

**Mobilitas Spasial Dan Sosial Penduduk Terdampak
Pembangunan Bandara *Yogyakarta International Airport* (Kasus:
Penduduk Dukuh Bapangan, Desa Glagah, Kecamatan Temon,
Kabupaten Kulonprogo)**



**Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata I
pada Jurusan Geografi Fakultas Geografi**

Oleh:

LUTFIANA PASEBHAN JATI

E100191120

**PROGRAM STUDI GEOGRAFI
FAKULTAS GEOGRAFI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

**“MOBILITAS SPASIAL DAN SOSIAL PENDUDUK TERDAMPAK
PEMBANGUNAN BANDARA *YOGYAKARTA INTERNATIONAL*
AIRPORT (KASUS: PENDUDUK DUKUH BAPANGAN, DESA GLAGAH,
KECAMATAN TEMON, KABUPATEN KULONPROGO)”**

PUBLIKASI ILMIAH

Oleh :

LUTFIANA PASEBHAN JATI

NIM : E100191120

Telah diperiksa dan disetujui untuk diuji oleh:

Dosen Pembimbing



Dr. Choirul Amin, S.Si, M.M

HALAMAN PENGESAHAN

**MOBILITAS SPASIAL DAN SOSIAL PENDUDUK TERDAMPAK
PEMBANGUNAN BANDARA *YOGYAKARTA INTERNATIONAL*
AIRPORT (KASUS: PENDUDUK DUKUH BAPANGAN, DESA GLAGAH,
KECAMATAN TEMON, KABUPATEN KULONPROGO)**

OLEH :

LUTFIANA PASEBHAN JATI

E100191120

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji

Fakultas Geografi

Universitas Muhammadiyah Surakarta

Pada hari Kamis, 6 Agustus 2020

dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Dewan Penguji :

- 1. Dr. Choirul Amin, S.Si, M.M**
(Ketua Dewan Penguji)

(.....)

- 2. Drs. Priyono, M.Si**
(Anggota I Dewan Penguji)

(.....)

- 3. Dra. Umrotun, M.Si**
(Anggota II Dewan Penguji)

(.....)



Dekan

Drs. Yuli Priyana, M.Si

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam naskah publikasi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan disuatu Perguruan Tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kelak terbukti ada ketidakbenaran dalam pernyataan saya di atas, maka akan saya pertanggungjawabkan sepenuhnya.

Surakarta, ~~23~~ Juni 2020

Penulis



LUTFIANA PASEBHAN JATI

E100191120

**MOBILITAS SPASIAL DAN SOSIAL PENDUDUK TERDAMPAK
PEMBANGUNAN BANDARA YOGYAKARTA INTERNATIONAL
AIRPORT (KASUS: PENDUDUK DUKUH BAPANGAN, DESA GLAGAH,
KECAMATAN TEMON, KABUPATEN KULONPROGO)**

Abstrak

Pembangunan bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA) menggunakan tanah administratif Desa Jangkar, Sindutan, Palihan, Kebonrejo, dan Glagah. Tanah kelima desa tersebut terdiri dari tanah Pakualaman (kawasan *Sand Dunes*) dan tanah hak milik masyarakat (kawasan pemukiman dan pertanian). Pembangunan yang berada di tanah hak milik masyarakat perlu dilakukan pembebasan lahan. Relokasi perpindahan tempat tinggal secara paksaan ini menyebabkan sejumlah penduduk melakukan mobilitas spasial maupun sosial. Penelitian ini bertujuan untuk (1)mengkaji karakteristik penduduk, (2)menganalisis mobilitas spasial, dan (3)menganalisis mobilitas sosial penduduk Dukuh Bapangan yang terdampak pembangunan bandara *Yogyakarta International Airport* Kulonprogo. Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pemilihan informan berupa sensus atau sampel jenuh. Metode pengumpulan data berupa wawancara mendalam dimana peneliti menjadi instrumen utama. Pengolahan data menggunakan transkripsi, pengkodean, dan kategorisasi. Data yang diperoleh dianalisis dengan metode analisis data berupa transkrip dan kontekstualisasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) Karakteristik penduduk Dukuh Bapangan menurut jenis kelamin mayoritas (67,6%) KK perempuan, (2) Mobilitas spasial penduduk terdampak bersifat lokal menyebar di 4 titik diantaranya di Desa Bebekan sebanyak 34 KK, Desa Kedundang 23 KK, Desa Palihan 18 KK, dan Desa Janten sebanyak 17 KK yang disajikan dalam bentuk *Flow Maps*, (3) Mobilitas sosial menunjukkan adanya perubahan mata pencaharian, kekayaan, dan status sosial.

Kata Kunci: mobilitas sosial, mobilitas spasial, relokasi penduduk

Abstract

The construction of Yogyakarta International Airport (YIA) uses administrative land in the villages of Jangkar, Sindutan, Palihan, Kebonrejo, and Glagah. The land of the five villages consists of Pakualaman land (*Sand Dunes* area) and community-owned land (residential and agricultural areas). The process of developing Yogyakarta International Airport (YIA) requires land acquisition. This forced relocation affects several residents doing both spatial and social mobility. This study aims to (1) study population characteristics, (2) analyze spatial mobility, and (3) analyze the social mobility of Bapangan Hamlet residents affected by the construction of Yogyakarta International Airport Kulonprogo airport. This study uses qualitative methods and the selection of informants in the form of a census. Data collection methods are in-depth interviews where the researcher becomes the main instrument. Data processing uses transcription, encoding, and categorization. The data obtained were analyzed by the method of data analysis in the form of transcripts and contextualization. The results showed that (1) the characteristics of the population Bapangan Hamlet according to the majority sex (67.6%) female

family heads, (2) the spatial mobility of relocation of affected populations spread in 4 points including in Bebekan Village as many as 34 households, Kedundang Village has 23 households, Palihan Village has 18 households, and Janten Village has 17 households which are presented in the form of flow maps, (3) Social mobility is aimed at changes in livelihoods, wealth, and changes in social status.

Keywords: social mobility, spatial mobility, population relocation

1. PENDAHULUAN

Pembangunan Bandara Internasional *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) Kulon Progo merupakan salah satu sasaran pembangunan nasional terutama dalam industri penerbangan yang termuat dalam RPJMN Tahun 2015-2019. Mega proyek Pembangunan bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA) tersebut menggunakan tanah hak milik masyarakat (kawasan pemukiman dan pertanian) sehingga perlu dilakukan pembebasan lahan. Akibatnya beberapa penduduk di kawasan tersebut kehilangan sebagian/seluruh sumber penghidupannya. Asian Development Bank (1998) menyebutkan bahwa program relokasi harus memiliki standar perencanaan yang matang dalam pembangunannya, untuk dapat meminimalisir beberapa dampak negatif yang timbul. Hilangnya lahan, pendapatan, serta mata pencaharian yang berfungsi sebagai sumber produktif masyarakat dapat mengakibatkan eksploitasi terhadap ekosistem, kesulitan hidup dan kemiskinan, serta ketegangan sosial. Relokasi perpindahan penduduk secara paksaan ini menyebabkan mobilitas secara spasial dan sosial.

Proses relokasi yang dilakukan membutuhkan proses yang panjang dengan munculnya penolakan dan kontroversi yang ada. Penolakan lebih dilatar belakangi oleh hilangnya lahan pertanian yang selama ini menjadi sumber penghidupan masyarakat di wilayah tersebut (Susilowati, 2014). Lokasi yang digunakan sebagai tanah relokasi adalah wilayah yang ada disekitar pembangunan bandar udara atau dekat dengan tempat tinggal sebelumnya. Meskipun dalam jarak yang dekat, mobilitas spasial dan sosial tetap memberikan pengaruh terhadap perubahan pola kehidupan migran secara umum. Warga terdampak harus berpindah tempat tinggal memulai dari awal kegiatan ekonomi baru dan beradaptasi dengan lingkungan baru.

Pembangunan Bandar Udara Kulonprogo menjadi suatu fenomena baru bagi penduduk terdampak. Perubahan gerak sosial atau mobilitas sosial menjadi kajian menarik untuk diteliti, juga mengenai perubahan mata pencaharian, kekayaan, penghasilan, hingga perubahan status sosial yang dilakukan sejumlah penduduk Dukuh Bapangan dalam menghadapi kerentanan setelah adanya pembebasan lahan untuk mencapai kesejahteraan sebagai perwujudan taraf penghidupan yang lebih baik dan pemanfaatan aset atas dana ganti rugi yang diterima oleh penduduk Dukuh Bapangan sebagai salah satu penduduk terdampak pembangunan bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA). Oleh sebab itu, peneliti tertarik untuk meneliti dan memahami kondisi, kegiatan, serta gerak sosial yang dipilih penduduk Dukuh Bapangan sebagai terdampak pembangunan bandara YIA untuk bertahan hidup dari kerentanan akibat hilangnya aset atau sumber penghidupan akibat pembebasan lahan.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan suatu proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial berdasarkan pada penciptaan gambaran *holistic* lengkap yang dibentuk dengan kata-kata, melaporkan pandangan informan secara terperinci, dan disusun dalam sebuah latar alamiah (Ulber Silalahi, 2009). Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data primer dan data sekunder melalui wawancara mendalam. Secara umum penelitian ini akan menerapkan metode pemilihan informan berupa sensus atau sampel jenuh bahwa semua anggota populasi digunakan sebagai sampel penelitian. Populasi penelitian yakni penduduk yang pro atau setuju untuk direkolasi dan berpindah akibat dampak pembangunan bandar udara. Sehingga populasi dalam penelitian ini adalah penduduk dengan jumlah 34 KK di Dukuh Bapangan yang lahan/rumah yang dimiliki dan ditinggali terdampak pembangunan bandar udara dan mau berpindah, direlokasi, serta setuju untuk mendapat ganti rugi dari pihak Angkasa Pura I. Metode pengolahan data yang digunakan dalam penelitian ini berupa transkripsi, pengkodean, dan kategorisasi/pengklasifikasian sedangkan

untuk metode analisis data dilakukan dengan metode analisis transkrip dan kontekstualisasi.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Mobilitas Spasial di Wilayah Relokasi

Tabel 1. Perubahan Bentuk Mobilitas Spasial

Perubahan Bentuk Mobilitas Spasial	
Sebelum Pembangunan Bandara YIA	Setelah Pembangunan Bandara YIA
1. Beberapa rumah tangga memiliki tempat tinggal lebih dari satu, yaitu di dalam Desa Glagah maupun di luar Desa Glagah bahkan di luar kabupaten. 2. Kepala keluarga bekerja dan menetap diluar daerah.	1. Tinggal menetap di rumah saudara di luar lokasi pembangunan bandara. 2. Menetap di daerah yang sudah ditetapkan oleh pemerintah untuk hunian baru. 3. Mendirikan hunian baru di luar lokasi pembangunan bandara.

Sumber: Data Primer, 2020

Berdasarkan data dan lokasi pasca relokasi memberikan informasi bahwa penduduk asli Dukuh Bapangan melakukan mobilitas spasial di tanah kas desa Desa Glagah dan masuk dalam kategori relokasi mandiri dan beberapa penduduk bahkan memiliki hunian lebih dari 1 diluar daerah relokasi yang sudah ditetapkan oleh pemerintah daerah. Hal tersebut dilakukan oleh penduduk yang mendapat ganti rugi besar dan memiliki keinginan untuk berinvestasi dalam bentuk aset tidak bergerak yaitu berupa rumah. Dampak dari adanya ganti rugi lahan yang tinggi pada akhirnya menjadikan beberapa penduduk Dukuh Bapangan yang terdampak pembangunan bandara berkeinginan untuk membeli lahan rumah yang dibangun di daerah yang tidak jauh dari relokasi serta masih berada dalam satu desa. Lokasi relokasi diluar tanah kas desa di Desa Bebekan termasuk dalam relokasi pemerintah. Hal tersebut disebabkan oleh adanya ganti rugi dengan nilai yang tidak begitu besar.

Berdasarkan persebarannya relokasi pemerintah berada di Desa Kedundang, Desa Palihan, dan Desa Janten. Sejumlah 23 KK direlokasi di Desa Kedundang, 17 KK di Desa Palihan, dan 17 KK di Desa Janten. Status masyarakat yang menghuni lokasi ini adalah magersari. Masyarakat dapat

menempati rumah beserta isinya dan hak tersebut dapat diturunkan ke anak cucu. Masyarakat yang tinggal di relokasi pemerintah umumnya merupakan masyarakat yang memiliki nilai ganti rugi yang sedikit dan tidak dapat membangun rumahnya sendiri. Kemudian untuk lokasi relokasi di luar tanah kas Desa Glagah dan diluar relokasi mandiri dapat tergambar pada tabel 2. di bawah ini :

Tabel 2. Lokasi Relokasi Penduduk Bapangan

No	Lokasi Relokasi Penduduk Bapangan		
	Lokasi	f	%
1	Dukuh Bebekan	34	37,00%
2	Desa Kedundang	23	25,00%
3	Desa Palihan	18	19,55%
4	Desa Janten	17	18,45%
Total		92	100,0%

Sumber : Balai Desa Glagah, 2019

3.2. Mobilitas Sosial Dampak Pembangunan Bandara YIA

1. Perubahan Mata Pencaharian

Tabel 3. Perubahan Mata Pencaharian

Perubahan Mata Pencaharian	Dukuh Bapangan	
	F	%
Buruh Tani (Tambak/Sawah) → Wiraswasta	16	47,00%
Wiraswasta → Karyawan PT Angkasa Pura (<i>Costumer Service</i> , Teknisi)	7	20,58%
Wiraswasta → PNS	5	14,70%
Sopir → Pedagang	6	17,64%
Total	34	100,0%

Sumber: Data Primer, 2020

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa ada 4 perubahan yang terjadi diantaranya buruh tani menjadi wiraswasta dengan persentase yang mendominasi sebanyak 47,00% dan perubahan dengan persentase terkecil adalah perubahan mata pencaharian dari wiraswasta → PNS hanya sebanyak 14,70%. Selain itu beberapa anggota keluarga penduduk Dukuh Bapangan yang memiliki pendidikan minimal D3 mendapat kesempatan untuk bekerja di Angkasa Pura I bandara *Yogyakarta International Airport* baik itu sebagai *Costumer Service*, Staff, maupun menjadi teknisi bandara. Adanya hubungan antara ganti rugi lahan pasca relokasi dan usia

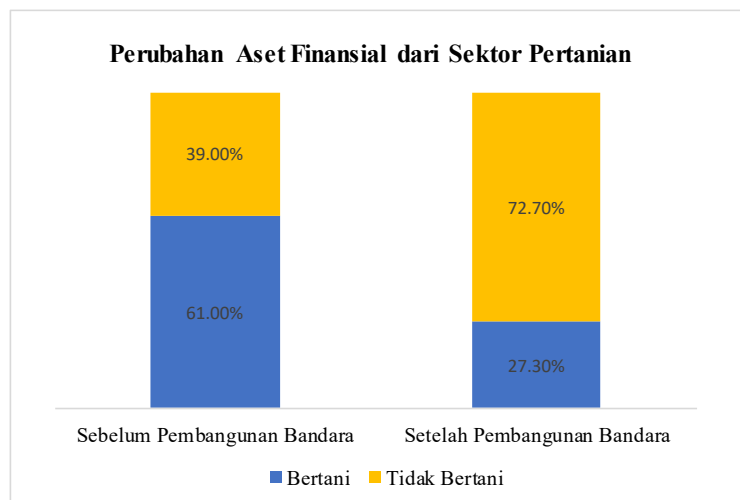
penduduk Dukuh Bapangan mampu memengaruhi tingkat mobilitas sosial pada perubahan mata pencaharian penduduk. Adanya perubahan jenis pekerjaan sebelum dan sesudah relokasi tergantung pada pemanfaatan dan alokasi uang ganti rugi. Perubahan mata pencaharian yang paling mendominasi ada pada aset pertanian dengan segala bentuk pendapatan yang bersumber dari pertanian kering maupun basah, tegalan, pekarangan, perkebunan, peternakan, dan nelayan.

Tabel 4. Perubahan Aset Pertanian Sebelum dan Sesudah Pembangunan Bandara YIA

Pilihan	Memiliki Pendapatan dari Sektor Pertanian			
	Sebelum Pembangunan YIA		Sesudah Pembangunan YIA	
	f	%	f	%
Ya	24	70.60%	9	26.50%
Tidak	10	29.40%	25	73.50%
Total	34	100.00%	34	100.00%

Sumber: Data Primer, 2020

Berdasarkan data tabel di atas menunjukkan bahwa penduduk Dukuh Bapangan mengalami penurunan aset finansial yang bersumber dari pertanian sejumlah 24 KK (70,60%) menjadi 9 kepala rumah tangga (26,50%). Perubahan aset tersebut secara keseluruhan dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 1. Grafik Perubahan Aset Finansial dari Sektor Pertanian Dukuh Bapangan Tahun 2020
Sumber: Data Primer, 2020

Berdasarkan hasil wawancara menunjukkan bahwa penurunan mata pencaharian sebagai petani disebabkan oleh adanya lahan pertanian yang telah

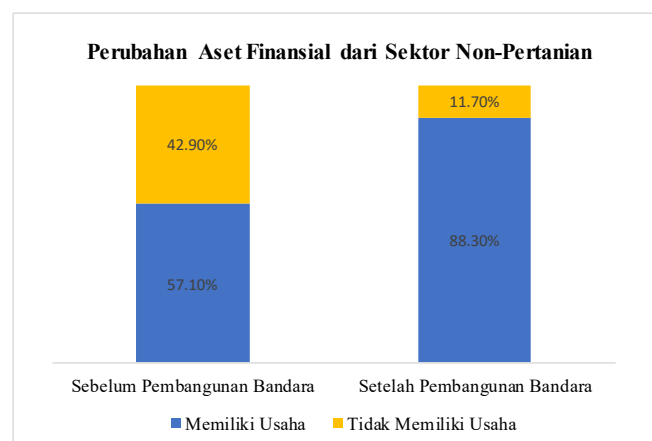
habis akibat relokasi pembangunan bandara *Yogyakarta International Airport*, menurunnya minat kepala keluarga untuk kembali bekerja di bidang pertanian. Namun ada beberapa kepala keluarga yang memang masih bertahan dan mengandalkan sektor pertanian sebagai pekerjaan dan pendapatan utama karena keterbatasan kemampuan maupun umur yang mulai memasuki usia non-produktif. Kepala keluarga yang memilih untuk bekerja sebagai pegawai negeri sipil, karyawan swasta, dan memiliki bisnis atau usaha sendiri umumnya memiliki pendapatan yang bersumber dari non-pertanian.

Tabel 5. Perubahan Aset Non-Pertanian Sebelum dan Sesudah Pembangunan Bandara YIA

Pilihan	Memiliki Pendapatan dari Sektor Non-pertanian			
	Sebelum Pembangunan YIA		Sesudah Pembangunan YIA	
	f	%	f	%
Ya	16	47.10%	30	88.20%
Tidak	18	52.90%	4	11.80%
Total	34	100.00%	34	100.00%

Sumber: Data Primer, 2020

Berdasarkan tabel 5. menunjukkan bahwa Penduduk Dukuh Bapangan mengalami peningkatan dari 16 KK dengan persentase 47.10% menjadi 30 KK dengan persentase 88.20%. Berikut perubahan aset pendapatan yang bersumber dari non-pertanian sebelum pembangunan dan setelah pembangunan.



Gambar 2. Grafik Perubahan Aset Finansial dari Sektor Non-Pertanian Dukuh Bapangan Tahun 2020

Sumber: Data Primer, 2020

Berdasarkan diagram diatas menunjukkan bahwa adanya kenaikan minat penduduk Dukuh Bapangan yang lebih memilih untuk memiliki usaha setelah adanya pembangunan bandara *Yogyakarta International Airport*. Kenaikan tersebut disebabkan oleh adanya kepala keluarga yang kehilangan lahan pertanian, sebagian keluarga ada yang lebih memilih untuk beralih pekerjaan dari pertanian ke non-pertanian, dan memiliki usaha sampingan di bidang non-pertanian seperti membuka warung.

2. Perubahan Kekayaan

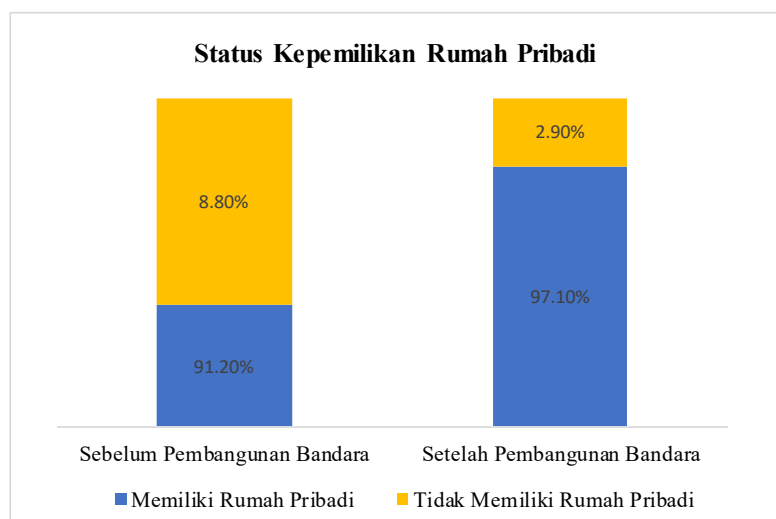
Perubahan kekayaan bagi penduduk Dukuh Bapangan dinilai dari kepemilikan rumah pribadi yang merupakan indikator penting dalam melihat keadaan aset fisik rumah tangga yang terdampak pembangunan bandara. Berikut kepemilikan rumah pribadi oleh penduduk Dukuh Bapangan.

Tabel 6. Perubahan Kepemilikan Rumah Pribadi Sebelum dan Sesudah Pembangunan Bandara YIA

Pilihan	Kepemilikan Rumah Pribadi			
	Sebelum Pembangunan YIA		Sesudah Pembangunan YIA	
	f	%	f	%
Ya	31	91.20%	33	97.10%
Tidak	3	8.80%	1	2.90%
Total	34	100.00%	34	100.00%

Sumber: Data Primer, 2020

Berdasarkan tabel 6. tersebut dapat dilihat bahwa penduduk Dukuh Bapangan sebanyak 31 KK (91,20%) memiliki rumah pribadi dan setelah adanya pembangunan bandara YIA mengalami kenaikan kekayaan menjadi 33 orang (97.10%). Secara keseluruhan kepemilikan rumah pribadi mengalami peningkatan, hal tersebut disebabkan oleh jumlah ganti rugi yang diterima oleh penduduk terdampak cukup banyak. Berikut diagram tabel terkait perubahan kepemilikan tanah di Dukuh Bapangan atas terdampak pembangunan bandara YIA.



Gambar 3. Grafik Perubahan Aset Finansial dari Status Kepemilikan Rumah Pribadi Dukuh Bapangan Tahun 2020
Sumber: Data Primer, 2020

Setelah adanya pembangunan bandar udara, hampir setiap kepala keluarga di Dukuh Bapangan berencana untuk memiliki rumah permanen dengan lokasi yang sudah ditentukan hal tersebut didasari oleh adanya keinginan penduduk Dukuh Bapangan yang terdampak atas pembangunan bandara YIA dan menginginkan untuk hidup yang lebih baik dari rumah sebelumnya. Perubahan kekayaan selanjutnya berupa transportasi yang menjadi aset penting bagi sebagian besar penduduk Dukuh Bapangan untuk mendukung segala kegiatan sehari-hari. Adapun kendaraan atau transportasi yang di maksud adalah kendaraan roda dua (sepeda motor) dan kendaraan roda empat (mobil).

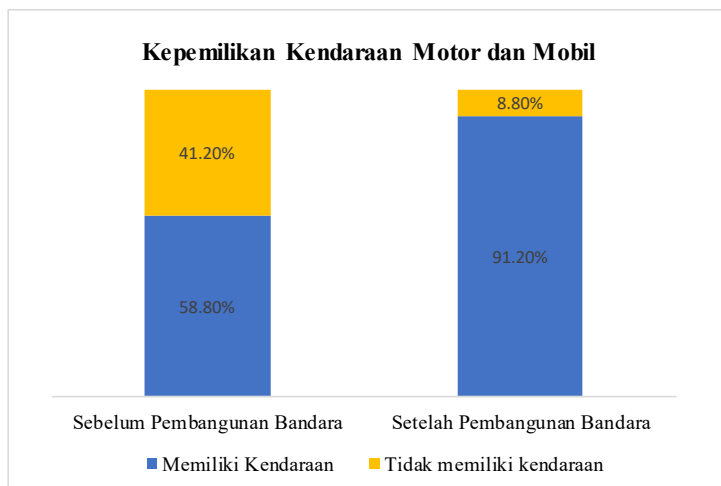
Tabel 7. Perubahan Kepemilikan Kendaraan Pribadi Sebelum dan Sesudah Pembangunan Bandara YIA

Pilihan	Kepemilikan Kendaraan Pribadi			
	Sebelum Pembangunan YIA		Sesudah Pembangunan YIA	
	f	%	f	%
Ya	20	58.80%	31	91.20%
Tidak	14	41.20%	3	8.80%
Total	34	100.00%	34	100.00%

Sumber: Data Primer, 2020

Berdasarkan tabel 7. kepemilikan kendaraan pribadi bahwa sebelum adanya pembangunan bandara YIA penduduk Dukuh Bapangan yakni sebanyak 20 KK dengan persentase 58.80% memiliki kendaraan roda dua dan roda empat dan setelah

adanya pembangunan bandara jumlah kepemilikan tersebut mengalami peningkatan menjadi 31 KK dengan persentase 91.20%. Secara keseluruhan dengan adanya pembangunan bandara YIA memberikan dampak berupa aset fisik kepemilikan kendaraan pribadi bagi penduduk Dukuh Bapangan.



Gambar 4. Grafik Perubahan Aset Finansial dari Status Kepemilikan Kendaraan Motor dan Mobil Dukuh Bapangan Tahun 2020
Sumber: Data Primer, 2020

Jumlah ganti rugi yang cukup banyak membuat penduduk yang terdampak atas pembangunan bandara YIA, tidak hanya membeli satu kendaraan bahkan lebih dari 1 untuk memenuhi kebutuhan keluarga baik istri maupun anak. Penduduk yang sebelumnya sudah memiliki aset kendaraan bermotor, setelah relokasi dan ganti rugi kemudian mereka akan menambah jumlah kendaraan yang dimilikinya dan membeli kendaraan roda empat. Kepemilikan lahan pertanian menjadi salah satu parameter perubahan kekayaan karena dari aset itulah seseorang dapat melakukan segala aktifitas yang berhubungan dengan pengolahan tanah baik bercocok tanam maupun berkebun dan mencukupi kebutuhannya bahkan lebih dibandingkan hanya menjadi buruh tani. Berikut tabel peningkatan kepemilikan lahan pertanian sebagai salah satu parameter perubahan kekayaan di Dukuh Bapangan.

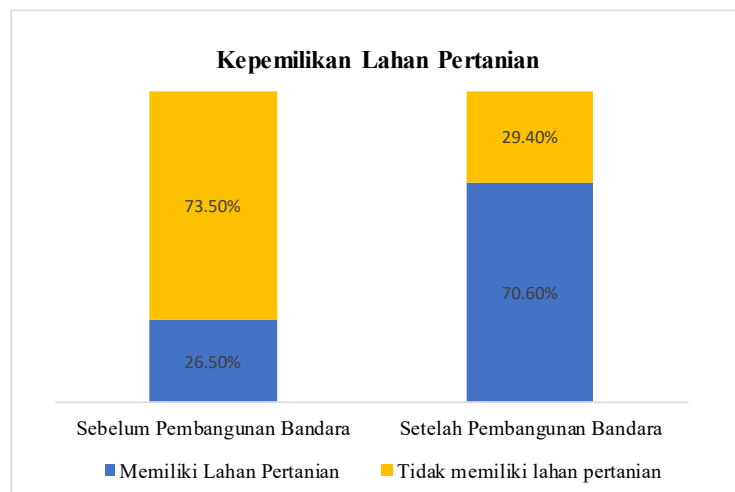
Tabel 8. Perubahan Kepemilikan Lahan Pertanian Sebelum dan Sesudah Pembangunan Bandara YIA

Pilihan	Kepemilikan Lahan Pertanian			
	Sebelum Pembangunan YIA		Sesudah Pembangunan YIA	
	f	%	f	%

Ya	9	26.5%	24	70.6%
Tidak	25	73.5%	10	29.4%
Total	34	100.00%	34	100.00%

Sumber: Data Primer, 2020

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa hanya 9 KK dengan persentase 26.5% penduduk Dukuh Bapangan memiliki lahan pertanian sebelum proses relokasi dan mengalami peningkatan yang sangat signifikan pasca relokasi dan pembangunan bandara YIA menjadi 24 KK dengan persentase 70.6%. Artinya penduduk terdampak memiliki kemampuan untuk membeli lahan pertanian baru dan mengalami tingkat kemudahan pasca relokasi karena adanya uang kompensasi ganti rugi. Berikut diagram batang untuk melihat kenaikan kepemilikan lahan pertanian dan efeknya terhadap perubahan kenaikan tingkat kekayaan oleh penduduk Dukuh Bapangan.



Gambar 5. Grafik Perubahan Aset Finansial dari Status Kepemilikan Lahan Pertanian Dukuh Bapangan Tahun 2020

Sumber: Data Primer, 2020

Adanya perubahan tersebut dipengaruhi oleh hasil ganti rugi dengan jumlah yang cukup banyak sehingga memberikan dampak kepada penduduk untuk meningkatkan taraf kesejahteraan hidupnya melalui pengalokasian dana ganti rugi dengan membeli lahan untuk membangun rumah, warung, *homestay* maupun pemenuhan kebutuhan tersier berupa pembelian aset kendaraan bermotor.

3. Perubahan Status Sosial

Selain adanya perubahan mata pencaharian dan perubahan kekayaan, beberapa penduduk mengalokasikan dana ganti rugi tersebut untuk kegiatan yang berhubungan dengan status sosial. Tingkat pendidikan menjadi salah satu pengaruh terhadap perubahan status sosial seseorang pasca relokasi dan ganti rugi. Alokasi terkait dana ganti rugi yang dipergunakan untuk melakukan perubahan status sosial selanjutnya adalah adanya beberapa tokoh masyarakat di Dukuh Bapangan yang menggunakan dana ganti rugi tersebut untuk biaya pencalonan dewan legislatif daerah. Meskipun menduduki persentase yang sedikit yaitu hanya 26.5% namun keinginan penduduk Dukuh Bapangan untuk menjadi salah satu bagian dari pemangku kepentingan di daerah sangat tinggi.

Tabel 9. Perubahan Status Sosial Sebelum dan Sesudah Pembangunan Bandara YIA Berdasarkan Jabatan atau Pangkat

Pilihan	Kepemilikan Jabatan di Sektor Pemerintah			
	Sebelum Pembangunan YIA		Sesudah Pembangunan YIA	
	f	%	f	%
Ya	2	5.88%	6	17.7%
Tidak	32	94.11%	28	82.3%
Total	34	100.00%	34	100.00%

Sumber: Data Primer, 2020

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa sebelum proses relokasi dan adanya ganti rugi hanya 2 KK dengan persentase 5.8% yang memiliki minat untuk mengalokasikan tabungan mereka dalam hal jabatan dan mengalami peningkatan yang sangat signifikan pasca relokasi dan pembangunan bandara YIA menjadi 6 KK dengan persentase 17.7%. Artinya penduduk terdampak memiliki modal dan minat untuk menaikkan level status sosial melalui jabatan atau pangkat dalam lingkup kemasyarakatan. Perubahan status sosial selanjutnya adalah pada perubahan tingkat pendidikan, berikut tabelnya.

Tabel 10. Perubahan Status Sosial Sebelum dan Sesudah Pembangunan Bandara YIA Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Pilihan	Perubahan Status Sosial pada Tingkat Pendidikan	
	Sebelum Pembangunan YIA	Sesudah Pembangunan YIA

	f	%	f	%
Ya	12	35.3%	23	67.7%
Tidak	22	64.7%	11	32.3%
Total	34	100.00%	34	100.00%

Sumber: Data Primer, 2020

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa sebelum proses relokasi dan adanya ganti rugi hanya 12 KK dengan persentase 35.3% yang memiliki level pendidikan hingga perguruan tinggi dan mengalami peningkatan yang sangat signifikan pasca relokasi dan pembangunan bandara YIA menjadi 23 KK dengan persentase 67.7%. Artinya penduduk terdampak memiliki modal dan keinginan lebih untuk dapat melanjutkan jenjang pendidikan hingga perguruan tinggi untuk mendapat penghidupan yang layak secara mata pencaharian kedepannya dan mendapat pandangan akan status sosial. Anggapan penduduk desa salah satunya di Dukuh Bapangan sangat menjunjung tinggi martabat seseorang yang memiliki pendidikan hingga pada taraf atau level perguruan tinggi dan mendapatkan gelar sarjana. Perubahan status sosial selanjutnya adalah pada perubahan status sosial dari agama, berikut tabelnya.

Tabel 11 Perubahan Status Sosial Sebelum dan Sesudah Pembangunan Bandara YIA Berdasarkan Tingkat Ibadah Keagamaan

Pilihan	Perubahan Status Sosial berdasarkan Ibadah Keagamaan			
	Sebelum Pembangunan YIA		Sesudah Pembangunan YIA	
	f	%	f	%
Ya	3	8.8%	8	23.6%
Tidak	31	91.2%	26	76.4%
Total	34	100.00%	34	100.00%

Sumber: Data Primer, 2020

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa sebelum proses relokasi dan adanya ganti rugi hanya 3 KK dengan persentase 8.8% yang mampu menjalankan ibadah umroh atau haji. Hal tersebut dikarenakan minimnya dana atau tabungan yang dimiliki oleh penduduk Dukuh Bapangan dan mengalami peningkatan yang sangat signifikan pasca relokasi dan pembangunan bandara YIA menjadi 8 KK dengan persentase 23.6%. Artinya penduduk terdampak mampu mengalokasikan dana hasil ganti rugi untuk keperluan menjalankan ibadah umroh maupun haji.

Sehingga dari situlah penduduk yang pulang dari menjalankan ibadah Umroh mendapat pandangan status sosial dari masyarakat terkait dengan ibadah keagamaan di tanah suci.

4. PENUTUP

4.1.Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan yaitu:

1. Karakteristik penduduk Dukuh Bapangan menurut jenis kelamin mayoritas (67,6%) KK perempuan dengan tingkat pendidikan terbanyak (65%) pada jenjang SD-SMP serta mata pencaharian di dominasi pada bidang non-pertanian sebanyak 17 KK (50%) dengan mayoritas jumlah pendapatan berkategori penghasilan dibawah Rp. 1.500.000 (satu juta lima ratus ribu rupiah) sejumlah 14 rumah tangga (41,2%).
2. Mobilitas spasial terkait relokasi penduduk dilakukan menjadi 4 titik di kawasan Bandara YIA diantaranya Desa Bebekan sebanyak 34 KK, Desa Kedundang 23 KK, Desa Palihan 18 KK, dan Desa Janten sebanyak 17 KK.
3. Mobilitas sosial penduduk Dukuh Bapangan berdampak pada perubahan mata pencaharian yang didominasi oleh perubahan buruh tani menjadi wiraswasta (47,00), perubahan kekayaan berupa kepemilikan kendaraan pribadi mencapai 91.20%, melakukan investasi emas (70.6%), dan mayoritas perubahan status sosial berupa keperluan umroh atau haji (70,6%).

4.2.Saran

Dalam penelitian dan kepenulisan terkait saran serta rekomendasi lanjutan terkait mobilitas sosial dan spasial penduduk Dukuh Bapangan sebagai terdampak dari adanya pembangunan bandara *Yogyakarta International Airport* diantaranya mengenai:

1. Masyarakat perlu didampingi dalam proses relokasi hingga pengadaan fasilitas saat proses pembebasan lahan seperti sarana logistik, administrasi, dan pemberitahuan mengenai waktu pembebasan lahan.

2. Pihak pengembang, investor, maupun pihak pemerintah perlu melakukan pengkajian terhadap nilai sosial dan lingkungan di sekitar daerah terdampak pembangunan bandara YIA karena banyak sekali faktor-faktor yang memengaruhi aspek non-market seperti beberapa penduduk mengalami tekanan atau *cultural shock* dalam menerima perubahan kondisi lingkungan.
3. Pihak pemerintah dan pengembang proyek perlu melakukan *social preparation* kepada masyarakat yang terkena dampak pembangunan bandara YIA. Sehingga selain memberikan ganti rugi kepada masyarakat yang terkena dampak, namun juga melakukan pendampingan kepada masyarakat, hal ini perlu dilakukan agar masyarakat yang terdampak tidak terlalu dirugikan dengan berbagai macam ancaman penurunan aset tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Asian Development Bank. (1998). *Handbook on Resettlement, A Guide to Good Practice*. Manila: Asian Development Bank.
- RPJMN Kabupaten Kulon Progo. (2014) <https://www.bappenas.go.id>, diakses pada tanggal 19 Januari 2020.
- Susilowati, D. (2014). *Perubahan Sosial Akibat Kebijakan Relokasi Bandara Adi Sucipto di Desa palihan, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo*. Universitas Gadjah Mada.
- Ulber, Silalahi. (2009). *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: PT. Refika Aditama.