

**MEDIA DAN NYIA:  
(Analisis Wacana Kritis Pembangunan Bandara Baru  
New Yogyakarta International Airport  
dalam Pemberitaan Media Lokal di Yogyakarta)**

**Kamil Alfi Arifin**

Prodi Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi  
Universitas Respati Yogyakarta

**Umar Basuki**

Prodi Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi  
Universitas Respati Yogyakarta

**Abstrak**

*Polemik mengenai pembangunan bandara baru New Yogyakarta International Airport (NYIA) di Temon, Kulonprogo, membuat publik mengalami polarisasi: sebagian mendukung, sebagian yang lain menolak. Media-media, harus diakui, ikut merefleksikan dan bahkan menjadi arena pertarungan wacana dari polemik yang sedang berlangsung. Dalam kajian analisis wacana kritis (critical discourse analysis), media selalu dianggap tidak pernah netral, karena selalu melayani "kepentingan" ideologis-ekonomis-politis tertentu. Oleh sebab itu, riset ini akan fokus menjawab pertanyaan: Bagaimana wacana mengenai pembangunan bandara baru NYIA dalam media lokal di Yogyakarta, krjogja.com? Riset ini menemukan krjogja.com memproduksi wacana dukungan terhadap pembangunan NYIA dengan cara memposisikan narasumber yang pro-NYIA sebagai subjek pemberitaan. Dalam menyokong NYIA, krjogja.com juga tampak menggunakan pelbagai strategi pewacanaan tertentu, seperti nasionalisme dan pengorbanan untuk negara, serta menyerahnya WTT.*

**Kata kunci:** NYIA, dampak pembangunan, media massa, analisis wacana kritis

## Pendahuluan

Barangkali, diantara rezim politik di Indonesia pasca Reformasi, pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla yang paling ambisius dalam pembangunan infrastruktur. Di bawah pemerintahan Jokowi, setidaknya, ada beberapa proyek infrastruktur “raksasa” yang telah dan sedang dibangun saat ini, yakni: jalan raya, jalan tol, rel kereta, bendungan, jembatan, moda transportasi massal baru, dan bandara.

Dalam sebuah wawancara dengan Majalah *Tempo*, Jokowi menegaskan bahwa pembangunan infrastruktur—terutama di bagian Indonesia timur dan di daerah-daerah tertinggal—harus dilakukan sekarang sebab kalau ditunda-tunda lagi, ke depan biayanya akan semakin membengkak alias tambah mahal (*Tempo*, 5 November 2017). Dalam kesempatan wawancara tersebut, Joko Widodo juga menjelaskan bahwa dirinya sudah mempertimbangkan semua risikonya secara cermat dan matang. Melihat sikap Joko Widodo yang demikian, tak mengherankan, jika ada sebagian pihak yang menyebut pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla ini sebagai “rezim infrastruktur”.

Tulisan ini selanjutnya akan menitikberatkan pada persoalan pembangunan infrastruktur transportasi udara, terutama rencana pembangunan bandara baru di daerah Temon, Kulonprogo, Yogyakarta, *New Yogyakarta International Airport* (NYIA), yang mendapatkan perlawanan atau respon penolakan yang cukup kuat sehingga membuat rencana pembangunan bandara baru yang akan menjadi bandara terpanjang dan termegah di Indonesia tersebut, molor dari target waktu penyelesaian yang sudah ditetapkan oleh pemerintah.

Rencana pembangunan bandara baru NYIA merupakan bagian dari desain besar program nasional, program pemerintah pusat yakni MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia). Meski demikian, sebetulnya, kalau ditarik ke belakang, ke awal mula gagasan itu pertama kali digulirkan, rencana pembangunan bandara baru NYIA merupakan “rencana lama”. Artinya, hanya pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla yang tampak bersikeras mengeksekusi rencana lama yang sempat tertunda dan tak kunjung terealisasi tersebut melalui program RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional). Pada 2012 yang lalu, pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan, berencana akan membangun sebanyak 45 bandara baru dalam kurun waktu 10 tahun, yaitu dengan perkiraan waktu selesai, sampai 2022. Pembangunan tersebut akan dibagi menjadi dua tahap. Tahap pertama, akan membangun 24 bandara baru hingga 2017, sisanya akan dibangun secara bertahap hingga 2022 (Kustiningsih, 2017). Dari sekian banyak bandara baru yang akan dibangun tersebut, bandara NYIA merupakan salah satu di antaranya. Pertimbangan pemerintah pusat yang kemudian menjadi dasar rencana pembangunan sejumlah bandara baru tersebut adalah dalam rangka mendukung pertumbuhan industri penerbangan yang semakin maju dan pesat. Apalagi, mengingat pada saat itu, data statistik transportasi udara menunjukkan jumlah penerbangan dan penumpang di Indonesia terus bertambah tiap tahunnya sehingga pemerintah merasa perlu untuk mengembangkan infrastruktur transportasi udara yang dianggap sudah tidak lagi memadai di Indonesia (Majalah *Angkasa Pura*, Mei-Juni 2012).

Persoalannya, rencana pembangunan bandara baru NYIA di bawah pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla pun masih menghadapi batu sandungan besar. Rencana pembangunan bandara baru NYIA di bawah pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla tetap mendapatkan resistensi yang kuat dari masyarakat, terutama masyarakat di area terdampak. Rencana pembangunan bandara baru NYIA menjadi polemik yang cukup luas. Dalam pusaran polemik, publik di Yogyakarta terbelah dalam menyikapi rencana pembangunan bandara baru tersebut: sebagian mendukung, sebagian yang lain menolak.

Sebagian masyarakat yang cenderung mendukung program pemerintah untuk membangun bandara baru NYIA, misalnya, datang dari sejumlah tokoh— baik itu akademisi, pimpinan organisasi masyarakat, pimpinan partai, pemimpin daerah dan sejumlah seniman lokal di Yogyakarta. Kontroversi paling kuat adalah munculnya “sinyalemen dukungan” dari Ketua Umum Muhammadiyah Haedar Nashir dan budayawan tersohor, Emha Ainun Najib (Fayyadl, 2017). Sinyalemen dukungan kedua tokoh tersebut mendapatkan respon keras dan sinis dari masyarakat yang menolak pembangunan bandara baru NYIA, terutama di sosial media. Sementara, sebagian masyarakat yang menolak dan kritis terhadap proyek pembangunan bandara baru NYIA adalah warga terdampak, sejumlah aktivis lingkungan hidup, dan aktivis mahasiswa di Yogyakarta. Mereka menyodorkan pelbagai argumen yang menguatkan posisi dan keberpihakannya masing-masing.

Dalam pusaran polemik menyikapi rencana pembangunan bandara baru NYIA tersebut, tentu saja, media massa juga menjadi pihak yang ikut terlibat mengambil bagian dalam perdebatan yang sedang berlangsung. Media dalam pemberitaannya, ikut merefleksikan atau memproduksi wacana tertentu (Laughey, 2007; Fairclough, 2003). Bahkan, media menjadi bagian dari arena atau medan pertarungan wacana itu sendiri. Pertanyaannya, bagaimana media-media menyikapi rencana pembangunan bandara baru NYIA? Dalam polemik dan perdebatan yang tengah berlangsung, seperti apakah dan bagaimana posisi media? Oleh sebab itu, dari latar belakang di atas, riset ini hendak fokus menjawab pertanyaan: Bagaimana wacana mengenai pembangunan bandara NYIA dalam pemberitaan media lokal di Yogyakarta? Objek yang akan diteliti adalah teks berita mengenai pembangunan bandara NYIA pada media lokal di Yogyakarta, yakni Kedaulatan Rakyat (KR) terutama yang versi daring, *krjogja.com*. Berita-berita yang akan dianalisis dalam riset ini adalah berita-berita yang dimuat sepanjang periode Agustus-September 2017. Pemilihan media lokal dan waktu riset (*time-research*) didasarkan pada pertimbangan berikut: *Pertama*, Kedaulatan Rakyat merupakan media “tertua” di Yogyakarta yang memiliki sebaran pembaca yang cukup besar dan loyal. Tegasnya, Kedaulatan Rakyat masih menjadi media lokal yang penting dan perlu diperhatikan untuk melihat isu-isu krusial di Yogyakarta. *Kedua*, pemilihan waktu riset didasarkan pada pertimbangan tahun tersebut merupakan tahun penting karena menandai proses dimulainya pengerjaan proyek pembangunan bandara NYIA.

## Metode

Penelitian ini menggunakan analisis wacana kritis yang bersandar pada paradigma kritis. Analisis wacana merupakan analisis yang digunakan untuk melihat pemakaian bahasa, baik dalam tulisan, ujaran, mitos ataupun simbol-simbol lain sebagai praktik sosial (Eriyanto, 2008; Williams, 2003; Jorgensen dan Philips, 2007; Titscher et al., 2009).

Paradigma kritis menolak asumsi mendasar pandangan positivisme dan konstruktivisme dalam melihat dunia (fakta dan bahasa). Konstruktivisme menyangkal pandangan positivisme yang membedakan antara subjek dan objek bahasa. Konstruktivisme, yang banyak dipengaruhi pemikiran fenomenologis, percaya bahwa bahasa tidak bisa hanya dilihat sebagai alat untuk memahami realitas objektif, melainkan subjektif.

Paradigma kritis melengkapi pandangan konstruktivis. Pandangan kritis menganggap, konstruktivisme kurang peka pada proses produksi dan reproduksi makna yang terjadi secara historis dan institusional. Berlainan dengan pandangan konstruktivis terkait subjek, pandangan kritis percaya bahwa subjek tidak bisa berlaku netral dalam menafsirkan secara bebas dengan pikirannya karena aktivitas penafsiran seringkali dipengaruhi oleh kekuatan-kekuatan sosial dalam masyarakat (Audifax, 2008).

Model analisis yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan model analisis yang diformulasikan oleh Sara Mills. Model analisis ini dianggap tepat digunakan dalam penelitian ini sebab model analisis Sara Mills menekankan pada bagaimana satu gagasan atau satu kelompok ditampilkan dengan cara-cara tertentu dalam media sehingga dapat mempengaruhi pemaknaan ketika diterima oleh khalayak. Berbeda dengan

model analisis lain yang dikembangkan oleh pemikir teori wacana, Mills tidak terlalu menghiraukan pada soal-soal yang teknis seperti struktur kata, kalimat atau kebahasaan seperti lazimnya kajian-kajian wacana kritis. Mills lebih fokus memperhatikan bagaimana posisi dari berbagai aktor sosial, posisi gagasan atau peristiwa tertentu di tempatkan dalam teks berita (Eriyanto, 2008). Ada dua tingkat analisis dalam model analisis wacana kritis yang dikembangkan oleh Mills, yakni (1) Analisis posisi subjek-objek, (2) Posisi pembaca. Tingkat yang pertama, analisis dilakukan untuk menyelidiki bagaimana peristiwa dilihat dan dari kacamata siapa. Siapa yang diposisikan sebagai subjek pencerita dan siapa yang diposisikan sebagai objek yang diceritakan. Menurut Mills, pemosisian subjek dan objek ini dapat digunakan untuk melihat bagaimana ideologi dan kepentingan media bekerja. Tingkat yang kedua, analisis posisi pembaca. Mills berpandangan bahwa pembaca sangatlah penting dan harus diperhatikan dalam sebuah teks. Mills tidak sepakat dengan banyak pemikir lain yang memandang pembaca hanya sekadar konsumen. Bagi Mills, pembaca sangat menentukan bagaimana teks diproduksi. Dengan menyelidiki bagaimana posisi pembaca diletakkan dalam sebuah teks, kita juga dapat melihat ideologi media beroperasi melalui strategi-strategi wacana tertentu. Namun, dalam konteks riset ini, hanya akan digunakan satu tingkat analisis saja, yakni analisis posisi subjek-objek.

## Hasil Dan Pembahasan

### 1. Pemosisian Subjek-Objek

Analisis pemosisian subjek-objek, tidak bisa dilepaskan dari pemilihan narasumber dalam pemberitaan *krjogja.com*. Secara garis besar, narasumber pemberitaan *krjogja.com* terkait polemik pembangunan NYIA, sebagaimana telah dijelaskan dalam bagian

sebelumnya, dapat dikategorikan menjadi dua kelompok besar, yaitu: yang mendukung dan yang menolak bahkan melawan pembangunan NYIA.

Yang mendukung pembangunan NYIA dapat dikategorikan dalam kelompok berikut.

1. Pemerintah Pusat  
Pemerintah pusat, dalam hal ini, direpresentasikan oleh Presiden Jokowi dan kabinet kerjanya serta sebagian besar anggota DPR-RI. Mereka dapat dianggap sebagai kelompok yang sepenuhnya mendukung pembangunan NYIA. Hal ini dapat dilihat dari pendapat, sikap dan kebijakan yang dikeluarkan terkait pembangunan NYIA.
2. PT Angkasa Pura  
PT Angkasa Pura sebetulnya juga bagian dari Pemerintah Pusat. Namun, dalam konteks riset ini, PT Angkasa Pura sengaja ditempatkan dalam kelompok yang terpisah karena PT Angkasa Pura adalah pihak yang bertanggung jawab atas operasionalisasi pembangunan NYIA di lapangan. PT Angkasa Pura menjadi aktor utama dari pembangunan NYIA.
3. Pemerintah Daerah  
Pemerintah daerah, dalam hal ini, direpresentasikan oleh Gubernur dan Wakil Gubernur Yogyakarta atau Sultan dan Pakualam, Bupati dan Wakil Bupati Kulonprogo, serta sebagian besar anggota DPRD Kulonprogo. Mereka dapat dianggap sebagai kelompok yang sepenuhnya mendukung pembangunan NYIA. Hal tersebut dapat dilihat dari sikap, pendapat, dan kebijakan yang dikeluarkan terkait pembangunan NYIA.
4. Pihak Swasta Mitra Pemerintah.  
Pihak swasta, dalam hal ini,

direpresentasikan oleh sejumlah pihak yang menjadi mitra pemerintah dalam pembangunan NYIA. Misalnya, para investor (baik investor dari luar negeri maupun dalam negeri), bank-bank swasta, dan lain sebagainya. Penting diketahui, skema pembiayaan pembangunan NYIA tidak diambil dari APBN/APBD, melainkan dari kucuran dana investasi. Investor terbesar NYIA adalah GVK India, sebuah perusahaan swasta yang mengelola bandara Mumbai dan India.

5. Wahana Tri Tunggal (WTT)  
Wahana Tri Tunggal (WTT) merupakan sebuah paguyuban besar yang menaungi semua warga terdampak di Kulonprogo yang menolak pembangunan NYIA. Namun, di tengah perjalanan, WTT berubah haluan dan sikap perjuangan: dari semula menolak, kini berkompromi dan mendukung pembangunan NYIA. Perubahan tersebut tidak bisa dilepaskan dari “pengkhianatan” yang dilakukan sejumlah pengurus teras dan elit-elitnya. Perubahan sikap perjuangan WTT ini mengakibatkan munculnya paguyuban baru yang menghimpun warga di area terdampak yang bersikeras menolak pembangunan NYIA.
6. Tokoh Publik, Akademisi dan Seniman  
Sejumlah tokoh publik, akademisi dan seniman di Yogyakarta juga dapat dikelompokkan dalam barisan kelompok yang mendukung pembangunan NYIA. Yang paling mendatangkan kontroversi adalah adanya “sinyalemen” dukungan dari Ketua Umum Muhammadiyah, Haedar Nashir, dan Emha Ainun Najib. Meskipun ada sejumlah seniman dan akademisi lain yang

kritis terhadap pembangunan NYIA.

Sementara, kelompok yang menolak pembangunan NYIA dan bahkan melawan serta keras melancarkan kritik atas pembangunan bandara baru tersebut, dapat dikategorikan dalam kelompok berikut.

1. Warga Terdampak  
Sejumlah warga terdampak di Kulonprogo yang masih bersikeras menolak pembangunan NYIA dan mempertahankan mati-matian tanah miliknya. Mereka adalah warga terdampak yang semula tergabung dalam WTT, tapi kemudian memilih tidak mengikuti perubahan sikap perjuangan WTT yang beralih mendukung pembangunan NYIA.
2. Aktivistis Lingkungan Hidup dan Agraria  
Sejumlah aktivis lingkungan hidup dan agraria di Yogyakarta yang keras mengkritik dan menolak pembangunan NYIA. Narasi penolakan mereka terutama didasarkan pada argumentasi mengenai dampak ekologi, perampasan lahan, dan kriminalisasi petani di balik pembangunan NYIA.
3. Aktivistis HAM  
Sejumlah aktivis yang *concern* terhadap ide dan gagasan Hak Asasi Manusia (HAM) di Yogyakarta, juga dikategorikan ke dalam kelompok yang kritis terhadap pembangunan NYIA. Termasuk dalam hal ini adalah, Komnas HAM. Berdiri di atas argumen utama pelanggaran hak asasi manusia, mereka mengkritik perampasan lahan dan kriminalisasi petani di Kulonprogo.
4. Aktivistis Mahasiswa  
Sejumlah aktivis mahasiswa dari berbagai kampus di Yogyakarta juga merupakan aktor sosial yang bisa

ditempatkan ke dalam kelompok yang menolak pembangunan NYIA. Bahkan, mereka menjadi relawan dalam posko-posko perlawanan, mendampingi para petani dan korban pembangunan NYIA di Kulonprogo.

Dari hasil analisis yang dilakukan, sepanjang 2017, terutama dari bulan Agustus-Desember, pemberitaan *krjogja.com* banyak menggunakan narasumber pemberitaan dari pihak yang pro-NYIA dan memosisikan narasumber yang pro-NYIA tersebut sebagai subjek pemberitaan. Sementara, kelompok yang kontra NYIA, sangat jarang (untuk tidak mengatakan, nyaris sama sekali tidak) dijadikan narasumber berita. Sekalipun muncul dalam berita, kelompok yang menolak NYIA dijadikan semata-mata objek pemberitaan. Akibatnya, pembangunan NYIA dalam pemberitaan *krjogja.com* banyak dilihat dari perspektif, sudut pandang, dan kepentingan kelompok yang mendukung pembangunan NYIA. Hal ini dapat dilihat dari sejumlah topik pemberitaan yang menonjol dalam pemberitaan *krjogja.com* terkait pembangunan NYIA. Topik pemberitaan yang menonjol tersebut, dapat dikategorikan sebagai berikut.

1. Proses Pembangunan Bandara  
Topik pemberitaan ini sangat menonjol dalam pemberitaan *krjogja.com*. Bahkan, lebih menonjol dari topik-topik yang lainnya. Berita-berita mengenai seputar proses pembangunan bandara, mulai dari peletakan batu pertama, peninjauan lokasi, pembersihan lahan (*land-clearing*) dan lain sebagainya banyak sekali ditemukan. Topik pemberitaan ini, tentu saja, secara tidak langsung, memberikan legitimasi dan dukungan terhadap pembangunan NYIA. Apalagi, narasumber yang pro

- NYIA diletakkan dan diposisikan sebagai subjek pemberitaan.
2. Prospek dan Keunggulan NYIA  
Topik pemberitaan ini juga sangat menonjol dalam pemberitaan *krjogja.com*. Berita-berita mengenai keunggulan NYIA dan kecerahan prospeknya ke depan banyak ditemukan. Judul-judul berita bombastis seperti, “Bandara NYIA, Jadi Pintu Gerbang Utama Pariwisata RI”, “Desain NYIA, Tonjolkan Nuansa Khas Yogya”, dan lain sebagainya banyak menghiasi pemberitaan *krjogja.com*.
  3. Peluang Usaha dan Ekonomi yang Dibawa NYIA  
Topik pemberitaan ini menonjol dalam pemberitaan *krjogja.com*. Berita-berita mengenai besarnya peluang usaha dan pertumbuhan ekonomi dari adanya bandara baru NYIA banyak muncul dalam pemberitaan *krjogja.com*. *Krjogja.com* dalam pemberitaan-pemberitaannya meneguhkan rasionalitas pemerintah dalam pembangunan NYIA: NYIA yang dibangun dengan konsep *airport city* akan memunculkan “kota baru” yang menjanjikan secara ekonomi.
  4. Relokasi dan Ganti Rugi  
Topik pemberitaan ini juga cukup menonjol dalam pemberitaan *krjogja.com*. Berita-berita mengenai proses relokasi dan ganti rugi banyak muncul dalam pemberitaan di *krjogja.com*. Tentu saja, topik pemberitaan ini muncul dalam wacana yang positif, alih-alih kritis. Ini karena pemberitaan masalah relokasi dan ganti rugi banyak dilihat dari perspektif orang-orang yang mendukung pembangunan NYIA, terutama PT Angkasa Pura I. PT Angkasa Pura I dan pemerintah daerah banyak dijadikan narasumber dalam pemberitaan mengenai masalah relokasi dan ganti rugi. Mereka diposisikan sebagai subjek dalam pemberitaan.
  5. Amdal  
Amdal juga menjadi topik yang cukup menonjol dalam pemberitaan *krjogja.com*. Banyak ditemukan berita seputar Amdal dari proses pembangunan NYIA. Namun, sama halnya dengan topik pemberitaan mengenai relokasi dan ganti rugi, topik pemberitaan mengenai Amdal pembangunan NYIA alih-alih bersifat kritis, malah muncul dalam wacana yang positif. Amdal pembangunan NYIA sudah dianggap beres dan tidak bermasalah.
  6. Mitigasi Bencana  
Topik pemberitaan ini juga sangat menonjol dalam pemberitaan *krjogja.com*. Berita-berita seputar adanya potensi bencana di lokasi dibangunnya bandara NYIA menjadi perhatian *krjogja.com*. Namun, pemberitaan mengenai topik adanya potensi bencana terutama tsunami di Kulonprogo, tidak dapat dianggap sebagai pemberitaan yang kritis atau memuat kritik atas pembangunan NYIA karena pemberitaan *krjogja.com* justru malah menonjolkan aspek mitigasi bencananya. Tegasnya, sekalipun ada potensi bencana di lokasi dibangunnya bandara NYIA, pihak NYIA sudah melakukan langkah-langkah mitigasi bencana yang komprehensif dan memadai dengan bantuan teknologi yang canggih.
- Dari topik-topik pemberitaan yang menonjol dalam pemberitaan *krjogja.com* di atas, dapat dilihat kecenderungan produksi wacana yang dilakukan *krjogja.com*. Produksi wacana yang dilakukan *krjogja.com* adalah wacana-wacana yang memberikan dukungan dan legitimasi terhadap proses pembangunan

NYIA. Ini karena *krjogja.com* banyak menghilangkan topik-topik penting dalam pemberitaan, misalnya, dampak ekologi, perampasan lahan, kriminalisasi petani, dan lain sebagainya. Padahal, topik-topik ini menjadi inti wacana dari gerakan kelompok-kelompok yang kontra NYIA. Beberapa diskursus ini kiranya layak mendapat perhatian.

*Pertama*, soal perampasan lahan pertanian dan penghidupan. Rencana pembangunan bandara baru NYIA yang akan dibangun di atas lahan 637 hektar tersebut, membutuhkan tanah yang sangat luas. Kebutuhan tersebut akan menelan atau menggusur banyak permukiman warga dan tanah pertanian produktif di Kulonprogo. Sejumlah besar masyarakat Kulonprogo adalah petani yang hidup dari pertanian. Tegasnya, pemerintah melalui proyek pembangunan bandara NYIA dianggap tidak memiliki kesadaran ekologis dan lingkungan, serta mengingkari semangat reforma agraria (Noer, 1999). Selain itu, pembangunan bandara baru NYIA juga dianggap akan membuat masyarakat di Kulonprogo (lebih khusus petani penggarap yang tidak memiliki tanah di Kulonprogo sebagai kelompok sosial yang paling rentan) memiliki potensi besar “tersingkirkan” dari kehidupannya di sana, dan terombang-ambing dalam ketidakpastian pasca pembangunan bandara baru NYIA. Kekhawatiran seperti ini cukup beralasan mengingat rencana pembangunan bandara baru NYIA yang diperkirakan akan menghabiskan dana sebesar US\$ 500 juta tersebut membuat pemerintah pusat tidak mampu menanggung pembiayaannya sendiri. Oleh sebab itu, pemerintah kemudian menggandeng investor asing, yakni GVK India, sebuah perusahaan bandara yang mengelola bandara Mumbai dan India. Keputusan pemerintah untuk menggandeng sektor swasta jelas menunjukkan indikasi privatisasi yang dibaca sebagai bagian dari neoliberalisme

yang semakin mendalam di Indonesia (Kustiningsih, 2017). Dalam kondisi semakin mendalamnya neoliberalisme tersebut, masyarakat rentan (*vulnerable-group*) di Kulonprogo tentu saja riskan karena berada dalam rencana pembangunan yang diserahkan kepada mekanisme pasar sepenuhnya. Klaim pihak PT Angkasa Pura I yang menyatakan bahwa pembangunan bandara baru NYIA akan memberikan peluang pekerjaan yang besar bagi masyarakat sekitar, sebagaimana dikutip dalam pemberitaan-pemberitaan *krjogja.com*, dianggap tidak sebanding dengan potensi hilangnya ribuan pekerja petani gambas, melon, semangka, terong, cabai yang sangat produktif di Kulonprogo. Data yang dilansir oleh PWPP-KP, di Kulonprogo, terdapat sekitar 12.000 petani gambas yang mampu menghasilkan gambas 60 ton per-hektar/tahun, 60.000 petani melon yang mampu menghasilkan 180 ton melon per-hektar/tahun, 60.000 petani semangka yang mampu menghasilkan 90 ton semangka per-hektar/tahun, 12.000 petani terong yang mampu menghasilkan 90 ton terong per-hektar/tahun, 4000 petani cabai yang mampu menghasilkan 30 ton cabai per-hektar/tahun (PWPP-KP, 2017).

*Kedua*, perusakan ekosistem. Rencana pembangunan bandara di kawasan tersebut akan menyebabkan kerusakan dan hilangnya gumpul pasir di pesisir selatan Yogyakarta. Padahal, gumpul pasir tersebut merupakan 1 dari 14 gumpul pasir pantai di dunia yang memiliki fungsi ekologis sebagai benteng terhadap ancaman bencana tsunami (PWPP-KP, 2017).

*Ketiga*, soal kebijakan pembangunan yang *top-down* dan tak partisipatif. Artinya, rencana pembangunan bandara baru NYIA belum menerapkan prinsip-prinsip pembangunan yang melibatkan partisipasi

warga atau masyarakat dalam pengambilan keputusan kebijakan pembangunan. Akibatnya, rencana pembangunan bandara baru NYIA mendapatkan penolakan yang begitu kuat dari masyarakat di area terdampak dan kelompok masyarakat sipil di Yogyakarta. Padahal, dalam kajian mutakhir mengenai perdebatan teoretik soal pendekatan pembangunan, saat ini, sudah mulai muncul dan berkembang model pendekatan baru pembangunan yang dianggap lebih kritis dan humanis karena *pro-poor*, seperti pendekatan pembangunan Foucaultian yang banyak dipengaruhi pemikiran-pemikiran besar pemikir Prancis, Michel Foucault dan pendekatan pembangunan deliberatif yang banyak diilhami dari pemikiran-pemikiran besar Jerman, Jurgen Habermas (Yanuardi, 2005). Intinya, pendekatan pembangunan Foucaultian dan terutama pendekatan deliberatif—selain mengkritik model pembangunan *developmentalisme* atau modernisasi yang terpusat dan dari atas ke bawah—menekankan akan perlunya ruang publik sebagai sebuah arena untuk berdialog dan menegosiasikan kepentingan untuk mengkonstruksi pembangunan yang partisipatif dan memiliki akar yang kuat dalam masyarakat yang akan dibangun. Hal ini juga sejalan dengan gagasan strategi pembangunan infrastruktur pro rakyat di Indonesia. Dalam konteks strategi pembangunan infrastruktur Indonesia masa depan yang pro rakyat, pembangunan dimulai dari desa, pertanian dan melibatkan petani (Ja'far, 2007). Tanpa ketiga fondasi ini, jangan berharap infrastruktur di Indonesia dapat berhasil mendorong pertumbuhan sosial-ekonomi, ramah lingkungan dan mengakui atau menghargai nilai-nilai lokal. Semangat inilah yang nampak absen dan tidak diperhatikan dalam rencana pembangunan infrastruktur udara di Indonesia, terutama dalam konteks ini adalah rencana pembangunan bandara

baru NYIA di Temon, Kulonprogo, Yogyakarta.

Hilangnya wacana-wacana kritis seperti tersebut di atas, dalam pemberitaan *krjogja.com*, dapat terjadi karena kelompok kontra NYIA tidak diposisikan sebagai subjek dalam pemberitaan, melainkan hanya sekadar objek pemberitaan sehingga suara pihak yang kontra NYIA dan korban pembangunan NYIA nyaris tidak muncul atau absen dalam pemberitaan *krjogja.com*. *Krjogja.com* tidak memberikan ruang bagi suara korban pembangunan NYIA. Malah sebaliknya, *krjogja.com* memosisikan pihak-pihak yang pro NYIA sebagai subjek pemberitaan. Pada titik ini, *krjogja.com* tak ubahnya seperti media humas NYIA. Ini karena ia tampak secara vulgar menjalankan peran yang nyaris sempurna dalam mendukung dan menyokong pembangunan NYIA. *Krjogja.com* berhasil dalam memberitakan secara gemilang pembangunan NYIA. Namun, pada saat bersamaan, gagal dalam menangkap sisi gelap pembangunan NYIA.

## 2. Strategi Pewacanaan

Dalam memberikan dukungan dan legitimasi pada pembangunan NYIA, *krjogja.com* melakukan pelbagai strategi pewacanaan tertentu. Ada beberapa strategi pewacanaan pamungkas yang dilakukan *krjogja.com* dalam memberikan dukungan pada pembangunan NYIA, yakni sebagai berikut.

### 1. Nasionalisme dan Berkorban untuk Negara

Wacana nasionalisme dan pengorbanan untuk negara, menjadi salah satu strategi pewacanaan yang dilakukan *krjogja.com* dalam menyokong NYIA. Ini bisa dilihat dari berita berjudul “*Negara, Alasan Warga Terdampak Bandara NYIA Kulonprogo Mau Direlokasi*”,

“Pembangunan Infrastruktur Butuh Pengorbanan” dan “Bandara NYIA, Jadi Pintu Gerbang Utama Pariwisata RI”. Berita-berita yang menggambarkan tentang prospek dan keunggulan NYIA serta kerelaan warga terdampak menerima skema ganti rugi dan relokasi tersebut di atas mbingkai bahwa pembangunan NYIA dilakukan atas nama nasionalisme, demi negara. Oleh sebab itu, pembangunan NYIA juga membutuhkan pengorbanan yang besar dari semua pihak, tak terkecuali warga terdampak. *Saat ini, negara sedang sangat membutuhkan tanahmu, maka atas nama nasionalisme dan kecintaan mendalam pada negaramu, berkorbanlah untuk negaramu dengan cara mengorbankan tanahmu untuk pembangunan infrastruktur.* Inilah kira-kira yang hendak disampaikan. Penggunaan wacana nasionalisme sebagai strategi dalam mendukung NYIA memberikan efek yang cukup kuat dan stigantik: pihak-pihak yang menolak pembangunan NYIA akan mudah dianggap tidak nasionalis, tidak mau berkorban untuk pembangunan, dan bahkan lebih jauh dari itu: dituding melawan negara. Karena dianggap melawan negara, negara melalui aparatus represifnya tidak akan segan-segan untuk melakukan penggusuran dan penghancuran. Hal itulah yang terjadi pada sebagian warga di daerah Temon, Kulonprogo, yang sampai saat ini masih terus bertahan mempertahankan rumah dan tanahnya. Tentu saja, wacana nasionalisme yang digunakan *krjogja.com* adalah nasionalisme semu, yang oleh Tomagola (2006: 142) disebut sebagai ironi nasionalisme Indonesia.

## 2. Menyerahnya WTT

Selain menggunakan wacana nasionalisme dan pengorbanan untuk negara, *krjogja.com* juga menggunakan strategi pewacanaan lain untuk

mendukung NYIA, yakni fakta menyerahnya WTT. Ini bisa dilihat pada berita berjudul “WTT Kini Setuju Pembangunan Bandara” dan “WTT Akhirnya KO, Minta Lahannya Diukur Ulang”. Berita-berita ini menggambarkan bagaimana paguyuban warga penolak pembangunan NYIA, Wahana Tri Tunggal (WTT), berubah sikap dari posisi perjuangannya: dari sebelumnya menolak keras, berubah mendukung sepenuhnya pembangunan NYIA dengan menerima skema ganti rugi dan relokasi. Bahkan, ketua dan sebagian anggota WTT siap membantu pihak NYIA melakukan pengukuran aset warga terdampak. Jelas, dalam berita-berita ini, *krjogja.com* menggunakan wacana menyerahnya WTT sebagai strategi dalam mendukung pembangunan NYIA. Yang hendak disampaikan: pembangunan NYIA sudah didukung oleh mayoritas warga terdampak. Sementara yang tetap melawan, hanyalah segelintir orang saja, jumlah yang insignifikan.

## Kesimpulan

Penilaian bahwa media-media lokal, terutama dalam konteks riset ini adalah *krjogja.com*, memihak dan mendukung pembangunan NYIA, juga diperkuat oleh banyaknya tuduhan bahwa media hanya mengamplifikasi pemberitaan-pemberitaan mengenai dampak positif dari rencana pembangunan NYIA yang muncul dalam forum-forum diskusi yang diadakan di Yogyakarta.

Keberpihakan *krjogja.com* terhadap pembangunan NYIA, sebetulnya bukan hal yang sepenuhnya baru dalam masalah hubungan media dan pembangunan di Indonesia. Sebuah penelitian yang dilakukan oleh George Junus Aditjondro, misalnya, menunjukkan bagaimana media-media di Indonesia ikut “bermain” dalam setiap upaya pembangunan yang dilakukan pemerintah

dan swasta (Aditjondro, 2003). Aditjondro menuding, media melakukan proses rekayasa yang canggih dalam pemberitaan-pemberitaan mengenai pembangunan yang cenderung mengabaikan bahkan sengaja melupakan aspek ekologi dan lingkungan hidup, terutama dalam konteks riset yang dilakukan Aditjondro adalah mengenai pencemaran industri dan kerusakan lingkungan hidup yang parah. Aditjondro menganggap media masih terlalu kuat melayani *status quo* politik dan ekonomi di Indonesia.

Riset Aditjondro tersebut meski dilakukan pada tahun 1990-an, nampaknya masih tetap relevan untuk melihat proses-proses pembangunan yang digambarkan dan diberitakan media-media saat ini. Selepas dari otoritarianisme negara pada masa Orde Baru, kehidupan media di Indonesia memasuki otoritarianisme baru yakni, pasar. Paradigma pasar dalam praktek media begitu sangat dominan hari-hari ini. Maka wajar, jika dalam kondisi kebebasan media seperti sekarang ini, media tidak terlalu memperhatikan agenda-agenda penting publik. Media bergerak menurut kepentingannya sendiri yang tentu saja digerakkan kekuatan pasar (Kristiawan, 2013: 8).

Bahkan, dalam penilaian yang agak vulgar, tidak sedikit media yang menikmati dana *Corporate Social Responsibility* (CSR) yang diberikan oleh perusahaan yang menjadi mitra pembangunan yang dilakukan pemerintah melalui iklan-iklan

di media sehingga membuat media kemudian tidak lagi independen dalam pemberitaan-pemberitaannya. Sebuah riset doktoral yang dilakukan oleh Yayan Sakti Suryandaru (2015) menggambarkan bagaimana media *Jawa Pos* dan seluruh jaringannya di daerah Jawa Timur, ikut menikmati cezeran dana CSR dari perusahaan tambang yang sedang melakukan eksplorasi migas di sejumlah titik di Madura, terutama di Kabupaten Sumenep bagian kepulauan sehingga implikasinya—selain independensi pemberitaan *Jawa Pos* dan anak media jaringannya dipertanyakan—juga hilangnya apa yang disebut sebagai *green journalism*, jurnalisme lingkungan hidup. Dengan demikian, tidak terlalu mengherankan jika dampak buruk dari pembangunan yang dilakukan, terutama dampak-dampak ekologi dan lingkungan yang cukup serius, selalu akan di-*filter* sedemikian rupa dan tidak banyak ditampilkan oleh media.

Terakhir, sebagai saran dan rekomendasi bagi peneliti-peneliti berikutnya, karena mengingat riset ini hanya sekedar mencukupkan diri pada “analisis teks” berita pada *krjogja.com* semata, perlu dilakukan riset lanjutan mengenai tinjauan analisis ekonomi politik media, mengapa misalnya *krjogja.com* bisa memproduksi wacana-wacana, yang pada penilaian tertentu, bisa dianggap terlalu banal karena menyokong NYIA sepenuhnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aditjondro, George Junus. 2003. *“Kebohongan-Kebohongan Negara: Perihal Kondisi Obyektif Lingkungan Hidup di Nusantara”*. Pustaka Pelajar: Yogyakarta.
- Audifax. 2008. *“Research”*. Jalasutera: Yogyakarta.
- Eriyanto. 2008. *“Analisis Wacana: Pengantar Analisis Teks Media”*. LKiS: Yogyakarta.
- Fairclough, Nourman. 2003. *“Bahasa dan Kekuasaan”*. Boyan Publishing: Malang
- Fauzi, Noer. 1999. *“Petani dan Penguasa: Dinamika Perjalanan Politik Agraria Indonesia”*. Insist: Yogyakarta.
- Ja'far, Marwan. 2004. *“Infrastruktur Pro Rakyat: Strategi Investasi Infrastruktur Indonesia Abd 21”*. Pustaka Tokoh Bangsa dan LKiS: Bantul.
- Jorgensen, Marianne W dan Philips, Louise J. 2007. *“Analisis Wacana: Teori dan Metode”*. Pustaka Pelajar: Yogyakarta.
- Kristiawan, R. 2013. *“Penumpang Gelap Demokrasi: Kajian Liberalisasi Media di Indonesia”*. AJI: Yogyakarta.
- Kistiningsih, Wahyu. *“Kelompok Rentan dalam Pembangunan Kawasan Kota Bandara di Kulonprogo: Studi Kasus New Yogyakarta International Airport”*, Jurnal Pemikiran Sosiologi UGM, Volume 4 No. 1 Januari 2017.
- Laughey, Dan. 2007. *“Key Themes in Media Theory”*. Open University Press: England.
- Suryandaru, Yayan Sakti. *“Relasi Ekonomi, Politik, dan Media dalam Pemberitaan Konflik Lingkungan: Kasus Eksplorasi Migas di Madura”*. Artikel ilmiah disampaikan dalam forum ilmiah di Sekolah Pascasarjana UGM, tahun 2016.
- Tomagola, Tamrin Amal. 2006. *“Republik Kapling”*. Resist: Yogyakarta.
- Titscher, Stefan, dkk. 2009. *“Metode Analisis Teks dan Wacana”*. Pustaka Pelajar: Yogyakarta.
- Williams, Kevin. 2003. *“Understanding Media Theory”*. Oxford University Press: New York.
- Yanuardi. 2005. *“Revisi Terhadap Teori Pembangunan Pembangunan Faoucaultian: Sebuah Upaya Mengembangkan Teori Pembangunan Deliberatif”*, Program Pascasarjana Ilmu Politik UGM.

### Media online

- Majalah Tempo, *“Republik Ini Bukan Cuma Jawa, Jokowi: Saya Sudah Menghitung Semua Resiko”*, 5 November 2017.
- Majalah Angkasa Pura, *“Airport-City, Masa Depan Industri Pengelolaan Jasa Ke Bandaraan”*, edisi Mei-Juni 2012.
- Muhammad Al-Fayyadl, *“Mistifikasi Kesadaran Rakyat yang Menderita Oleh Cak Nun”*, literasi.co., 17 Desember 2017.