebijakan pengembangan jaringan prasarana transportasi udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat yang mendukung kebijakan nasional mengenai peran bandara Adisutjipto sebagai Pusat Penyebaran Sekunder dan pengembangan landasan TNI AU Gading sebagai landasan pendukung. Rencana Pengembangan Prasarana Transportasi Udara disesuaikan dengan kebijakan pengembangan sistem jaringan transportasi udara nasional.

Pada pasal 22 menyatakan bahwa Strategi pengembangan jaringan prasarana transportasi udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) ditetapkan sebagai berikut:

1. Memadukan berbagai pelayanan transportasi wilayah Jawa Selatan Bagian Tengah; dan
2. menyediakan ruang untuk pengembangan Bandara Adisutjipto.

Pada pasal 23 menyatakan bahwa Arahan pengembangan jaringan prasarana transportasi udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) dengan mengembangkan bandar udara Adisutjipto.

Pengembangan bandar udara Adisutjipto sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperkuat simpul bandara udara melalui keterpaduan fungsi terminal angkutan bus antar wilayah, kereta api dan angkutan perkotaan.

D.2 Pelaksanaan Kebijakan NYIA

Dalam rangka percepatan pembangunan New Yogyakarta International Airport (NYIA) di Kulonprogo, PT Angkasa Pura I (Persero) bekerja sama dengan Kanwil BPN DIY selaku Ketua Pelaksana Pengadaan Tanah, Pemda DIY, Kejaksaan Tinggi DIY selaku TP4D dan Tim Pendamping Hukum AP I, BPKP dan jajaran instansi terkait termasuk Pemkab Kulon Progo, Kejaksaan Negeri Wates, Pengadilan Negeri Wates Camat Temon, dan jajaran pemerintah desa terdampak (Jangkaran, Sindutan, Glagah, Kebonrejo, Sindutan) serta pengamanan dari Polres Kulon Progo, Kodim 0731 Kulon Progo, Satradar Congot 215.

Kerja sama tersebut dalam rangka upaya percepatan penyelesaian masalah untuk pembangunan NYIA agar sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan oleh Presiden RI yaitu April 2019. R. Sujiastono, Project Manager Pembangunan NYIA mengatakan, seluruh pihak saat ini tengah berupaya untuk melakukan percepatan penyelesaian pengadaan tanah untuk kepentingan umum serta percepatan pelaksanaan pekerjaan yang terkait dengan pembangunan bandara NYIA.

"Pada tanggal 2 Oktober 2017, Kanwil BPN DIY bersama Pemkab Kulon Progo dan jajaran pemerintah desa telah berhasil melakukan pengukuran peta blok. Selanjutnya hasil tersebut menjadi data untuk proses pembayaran nilai pengadaaan tanah maupun konsignasi," ujar Sujiastono, Rabu (4/10).

Selain itu, dalam rangka percepatan, AP I telah melakukan audiensi dengan Ketua Kamar Perdata Mahkamah Agung pada tanggal 19 September 2017 dengan kesimpulan yaitu MA telah memberikan petunjuk pada PN Wates dan semua instansi yang terkait untuk proses percepatan konsignasi dan pengosongan lahan sesuai dengan mekanisme peraturan yang ada.

Proses konsinyasi secara umum sudah tidak menjadi masalah, hal-hal yang perlu dilengkapi akan segera dilengkapi oleh Kanwil BPN DIY demikian juga halnya dengan proses pengosongan setelah konsignasi yang tentunya kami akan berkoordinasi juga dengan aparat keamanan," ucapnya. Ia juga mengatakan, bagi warga yang mengambil relokasi mandiri maupun magersari agar segera pindah karena dijadwalkan pada akhir Bulan Oktober akan segera dilakukan pengosongan.

Pada prinsipnya, AP I tidak berpatok pada alasan waktu tertentu untuk pengosongan rumah warga. AP I mengingatkan apabila kegiatan pembangunan akan segera dilakukan di area tersebut maka pembongkaran bangunan tetap

akan dilakukan guna percepatan pembangunan. Khusus di area sepadan pantai, sudah mulai bermunculan bangunan-bangunan liar di area tersebut (sisi selatan rencana pembangunan NYIA). AP I sudah berkoordinasi dengan Pemda DIY, Pemkab KP dan KGPAA Paku Alam X terkait Perjanjian Kerja Sama Pemanfaatan Sepadan Pantai. Saat ini sedang dalam proses pembahasan lebih lanjut.

"Kita harapkan tidak ada bangunan liar di area sepadan pantai tersebut karena nantinya warga akan rugi sendiri mengingat pembangunan tersebut di daerah yang jelas dilarang untuk membangun," kata Sujiastono. Terkait Progres fisik di lapangan, hingga saat ini sudah terpasang pagar sepanjang 8.310,3 meter persegi di area lokasi pembangunan NYIA. Sedangkan untuk proses land clearing sudah mencapai sekitar 250 hektare.

D.3 Social Security Bagi Daerah Penyangga

Pemerintah saat ini sedang melaksanakan pembangunan New Yogyakarta Internasional Airport (NYIA) di Kabupaten Kulonprogo. Meski secara administrasi bandara yang dikenal sebagai Bandara Kulonprogo tersebut masuk wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta, namun bandara baru yang ditargetkan beroperasi pada April 2019 nanti akan memberikan manfaat lebih bagi Provinsi Jawa Tengah.

"Pembangunan Bandara Kulonprogo ini

harus juga bermanfaat bagi Jawa Tengah, khususnya Purworejo. Karena daerah ini merupakan daerah terdekat dengan bandara, maka Purworejo harus ikut bergeliat. Istilahnya, dengan adanya Bandara Kulonprogo ini, rejeki Yogyakarta bisa mbleber ke Jateng khususnya masyarakat Purworejo,” kata Gubernur Jawa Tengah H Ganjar Pranowo SH MIP saat menjadi memberikan sambutan dalam Forum Diskusi “Dampak Pembangunan Bandara Kulonprogo” di Kabupaten Purworejo, Kamis (1/11).

Apalagi jarak antara bandara Kulonprogo dengan Purworejo jauh lebih dekat daripada jarak bandara ke Yogyakarta. Secara geografis, tentu hal tersebut merupakan bonus positif untuk mengembangkan wilayah Purworejo.

“Purworejo-Kulonprogo kan hanya sekitar tujuh kilometer, sementara bandara ke Yogyakarta jaraknya puluhan kilometer. Jadi peluang ini harus bisa ditangkap dan dioptimalkan, Purworejo harus mendapatkan benefit,” tegas Ganjar Pranowo.

Untuk itu, pihaknya telah melakukan sejumlah persiapan. Di antaranya melakukan penataan ruang dan menyiapkan rencana pembangunan di sekitar bandara Kulonprogo agar bisa mendapatkan nilai tambah dari bandara tersebut. “Kami sudah siap, tentu benefit yang dapat dioptimalkan misalnya akomodasi, hotel-hotel akan tumbuh. Kemudian kuliner, pariwisata, produk-produk UMKM dan industri kreatif

lainnya harus tumbuh di Purworejo,” ujar orang nomor satu di Jawa Tengah ini.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku

Colin Morison. 2006. *Local Government in Victoria*. Victoria: Department for Victorian Communities.

Crescent, Tim. 2003. *Menuju Masyarakat Mandiri: Pengembangan Model Sistem Keterjaminan Sosial (Terjemahan)*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.

Departemen Sosial RI. 2005. *Petunjuk Pelaksanaan Program Jaminan Sosial Melalui Asuransi Kesejahteraan Sosial (Askesos) Bagi Pekerja Mandiri di Sektor Informal*. Jakarta.

Pusat Kajian Administrasi Internasional. 2006. *Kajian Analisis Kebijakan Sistem Keterjaminan Sosial Menuju Masyarakat Mandiri*. Jakarta: LAN.

Social Security Office. 2004. *Annual Report*. Bangkok.

Artikel-Artikel Sebagai Bahan Bacaan

2015. Kasasi Dikabulkan, Pembangunan Bandara Baru Yogyakarta Dilanjutkan. Diunduh dari <http://adisutjipto-airport.co.id/detail/berita/kasasi-dikabulkan-pembangunan-bandara-baru-yogyakarta-dilanjutkan#sthash.ceaJL0x7.dpuf>. Diunduh tanggal 05 Oktober 2015.

Mahmud, Fathi. 2015. Alasan Yogyakarta Harus Miliki Bandara Baru. Diunduh dari

<http://news.liputan6.com/read/2259493/alasan-yogyakarta-harus-miliki-bandara-baru>. Diunduh tanggal 25 Juni 2015.

2015. The New Yogyakarta Airport, Harapan Baru Yogyakarta. Diunduh dari

<http://www.angkasapura1.co.id/detail/berita/the-new-yogyakarta-airport-harapan->

[baru-yogyakarta#sthash.t1qLPrx5.dpuf](#).

Diunduh tanggal 10 Februari 2015.

2015. Analisis Problematika dan Studi Kelayakan Relokasi Bandara Adisutjipto. Diunduh dari

http://www.kompasiana.com/ngakanyudha/album-analisis-problematika-dan-studi-kelayakan-relokasi-bandara-adisutjipto-yogyakarta_54f9641aa3331100448b523f

file:///D:/19%20NYIA/03%20Paparan%20NYIA%20Asisten%20Ekobang