



# DAMPAK SOSIAL AKUISISI LAHAN PEMBANGUNAN BANDARA YIA TERHADAP SISTEM PENGHIDUPAN MASYARAKAT LOKAL

## LARGE SCALE LAND ACQUISITION IMPACT TO LOCAL COMMUNITIES LIVELIHOOD

Ekannisa Jasmiene Isworo<sup>a\*</sup>, Fadjar Hari Mardiansyah<sup>a</sup>

<sup>a</sup> Department of Urban and Regional Planning, Universitas Diponegoro; Kota Semarang

\*Korespondensi: [ekannisajasmiene@gmail.com](mailto:ekannisajasmiene@gmail.com)

### Info Artikel:

- Artikel Masuk: 12 Mei 2023
- Artikel diterima: 23 Agustus 2023
- Tersedia Online: 31 Maret 2024

### ABSTRAK

Pengadaan lahan untuk pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta memberikan dampak yang signifikan, terutama bagi masyarakat lokal sebagai pemilik lahan yang terkena akuisisi. Oleh karena itu, penting bagi pemrakarsa proyek untuk menyediakan dokumen Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) guna mengurangi dampak negatif dan mengoptimalkan dampak positif. Meskipun AMDAL telah disusun sebelumnya untuk mengidentifikasi dan mengelola dampak lingkungan dan sosial, temuan lima tahun setelah penerbitan menunjukkan bahwa dampak negatif, terutama dalam sistem penghidupan yang tidak berkelanjutan, masih dirasakan oleh sebagian masyarakat terdampak. Dampak sosial yang dirasakan oleh masyarakat terdampak dijelaskan melalui konsep aset modal dalam kerangka Sustainable Livelihood yang dianggap mampu memprediksi dampak sosial dalam beberapa studi AMDAL skala internasional. Analisis dilakukan menggunakan pendekatan kuantitatif melalui data kuesioner dan pendekatan kualitatif sebagai data pendukung melalui analisis dokumen AMDAL dan wawancara terarah. Melalui analisis aset modal, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi prediksi AMDAL dan kondisi masyarakat lima tahun setelah menerima kompensasi lahan sebagai tahap akhir skema pengadaan lahan untuk Bandara Internasional Yogyakarta.

**Kata Kunci :** Large Scale Land Acquisition, Sustainable Livelihood, Dampak Pembangunan

### ABSTRACT

Large Scale Land Acquisition (LSLA) for the development of Yogyakarta International Airport has significant implications, particularly for local communities as landowners affected by the acquisition. Therefore, it is crucial for project initiators to provide Environmental Impact Assessment (EIA) documents to mitigate negative impacts and optimize positive ones. Although EIA has been previously conducted to identify and manage environmental and social impacts, findings five years post-issuance indicate that negative impacts, especially on unsustainable livelihood systems, are still felt by some affected communities. The social impacts perceived by affected communities are elucidated through the concept of asset capital within the Sustainable Livelihood framework, considered capable of predicting social impacts in several international-scale EIA studies. Analysis is conducted using a quantitative approach through questionnaire data and a qualitative approach as supplementary data through EIA document analysis and focused interviews. Through asset capital analysis, this research aims to evaluate EIA predictions and the conditions of communities five years after receiving land compensation as the final stage of the land acquisition scheme for Yogyakarta International Airport.

**Keyword:** LSLA, Sustainable Livelihood, Development Impact

Copyright © 2024 GJGP-UNDIP

This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY-NC-SA) 4.0 International license.

## 1. PENDAHULUAN

Pengadaan lahan skala besar seharusnya memberikan dampak positif terhadap kesejahteraan masyarakat lokal, karena merekalah pihak yang paling terkena dampak dari seluruh proses pengadaan lahan. Hal ini sejalan dengan pendapat (Nkansah-Dwamena, 2021) dimana ketika Pengadaan Tanah Skala Besar (LSLA) dilaksanakan dengan baik, maka akan menciptakan dampak positif terhadap kehidupan masyarakat setempat dan bahkan berkontribusi terhadap pengentasan kemiskinan. Namun, yang terjadi dalam beberapa kasus di negara-negara berkembang, LSLA cenderung menimbulkan dampak negatif terhadap kehidupan masyarakat, seperti kompensasi yang tidak adil, perampasan tanah, dan pemindahan skala besar (Hufe & Heuermann, 2017; Kleemann & Thiele, 2015; Rijanta et al., 2019). Hal ini sejalan dengan temuan (Yadav & Kalambe, 2022) bahwa LSLA, yang melibatkan pengalihan lahan yang luas dari masyarakat lokal dan petani skala kecil ke investor asing atau elit dalam negeri, sering kali menyebabkan pengungsian, hilangnya mata pencaharian, dan konflik sosial. Masyarakat lokal cenderung memiliki ketergantungan yang besar pada lahan-lahan tersebut untuk kehidupan mereka, dan hilangnya akses terhadap lahan-lahan tersebut dapat menghancurkan kehidupan mereka (Gironde & Golay, 2021).

Oleh karena itu, peran penilaian dampak sosial atau *Social Impact Assesment* (SIA) sangatlah krusial dalam proyek, terutama dalam proyek pengadaan lahan yang berskala besar. Penilaian dampak sosial tidak hanya mampu memberikan rekomendasi mengenai peluang pengembangan potensi dari suatu proyek, tetapi juga dapat mengurangi dampak negatif bahkan sebelum proyek tersebut dilaksanakan. Sehingga Vanclay (2003) mendefinisikan SIA sebagai proses menilai atau memperkirakan terlebih dahulu konsekuensi sosial yang mungkin timbul dari tindakan kebijakan tertentu atau proyek pembangunan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 yang telah diperbarui oleh Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020, Dokumen Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) dianggap sebagai bagian penting dari Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah yang harus disusun dalam proses pengadaan lahan. AMDAL tidak hanya digunakan untuk meramalkan dan mengurangi dampak lingkungan, tetapi juga untuk meramalkan dan mengurangi dampak sosial, khususnya terhadap masyarakat yang terdampak. Langkah ini dilakukan sebagai upaya untuk menjalankan proses akuisisi lahan dengan prinsip-prinsip kemanusiaan, demokratis, dan adil, sebagaimana yang diamanatkan dalam dasar hukum Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012. Pengadaan lahan untuk bandara YIA (Yogyakarta International Airport) menjadi proyek pertama terbesar (*mega project*) setelah diterbitkannya Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang pengadaan lahan untuk kepentingan umum.

Pembangunan bandar udara YIA sebagai salah satu infrastruktur regional yang terdapat dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2018 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (Kadarisman, 2019). Dalam dokumen MP3EI, Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki peran penting sebagai bagian dari pusat ekonomi regional sehingga keberadaan bandara YIA berfungsi dalam mendukung mobilitas barang dan manusia. Ditambah, berdasarkan RPJMN 2015-2019, bandara YIA diharapkan mendukung kota Yogyakarta sebagai kota metropolitan di Indonesia. Berdasarkan kedua dokumen ini, bandara YIA memiliki fungsi vital dalam mewujudkan kepentingan regional dan nasional namun disisi lain bandara ini juga memiliki kepentingan lokal. Kepentingan lokal yang dimaksud adalah dapat memberikan dampak positif bagi masyarakat lokal yang selama jangka waktu yang lama menghadapi isu kesejahteraan. Kepentingan regional dan lokal idealnya berjalan secara beriringan, namun faktanya tidak demikian. Meskipun pemenuhan kepentingan nasional telah mengklaim telah mewujudkan kepentingan lokal melalui pemberian kompensasi lahan berdasarkan BPS (2020) tingkat kemiskinan di Kulon Progo justru meningkat di tahun 2019-2020 meskipun telah menurun di tahun 2017. Rijanta et al., (2019) berpendapat bahwa dampak negatif pada sistem kehidupan masyarakat akibat akuisisi lahan adalah penerima kompensasi lahan besar kemungkinan untuk kembali masuk ke dalam perangkap kemiskinan pada jangka panjang akibat ketidakmampuan dalam mengelola besaran kompensasi lahan yang mereka terima secara optimal. Dampak sosial yang dialami masyarakat terdampak saat ini merupakan bentuk adanya kemungkinan ketidakefektifan dokumen AMDAL dalam suatu proyek. Sehingga dalam penelitian ini penulis

bertujuan untuk menggambarkan dampak sosial berupa perubahan dalam sistem kehidupan yang dialami oleh sebagian masyarakat terdampak, lima tahun setelah skema pengadaan lahan.

## 2. DATA DAN METODE

Studi ini menggunakan data primer dan sekunder. Data primer berupa kuesioner yang didistribusikan secara acak terhadap 60 responden di tiga desa dalam Kecamatan Temon. Jumlah responden didapat berdasarkan perhitungan slovin dari jumlah total penerima kompensasi lahan di skema LSLA untuk bandara YIA. Dampak LSLA dijelaskan dengan metode analisis statistik deskriptif berdasarkan aset-aset pada kerangka pikir *Sustainable Livelihood* yaitu Aset Finansial, Aset Fisik, Aset Sosial dan Aset Alam (Thao, 2016). Kerangka *Sustainable livelihood* memberikan hubungan antar aset yang menggambarkan bagaimana kapasitas adaptasi masyarakat perdesaan dalam menghadapi kondisi *Vulnerable Context*. *Vulnerable context* dalam studi kasus ini adalah akusisi lahan untuk bandara YIA. Oleh karena itu, pada penelitian ini penulis mengidentifikasi bagaimana aset finansial, aset sosial, aset manusia, aset fisik yang dimiliki oleh masyarakat lokal

Guna menjawab pertanyaan penelitian, penulis menggunakan metode triangulasi data, dimana penulis membandingkan prediksi dampak sosial menggunakan analisis data sekunder (dokumen AMDAL untuk bandara NYIA 2018) dengan dampak sosial yang dihadapi masyarakat terdampak saat ini (data primer: kuesioner 2023) yang dijelaskan melalui kerangka SLF (*Sustainable Livelihood Framework*). Dalam menggambarkan dampak sosial yang terjadi pada masyarakat terdampak, penulis menggunakan kerangka SLF sebagai salah satu dasar praktik paling sering digunakan untuk mengkaji karakteristik sosial-ekonomi masyarakat miskin di negara berkembang (Khairi, 2013).

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 3.1. Prediksi Dampak Sosial bagi Masyarakat Terdampak Setelah Adanya LSLA

Meskipun lembaga keuangan internasional, seperti World Bank telah mengamanatkan Analisis Dampak Sosial Lingkungan atau AMDAL untuk memitigasi konsekuensi negatif yang timbul dari Pengadaan Tanah Skala Besar (LSLA), prosedurnya masih menghadapi berbagai tantangan. Hal ini karena pemangku kepentingan atau pemerintah mungkin tidak dapat secara akurat menilai risiko yang terkait dengan kerawanan sosial, sehingga sulit memperkirakan potensi dampak negatif proyek terhadap masyarakat (Unruh et al., 2019). Dokumen Penilaian Dampak Lingkungan dan Sosial atau AMDAL terkadang diselesaikan hanya sebagai formalitas dalam pelaksanaan proyek, bukan sebagai studi menyeluruh dan kritis untuk meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan dan kesejahteraan sosial sambil memaksimalkan hasil ekonomi. Dengan kata lain, dokumen AMDAL terkadang dipandang sebagai prosedur birokrasi yang diperlukan daripada penilaian komprehensif terhadap potensi dampak lingkungan dan sosial suatu proyek.

Masalah ini juga ditemukan di Bandara Internasional Yogyakarta (YIA); bahkan dokumen ESIA dirumuskan setelah izin lokasi diterbitkan (Aji & Khudi, 2021; Alan, 2020). Artinya, penentuan lokasi bandara sudah dilakukan sebelum laporan ESIA dibuat. Ini bukan situasi yang ideal, karena lokasi bandara mungkin telah berdampak pada lingkungan dan masyarakat setempat. Idealnya, laporan AMDAL seharusnya dilakukan sebelum tahap penentuan lokasi sehingga potensi dampak lingkungan dan sosial dapat dipertimbangkan dalam proses pengambilan keputusan. Selain itu, penilaian sosial untuk beberapa kasus di Indonesia cenderung menjadi bagian terlemah dalam dokumen AMDAL (Walker et al., 2000).

Berdasarkan dokumen AMDAL, akusisi lahan untuk bandara YIA diperkirakan menciptakan empat dampak sosial utama. Prediksi pertama adalah “Hilangnya Permukiman, lahan pertanian dan tanah pekarangan”. Ini berarti beberapa rumah tangga akan direlokasi, dan petani akan kehilangan lahan untuk ditanami. Selain itu, lahan pekarangan yang bisa digunakan untuk berbagai kegiatan ekonomi seperti berkebun atau beternak juga akan diambil alih. Hilangnya aset ini dapat berdampak signifikan terhadap mata pencaharian rumah tangga yang terkena dampak dan mengganggu jaringan sosial dan ikatan komunitas

mereka. Prediksi dampak sosial kedua dari proses pembebasan lahan bandara NYIA adalah “Munculnya Penolakan Dari Warga”. Penolakan ini bisa dalam berbagai bentuk, seperti protes dan demonstrasi. Penduduk yang terkena dampak proses pembebasan tanah mungkin tidak bersedia menyerahkan tanah atau properti mereka dengan mudah, terutama jika mereka merasa tidak mendapatkan kompensasi yang adil atas kerugian mereka.

Prediksi ketiga “Munculnya Konflik Antar Warga” terjadi karena adanya perbedaan pendapat dan kepentingan antar warga terkait proses pembebasan lahan. Beberapa penduduk mungkin bersedia menjual tanah mereka dan pindah, sementara yang lain menentang keras gagasan tersebut dan ingin tetap tinggal di sana. Dampak keempat adalah “Meningkatnya Kesempatan Kerja Bagi Warga Terdampak”. Seiring kemajuan proyek, mungkin ada kebutuhan akan tenaga kerja terampil dan tidak terampil di berbagai bidang, seperti konstruksi, transportasi, logistik, dan pemeliharaan. Hal ini dapat memberikan kesempatan bagi warga yang terkena dampak pembebasan lahan untuk mencari pekerjaan dan memperbaiki situasi keuangan mereka.

Meskipun empat prediksi dampak yang disebutkan sebelumnya memberikan sedikit gambaran tentang kemungkinan dampak pembebasan lahan terhadap masyarakat lokal, ternyata setelah proyek, terutama setelah proses akuisisi lahan, masih banyak masalah sosial yang belum tercakup dalam analisis di atas. Berdasarkan beberapa temuan, banyak isu sosial seperti pengungsian, kehilangan mata pencaharian, dan pengangguran muncul di masyarakat setelah pembebasan lahan untuk proyek bandara YIA (Beltahmamer, 2023; Rijanta et al., 2019; Suroso, 2018). Untuk memahami sepenuhnya dampak sosial dari pembebasan lahan untuk bandara NYIA, penulis melakukan analisis dampak sosial yang komprehensif dengan menggunakan aset yang tercantum dalam Kerangka Penghidupan Berkelanjutan.

### 3.2. Perubahan Sistem Penghidupan Masyarakat Lokal Setelah LSLA

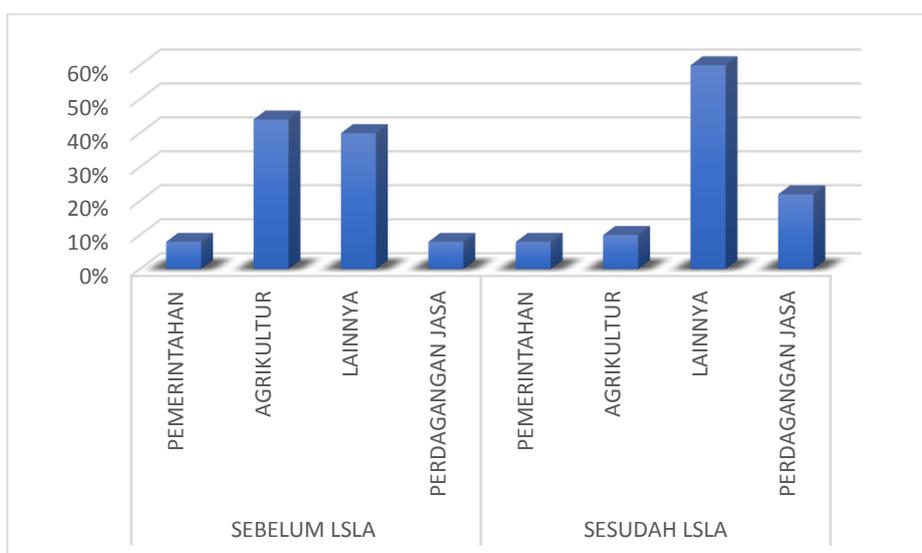
Untuk menyajikan gambaran yang komprehensif mengenai dampak sosial dari Alih Guna Lahan Skala Besar (LSLA), penulis memilih untuk mengadopsi kerangka kerja Penghidupan Berkelanjutan yang dikembangkan oleh *Department for International Development* (DFID) pada tahun 1999. Kerangka kerja ini terbukti menjadi alat yang kuat dalam memahami dinamika kompleks yang terlibat dalam kehidupan masyarakat yang terkena dampak relokasi akibat proyek LSLA.

Dalam kerangka kerja Penghidupan Berkelanjutan, sumber daya dasar yang penting bagi kehidupan manusia dikelompokkan menjadi lima kategori utama, yaitu aset alam, fisik, manusia, keuangan, dan sosial. Aset alam mencakup tanah, air, dan keanekaragaman hayati yang menjadi dasar bagi mata pencaharian dan keberlangsungan hidup. Aset fisik merujuk pada infrastruktur, fasilitas, dan aksesibilitas yang mempengaruhi mobilitas dan ketersediaan layanan dasar. Aset manusia mencakup keterampilan, pengetahuan, dan kesehatan yang menentukan produktivitas dan kesejahteraan individu. Aset keuangan melibatkan akses terhadap modal dan sumber daya finansial yang memungkinkan investasi dan pengeluaran berkelanjutan. Sementara itu, aset sosial mencakup jaringan dan hubungan antar individu serta institusi yang membentuk dukungan sosial dan jaminan keamanan.

#### A. Aset Finansial

Dalam kerangka *Sustainable Livelihood*, aset finansial merupakan salah satu komponen penting yang memengaruhi kesejahteraan dan keberlanjutan kehidupan masyarakat. Aset finansial mencakup akses terhadap modal, tabungan, pendapatan, dan sumber daya keuangan lainnya yang memungkinkan individu, rumah tangga, dan komunitas untuk mengelola risiko, berinvestasi dalam kegiatan produktif, dan memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari.

Dalam konteks akuisisi lahan skala besar yang melibatkan proses pemindahan penduduk (*resettlement*), aset finansial sering kali terpengaruh secara signifikan. Proses akuisisi lahan seringkali melibatkan kompensasi finansial kepada pemilik tanah yang terdampak. Namun, kompensasi tersebut mungkin tidak mencukupi untuk menggantikan kerugian yang dialami oleh masyarakat, terutama jika lahan yang mereka miliki merupakan sumber utama pendapatan atau mata pencaharian.



Sumber: Analisis Penyusun, 2023

**Gambar 1.** Perubahan Mata Pencaharian Responden

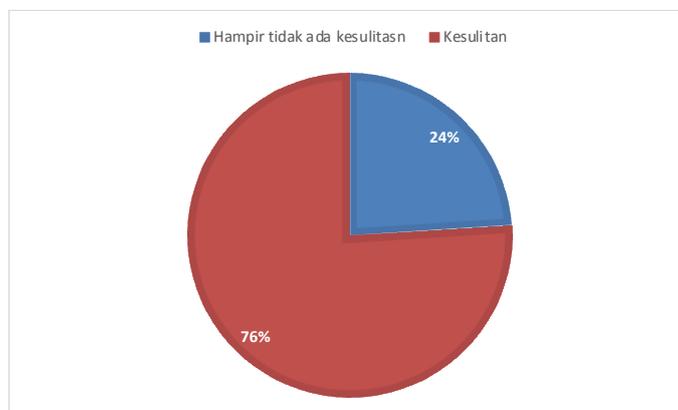
Dalam mengidentifikasi perubahan pada aset finansial yang terkait dengan akuisisi lahan skala besar, peneliti menggunakan informasi dari survei yang mencatat transformasi sektor pekerjaan di kalangan masyarakat yang terdampak. Hasil survei menunjukkan perubahan signifikan dalam sektor-sektor yang mendominasi mata pencaharian mereka (Gambar 1). Sebelumnya, mayoritas masyarakat bergantung pada sektor pertanian dan peternakan. 44% responden menyatakan bahwa sebelum dimulainya proyek pembangunan Bandara Yogyakarta Internasional (YIA), lahan yang sekarang diakuisisi tidak hanya berfungsi sebagai tempat tinggal, tetapi juga sebagai area untuk kegiatan pertanian dan peternakan. Beberapa di antara mereka juga menjelaskan bahwa lahan yang diambil alih untuk pembangunan YIA merupakan sumber utama pendapatan mereka pada masa itu. Saat ini, terdapat dua arah perubahan dalam sektor pekerjaan bagi masyarakat yang sebelumnya bekerja di sektor pertanian. Analisis grafik menunjukkan bahwa dua sektor dominan adalah sektor "lainnya" (60%), yang meliputi individu yang saat ini tidak memiliki pekerjaan tetap, pekerja harian, pengangguran, dan pensiunan. Sedangkan sektor kedua adalah sektor perdagangan dan jasa (20%), di mana masyarakat yang menerima kompensasi mulai beralih ke bisnis di sektor tersier seperti perhotelan, pariwisata, dan bidang lain untuk mendukung kegiatan perkotaan akibat adanya bandara internasional Yogyakarta. Bagi masyarakat yang menerima kompensasi besar dan memiliki akses tambahan, cenderung untuk menginvestasikan sumber daya tersebut dengan membuka usaha di bidang jasa seperti perhotelan dan pariwisata. Namun, bagi mereka yang menerima kompensasi kecil atau tidak mampu memanfaatkan kompensasi yang mereka terima secara efektif, banyak yang mengalami pengangguran, bekerja secara tidak teratur, atau bahkan memilih pensiun dini, dengan menggunakan kompensasi sebagai sumber pendapatan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari, karena sulit bersaing untuk mendapatkan pekerjaan baru.

Perubahan dalam sektor pekerjaan mencerminkan dampak langsung dari LSLA terhadap aset finansial masyarakat. Masyarakat yang mendapatkan kompensasi besar dan memiliki akses tambahan cenderung untuk memanfaatkannya dengan membuka usaha di sektor jasa. Namun, bagi mereka yang menerima kompensasi kecil atau tidak mampu memanfaatkannya secara efektif, banyak yang menghadapi pengangguran, bekerja secara tidak teratur, atau bahkan memilih pensiun dini, menggunakan kompensasi sebagai sumber pendapatan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Dengan demikian, analisis ini memberikan wawasan penting tentang bagaimana perubahan aset finansial mampu berpengaruh pada perubahan aset lainnya.

## B. Aset Fisik

Aset fisik merupakan bagian integral dari kehidupan masyarakat pedesaan, yang mencakup berbagai infrastruktur yang mereka gunakan untuk mendukung keberlangsungan hidup dan menciptakan sumber pendapatan. Bangunan rumah, jalan, jembatan, serta fasilitas lainnya menjadi bagian penting dalam membentuk struktur kehidupan di pedesaan (Sati & Vangchhia, 2017). Meskipun telah terjadi peningkatan dalam kualitas fisik dari infrastruktur tersebut, perubahan ini tidak terlepas dari tantangan dan penyesuaian yang harus dilakukan oleh masyarakat.

Sebagian besar masyarakat pedesaan telah lama terbiasa dengan rumah-rumah kecil yang berdiri di atas lahan yang luas. Luasnya pekarangan tidak hanya menjadi tempat tinggal, tetapi juga menjadi tempat bagi kegiatan peternakan dan pertanian yang mendukung kebutuhan harian keluarga. Namun, dengan adanya perubahan konsep permukiman menuju blok perumahan terencana, masyarakat menghadapi kesulitan dalam mempertahankan pola hidup tradisional mereka. Hasil kompensasi yang mereka terima tidak mencukupi untuk membangun rumah dengan lahan yang luas seperti sebelumnya. Di samping itu, aturan yang melarang penggunaan lahan untuk kegiatan peternakan menjadi kendala tambahan yang membatasi pilihan dan kegiatan ekonomi masyarakat pedesaan.



Sumber: Analisis Penyusun, 2023

**Gambar 2.** Akses Terhadap Aset Alam

Hilangnya fungsi pekarangan akibat perubahan fisik rumah tinggal, membuat masyarakat terdampak merasa kesulitan untuk memperoleh dan memanfaatkan bahan alam yang disediakan secara bebas (Gambar 2). Bahan alam tersebut mencakup hasil perkebunan seperti singkong, nira kelapa, cabai, sayuran, serta hasil peternakan seperti ayam. Sebanyak 76% dari responden mengindikasikan bahwa mereka mengalami kesulitan dalam memperoleh bahan-bahan tersebut, mengakibatkan mereka harus mengeluarkan lebih banyak uang untuk memenuhi kebutuhan harian mereka.

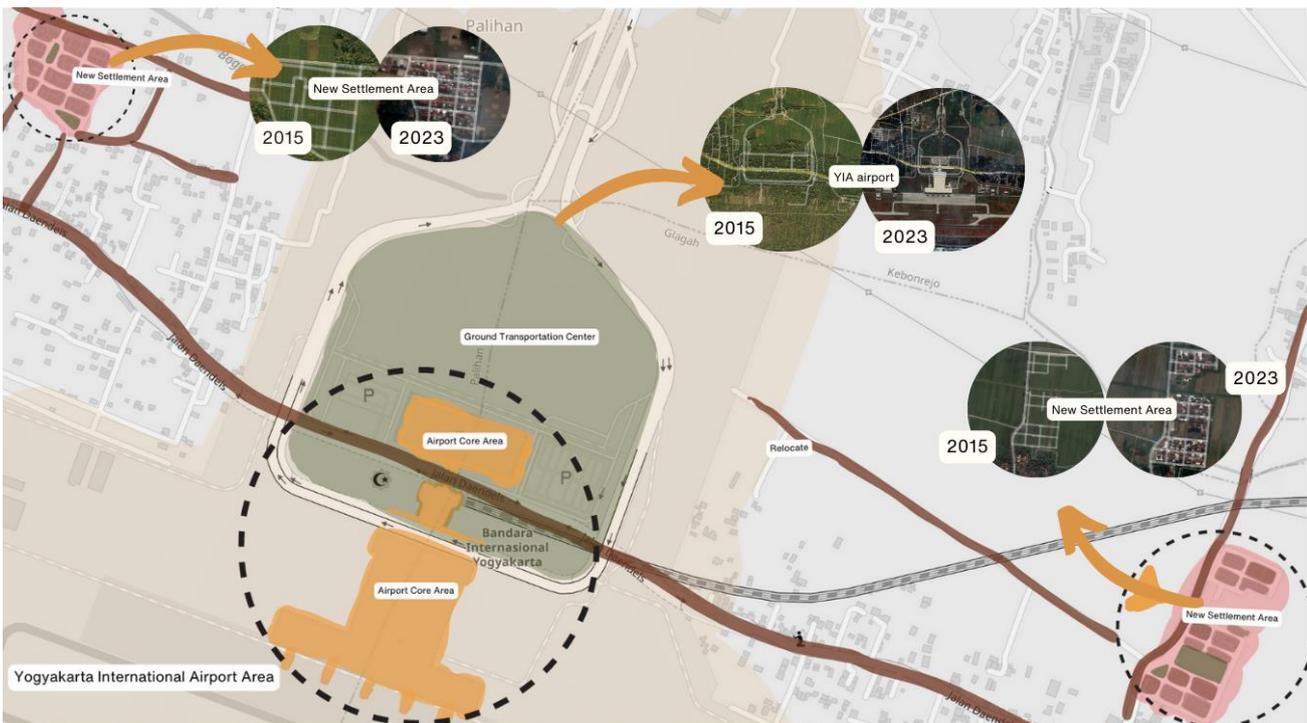
Tanpa akses ke pekarangan yang sebelumnya menyediakan sumber-sumber alam tersebut, masyarakat terdampak menjadi terbatas dalam memperoleh makanan dan bahan mentah untuk kebutuhan sehari-hari mereka. Sebagai contoh, sebagian besar masyarakat pedesaan terbiasa mengandalkan hasil pertanian dan peternakan dari pekarangan mereka untuk mendukung konsumsi harian. Namun, dengan hilangnya fungsi pekarangan, mereka kini harus bergantung pada pasar lokal atau toko-toko untuk memperoleh bahan makanan tersebut, yang seringkali memerlukan pengeluaran tambahan yang tidak terduga.

Kesulitan ini tidak hanya berdampak pada ketersediaan makanan, tetapi juga pada aspek ekonomi masyarakat. Dengan menghabiskan lebih banyak uang untuk membeli bahan makanan yang sebelumnya mereka dapatkan secara gratis, masyarakat terdampak terpaksa harus menyesuaikan anggaran mereka, yang mungkin mengurangi dana yang tersedia untuk kebutuhan lainnya seperti pendidikan atau kesehatan.

Oleh karena itu, hilangnya fungsi pekarangan tidak hanya memengaruhi keberlanjutan pangan, tetapi juga menggoyahkan stabilitas ekonomi rumah tangga masyarakat terdampak.

### C. Aset Alam

Aset alam mengacu pada ketersediaan sumber daya alam seperti lahan, air, udara bersih dan sumber daya hayati serta manfaat yang dapat diperoleh dari lingkungan yang menjadi sumber sistem penghidupan warga (Sati & Vangchhia, 2017). Dalam konteks ini, aset alam berkaitan dengan ketersediaan lahan agrikultur yang selama lebih dari satu dekade menjadi sumber sistem penghidupan warga. Berdasarkan yang tercantum di dokumen AMDAL untuk NYIA, sebagian besar lahan yang diakusisi merupakan lahan yang didominasi oleh aktivitas agrikultur. Berdasarkan beberapa temuan pembangunan YIA telah menyebabkan konversi lahan pertanian skala besar (Utami et al., 2021).



Sumber: Analisis Penyusun, 2023

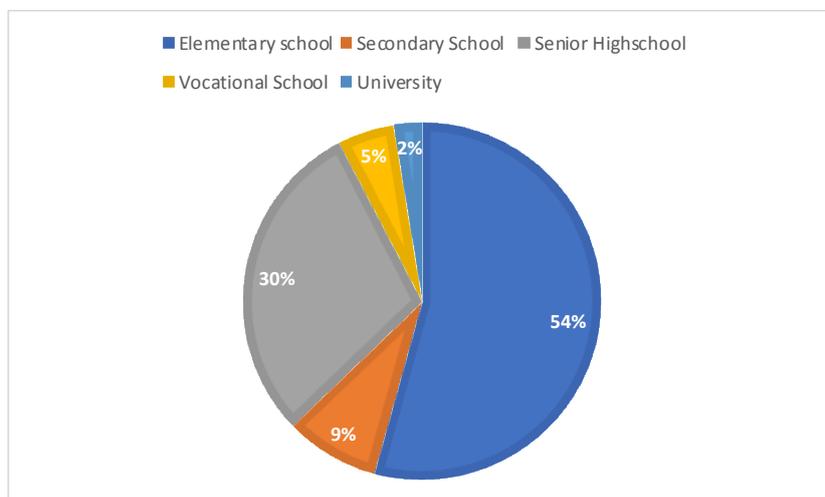
**Gambar 3.** Perubahan Tata Guna Lahan Lokasi Bandara YIA dan Sekitarnya

Konversi lahan yang sangat signifikan jelas berdampak pada sistem penghidupan warga, baik pemilik lahan maupun buruh (Gambar 3). Mayoritas masyarakat adalah petani yang mengandalkan lahan pertanian sebagai sumber penghasilan utama selama bertahun-tahun. Dampaknya, masyarakat terpaksa mencari sumber penghasilan lain untuk bertahan hidup. Namun, tidak semua mampu memasuki sektor pekerjaan dan peluang yang tercipta dari adanya aktivitas bandara YIA. Di sisi lain, mereka telah kehilangan lahan pertanian sebagai sumber *livelihood*. Oleh karena itu, ada kecenderungan bagi beberapa orang untuk memutuskan tidak bekerja dan hanya mengandalkan uang kompensasi untuk bertahan hidup. Dengan demikian, hilangnya aset alam berupa lahan pertanian tidak hanya berdampak pada dimensi ekonomi, tetapi juga mempengaruhi aspek-aspek lain dari kehidupan masyarakat seperti fisik, sosial, dan manusia. Oleh karena itu, penting bagi para pembuat kebijakan untuk mempertimbangkan dampak multidimensional dari konversi lahan ini dalam merencanakan dan melaksanakan proyek-proyek pembangunan besar seperti pembangunan bandara.

#### D. Aset Manusia

Aset Manusia mencakup keterampilan, pengetahuan, kemampuan untuk bekerja, dan kesehatan yang baik, yang sangat penting untuk mengejar berbagai strategi penghidupan (Sati & Vangchhia, 2017). Dalam bertahan hidup keterampilan dan kapasitas yang dimiliki warga terdampak adalah keterampilan dalam sektor primer. 82% responden menyatakan disamping sektor pertanian, mereka memiliki keterampilan dibidang perikanan dan peternakan. Sedangkan sisanya memiliki keterampilan di bidang pertukangan dan perdagangan. 14% menyatakan keterampilan tambahan ini diperoleh dari pelatihan dari pemerintah dan sisanya menyatakan bahwa keterampilan tersebut diperoleh secara turun temurun maupun belajar sendiri.

Dapat kita lihat bahwa sebagian besar keterampilan mereka berkaitan dengan sektor pekerjaan di bidang agrikultur, sedangkan saat ini tempat kerja mereka sebagian telah di akusisi untuk pembangunan bandara. Adanya pembangunan bandara juga turut merubah kondisi lingkungan mereka menjadi mengalami urbanisasi, sehingga *demand* pekerjaan yang muncul bukan lagi di sektor agrikultur. Sehingga, sangat sulit bagi mereka untuk merubah mata pencaharian dalam waktu yang singkat, ditambah dengan persaingan lapangan kerja dengan masyarakat pendatang. Keterbatasan keterampilan juga dipengaruhi oleh rendahnya tingkat pendidikan warga (Gambar 4).



Sumber: Analisis Penyusun, 2018

**Gambar 4.** Pendidikan Warga Terdampak

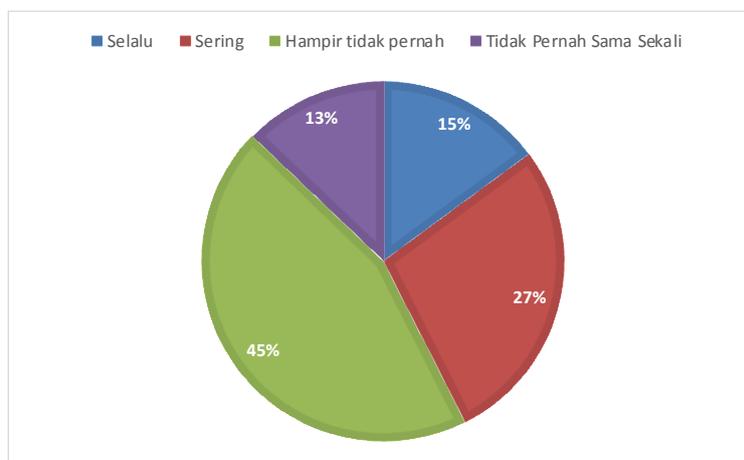
Rendahnya pendidikan dan keterampilan yang terbatas hanya di sektor agrikultur membuat sebagian masyarakat terdampak sulit dalam memanfaatkan peluang yang muncul dari aktivitas bandara YIA. Apalagi, keberadaan pendatang dari kota yang memiliki kapabilitas dan keterampilan jauh lebih baik memperburuk kondisi masyarakat diatas. Akibatnya, temuan ini menunjukkan bahwa prediksi mengenai dampak pengembangan YIA yang terkandung dalam dokumen AMDAL kurang komprehensif dalam menilai dampak terhadap individu yang terkena dampak langsung dan mungkin lebih diarahkan pada masyarakat secara keseluruhan.

#### E. Aset Sosial

Aset Sosial berkaitan dengan modal sosial yang dimiliki oleh masyarakat (Ellis, 2000). Sumber daya ini dikembangkan melalui interaksi (melalui pekerjaan atau minat bersama) yang meningkatkan kemampuan orang untuk bekerja bersama-sama, keanggotaan kelompok yang lebih formal di mana hubungan diatur oleh aturan dan norma yang diterima, dan hubungan kepercayaan yang memfasilitasi kerjasama, mengurangi biaya transaksi dan terkadang membantu dalam pengembangan keamanan informal jdi antara orang miskin.

Di banyak kasus pedesaan, aset sosial sudah kuat diantara masyarakat, khususnya di daerah di mana orang telah tinggal untuk waktu yang lama. Namun, relokasi dalam rangka Pengadaan Tanah Skala Besar (LSLA) seringkali mengakibatkan penerima ganti rugi tanah kehilangan teman dan koneksi di lingkungan tempat tinggal mereka sebelumnya. Hal ini disebabkan penentuan lokasi pemukiman baru dapat mengganggu hubungan yang telah terjalin sebelumnya dan mengurangi modal sosial. Akibatnya, institusi sosial seperti gotong rotong, sambatan, dan arisan menjadi melemah (Rijanta, 2022), yang semakin memperparah hilangnya modal sosial. Kerugian ini dapat menghambat kemampuan masyarakat untuk bekerja sama secara efektif, dan dapat menyebabkan hasil buruk lainnya seperti peningkatan kemiskinan, berkurangnya akses ke sumber daya, dan penurunan kesejahteraan di antara anggota masyarakat.

Hal ini diperkuat dengan temuan di lapangan, bahwa sebagian besar responden merasa tidak terlibat dalam pengambilan keputusan di tingkat masyarakat (Gambar 5). 45% responden menyatakan saat ini hampir tidak pernah terlibat dalam pengambilan keputusan di tingkat masyarakat sedangkan 13% menyatakan tidak pernah terlibat sama sekali.



Sumber: Analisis Penyusun, 2023

**Gambar 5.** Frekuensi Keterlibatan Responden dalam Pengambilan Keputusan

Penelitian lapangan menunjukkan bahwa banyak responden merasa minim terlibat dalam pengambilan keputusan di tingkat masyarakat setelah proses LSLA. Hal ini menandakan terganggunya partisipasi dan keterlibatan warga dalam pembangunan komunitas mereka. Akibatnya, terjadi ketidakseimbangan kekuasaan dan kurangnya representasi, yang dapat menghambat kemampuan masyarakat untuk mengatasi tantangan dan mencapai pembangunan yang berkelanjutan dan inklusif.

Dengan demikian, LSLA tidak hanya berdampak pada perubahan fisik lingkungan, tetapi juga menyebabkan penurunan dalam aset sosial masyarakat terdampak. Hal ini menekankan pentingnya memperhatikan perlunya melindungi dan memperkuat aset sosial, serta memfasilitasi partisipasi yang inklusif dalam pengambilan keputusan, untuk mencapai pembangunan yang berkelanjutan dan berkeadilan bagi semua anggota masyarakat.

#### F. Perubahan Aset Penghidupan

Pada bagian ini dijelaskan bagaimana kondisi komprehensif masyarakat sebelum dan sesudah adanya kompensasi lahan skala besar (LSLA) terhadap sistem penghidupan masyarakat (Tabel 1). Setiap aset dalam konteks LSLA (*Large Scale Land Acquisition*) untuk Bandara Internasional Yogyakarta saling terkait dan memengaruhi satu sama lain secara kompleks.

**Tabel 1.** Perubahan Aset Penghidupan Warga Penerima Kompensasi Lahan

Aset	Sebelum Adanya LSLA	Setelah Adanya LSLA
Finansial	Mayoritas penerima kompensasi lahan bekerja di sektor agrikultur yaitu petani, peternak, buruh tani/ternak.	Mata pencaharian didominasi oleh kelompok “lainnya” yaitu mereka yang saat ini tidak memiliki pekerjaan tetap, buruh serabutan, pensiunan.
Fisik	Sebelum akuisisi lahan, responden tinggal di kawasan permukiman perdesaan; memiliki pekarangan yang luas dengan fungsi sosial (tempat interaksi) dan fungsi ekonomi (lahan perkebunan atau peternakan)	Masyarakat yang tinggal di kawasan permukiman kembali merasa kehilangan fungsi pekarangan di area permukiman kembali. Hal yang paling berpengaruh adalah ketika mereka saat ini tidak bisa melakukan aktivitas perkebunan dan peternakan sehingga untuk kebutuhan harian harus mengeluarkan biaya.
Alam	Sumber daya pertanian menjadi sumber penghasilan utama warga.	Kehilangan aset alam (mayoritas lahan sawah) sedangkan sebagian besar hanya memiliki keterampilan di bidang agrikultur.
Manusia	Keterampilan utama masyarakat adalah keterampilan non formal agrikultur	Kesempatan pekerjaan yang muncul dari keberadaan aktivitas bandara belum cukup mengakomodir keterampilan masyarakat terdampak.
Sosial	Modal sosial tinggi karena hidup dari generasi ke generasi di lingkungan yang sama.	Masyarakat harus membangun modal sosial dari awal karena lokasi hunian dibagikan secara acak.

Sumber: Hasil Analisis Penulis (2022)

Pertama, perubahan dalam aset finansial menyebabkan penurunan pendapatan dan ketidakpastian ekonomi, memaksa masyarakat untuk mencari pekerjaan informal atau bergantung pada tabungan atau kompensasi yang mereka terima. Kehilangan lahan pertanian juga mengakibatkan perubahan dalam aset fisik, di mana ruang untuk pertanian dan peternakan berkurang, memaksa masyarakat untuk mengeluarkan biaya tambahan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Selanjutnya, hilangnya akses terhadap sumber daya alam sebagai aset alam utama berdampak pada keterbatasan keterampilan yang dimiliki masyarakat dalam bidang agrikultur, yang merupakan aset manusia. Keterampilan yang terfokus pada sektor agrikultur menjadi tidak relevan dengan peluang kerja yang muncul dari pembangunan bandara, menghasilkan ketidakcocokan antara pasokan tenaga kerja dan permintaan pasar. Terakhir, perubahan dalam modal sosial sebagai aset sosial terganggu oleh perpindahan paksa dan pembagian lokasi hunian secara acak, memaksa masyarakat untuk membangun kembali jaringan sosial dan kerjasama dari awal untuk mengatasi tantangan baru yang dihadapi. Dengan demikian, interaksi antara aset finansial, fisik, alam, manusia, dan sosial menciptakan lingkungan yang kompleks dan saling terkait di mana perubahan dalam satu aspek dapat memengaruhi keseluruhan sistem penghidupan masyarakat secara signifikan.



Sumber: Analisis Penyusun, 2023

**Gambar 6.** Masyarakat Terdampak di Kawasan Relokasi

Dampak LSLA terhadap perubahan aset penghidupan tidak dijadikan prakiraan dampak penting pada dokumen legal AMDAL sebagai syarat adanya *project* pembangunan bandara NYIA. Padahal perubahan aset penghidupan ini sangat penting dalam kualitas hidup masyarakat setelah adanya LSLA dan di masa depan. Dapat dilihat bahwa kompensasi lahan yang sangat besar pun belum mampu mengeluarkan masyarakat dari keterjebakan kemiskinan (*deprivation trap*) yang menjadi isu sosial utama di Kabupaten Kulon Progo, bahkan masyarakat berpotensi mengalami keterjebakan spasial. Hal ini karena ketiadaan skema *Livelihood Restoration Plan*, padahal akusisi skala besar seperti proyek ini besar kemungkinannya merubah sistem penghidupan masyarakat terdampak. Mereka tercerabut dari lingkungan tempat tinggalnya dengan karakteristik perdesaan ke tempat tinggal baru dengan karakteristik yang jauh berbeda. Sehingga perubahan aset finansial tidak diikuti dengan perubahan aset penghidupan lainnya.

#### 4. KESIMPULAN

Dokumen Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) untuk Bandara Internasional Yogyakarta bertujuan untuk menganalisis dampak sosial Pengadaan Tanah Skala Besar (LSLA) bandara sebagai salah satu analisis utamanya. Meskipun dokumen tersebut memberikan beberapa prediksi tentang dampak sosial dari proyek tersebut, namun dokumen tersebut gagal menjawab beberapa masalah kritis yang muncul di masyarakat yang terkena dampak. Kekurangan ini menunjukkan bahwa analisis dampak sosial yang tercantum dalam dokumen AMDAL kurang relevan dengan kondisi saat ini. Sebaliknya, hasil analisis dari artikel ini menyoroti bagaimana karakteristik masyarakat lokal berubah setelah LSLA dan bagaimana aset mata pencaharian mereka terpengaruh. Analisis menunjukkan bahwa LSLA berdampak signifikan terhadap mata pencaharian masyarakat setempat, yang sebagian besar merupakan masyarakat pedesaan yang bergantung pada pertanian untuk mata pencaharian mereka.

Hilangnya akses ke lahan pertanian sebagai aset alam utama mereka secara signifikan berdampak pada aset mereka yang lain, seperti modal sosial, fisik, dan manusia. Bagi beberapa kelompok, perubahan ini memperburuk kondisi penghidupan mereka saat ini dan membuat mereka rentan. Kesimpulannya, studi kasus ini menyoroti pentingnya melakukan penilaian dampak sosial dalam proyek pengadaan tanah skala besar, terutama masyarakat yang pindah. Salah satu potensi dampak sosial yang dapat timbul dari proyek pembangunan berskala besar tersebut adalah terganggunya mata pencaharian. Hal ini terbukti dalam proyek YIA, di mana anggota masyarakat dipindahkan ke daerah pemukiman kembali dan menghadapi beberapa masalah terkait dengan kondisi mata pencaharian baru mereka. Sayangnya, dokumen AMDAL tidak memprediksi masalah ini, dan tidak ada tindakan mitigasi yang disarankan.

Untuk memastikan bahwa dampak sosial dari proyek LSLA ditangani secara memadai, pemindahan, gangguan mata pencaharian, dan dampak potensial lainnya harus dikurangi melalui rekomendasi kebijakan dalam dokumen AMDAL. Oleh karena itu, sangat penting untuk melengkapi dokumen AMDAL secara menyeluruh sebelum menerbitkan izin lahan untuk proyek-proyek tersebut. Selain itu, untuk meningkatkan mata pencaharian masyarakat yang terkena dampak, pemerintah harus menyediakan Rencana Pemulihan Mata Pencaharian yang komprehensif.

## 5. REFERENSI

- Aji, S. B., & Khudi, A. F. (2021). Indonesia's National Strategic Project, Displacement, and the New Poverty. *Journal of Southeast Asian Human Rights*, 5(2), 136. <https://doi.org/10.19184/jseahr.v5i2.23399>
- Alan, M. F. (2020). Understanding the Public Interest in Development Nyia (New Yogyakarta International Airport): an Economic Analysis and Legal Approach. *Yustisia Jurnal Hukum*, 8(3), 477. <https://doi.org/10.20961/yustisia.v8i3.38230>
- Beltahmamero, S. (2023). National Project Land Acquisition Controversy: New Yogyakarta International Airport (NYIA). *PERSPEKTIF*, 12(1), 144–152. <https://doi.org/10.31289/perspektif.v12i1.8277>
- Ellis, F. (2000). Rural Livelihoods and Diversity in Developing Countries: Evidence and Policy Implication. *Natural Resource Perspective*, 10.
- Gironde, C., & Golay, C. (2021). *Large-Scale Land Acquisitions, Livelihoods and Human Rights in South-East Asia*. 21.
- Hufe, P., & Heuermann, D. F. (2017). The Local Impacts of Large-Scale Land Acquisitions: A Review of Case Study Evidence from Sub-Saharan Africa. *Journal of Contemporary African Studies*, 35(2), 168–189. <https://doi.org/10.1080/02589001.2017.1307505>
- Kadarisman, M. (2019). *Policy Implementations of New Yogyakarta International Airport Development*.
- Khai, T. T. (2013). Interrelation between Livelihood Assets and Poverty in Rural Vietnam. *Journal of Economics Development*, 216, 108–130. <https://doi.org/10.24311/jed/2013.216.05>
- Kleemann, L., & Thiele, R. (2015). Rural Welfare Implications of Large-Scale Land Acquisitions in Africa: A Theoretical Framework. *Economic Modelling*, 51, 269–279. <https://doi.org/10.1016/j.econmod.2015.08.016>
- Thao, N.T.P. (2016). Impact of Land Acquisition on the Sustainable Livelihoods in Ninh Thuan Province, Vietnam. *Sociology Study*, 6(11). <https://doi.org/10.17265/2159-5526/2016.11.008>
- Nkansah-dwamena, E. (2021). Can large-Scale Land Acquisition Deals Improve Livelihoods and Lift People Out of Poverty in Sub-Saharan Africa? Empirical Evidence from Tanzania. *Journal of Agriculture, Food Systems, and Community Development*, 1–22. <https://doi.org/10.5304/jafscd.2021.103.013>
- Rijanta, R., Baiquni, M., & Rachmawati, R. (2019). Patterns of Livelihood Changes of the Displaced Rural Households in the Vicinity of New Yogyakarta International Airport (NYIA). *Proceedings of the International Conference on Rural Studies in Asia (ICoRSIA 2018)*. Proceedings of the International Conference on Rural Studies in Asia (ICoRSIA 2018), Semarang, Indonesia. <https://doi.org/10.2991/icosia-18.2019.63>
- Rijanta, R. (2022). Relocations of the Households Affected by the Development of the New Yogyakarta International Airport, Indonesia: Problems and Livelihood Prospects. *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography*, 16(2). <https://doi.org/10.5719/hgeo.2022.162.5>
- Sati, V. P., & Vangchhia, L. (2017). *A Sustainable Livelihood Approach to Poverty Reduction*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-45623-2>
- Suroso, I. (2018). The Effect of New Yogyakarta International Airport (NYIA) Development against Development Infrastructure in Kulonprogo. *Journal of Architectural Research and Design Studies*, 1(2). <https://doi.org/10.20885/jars.vol1.iss2.art6>
- Unruh, J., Pritchard, M., Savage, E., Wade, C., Nair, P., Adenwala, A., Lee, L., Malloy, M., Taner, I., & Frilander, M. (2019). Linkages between Large-scale Infrastructure Development and Conflict Dynamics in East Africa. *Journal of Infrastructure Development*, 11(1–2), 1–13. <https://doi.org/10.1177/0974930619872082>
- Utami, W., Nurcahyanto, D., & Sudibyanung, S. (2021). Economic Impacts of Land Acquisition for Yogyakarta International Airport Project. *Mimbar: Jurnal Sosial dan Pembangunan*, 37(1). <https://doi.org/10.29313/mimbar.v37i1.6955>
- Vanclay, F. (2003). International Principles for Social Impact Assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(1), 5–12. <https://doi.org/10.3152/147154603781766491>

**Isworo, Mardiansyah/** Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota, Vol. 20, No. 1, 2024, 100 – 112  
DOI: 10.14710/pwk.v20i1.52648

Walker, J. L., Mitchell, B., & Wismer, S. (2000). Impacts during Project Anticipation in Molas, Indonesia: Implications for Social Impact Assessment. *Environmental Impact Assessment Review*, 20, 513–535.

Yadav, V., & Kalambe, R. N. (2022). *Corridor Development in India: Impact on Land Acquisition* (1st ed.). Routledge India.  
<https://doi.org/10.4324/9781003044437>