

**POLA PERUBAHAN PENGGUNAAN TANAH PASCA PEMBANGUNAN
YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT
PADA KAWASAN PERKOTAAN TEMON**

SKRIPSI

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh Sebutan
Sarjana Terapan di Bidang Pertanahan
Pada Program Studi Diploma IV Pertanahan



Dibuat oleh :

MOHAMAD NURCAHYADI

NIT. 17263068 / Perpetaan

**KEMENTERIAN AGRARIA DAN TATA RUANG/
BADAN PERTANAHAN NASIONAL
SEKOLAH TINGGI PERTANAHAN NASIONAL
YOGYAKARTA**

2021

**POLA PERUBAHAN PENGGUNAAN TANAH PASCA PEMBANGUNAN
YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT
PADA KAWASAN PERKOTAAN TEMON**

SKRIPSI

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh Sebutan
Sarjana Terapan di Bidang Pertanahan
Pada Program Studi Diploma IV Pertanahan



Dibuat oleh :

MOHAMAD NURCAHYADI

NIT. 17263068 / Perpetaan

**KEMENTERIAN AGRARIA DAN TATA RUANG/
BADAN PERTANAHAN NASIONAL
SEKOLAH TINGGI PERTANAHAN NASIONAL
YOGYAKARTA**

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

POLA PERUBAHAN PENGGUNAAN TANAH PASCA PEMBANGUNAN *YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT* PADA KAWASAN PERKOTAAN TEMON

Disusun Oleh :

MOHAMAD NURCAHYADI

NIT. 17263068

Jurusan Perpetaan

Disetujui sebagai salah satu syarat
untuk menempuh Ujian Skripsi
Tahun Akademik 2020/2021

Yogyakarta, 13 Agustus 2021

Menyetujui

Pembimbing I



Drs. Yendi Sufyandi, M.Sc.
NIP. 19560707 197803 1 001

Pembimbing II



Rakhmat Riyadi. S.Si.. M.Si.
NIP. 19611215 198203 1 003

HALAMAN PENGESAHAN

**POLA PERUBAHAN PENGGUNAAN TANAH PASCA PEMBANGUNAN
YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT
PADA KAWASAN PERKOTAAN TEMON**

Disusun oleh:

**MOHAMAD NURCAHYADI
NIT. 17263068 / PERPETAAN**

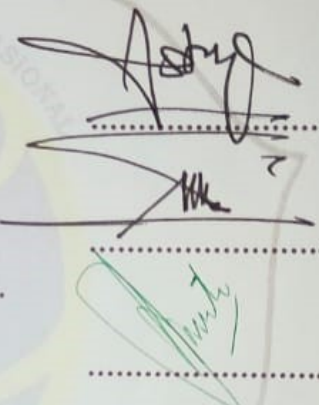
Telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji
Pada tanggal 16 Agustus 2021 dan dinyatakan telah memenuhi syarat

SUSUNAN TIM PENGUJI

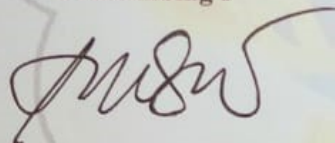
KETUA : Dr. Sutaryono, S.Si., M.Si.
NIP. 19710121 199703 1 004

SEKRETARIS : Rakhmat Riyadi. S.Si., M.Si.
NIP. 19611215 198203 1 003

ANGGOTA : Dr. Ir. Rochmat Martanto, M.Si.
NIP. 19580306198703 1 002

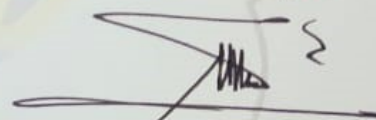


Pembimbing I



Drs. Yendi Sufyandi, M.Sc.
NIP. 19560707 197803 1 001

Pembimbing II



Rakhmat Riyadi. S.Si., M.Si.
NIP. 19611215 198203 1 003

Yogyakarta 2021
Ketua Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional



Dr. Ir. Senthot Sudirman, M.S.
NIP. 19640815 199303 1 004

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mohamad Nurcahyadi

NIT / Konsentrasi : 17263068 / Perpetaan

Program Studi : Diploma IV Pertanahan STPN Yogyakarta

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi:

Judul : POLA PERUBAHAN PENGGUNAAN TANAH PASCA
PEMBANGUNAN *YOGYAKARTA INTERNATIONAL*
AIRPORT PADA KAWASAN PERKOTAAN TEMON

Pembimbing : 1. Drs. Yendi Sufyandi, M.Sc.

2. Rakhmat Riyadi, S.Si., M.Si.

Yang telah diujikan pada tanggal 16 Agustus 2021, oleh:

Tim Penguji : 1. Dr. Sutaryono, S.Si., M.Si.

2. Rakhmat Riyadi, S.Si., M.Si.

3. Dr. Ir. Rochmat Martanto, M.Si.

adalah benar-benar hasil karya saya.

Di dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan atau gagasan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang saya akui seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri tanpa memberikan pengakuan pada penulis aslinya.

Apabila kemudian terbukti bahwa saya ternyata melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Yogyakarta, 18 Agustus 2021

Yang memberikan pernyataan,



Mohamad Nurcahyadi

NIT. 17263068

MOTTO

“Barang siapa bertakwa kepada Allah SWT maka Dia akan menjadikan jalan keluar baginya, dan memberinya rezeki dari jalan yang tidak ia sangka, dan barang siapa yang bertawakal kepada Allah SWT maka cukuplah Allah SWT baginya, Sesungguhnya Allah SWT melaksanakan kehendak-Nya, Dia telah menjadikan untuk setiap sesuatu kadarnya”. (QS. Ath-Thalaq : 2-3).

“Sesungguhnya Allah SWT tidak akan mengubah nasib suatu kaum hingga mereka mengubah diri mereka sendiri”. (QS. Ar-Ra’d : 11).

Setiap manusia yang hidup harus terus berubah menjadi lebih baik salah satunya dengan menimba ilmu, jika mendapat kesulitan dalam setiap perubahan yang kita lakukan, cukup Allah SWT bagi kita untuk meminta pertolongan.

HALAMAN PERSEMBAHAN

Alhamdulillahirobbilalamin, segala puji dan syukur atas kehadiran Allah SWT Tuhan Semesta Alam, karena dengan rahmat-Nya penulisan skripsi ini bisa selesai. Sholawat serta salam selalu tercurah kepada baginda Nabi Besar Rasulullah SAW yang telah mengubah zaman jahiliyah menuju zaman yang penuh cahaya ilmu sampai sekarang. Karya yang sederhana ini saya persembahkan untuk :

1. Kedua orang tuaku, **Bapak Djumikun dan Ibu Pujiati** yang selalu mendoakan, memberikan nasihat, motivasi dan selalu menjadi penyemangat serta penyejuk hati sehingga bisa sampai pada tahap ini;
2. Bapak dan ibu mertua, **Bapak Sukarno dan Ibu Komsiyatun**. Terima kasih atas doa, semangat dan motivasinya selama mengerjakan skripsi ini hingga selesai;
3. Istriku, teman sehidup sesurga kelak, **Ayu Novi Kurnia**. Terima kasih atas doa, semangat, motivasi sehingga peneliti bisa menyelesaikan skripsi ini;
4. Anakku, **Nayyara Nur Urvi**, karena mba anugrah terindah yang diberikan Allah SWT untuk bapak dan ibu. Kamulah penyejuk hati bapak dan ibu;
5. Adik-adikku, **Taufik Nursanto, Arif Nuryanto dan Adi Nursalim**. Terima kasih atas doa dan semangatnya;
6. Rekan-rekan Taruna Diploma IV Pertanahan Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional Angkatan XXVI yang telah menemani belajar selama 4 tahun ini. Kisah selama 4 tahun ini tentunya akan mempererat hubungan kita selama kembali ke kantor nanti;
7. Seluruh Civitas Akademika Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional yang selalu memberikan *support*, saran dan masukan kepada penulis, sehingga peneliti mendapat wawasan lebih luas untuk menyelesaikan skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan kepada Allah SWT karena atas karunia-Nya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Pola Perubahan Penggunaan Tanah Pasca Pembangunan *Yogyakarta International Airport* pada Kawasan Perkotaan Temon”. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Terapan di Bidang Pertanahan pada Program Studi Diploma IV Pertanahan Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional.

Penulisan skripsi ini dapat selesai karena peneliti memperoleh kritik, saran dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini peneliti ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Ir. Senthot Sudirman, M.S., selaku Ketua Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional Yogyakarta.
2. Bapak Drs. Yendi Sufyandi, M.Sc., selaku Dosen Pembimbing I yang telah menyediakan waktu, tenaga dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penulisan skripsi ini.
3. Bapak Rakhmat Riyadi, S.Si., M.Si., selaku Dosen Pembimbing II, Dosen Pembahas dan Sekertaris Tim Penguji yang telah menyediakan waktu, tenaga dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penulisan skripsi ini.
4. Bapak Dr. Sutaryono, S.Si., M.Si., selaku Dosen Pembahas dan Ketua Tim yang telah memberikan saran dalam skripsi ini.
5. Bapak Dr. Ir. Rochmat Martanto, M.Si., selaku Dosen Pembahas dan Anggota Tim Penguji yang telah memberikan saran dalam skripsi ini.
6. Bapak Aristiono Nugroho, A.Ptnh., M.Si., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan bimbingan sehingga peneliti dapat menyelesaikan studi dengan baik.
7. Bapak dan Ibu Dosen seta segenap Civitas Akademika Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional yang telah memberikan ilmu dan

pengetahuan kepada peneliti sehingga dapat menyelesaikan studi dengan baik.

8. Kepala Kantor Kabupaten Kulon Progo beserta jajarannya yang telah membantu peneliti dalam pengumpulan data.
9. Perangkat Desa Jangkar, Desa Palihan, Desa Sindutan, Desa Kebonrejo dan Desa Glagah yang telah membantu peneliti dalam pengumpulan data.
10. Kedua orang tua peneliti, Bapak Djumikun dan Ibu Pujiati, terima kasih atas semua semangat, doa, kasih sayang dan perhatiannya.
11. Istri dan anak peneliti, Ayu Novi Kurnia dan Nayyara Nur Urvi, terima kasih atas semangat, doa, kasih sayang dan perhatiannya dalam hidup peneliti.
12. Saudara-saudaraku, Taufik Nursanto, Arif Nuryanto, Adi Nursalim dan seluruh keluarga besar, terima kasih untuk semua semangat yang diberikan.
13. Rekan-rekan Taruna Diploma IV Pertanahan Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional Angkatan XXVI yang telah memberikan bantuan moril dan materiil dalam penyelesaian penulisan skripsi ini.
14. Kepada pihak-pihak yang sudah membantu yang tidak bisa disebut satu persatu dalam penulisan skripsi ini.

Akhir kata semoga penelitian skripsi ini dapat memberikan manfaat untuk semua kalangan terutama bagi pembaca dan khususnya untuk peneliti. Peneliti menyadari bahwa masih banyak terdapat kekurangan dan keterbatasan dalam penulisan skripsi ini, baik dalam isi maupun sistematikanya. Hal ini disebabkan oleh pengetahuan dan wawasan peneliti.

Yogyakarta, 18 Agustus 2021

Peneliti

ABSTRACT

The construction of Yogyakarta International Airport carried out by the government has resulted in changes in land use, both in the airport construction area and the area around Temon urban area. This development needs to be observed so as not to have a negative impact on development. This study aims to examine the pattern of land use change between 2012-2020 and the impact of the construction of Yogyakarta International Airport on the development of the Temon urban area. This study uses a qualitative research method with a spatial approach. The results of this study indicate that the distribution pattern of land use change in the Temon urban area and aerocity in 2012-2020 is a random pattern. The physical and socio-economic impacts of the construction of Yogyakarta International Airport include the reduction in agricultural land due to development, the large number of investors who come to build supporting facilities around the airport, the increase in GRDP (Gross Regional Domestic Product) of Kulon Progo Regency in 2020, many entertainment establishments arise which become a trigger for changes in people's mentality and morals and changing lifestyles due to money from land acquisition.

Keywords : Spatial Plans, Patterns of Land Use Change, Impact of Airport Development

INTISARI

Pembangunan *Yogyakarta International Airport* yang dilakukan pemerintah ini menimbulkan perubahan penggunaan tanah baik area pembangunan bandara maupun area di sekitar Perkotaan Temon. Pembangunan ini perlu diamati agar tidak menimbulkan dampak negatif dalam pembangunan. Penelitian ini bertujuan untuk meneliti pola perubahan penggunaan tanah antara tahun 2012-2020 dan dampak pembangunan *Yogyakarta International Airport* terhadap perkembangan Kawasan Perkotaan Temon. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan keruangan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pola sebaran perubahan penggunaan tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* tahun 2012-2020 berpola acak (*random*). Dampak fisik dan sosial ekonomi dari pembangunan *Yogyakarta International Airport* diantaranya banyak berkurangnya lahan pertanian akibat pembangunan, banyaknya investor yang datang untuk membangun fasilitas pendukung di sekitar bandara, naiknya PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) Kabupaten Kulon Progo tahun 2020, banyak timbul pembangunan tempat hiburan yang menjadi pemicu perubahan mentalitas dan moral masyarakat dan berubahnya gaya hidup akibat uang dari hasil pembebasan lahan.

Kata Kunci : Rencana Tata Ruang Wilayah, Pola Perubahan Penggunaan Tanah, Dampak Pembangunan Bandara

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	ii
MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR.....	vi
ABSTRACT	viii
INTISARI	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah Penelitian	4
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
1. Tujuan Penelitian	4
2. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. Kajian Terdahulu	6
B. Kerangka Teoritis	7
1. Pembangunan Bandara dan <i>Aerocity</i>	7
2. Perubahan Penggunaan Tanah dan Kesesuaiannya dengan Kebijakan Penataan Ruang	8
3. Dampak Pembangunan Bandara Terhadap Perkembangan Kawasan Perkotaan Temon	9
C. Kerangka Pemikiran	10

BAB III METODE PENELITIAN	12
A. Format Penelitian.....	12
B. Lokasi Penelitian.....	12
C. Informan dan Teknik Pengambilan Informan	13
1. Informan	13
2. Teknik Pengambilan Informan.....	13
D. Variabel dan Definisi Operasional	14
E. Jenis data dan Teknik Pengumpulan Data.....	15
1. Jenis Data.....	15
2. Teknik Pengumpulan Data.....	16
3. Teknis Analisis Data	17
BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	21
A. Kondisi Geografis dan Wilayah Administrasi.....	21
1. Kondisi Geografis	21
2. Wilayah Administrasi	22
B. Kependudukan	23
C. Penggunaan Tanah.....	25
BAB V POLA PERUBAHAN PENGGUNAAN TANAH	27
A. Perubahan Penggunaan Tanah Tahun 2012 – 2020.....	27
B. Sebaran Perubahan Penggunaan Tanah Tahun 2012 – 2020	35
C. Kesesuaian Penggunaan Tanah Terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kulon Progo.....	36
1. Rencana Tata Ruang Wilayah.....	36
2. Kesesuaian Penggunaan Tanah Tahun 2020 Terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah	38
BAB VI DAMPAK PEMBANGUNAN <i>YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT</i> .41	
A. Dampak Fisik.....	41
B. Dampak Sosial Ekonomi.....	43

BAB VII PENUTUP	47
A. Kesimpulan.....	47
B. Saran	48
DAFTAR PUSTAKA.....	49

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Flowchart Kerangka Pemikiran	11
Gambar 2. <i>Continum Nearest Neighbour Analyis</i>	19
Gambar 3. Pembangunan Fasilitas Pendukung Bandara	32
Gambar 4. Analisis K-NN dengan aplikasi ArcGis	35
Gambar 5. Diagram Kesesuaian Penggunaan Tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan <i>Aerocity</i>	39
Gambar 6. Ketidakesuaian Penggunaan Tanah dengan RTRW	40
Gambar 7. Perubahan Penggunaan Tanah Pertanian Sawah di Desa Kebonrejo yang Menjadi SPBU.....	42

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Variabel dan Definisi Operasional	14
Tabel 2. Jenis dan Sumber Data Sekunder	16
Tabel 3. Wilayah Administrasi Kawasan Perkotaan Temon dan Pembangunan <i>Aerocity</i>	22
Tabel 4. Data Kependudukan Tahun 2012 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan <i>Aerocity</i>	23
Tabel 5. Data Kependudukan Tahun 2020 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan <i>Aerocity</i>	24
Tabel 6. Luas Penggunaan Tanah Tahun 2020 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan <i>Aerocity</i>	26
Tabel 7. Luas Penggunaan Tanah Tahun 2012 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan <i>Aerocity</i>	27
Tabel 8. Luas Penggunaan Tanah Tahun 2020 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan <i>Aerocity</i>	28
Tabel 9. Perubahan Penggunaan Tanah Tahun 2012 dan 2020 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan <i>Aerocity</i>	30
Tabel 10. Perubahan Penggunaan Tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan <i>Aerocity</i> Sebagai Dampak Pembangunan Bandara	33
Tabel 11. Rekapitulasi Perubahan Penggunaan Tanah Tahun 2012-2020 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan <i>Aerocity</i>	34
Tabel 12. Rencana Tata Ruang Wilayah Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan <i>Aerocity</i> Tahun 2012-2032	36
Tabel 13. Data Kesesuaian Penggunaan Tanah Per Desa	38
Tabel 14. Perubahan Penggunaan Tanah Untuk Bandara	42
Tabel 15. Perubahan Penggunaan Tanah Untuk Bandara Per Wilayah Administrasi	43

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Panduan Wawancara.....	52
Lampiran 2. Rekapitulasi Narasumber.....	54
Lampiran 3. Rekapitulasi Hasil Wawancara	55
Lampiran 4. Peta Administrasi Kawasan Perkotaan Temon dan <i>Aerocity</i>	57
Lampiran 5. Peta Penggunaan Tanah Tahun 2012 Kawasan Perkotaan Temon dan <i>Aerocity</i>	58
Lampiran 6. Peta Penggunaan Tanah Tahun 2020 Kawasan Perkotaan Temon dan <i>Aerocity</i>	59
Lampiran 7. Peta Perubahan Penggunaan Tanah Kawasan Perkotaan Temon dan <i>Aerocity</i> Tahun 2012-2020	60
Lampiran 8. Peta Rencana Pola Ruang Kawasan Perkotaan Temon Tahun 2012- 2032	61
Lampiran 9. Peta Kesesuaian Penggunaan Tanah Kawasan Perkotaan Temon dan <i>Aerocity</i> Terhadap RTRW	62

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Transportasi udara merupakan transportasi yang terus berkembang. Adanya *Yogyakarta International Airport* (YIA) sudah menjadi kebutuhan bagi masyarakat Yogyakarta sendiri maupun wilayah sekitarnya. Bandara Adi Sucipto tidak bisa lagi menampung kebutuhan dari penumpang yang semakin lama semakin meningkat. Oleh karena itu, pembangunan bandara ini merupakan inisiasi yang bagus dari pemerintah untuk mengatasi lonjakan kebutuhan penumpang transportasi udara

Pemerintah Provinsi D.I.Y. sangat mendukung pembangunan bandara baru karena memberikan banyak manfaat bagi provinsi D.I.Y. Manfaat adanya bandara baru ini. diantaranya : (1) pelayanan transportasi menjadi meningkat; (2) kepadatan arus lalu lintas di Kota Yogyakarta menjadi berkurang; (3) bertumbuhnya pusat kegiatan di sekitar wilayah bandara baru; (4) arus perdagangan akan menjadi lebih cepat dan meningkat; (5) terciptanya lapangan kerja; (6) aktivitas perekonomian akan meningkat; (7) pendapatan daerah akan meningkat; (8) tujuan pembangunan D.I.Y. akan cepat tercapai (Sutaryono, 2014).

Selain itu, pembangunan *Yogyakarta International Airport* yang menelan biaya Rp 11,3 trilyun ini meningkatkan pergerakan Internasional di Indonesia karena digunakan sebagai bandara transit internasional. PT Angkasa Pura I mencatat bahwa sekitar 21 juta orang bergerak dari Asia ke Australia dan 2 juta orang bergerak dari Eropa menuju Australia dimana 29 % diantaranya transit di Changi Airport, Singapura dan 17 % diantaranya transit di Kuala Lumpur, Malaysia. Sedangkan Indonesia tidak memanfaatkannya sama sekali. Oleh karena itu dengan dibangunnya *Yogyakarta International Airport* ini dapat menarik wisatawan mancanegara yang transit dan berhenti di Yogyakarta untuk melihat Borobudur (Sumber : bisnis.com. 21-09-2020).

Selain itu, dengan adanya bandara perkembangan suatu wilayah terutama di wilayah di sekitar bandara akan mengalami perubahan penggunaan tanah yang sangat cepat dibanding wilayah lainnya. Bertambah atau berkurangnya penggunaan tanah dari suatu penggunaan tanah ke penggunaan tanah yang lainnya pada kurun waktu yang berbeda disebut perubahan penggunaan tanah (Wahyunto dkk, 2001). Banyak sekali terjadi perubahan penggunaan tanah. Perubahan tersebut meliputi semakin berkurang lahan pertanian yang berubah alih fungsi lahan menjadi lahan terbangun (Salindri Kusumawati dkk, 2016).

Berdasarkan Keputusan Gubernur Nomor 68/KEP/2015 Tanggal 31 Maret 2015 tentang Penetapan Lokasi Pembangunan Bandara Baru di Daerah Istimewa Yogyakarta, pembangunan *Yogyakarta International Airport* berada di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo yang dimulai proses pembangunannya pada tahun 2013. Ada 5 (lima) desa yang terdampak oleh pembangunan Bandara. Desa tersebut adalah Desa Palihan, Desa Sindutan, Desa Jangkar, Desa Kebonrejo dan Desa Glagah.

Pembangunan *Yogyakarta International Airport* yang dilakukan pemerintah ini menimbulkan dampak yang cukup besar pada perubahan penggunaan tanah. Adanya perubahan penggunaan tanah ini mengakibatkan adanya perubahan luas tanah dari setiap jenis penggunaan tanah. Banyak dari masyarakat yang tergusur karena proyek ini dan harus pindah ke tempat yang lain.

Adanya pembangunan *Yogyakarta International Airport* ini membuat masyarakat di 5 (lima) desa terdampak harus pindah tempat tinggal, tempat belajar (sekolah) dan bahkan tempat bekerja. Tanah yang sehari-hari mereka garap pun harus pindah ataupun mereka tidak menggarap lagi karena tanah mereka sudah tidak ada.

Disisi lain, pembangunan *Yogyakarta International Airport* ini pada wilayah sekitar bandara adalah mendorong perkembangan kawasan perkotaan sekitar bandara. Perhotelan, perkantoran, perumahan, rumah ibadah, rumah makan, bank, pertokoan dan lain-lain akan banyak bermunculan di wilayah

sekitar pembangunan bandara. Tentu dengan ini akan sangat berdampak positif bagi perkembangan kawasan perkotaan sekitar bandara.

Pembangunan yang mulai marak setelah dibangunnya *Yogyakarta International Airport* adalah pembangunan beberapa perumahan, kos-kosan maupun kontrakan. Banyak dari konsumen tertarik membeli perumahan di sekitar bandara, menyewa kontrakan atau kos-kosan untuk tempat tinggal permanen mereka. Selain itu, banyak juga dibangunnya beberapa rumah makan di sekitar bandara yang menyediakan kebutuhan pangan bagi orang-orang yang bekerja di dalam maupun di luar lokasi bandara.

Kawasan perkotaan sekitar bandara ini tertuang dalam deliniasi RDTR (Rencana Detail Tata Ruang) OSS (*Online Single Submission*) kawasan perkotaan di wilayah sekitar *Yogyakarta International Airport*. Kawasan perkotaan sekitar bandara ini mempunyai luas $\pm 5.481,429$ Ha. Kawasan perkotaan sekitar bandara terdiri dari 4 kecamatan yaitu Kecamatan Temon, sebagian Kecamatan Kokap, sebagian Kecamatan Pengasih dan sebagian Kecamatan Wates.

Rencana struktur ruang wilayah Kabupaten Kulon Progo terdiri dari sistem pusat kegiatan dan sistem jaringan prasarana wilayah. Dalam Peraturan Daerah Kabupaten Kulon Progo Nomor 1 Tahun 2012 tentang RTRW Kabupaten Kulon Progo 2012-2032, kawasan perkotaan sekitar bandara ini masuk sistem pusat kegiatan pada Pusat Kegiatan Lokal (PKL) Perkotaan Temon. Pusat kegiatan lokal ini mempunyai rencana fungsi pelayanan sebagai kawasan pertanian, pariwisata, industri, perkebunan dan agropolitan.

Wilayah Kecamatan Temon dan sekitarnya diperuntukan untuk Kawasan *Aerocity*. Hal ini tertuang dalam Kajian Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Koridor Temon – Wates – Yogyakarta Prambanan. Hal ini dapat diketahui bahwa Kawasan Perkotaan Temon merupakan bagian dari Kawasan *Aerocity*.

Oleh karena itu, rencana dari struktur ruang wilayah kawasan perkotaan sekitar bandara akan memberikan pengaruh besar bagi perubahan penggunaan tanah di kawasan tersebut. Pembangunan *Yogyakarta International Airport* menjadi faktor besar terhadap perubahan penggunaan tanah di wilayah sekitarnya. Hal ini membuat ketertarikan peneliti untuk melakukan penelitian. Maka dari itu peneliti tertarik membuat skripsi dengan judul “Pola Perubahan Penggunaan Tanah Pasca Pembangunan *Yogyakarta International Airport* Pada Kawasan Perkotaan Temon”.

B. Rumusan Masalah Penelitian

1. Bagaimana pola perubahan penggunaan tanah di wilayah sekitar kawasan perkotaan Temon pasca dibangunnya *Yogyakarta International Airport* ?
2. Bagaimana dampak pembangunan *Yogyakarta International Airport* terhadap perkembangan kawasan perkotaan Temon?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Mengetahui pola perubahan penggunaan tanah di wilayah sekitar kawasan perkotaan Temon pasca dibangunnya *Yogyakarta International Airport*.
- b. Mengetahui dampak pembangunan *Yogyakarta International Airport* terhadap perkembangan kawasan perkotaan Temon.

2. Manfaat Penelitian

- a. Manfaat akademis dari penelitian ini adalah menambah pengetahuan mengenai pola perubahan penggunaan tanah dan kesesuaiannya dengan RTRW Kabupaten Kulon Progo serta

mengetahui dampak dari pembangunan *Yogyakarta International Airport* terhadap perkembangan kawasan perkotaan Temon.

- b. Manfaat lain dari penelitian ini adalah dapat dijadikan masukan dalam mengambil kebijakan mengenai kesesuaian penggunaan tanah di kawasan sekitar bandara dengan RTRW Kabupaten Kulon Progo.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Terdahulu

Untuk menjamin keaslian penelitian dan menjamin bahwa penelitian ini bukanlah sebuah karya duplikasi maupun plagiasi, maka disini peneliti merasa perlu memperbandingkan hasil penelitian sejenis dengan skripsi ini. Ada 2 (dua) penelitian yang sejenis yang peneliti kumpulkan.

Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Silindri Kusumawati dkk (2016) dengan judul Pengaruh Perkembangan Bandara Internasional Adi Soemarmo Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan Di Sekitarnya. Penelitian ini mengkaji pengaruh perkembangan Bandara Internasional Adi Soemarmo terhadap perubahan penggunaan lahan di sekitarnya. Metode penelitian yang digunakan adalah kuantitatif. Hasil dari penelitian ini diperoleh bahwa perubahan jenis penggunaan lahan termasuk kategori perubahan tinggi. sedangkan untuk perubahan luas penggunaan lahan termasuk kategori perubahan sedang. Sehingga dapat disimpulkan bahwa perkembangan bandara dapat memicu perubahan penggunaan lahan di sekitar bandara.

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Febsy Niandyti (2018) dengan judul Dampak Pembangunan Industri Terhadap Perubahan Penggunaan Tanah dan Kesesuaiannya dengan Tata Ruang Wilayah di Kabupaten Semarang Provinsi Jawa Tengah. Penelitian ini mengkaji tentang kesesuaian penggunaan tanah dengan RTRW di Kabupaten Semarang sebagai akibat pembangunan industri. Metode penelitian yang digunakan deskriptif kualitatif dengan pendekatan keruangan. Hasil dari penelitian ini diperoleh kesesuaian pemanfaatan tanah eksisting industri yang di tumpang susunkan dengan RTRW Kabupaten Semarang seluas 288,05 Ha telah sesuai dengan RTRW. sedangkan seluas 202,02 Ha tidak sesuai dengan RTRW. Pembangunan industri pada periode tahun 2011-2017 di Kabupaten Semarang berdampak

pada perubahan tanah dimana terjadi penurunan jumlah luas tanah pertanian seluas 253,32 Ha.

Pada penelitian ini, peneliti menyajikan kajian tentang pola perubahan penggunaan tanah di kawasan perkotaan Temon sebagai dampak dari pembangunan bandara dan pembangunan *aerocity* yang mempunyai fungsi sebagai kota pendukung bandara. Pada penelitian terdahulu juga belum ada yang membahas pola perubahan penggunaan tanah di kawasan perkotaan Temon sebagai dampak dari pembangunan bandara terhadap kesesuaian penggunaan tanah dengan RTRW Kabupaten Kulon Progo.

B. Kerangka Teoritis

1. Pembangunan Bandara dan *Aerocity*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019 Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional. Bandara adalah tempat pesawat dapat mendarat dan lepas landas yang berada di kawasan daratan dan/atau perairan untuk mengangkut atau menurunkan penumpang dan barang dan tempat berpindahnya intra dan antarmoda transportasi yang dilengkapi berbagai fasilitas pokok, fasilitas keamanan, fasilitas keselamatan penerbangan dan fasilitas penunjang lainnya. Menurut pelayanan rute penerbangan maka status bandara dapat dibedakan menjadi bandara domestik dan internasional.

- a) Bandara Internasional adalah bandara yang mempunyai landasan yang panjang dan mampu digunakan oleh pesawat yang berbadan besar yang sering digunakan untuk perjalanan internasional dan juga bandara ini dilengkapi fasilitas imigrasi dan bea cukai untuk menangani penerbangan internasional antar negara.
- b) Bandara Domestik adalah bandara yang mempunyai landasan lebih pendek dan hanya melayani penerbangan domestik (penerbangan di negara yang sama) dan tidak mempunyai fasilitas imigrasi dan bea cukai.

Pembangunan *Yogyakarta International Airport* menjadi salah satu pembangunan bandara terbesar di Indonesia. *Yogyakarta International Airport* memiliki luas 587 Ha dengan luas terminal 21,9 Ha sehingga dapat menampung penumpang hingga 20 juta penumpang per tahun. Bandara ini dapat melayani penerbangan pesawat besar seperti Boeing B777 dan Airbus A380 karena memiliki runway yang panjang dengan dimensi 3.250 meter x 45 meter.

Di luar kawasan pembangunan *Yogyakarta International Airport*, wilayah Kecamatan Temon dan sekitarnya akan diperuntukan untuk Kawasan *Aerocity*. Hal ini tertuang dalam Kajian Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Koridor Temon – Wates – Yogyakarta Prambanan. *Aerocity* pada konteks ini berarti kota yang mempunyai basis pada aktivitas bandara, mempunyai letak berdampingan dengan lokasi bandara (bukan dalam bandara) dan mempunyai fungsi sebagai kota pendukung bandara tersebut (Sutaryono, 2016). Dalam *aerocity* juga dapat dibangun fasilitas pendukung bandara seperti kargo, pergudangan, industri, perdagangan, permukiman, hotel, jasa dan lain-lain yang memiliki hubungan langsung maupun tidak langsung dengan adanya bandara (Muta'ali, 2016).

Ketersediaan tanah dan dukungan dari seluruh pemangku kepentingan menjadi kunci dalam penerapan konsep *aerocity*. Dalam pembangunan *aerocity* ini adalah membangun kota baru di tengah-tengah kawasan pedesaan di sekitar lokasi pembangunan *Yogyakarta International Airport*.

2. Perubahan Penggunaan Tanah dan Kesesuaiannya dengan Kebijakan Penataan Ruang

Perubahan penggunaan tanah dapat diukur dari perubahan penggunaan tanah terhadap luas suatu area, persebaran pola penggunaan tanah dan tingkat perubahan jumlah penggunaan tanah (Bimantoro, 2012).

Menurut Haryani (2011), beberapa faktor yang diduga sebagai penyebab terjadinya proses perubahan penggunaan tanah antara lain :

- a) Besarnya tingkat urbanisasi dari desa ke kota karena lambatnya pembangunan di desa;
- b) Meningkatnya kelompok golongan yang mempunyai pendapatan menengah ke atas di wilayah perkotaan yang akhirnya membuat tinggi permintaan terhadap permukiman (perumahan);
- c) Adanya perubahan struktur perekonomian yang akhirnya akan menggeser kegiatan pertanian/lahan hijau menjadi permukiman khususnya di perkotaan;
- d) Terjadi batasan-batasan kepemilikan tanah yang menjadi satuan-satuan usaha dengan ukuran yang secara ekonomi tidak efisien.

Arahan tata ruang yang tertuang pada peraturan daerah pada praktiknya di lapangan tidaklah selalu sesuai. Untuk itu analisis perubahan penggunaan tanah pada fungsi kawasan perlu dilakukan sebelum melakukan analisis kesesuaian penggunaan tanah terhadap RTRW. Dari hal tersebut dapat diketahui besarnya penambahan atau penyusutan luas penggunaan tanah pada fungsi kawasan sehingga nantinya dapat dianalisis dengan pola RTRW. Analisis ini dilakukan dengan membandingkan *eksisting* penggunaan tanah dengan pola RTRW yang berlaku di daerah tersebut yang kemudian dapat diketahui tingkat kesesuaian penggunaan tanah tersebut terhadap RTRW yang berlaku. Informasi tersebut nantinya akan menjadi rujukan dalam pengambilan kebijakan demi tercapainya tujuan penataan ruang.

3. Dampak Pembangunan Bandara Terhadap Perkembangan Kawasan Perkotaan Temon

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) D.I.Y. tahun 2012-2017 bertema pembangunan “among tani dagang layar”. D.I.Y. bersiap untuk menyambut peradaban baru. Pada tema tersebut mempunyai esensi pembangunan berbasis daratan dan kemarintiman. Hal ini memberikan konsekuensi pengembangan wilayah pesisir selatan secara terpadu sebagai halaman depan D.I.Y.

Dalam RPJMD ini yang paling ditunggu adalah pembangunan *Yogyakarta International Airport*). Pemerintah Provinsi D.I.Y. sangat mendukung pembangunan bandara baru karena memberikan banyak manfaat bagi provinsi D.I.Y. Manfaat adanya bandara baru ini diantaranya: (1) pelayanan transportasi menjadi meningkat; (2) kepadatan arus lalu lintas di Kota Yogyakarta menjadi berkurang; (3) bertumbuhnya pusat kegiatan di sekitar wilayah bandara baru; (4) arus perdagangan akan menjadi lebih cepat dan meningkat; (5) terciptanya lapangan kerja; (6) aktivitas perekonomian akan meningkat; (7) pendapatan daerah akan meningkat; (8) tujuan pembangunan D.I.Y akan cepat tercapai (Sutaryono, 2014).

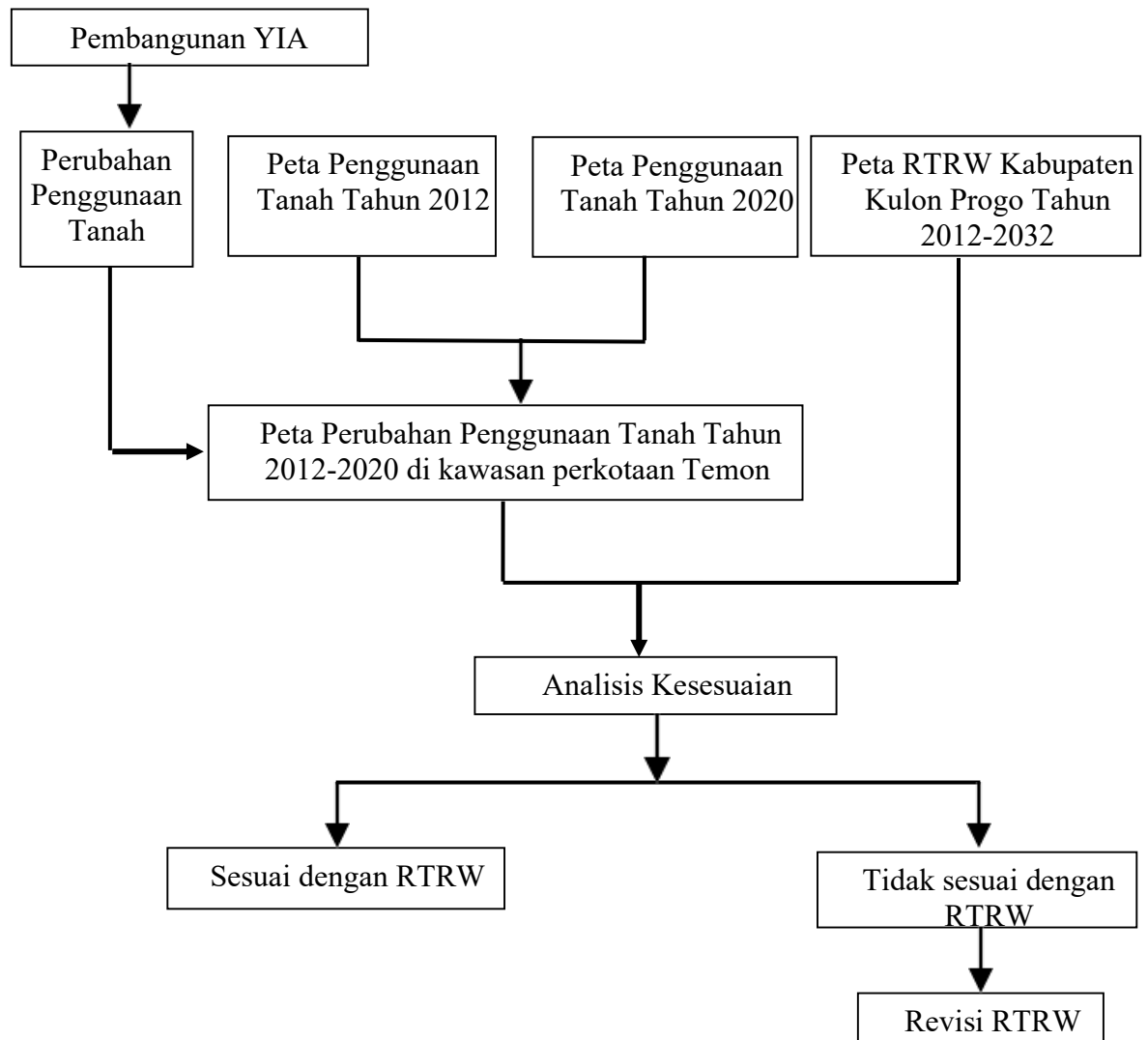
C. Kerangka Pemikiran

Pembangunan bandara adalah salah satu kegiatan yang bertujuan untuk meningkatkan perkembangan wilayah di suatu daerah. Meningkatnya kebutuhan tanah untuk sarana penunjang aktivitas bandara seperti perhotelan, perkantoran, perumahan, rumah makan, pertokoan, rumah ibadah, bank dan lain-lain. Oleh karena itu, maka akan terjadi suatu perubahan penggunaan tanah yang terjadi pada kawasan perkotaan Temon. Perubahan penggunaan tanah tersebut merupakan dampak yang timbul akibat pembangunan *Yogyakarta International Airport*.

Untuk meneliti dampak perubahan penggunaan tanah di kawasan perkotaan Temon akibat pembangunan bandara, maka perlu membandingkan penggunaan tanah sebelum pembangunan bandara dengan setelah pembangunan bandara. Penggunaan tanah di sekitar bandara mayoritas merupakan lahan pertanian. Bandara ini sendiri selesai dibangun pada tahun 2018. Pada penelitian ini membandingkan peta penggunaan tanah pada tahun 2012 dengan peta penggunaan tanah pada tahun 2020 di wilayah kawasan perkotaan Temon. Hasil dari membandingkan ini akan didapatkan peta perubahan penggunaan tanah 2012-2020 di kawasan perkotaan Temon.

Pemerintah Kabupaten Kulon Progo telah membuat Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012-2032. Untuk

menganalisis kesesuaiannya dengan peta RTRW maka peta perubahan penggunaan tanah 2012-2020 nantinya akan dianalisis kesesuaiannya. Analisis ini dilakukan dengan analisis spasial. Di bawah ini adalah flowchart kerangka penelitian yang tergambar sebagai berikut :



Gambar 1. Flowchart Kerangka Pemikiran

Sumber : Analisis Peneliti (2021)

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Format Penelitian

Pada penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan keruangan. Metode ini dipilih agar peneliti dapat lebih leluasa melakukan pendalaman materi di lapangan yakni menganalisa dampak pasca pembangunan *Yogyakarta International Airport* terhadap perkembangan Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* serta menganalisa kesesuaian perubahan penggunaan tanah setelah pembangunan *Yogyakarta International Airport* terhadap RTRW Kabupaten Kulon Progo.

Untuk menganalisis aspek keruangan, peneliti melakukan tumpang susun (*overlay*) peta dengan menggunakan *software* aplikasi SIG. Dalam proses menumpang susunkan peta yang dijadikan objek penelitian ini akan didapatkan informasi baru. Peta yang digunakan adalah (1) Peta Penggunaan Tanah tahun 2012 skala 1 : 50.000 pada Kantor Pertanahan Kabupaten Kulon Progo; (2) Peta Penggunaan Tanah tahun 2020 yang didapatkan dari proses interpretasi dan digitasi pada citra; dan (3) Peta RTRW Kabupaten Kulon Progo tahun 2012-2032 skala 1 : 50.000.

Untuk mendapatkan Peta Perubahan Penggunaan Tanah, peneliti melakukan proses tumpang susun Peta Penggunaan Tanah tahun 2012 dengan Peta Penggunaan Tanah tahun 2020. Setelah itu, Peta Perubahan Penggunaan Tanah tahun 2012-2020 dilakukan proses tumpang susun dengan Peta RTRW Kabupaten Kulon Progo. Hasil dari tumpang susun ini didapatkan keselarasan penggunaan tanah berdasarkan pola ruang yang ada yakni sesuai dengan pola ruang dan tidak sesuai dengan pola ruang.

B. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian meliputi deliniasi RDTR (Rencana Detail Tata Ruang) OSS (*Online Single Submission*) kawasan perkotaan di wilayah

sekitar bandara. Kawasan perkotaan tersebut merupakan kawasan perkotaan Temon. Wilayah tersebut adalah desa yang letaknya berdekatan dengan *Yogyakarta International Airport* yaitu Desa Jangkar, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Glagah, dan Desa Kebonrejo. Sebagian wilayah dari desa-desa tersebut memang digunakan sebagai area pembangunan dari *Yogyakarta International Airport*.

C. Informan dan Teknik Pengambilan Informan

1. Informan

Populasi ataupun sampel tidak dikenal pada penelitian metode kualitatif, informanlah yang lebih tepat pada situasi sosial (*social situation*) (Komariah dan Satori, 2011 : 2). Ada 3 elemen yang harus ada dalam suatu situasi sosial yaitu pelaku (*actors*), tempat (*place*) dan aktivitas (*activity*). Interaksi dari ketiga elemen ini berlangsung berkesinambungan (Spradley dalam Sugiono, 2016 : 297).

Informan dari penelitian ini adalah masyarakat dan perangkat desa di sekitar *Yogyakarta International Airport* yaitu Desa Jangkar, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Glagah, dan Desa Kebonrejo karena dianggap mengetahui informasi perkembangan Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* serta perubahan penggunaan tanah di wilayah yang akan diteliti.

2. Teknik Pengambilan Informan

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan metode sampling purposif (*purposive sampling*). Metode ini adalah teknik pemilihan informan oleh peneliti berdasarkan pertimbangannya karena dapat memberikan data yang relevan (Sugiyono, 2016 : 54-55). Pada metode ini menekankan karakter anggota sumber data karena pertimbangan mendalam yang diyakini peneliti berkompeten memberikan data yang

diperlukan berdasarkan pengetahuannya akan permasalahan yang sedang diteliti.

Berdasarkan permasalahan yang sedang dibahas oleh peneliti, maka informan untuk dilakukan wawancara sebagai sumber data pada penelitian ini adalah perangkat desa yang ada di sekitar wilayah bandara dan masyarakat yang tinggal di sekitar wilayah bandara. Wawancara kepada perangkat desa dan masyarakat dilakukan dengan menggunakan panduan wawancara (Lampiran 1).

D. Variabel dan Definisi Operasional

Tabel 1. Variabel dan Definisi Operasional

Variabel	Definisi Operasional
Bandara	Bandara adalah tempat pesawat dapat mendarat dan lepas landas yang berada di kawasan daratan dan/atau perairan untuk mengangkut atau menurunkan penumpang dan barang dan tempat berpindahannya intra dan antarmoda transportasi yang dilengkapi berbagai fasilitas pokok, fasilitas keamanan, fasilitas keselamatan penerbangan dan fasilitas penunjang lainnya (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019 Tentang Tata Negeri Kebandarudaraan Nasional).
Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) kabupaten	Adalah sebagai perwujudan aspek administratif dan fungsional untuk keberlanjutan pembangunan, berdasarkan sumber daya alam dan sumber daya buatan, memperhatikan struktur dan pola dari wilayah tersebut dan berasal dari kedudukan yang berdimensi luas

Variabel	Definisi Operasional
	dan berisi. Merupakan rencana tata ruang dengan sifat umum dari kabupaten. Penyusunan RTRW kabupaten/kota berdasarkan pada RTRW Nasional dan RTRW Provinsi, pedoman dan petunjuk pelaksanaan bidang penataan ruang, serta rencana pembangunan jangka panjang daerah.
Peta Penggunaan Tanah	Peta yang menggunakan data penggunaan tanah di sekitar wilayah pembangunan <i>Yogyakarta International Airport</i> tahun 2012 dan 2020 dan klasifikasi penggunaan tanahnya berdasarkan pada Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria (NSPK) Survei dan Pemetaan Tematik Pertanahan Tahun 2012 Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional.

E. Jenis data dan Teknik Pengumpulan Data

1. Jenis Data

a) Data Primer

Data primer yang dikumpulkan meliputi wawancara kepada masyarakat dan perangkat desa. Perangkat desa yang berada di sekitar wilayah pembangunan *Yogyakarta International Airport* yaitu perangkat Desa Jangkar, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Glagah, dan Desa Kebonrejo, sedangkan hasil survei penggunaan tanah akan didokumentasikan dengan foto dan data koordinat untuk deliniasi lokasi perubahan penggunaan tanah akibat perkembangan Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*.

b) Data Sekunder

Tabel 2. Jenis dan Sumber Data Sekunder

Jenis Data	Sumber Data
Peta dan Dokumen RTRW Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012-2032 skala 1 : 50.000	Pemerintah Kabupaten Kulon Progo
Citra Google Earth yang dipotret pada tahun 2012 dan tahun 2020	Mengunduh citra di aplikasi <i>Google Earth</i>
Peta Administrasi Kabupaten Kulon Progo	Kantor Pertanahan Kabupaten Kulon Progo
Data gambar spasial <i>Yogyakarta International Airport</i>	Kantor Pertanahan Kabupaten Kulon Progo
Peta Penggunaan Tanah Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012 skala 1 : 50.000	Kantor Pertanahan Kabupaten Kulon Progo
Peta Penggunaan Tanah Kabupaten Kulon Progo Tahun 2020	Hasil interpretasi dan digitasi citra dari <i>Google Earth</i>

Sumber : Analisis peneliti (2021)

2. Teknik Pengumpulan Data

1) Observasi

Untuk pembuatan Peta Penggunaan Tanah Tahun 2020, peneliti mengambil sampel penggunaan tanah eksisting di lapangan diperlukan observasi di lapangan. Hal ini dilakukan dengan mengambil titik koordinat pada bidang tanah atau lokasi penggunaan

tanah akibat perkembangan Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*. Selain itu melakukan interpretasi dan digitasi pada citra *Google Earth* tahun 2020.

2) Studi Dokumen

Studi dokumen merupakan pengumpulan data berdasarkan data yang telah didokumentasikan pada Kantor Pertanahan Kabupaten Kulon Progo, Pemerintah Daerah D.I.Y, Pemerintah Kabupaten Kulon Progo maupun dari *website*. Data dan dokumen yang diperoleh yakni Peta Penggunaan Tanah Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012, Peta Administrasi Kulon Progo, Peta RTRW Kabupaten Kulon Progo dan citra dari *Google Earth*. Untuk Peta Penggunaan Tanah Kabupaten Kulon Progo Tahun 2020 didapatkan dari hasil observasi lapangan, interpretasi dan deliniasi pada citra dari *Google Earth*.

3) Wawancara

Peneliti melakukan wawancara kepada para masyarakat dan perangkat desa di sekitar wilayah bandara karena dianggap mengetahui informasi di wilayah yang akan diteliti berkenaan dengan perkembangan kawasan perkotaan Temon sebagai dampak dari pembangunan bandara.

3. Teknis Analisis Data

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan keruangan. Pada analisa spasial, aspek pola ruang, peneliti membandingkan Peta Penggunaan Tanah Tahun 2012, Peta Penggunaan Tanah Tahun 2020 yang merupakan hasil interpretasi dan digitasi pada citra *Google Earth* dan Peta RTRW Kabupaten Kulon Progo yang semua berbentuk *softcopy*. Analisis spasial dilakukan dengan menggunakan *software* aplikasi SIG. Berikut ini adalah analisis yang dilakukan dari sejumlah permasalahan yang ada sebagai berikut :

- a. Pola perubahan penggunaan tanah di wilayah sekitar *Yogyakarta International Airport*

Untuk melihat perubahan penggunaan tanah dalam kurun waktu tertentu diperlukan analisis perubahan penggunaan tanah. Analisis ini dilakukan dengan cara membandingkan peta penggunaan tanah lama dengan peta penggunaan tanah yang baru. Klasifikasi penggunaan tanah pada penelitian ini mengacu pada Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria (NSPK) Survei dan Pemetaan Tematik Pertanahan Tahun 2012 Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional. Peneliti membandingkan Peta Penggunaan Tanah Tahun 2012 dengan Peta Penggunaan Tanah Tahun 2020 yang merupakan hasil interpretasi dan digitasi pada citra *Google Earth* untuk menghasilkan Peta Perubahan Penggunaan Tanah Tahun 2012-2020 dengan menggunakan *software* aplikasi SIG.

Kemudian setelah dihasilkan Peta Perubahan Penggunaan Tanah Tahun 2012-2020 dapat dilihat pola sebaran perubahan penggunaan tanahnya dengan menggunakan analisis tetangga terdekat (*nearest neighbour analysis*). Dengan menggunakan analisis ini dapat menentukan apakah terjadi pola sebaran perubahan penggunaan tanah mengelompok, seragam atau random, yang ditunjukkan dari besarnya nilai indeks penyebaran tetangga terdekat (T) (Bintarto dan Hadisumarmo, 1982 dalam Martanto, 2012). Hasil dari analisis ini adalah kecenderungan dari perubahan penggunaan tanah berkaitan dengan analisis faktor masyarakat dalam memilih lokasi tanah untuk perubahan penggunaan tanah. Rumus dari indeks penyebaran tetangga terdekat adalah sebagai berikut :

$$T = \frac{\bar{j}_u}{j_h}$$

T : indeks penyebaran tetangga terdekat;

\bar{j}_u : jarak rerata yang diukur antara satu titik dengan titik tetangganya yang terdekat;

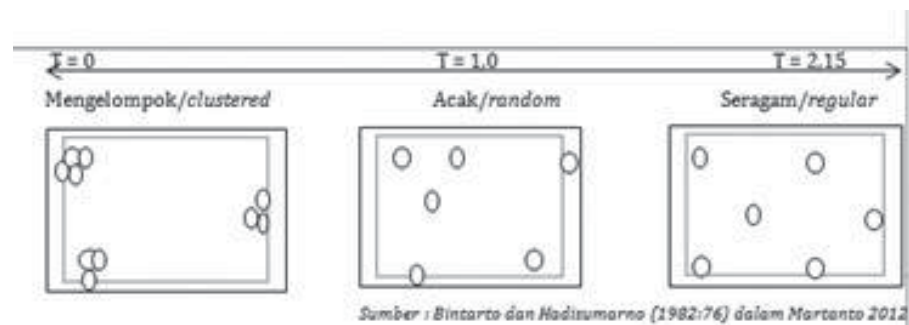
\bar{j}_h : jarak rerata yang diperoleh bila semua titik mempunyai pola random = $\frac{1}{2\sqrt{P}}$;

P : Kepadatan titik dalam tiap km² yaitu jumlah titik (n) dibagi dengan luas wilayah dalam km² (A), sehingga menjadi $\sum n/A$.

Kriteria :

1. Jika $T < 0,7$ maka berpola mengelompok;
2. Jika $0,7 \leq T \leq 1,4$ maka berpola acak;
3. Jika $T \geq 1,4$ maka berpola seragam.

Tetangga terdekat merupakan setiap lokasi yang terdapat perubahan penggunaan tanah. Tetangga terdekat ini kemudian diinterpretasikan dengan *Continum Nearest Neighbour Analysis* atau Kontinum Tetangga Terdekat (K-NN) seperti pada gambar di bawah ini :



Gambar 2. Continum Nearest Neighbour Analysis

Sumber : Bintarto dan Hadisumarmo (1982) dalam Martanto (2012)

Untuk kesesuaiannya dengan RTRW Kabupaten Kulon Progo, peneliti menganalisis dengan cara menumpang susunkan Peta Perubahan Penggunaan Tanah Tahun 2012-2020 dengan Peta Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) Kabupaten Kulon Progo tahun 2012-2032 dengan menggunakan *software* aplikasi SIG. Selanjutnya dilakukan analisis wilayah sekitar bandara tersebut terhadap struktur ruang wilayah. Analisis ini digunakan untuk mengetahui apakah

wilayah perkotaan Temon sudah sesuai dengan arahan yang terdapat pada struktur ruang di Kabupaten Kulon Progo.

- b. Dampak pembangunan *Yogyakarta International Airport* terhadap perkembangan kawasan perkotaan Temon

Untuk menjawab perkembangan wilayah di sekitar bandara, peneliti melakukan observasi lapangan. Peneliti mengambil data koordinat lokasi bidang tanah berdasarkan penggunaan tanahnya. Lokasi bidang tanah yang diambil adalah lokasi yang penggunaan tanahnya sudah berubah akibat perkembangan Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*.

Selanjutnya adalah melakukan wawancara kepada informan. Informan disini adalah masyarakat dan perangkat desa di sekitar wilayah bandara karena dianggap mengetahui informasi di wilayah yang akan diteliti berkenaan dengan perkembangan Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*.

BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Kondisi Geografis dan Wilayah Administrasi

1. Kondisi Geografis

Secara geografis, Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* terletak antara $7^{\circ}52'9''$ - $7^{\circ}54'59''$ LS dan $110^{\circ}2'1''$ - $110^{\circ}6'30''$ BT. Kawasan perkotaan Temon terletak di bagian selatan Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta. Batas-batas Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* di sebelah utara adalah Kecamatan Kokap. Batas di sebelah timur adalah Sungai Serang. Batas di sebelah selatan adalah Samudera Hindia dan batas di sebelah barat adalah Sungai Bogowonto dan Kabupaten Purworejo, Jawa Tengah.

Kawasan Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* berada pada 4 (empat) kecamatan yaitu Kecamatan Temon, sebagian Kecamatan Pengasih, sebagian Kecamatan Wates dan sebagian Kecamatan Kokap. Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* berada bagian selatan Kabupaten Kulon Progo yang memiliki topografi daerah dataran rendah yang memiliki ketinggian antara 0 – 100 meter di atas permukaan laut.

Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* memiliki iklim tropis dengan rata-rata curah hujan per bulan 246 mm dan rata-rata hari hujan 11 hh per bulan pada tahun 2017. Rata-rata curah hujan tertinggi adalah pada bulan November 2017 sebesar 813 mm dengan rata-rata jumlah hari hujan 23 hh. Sedangkan untuk rata-rata curah hujan terendah adalah pada bulan Agustus 2017 sebesar 1 mm dengan rata-rata jumlah hari hujan 1 hh (BPS Kulon Progo, 2017).

2. Wilayah Administrasi

Sementara itu, Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* terdiri dari 4 kecamatan, 24 desa dan 1 kelurahan dapat dilihat pada (Lampiran 4). Data ini diperoleh dari deliniasi RDTR OSS kawasan perkotaan sekitar bandara. Wilayah administrasi Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* ada pada tabel dibawah ini :

Tabel 3. Wilayah Administrasi Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*

No	Desa/Kelurahan	Kecamatan
1	Desa Hargomulyo	Kokap
2	Desa Hargorejo	Kokap
3	Desa Karang Sari	Pengasih
4	Desa Tawang Sari	Pengasih
5	Desa Demen	Temon
6	Desa Glagah	Temon
7	Desa Jangkar	Temon
8	Desa Janten	Temon
9	Desa Kali Denge	Temon
10	Desa Kaligintung	Temon
11	Desa Karang Wuluh	Temon
12	Desa Kebonrejo	Temon
13	Desa Kedundang	Temon
14	Desa Kulur	Temon
15	Desa Palihan	Temon
16	Desa Plumbon	Temon
17	Desa Sindutan	Temon
18	Desa Temon Kulon	Temon
19	Desa Temon Wetan	Temon
20	Desa Sogan	Wates
21	Desa Karangwuni	Wates
22	Desa Kulwaru	Wates
23	Desa Triharjo	Wates
24	Desa Ngestiharjo	Wates
25	Kelurahan Wates	Wates

Sumber: Pemerintah Kabupaten Kulon Progo (2020)

Pada tabel di atas dapat dilihat bahwa Kecamatan Temon adalah wilayah desanya yang paling banyak masuk pada Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* dengan jumlah 15 desa. *Yogyakarta International Airport* juga dibangun di Kecamatan Temon dengan wilayah terdampak yaitu Desa Jangkar, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Kebonrejo dan Desa Glagah.

B. Kependudukan

Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Kulon Progo, jumlah penduduk tahun 2012 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* sejumlah 85.526 jiwa yang berada di 24 desa dan 1 kelurahan. Berdasarkan data tersebut jumlah dan kepadatan penduduk paling tinggi berada di Kelurahan Wates dengan jumlah penduduk 13.962 jiwa dan kepadatan penduduk 3.070 jiwa/km². Tabel di bawah ini adalah data kependudukan di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* tahun 2012 :

Tabel 4. Data Kependudukan Tahun 2012 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*

No	Desa/Kelurahan	Kecamatan	Luas (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Jumlah Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km ²)
1	Hargomulyo	Kokap	14,934	6.939	8,11%	465
2	Hargorejo	Kokap	15,445	8.341	9,75%	540
3	Karangsari	Pengasih	12,475	9.504	11,11%	762
4	Tawang Sari	Pengasih	3,177	4.457	5,21%	1.403
5	Demem	Temon	0,956	1.243	1,45%	1.301
6	Glagah	Temon	6,101	2.673	3,13%	438
7	Jangkar	Temon	3,730	1.651	1,93%	443
8	Janten	Temon	1,232	1.089	1,27%	884
9	Kali Dengen	Temon	1,534	1.217	1,42%	793
10	Kaligintung	Temon	2,479	1.541	1,80%	622
11	Karang Wuluh	Temon	1,269	934	1,09%	736
12	Kebonrejo	Temon	1,763	1.252	1,46%	710

No	Desa/Kelurahan	Kecamatan	Luas (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Jumlah Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km ²)
13	Kedundang	Temon	1,431	2.078	2,43%	1.452
14	Kulur	Temon	2,833	2.483	2,90%	876
15	Palihan	Temon	3,637	2.049	2,40%	563
16	Plumbon	Temon	3,064	2.163	2,53%	706
17	Sindutan	Temon	3,089	1.841	2,15%	596
18	Temon Kulon	Temon	1,555	1.560	1,82%	1.003
19	Temon Wetan	Temon	2,157	1.373	1,61%	636
20	Sogan	Wates	2,515	1.864	2,18%	741
21	Karangwuni	Wates	6,901	3.020	3,53%	438
22	Kulwaru	Wates	2,522	2.615	3,06%	1.037
23	Triharjo	Wates	4,841	6.689	7,82%	1.382
24	Ngestiharjo	Wates	2,528	2.988	3,49%	1.182
25	Kelurahan Wates	Wates	4,548	13.962	16,32%	3.070
Jumlah			106,716	85.526	100,00%	-

Sumber : BPS Kabupaten Kulon Progo (2012) dan Analisis Peneliti

Sedangkan menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Kulon Progo, jumlah penduduk tahun 2020 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* sejumlah 91.630 jiwa. Tabel di bawah ini adalah data kependudukan di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* tahun 2020 :

Tabel 5. Data Kependudukan Tahun 2020 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*

No	Desa/Kelurahan	Kecamatan	Luas (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Jumlah Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km ²)
1	Hargomulyo	Kokap	14,934	7.112	7,76%	476
2	Hargorejo	Kokap	15,445	8.548	9,33%	553
3	Karangsari	Pengasih	12,475	10.194	11,13%	817
4	Tawangsari	Pengasih	3,177	4.691	5,12%	1.477
5	Demem	Temon	0,956	1.325	1,45%	1.387
6	Glagah	Temon	6,101	3.065	3,34%	502
7	Jangkaran	Temon	3,730	1.893	2,07%	508
8	Janten	Temon	1,232	1.130	1,23%	917
9	Kali Dengen	Temon	1,534	1.414	1,54%	922

No	Desa/Kelurahan	Kecamatan	Luas (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Jumlah Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km ²)
10	Kaligintung	Temon	2,479	1.634	1,78%	659
11	Karang Wuluh	Temon	1,269	1.136	1,24%	895
12	Kebonrejo	Temon	1,763	1.305	1,42%	740
13	Kedundang	Temon	1,431	2.144	2,34%	1.498
14	Kulur	Temon	2,833	2.636	2,88%	930
15	Palihan	Temon	3,637	2.374	2,59%	653
16	Plumbon	Temon	3,064	2.305	2,52%	752
17	Sindutan	Temon	3,089	2.079	2,27%	673
18	Temon Kulon	Temon	1,555	1.624	1,77%	1.045
19	Temon Wetan	Temon	2,157	1.416	1,55%	656
20	Sogan	Wates	2,515	2.018	2,20%	803
21	Karangwuni	Wates	6,901	3.462	3,78%	502
22	Kulwaru	Wates	2,522	2.835	3,09%	1.124
23	Triharjo	Wates	4,841	7.279	7,94%	1.504
24	Ngestiharjo	Wates	2,528	3.083	3,36%	1.220
25	Kelurahan Wates	Wates	4,548	14.928	16,29%	3.282
Jumlah			106,716	91.630	100,00%	-

Sumber : BPS Kabupaten Kulon Progo (2020) dan Analisis Peneliti

Bila dilihat perbandingan kedua tabel di atas yaitu tabel 4 dengan tabel 5, terjadi peningkatan data kependudukan di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*. Kelurahan Wates tetap menjadi daerah dengan jumlah penduduk terbanyak yaitu 14.928 jiwa dengan kepadatan penduduk 3.282 jiwa/km². Hal ini karena Kelurahan Wates yang berada pada Kecamatan Wates yang merupakan ibu kota dari Kabupaten Kulon Progo sehingga banyak orang yang bertempat tinggal di sana.

C. Penggunaan Tanah

Penggunaan tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* tahun 2020 mayoritas adalah pertanian sawah irigasi seluas 1.967,291 Ha. Tabel di bawah ini adalah perincian luas penggunaan tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* tahun 2020 sebagai berikut :

Tabel 6. Luas Penggunaan Tanah Tahun 2020 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*

No	Penggunaan Tanah	Luas (Ha)	Luas (%)	
1	Pertanian Sawah	Sawah Irigasi 2x Padi/tahun	1.967,291	35,89%
2	Pertanian Sawah	Sawah Tadah Hujan	3,237	0,06%
3	Pertanian Bukan Sawah	Kebun Buah-buahan	2,153	0,04%
4	Pertanian Bukan Sawah	Kebun Campuran	225,764	4,12%
5	Pertanian Bukan Sawah	Kebun Sayuran	0,839	0,02%
6	Pertanian Bukan Sawah	Tegalan/Ladang	626,756	11,43%
7	Bandara	Bandara	587,570	10,72%
8	Non Pertanian	Alang-alang	25,547	0,47%
9	Non Pertanian	Aneka Industri	5,103	0,09%
10	Non Pertanian	Danau/Situ/Telaga	11,042	0,20%
11	Non Pertanian	Gumuk Pasir	51,918	0,95%
12	Non Pertanian	Hutan Sejenis	50,330	0,92%
13	Non Pertanian	Instalasi	1,699	0,03%
14	Non Pertanian	Jalan Kereta	11,175	0,20%
15	Non Pertanian	Kuburan/Pemakaman	0,141	0,00%
16	Non Pertanian	Lapangan Olahraga	8,126	0,15%
17	Non Pertanian	Militer	2,466	0,04%
18	Non Pertanian	Padang Rumput	5,243	0,10%
19	Non Pertanian	Pelabuhan	12,855	0,23%
20	Non Pertanian	Peternakan	74,369	1,36%
21	Non Pertanian	Perdagangan dan Jasa	61,354	1,12%
22	Non Pertanian	Perkampungan	1.657,118	30,23%
23	Non Pertanian	Pergudangan	0,096	0,00%
24	Non Pertanian	Perumahan Padat	9,914	0,18%
25	Non Pertanian	Semak	4,487	0,08%
26	Non Pertanian	Sungai	70,998	1,30%
27	Non Pertanian	Tanah Terbuka	3,804	0,07%
28	Non Pertanian	Tempat Bersejarah	0,033	0,00%
Total Luas		5.481,429	100,00%	

Sumber : Analisis Peneliti (2021)

BAB V

POLA PERUBAHAN PENGGUNAAN TANAH

A. Perubahan Penggunaan Tanah Tahun 2012 – 2020

Peta penggunaan tanah tahun 2012 didapatkan dari Kantor Pertanahan Kabupaten Kulon Progo (Lampiran 5). Pada tabel di bawah ini merupakan jenis penggunaan tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* tahun 2012 :

Tabel 7. Luas Penggunaan Tanah Tahun 2012 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*

No	Penggunaan Tanah	Luas (Ha)	Luas (%)
1	Pertanian Sawah Sawah Irigasi 2x Padi/tahun	2.114,306	38,57%
2	Pertanian Sawah Sawah Tadah Hujan	3,237	0,06%
3	Pertanian Bukan Sawah Kebun Buah-buahan	357,532	6,52%
4	Pertanian Bukan Sawah Kebun Campuran	201,690	3,68%
5	Pertanian Bukan Sawah Kebun Sayuran	8,775	0,16%
6	Pertanian Bukan Sawah Tegalan/Ladang	665,506	12,14%
7	Non Pertanian Alang-alang	25,547	0,47%
8	Non Pertanian Aneka Industri	4,167	0,08%
9	Non Pertanian Danau/Situ/Telaga	11,042	0,20%
10	Non Pertanian Gumuk Pasir	131,934	2,41%
11	Non Pertanian Hutan Sejenis	72,840	1,33%
12	Non Pertanian Jalan Kereta	11,175	0,20%
13	Non Pertanian Lapangan Olahraga	8,881	0,16%
14	Non Pertanian Padang Rumput	9,454	0,17%
15	Non Pertanian Peternakan	17,649	0,32%
16	Non Pertanian Perdagangan dan Jasa	26,710	0,49%
17	Non Pertanian Perkampungan	1.717,139	31,33%
18	Non Pertanian Pergudangan	0,096	0,00%
19	Non Pertanian Semak	6,717	0,12%
20	Non Pertanian Sungai	70,998	1,30%
21	Non Pertanian Tanah Terbuka	16,002	0,29%
22	Non Pertanian Tempat Bersejarah	0,033	0,00%
Total Luas		5.481,429	100,00%

Sumber : Kantor Pertanahan Kabupaten Kulon Progo (2012)

Dari tabel di atas, diketahui bahwa pada tahun 2012, penggunaan tanah didominasi oleh pertanian sawah irigasi 2x padi/tahun dengan luas 2.114,306 Ha atau 38,57 % dari luas total Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*. Hal ini dikarenakan kawasan perkotaan sekitar bandara yang dibangun mayoritas berada di Kecamatan Temon yang merupakan dataran rendah sehingga penggunaan tanahnya cocok untuk pertanian sawah.

Selain pertanian sawah, Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* pada tahun 2012 juga didominasi oleh perkampungan yang merupakan daerah yang sudah terbangun untuk tempat tinggal masyarakat yang mayoritas berprofesi sebagai petani. Dengan total luas 1.717,139 Ha atau sekitar 31,33 % dari luas total Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*, penggunaan tanah perkampungan juga turut mendominasi kawasan perkotaan. Terdapat juga penggunaan tanah yang berupa perdagangan dan jasa seluas 26,710 Ha (0,49 %) dan lapangan olahraga seluas 8,881 Ha (0,16%).

Pada peta penggunaan tanah tahun 2020 didapatkan dari analisis peneliti melalui deliniasi citra Google Earth tahun 2020 menggunakan *software* aplikasi GIS. Selain melakukan deliniasi, peneliti melakukan observasi lapangan. Peneliti mengambil data koordinat dan foto lokasi bidang tanah. Lokasi bidang tanah yang diambil adalah lokasi yang penggunaan tanahnya sudah berubah akibat perkembangan Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*.

Kondisi penggunaan tanah Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* dapat di lihat pada Peta Penggunaan Tanah Tahun 2020 (Lampiran 6). Adapun penggunaan tanahnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 8. Luas Penggunaan Tanah Tahun 2020 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*

No	Penggunaan Tanah	Luas (Ha)	Luas (%)
1	Pertanian Sawah Sawah Irigasi 2x Padi/tahun	1.967,291	35,89%

No	Penggunaan Tanah		Luas (Ha)	Luas (%)
2	Pertanian Sawah	Sawah Tadah Hujan	3,237	0,06%
3	Pertanian Bukan Sawah	Kebun Buah-buahan	2,153	0,04%
4	Pertanian Bukan Sawah	Kebun Campuran	225,764	4,12%
5	Pertanian Bukan Sawah	Kebun Sayuran	0,839	0,02%
6	Pertanian Bukan Sawah	Tegalan/Ladang	626,756	11,43%
7	Bandara	Bandara	587,570	10,72%
8	Non Pertanian	Alang-alang	25,547	0,47%
9	Non Pertanian	Aneka Industri	5,103	0,09%
10	Non Pertanian	Danau/Situ/Telaga	11,042	0,20%
11	Non Pertanian	Gemuk Pasir	51,918	0,95%
12	Non Pertanian	Hutan Sejenis	50,330	0,92%
13	Non Pertanian	Instalasi	1,699	0,03%
14	Non Pertanian	Jalan Kereta	11,175	0,20%
15	Non Pertanian	Kuburan/Pemakaman	0,141	0,00%
16	Non Pertanian	Lapangan Olahraga	8,126	0,15%
17	Non Pertanian	Militer	2,466	0,04%
18	Non Pertanian	Padang Rumput	5,243	0,10%
19	Non Pertanian	Pelabuhan	12,855	0,23%
20	Non Pertanian	Peternakan	74,369	1,36%
21	Non Pertanian	Perdagangan dan Jasa	61,354	1,12%
22	Non Pertanian	Perkampungan	1.657,118	30,23%
23	Non Pertanian	Pergudangan	0,096	0,00%
24	Non Pertanian	Perumahan Padat	9,914	0,18%
25	Non Pertanian	Semak	4,487	0,08%
26	Non Pertanian	Sungai	70,998	1,30%
27	Non Pertanian	Tanah Terbuka	3,804	0,07%
28	Non Pertanian	Tempat Bersejarah	0,033	0,00%
Total Luas			5.481,429	100,00%

Sumber : Analisis Peneliti (2021)

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa pada tahun 2020 setelah *Yogyakarta International Airport* dibangun, penggunaan tanah Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* masih didominasi oleh pertanian sawah irigasi 2x padi/tahun dengan luas 1.967,291 Ha (35,89%) dan perkampungan dengan luas 1.657,118 Ha (30,23%). Walaupun masih terlihat mendominasi, penggunaan tanah pertanian sawah irigasi 2x padi/tahun dan perkampungan telah mengalami penurunan luas dari tahun 2012 yang

diakibatkan mayoritas terkena pembebasan tanah untuk pembangunan *Yogyakarta International Airport*. Sementara itu penggunaan tanah untuk bandara dibangun dengan luas 587,570 Ha atau sekitar 10,72 % dari total luas Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*.

Perubahan penggunaan tanah dari tahun 2012 sampai dengan tahun 2020 pada Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* mengalami banyak perubahan. Perubahan itu didorong oleh pembangunan *Yogyakarta International Airport* yang dibangun pada tahun 2018. Perubahan yang dialami yaitu perubahan luas baik peningkatan atau penurunan penggunaan tanahnya.

Peneliti melakukan tumpang susun (*overlay*) antara Peta Penggunaan Tanah Tahun 2012 dengan Peta Penggunaan Tanah Tahun 2020 sehingga menghasilkan Peta Perubahan Penggunaan Tanah Tahun 2012-2020 pada Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*. Peneliti melampirkan gambar peta tersebut pada (Lampiran 7) dengan menggunakan *software* aplikasi GIS. Hasil dari tumpang susun tersebut didapatkan data angka perubahan penggunaan tanah yang terjadi. Adapun hasil dari data angka perubahan penggunaan tanah 2012-2020 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 9. Perubahan Penggunaan Tanah Tahun 2012 dan 2020 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*

No	Penggunaan Tanah		Luas Thn 2012 (Ha)	Luas Thn 2020 (Ha)	Perubahan Luas (Ha)
1	Pertanian Sawah	Sawah Irigasi 2x Padi/tahun	2.114,306	1.967,291	-147,015
2	Pertanian Sawah	Sawah Tadah Hujan	3,237	3,237	0,000
3	Pertanian Bukan Sawah	Kebun Buah-buahan	357,532	2,153	-355,379
4	Pertanian Bukan Sawah	Kebun Campuran	201,690	225,764	24,074
5	Pertanian Bukan Sawah	Kebun Sayuran	8,775	0,839	-7,935
6	Pertanian Bukan Sawah	Tegalan/Ladang	665,506	626,756	-38,749

No	Penggunaan Tanah		Luas Thn 2012 (Ha)	Luas Thn 2020 (Ha)	Perubahan Luas (Ha)
7	Bandara	Bandara	0	587,570	587,570
8	Non Pertanian	Alang-alang	25,547	25,547	0,000
9	Non Pertanian	Aneka Industri	4,167	5,103	0,936
10	Non Pertanian	Danau/Situ/Telaga	11,042	11,042	0,000
11	Non Pertanian	Gumuk Pasir	131,934	51,918	-80,016
12	Non Pertanian	Hutan Sejenis	72,840	50,330	-22,510
13	Non Pertanian	Instalasi	0	1,699	1,699
14	Non Pertanian	Jalan Kereta	11,175	11,175	0,000
15	Non Pertanian	Kuburan/Pemakaman	0	0,141	0,141
16	Non Pertanian	Lapangan Olahraga	8,881	8,126	-0,755
17	Non Pertanian	Militer	0	2,466	2,466
18	Non Pertanian	Padang Rumput	9,454	5,243	-4,211
19	Non Pertanian	Pelabuhan	0	12,855	12,855
20	Non Pertanian	Peternakan	17,649	74,369	56,720
21	Non Pertanian	Perdagangan dan Jasa	26,710	61,354	34,645
22	Non Pertanian	Perkampungan	1.717,139	1.657,118	-60,021
23	Non Pertanian	Pergudangan	0,096	0,096	0,000
24	Non Pertanian	Perumahan Padat	0	9,914	9,914
25	Non Pertanian	Semak	6,717	4,487	-2,230
26	Non Pertanian	Sungai	70,998	70,998	0,000
27	Non Pertanian	Tanah Terbuka	16,002	3,804	-12,198
28	Non Pertanian	Tempat Bersejarah	0,033	0,033	0,000
Total Luas			5.481,429	5.481,429	

Sumber : Analisis Peneliti (2021)

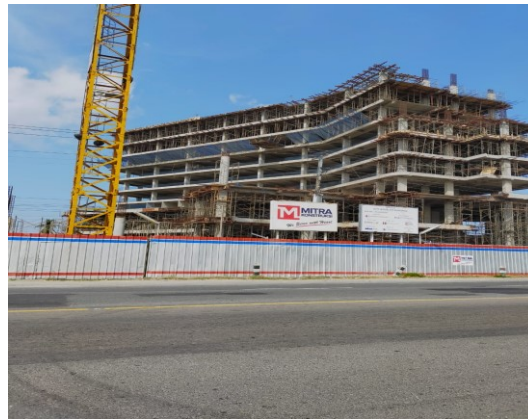
Pada tabel di atas dapat dilihat bahwa penggunaan tanah untuk pembangunan bandara mendominasi pada perubahan penggunaan tanah dengan luas 587,570 Ha. Hal ini didukung dari letak topografi Kecamatan Temon yang cocok untuk pembangunan bandara karena merupakan dataran rendah. Sementara itu pada perubahan penggunaan tanah perdagangan dan jasa juga mengalami peningkatan seluas 34,645 Ha yang merupakan fasilitas pendukung bandara seperti hotel, rest area, rumah makan, bank, perkantoran, jasa dan lain-lain seperti pada contoh gambar di bawah ini :



(a)



(b)



(c)

Gambar 3. Pembangunan Fasilitas Pendukung Bandara

Gambar 3 (a) : Pembangunan rest area di Desa Sindutan

Gambar 3 (b) : Rumah makan yang dibangun di Desa Palihan

Gambar 3 (c) : Pembangunan hotel di Desa Kebonrejo

(Sumber : Observasi Peneliti pada Tanggal 20 Mei 2021)

Sedangkan, penurunan terbesar luas penggunaan tanah terjadi pada kebun buah-buahan seluas 355,379 Ha, sawah irigasi 2x padi/tahun seluas 147,015 Ha dan gumpul pasir seluas 80,016 Ha. Selain itu penggunaan tanah untuk perkampungan juga mengalami penurunan sebesar 60,021 Ha. Mayoritas penurunan luas penggunaan tanah ini diakibatkan dari perubahan penggunaan tanah untuk pembangunan bandara. Pembangunan bandara yang dibangun di 5 (lima) desa ini yakni Desa Jangkar, Desa Palihan, Desa Sindutan, Desa Kebonrejo dan Desa Glagah ini mengubah banyak penggunaan tanah di desa-desa tersebut.

Pada keseluruhan data-data di atas diperoleh beberapa hal mengenai perubahan penggunaan tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* sebagai dampak pembangunan bandara. Data - data tersebut digambarkan dengan tabel di bawah ini :

Tabel 10. Perubahan Penggunaan Tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* Sebagai Dampak Pembangunan Bandara

No	Perubahan Penggunaan Tanah	Tahun	
		Tahun 2012	Tahun 2020
1	Penurunan Luas Tanah Pertanian Sawah (Ha)	2.117,543 Ha	1.970,528 Ha
2	Penurunan Luas Tanah Pertanian Bukan Sawah (Ha)	1.233,503 Ha	855,512 Ha
3	Pertumbuhan Luas Kawasan Perdagangan dan Jasa (Ha)	26,710 Ha	61,354 Ha
4	Penurunan Luas Perkampungan (Ha)	1.717,139 Ha	1.657,118 Ha
5	Pertumbuhan Luas Perumahan (Ha)	0 Ha	9,914 Ha

Sumber : Analisis Peneliti (2021)

Dari tabel di atas diketahui beberapa dampak pembangunan bandara yang terjadi terhadap perubahan penggunaan tanah. Dampak-dampak tersebut diantaranya adalah pertumbuhan luas kawasan perdagangan/jasa, pertumbuhan luas perumahan, penurunan luas tanah pertanian sawah, penurunan luas tanah pertanian bukan sawah dan penurunan luas perkampungan.

Pada peta perubahan penggunaan tanah tersebut didapatkan rekapitulasi hasil secara rinci perubahan penggunaan tanah tahun 2012 sampai dengan tahun 2020 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* per desa . Data tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 11. Rekapitulasi Perubahan Penggunaan Tanah Tahun 2012-2020 di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*

No	Desa/Kelurahan	Kecamatan	Luas Wilayah (Ha)	Luas Konversi (Ha)	Persentase %
1	Hargomulyo	Kokap	117,2440	5,6030	4,78%
2	Hargorejo	Kokap	91,9661	0,0000	0,00%
3	Karang Sari	Pengasih	79,1313	0,5010	0,63%
4	Tawang Sari	Pengasih	317,7090	0,0073	0,00%
5	Demen	Temon	95,5514	0,0000	0,00%
6	Glagah	Temon	610,0160	285,2689	46,76%
7	Jangkaran	Temon	310,8132	113,1657	36,41%
8	Janten	Temon	123,2450	1,5566	1,26%
9	Kali Dengen	Temon	153,4140	11,8452	7,72%
10	Kaligintung	Temon	111,0860	0,8640	0,78%
11	Karang Wuluh	Temon	126,8600	0,2998	0,24%
12	Kebonrejo	Temon	160,4590	38,2169	23,82%
13	Kedundang	Temon	142,8890	0,6820	0,48%
14	Kulur	Temon	48,7180	0,0000	0,00%
15	Palihan	Temon	363,4870	237,6566	65,38%
16	Plumbon	Temon	306,3950	9,2214	3,01%
17	Sindutan	Temon	294,7050	72,4597	24,59%
18	Temon Kulon	Temon	151,5930	3,1149	2,05%
19	Temon Wetan	Temon	110,5880	1,3807	1,25%
20	Sogan	Wates	251,4510	17,9746	7,15%
21	Karangwuni	Wates	688,3170	42,3071	6,15%
22	Kulwaru	Wates	252,1800	3,7926	1,50%
23	Triharjo	Wates	192,6670	2,7948	1,45%
24	Ngestiharjo	Wates	251,8700	0,0000	0,00%
25	Kelurahan Wates	Wates	129,0740	9,6046	7,44%
Jumlah			5.481,4290	858,3175	-

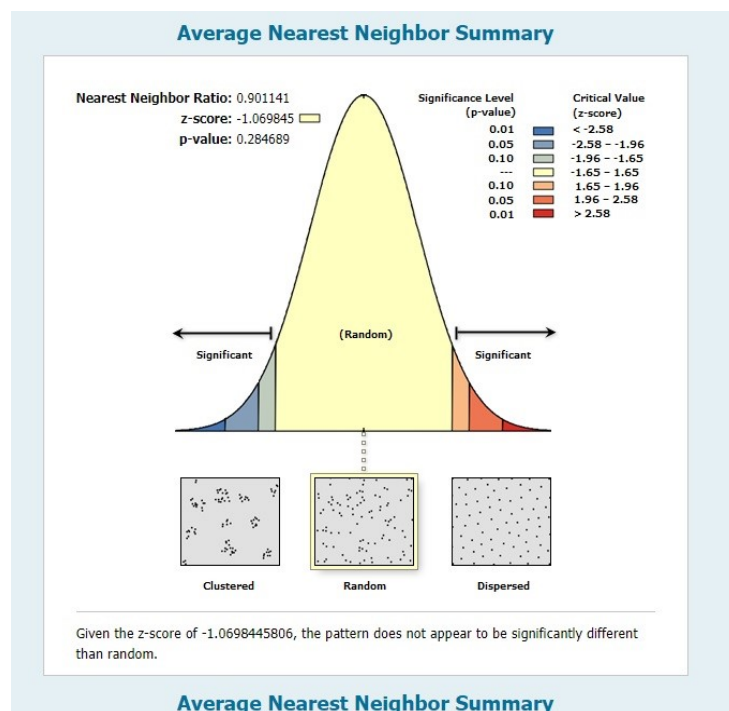
Sumber : Analisis Peneliti (2021)

Pada tabel di atas terlihat bahwa Desa Palihan Kecamatan Temon merupakan daerah yang paling tinggi atas perubahan penggunaan lahannya dari tahun 2012-2020 seluas 237,6566 Ha (65,38%). Hal ini disebabkan karena Desa Palihan merupakan desa yang terdampak cukup luas dari pembangunan *Yogyakarta International Airport* dan Desa Palihan berada dekat dengan Jalan Wates – Purworejo yang menghubungkan Yogyakarta

dengan provinsi Jawa Tengah. Sedangkan Desa Hargorejo, Desa Demen, Desa Kulur dan Desa Ngestiharjo merupakan desa yang terendah perubahan penggunaannya tanahnya.

B. Sebaran Perubahan Penggunaan Tanah Tahun 2012 – 2020

Sebaran perubahan penggunaan tanah pada peta perubahan penggunaan tanah (Lampiran 7) dapat dianalisis dengan *Continuum Nearest Neighbour Analysis* atau Kontinum Tetangga Terdekat (K-NN) untuk mengetahui pola perubahan penggunaan tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*. Dalam perhitungan analisis K-NN pada pola sebaran perubahan penggunaan tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* dengan menghitung nilai T (indeks penyebaran tetangga terdekat). Pengolahan dan perhitungan nilai T menggunakan aplikasi *ArcGis*. Hasil pengolahan dan perhitungan di dapatkan hasil : $T = 0,901$. Hasil analisis K-NN dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 4. Analisis K-NN dengan aplikasi ArcGis

Sumber : Analisis Peneliti (2021)

Kriteria :

1. Jika $T < 0,7$ maka berpola mengelompok;
2. Jika $0,7 \leq T \leq 1,4$ maka berpola acak;
3. Jika $T \geq 1,4$ maka berpola seragam.

Hasil pengolahan dan perhitungan nilai T didapatkan nilai sebesar 0,901. Pada gambar dan kriteria di atas didapatkan bahwa pola sebaran perubahan penggunaan tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* tahun 2012-2020 berpola acak (*random*).

C. Kesesuaian Penggunaan Tanah Terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kulon Progo

1. Rencana Tata Ruang Wilayah

Menurut arahan dari Peraturan Daerah Kabupaten Kulon Progo Nomor 1 Tahun 2012 tentang RTRW Kabupaten Kulon Progo 2012-2032, rencana tata ruang wilayah pada Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* tahun 2012-2032 terbagi dalam 20 (dua puluh) zona kawasan. Untuk Peta Rencana Tata Ruang Wilayah Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* Tahun 2012-2032 dapat dilihat pada (Lampiran 8). Sedangkan pada tabel di bawah ini adalah data dari arahan Rencana Tata Ruang Wilayah Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* Tahun 2012-2032 Kabupaten Kulon Progo :

Tabel 12. Rencana Tata Ruang Wilayah Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* Tahun 2012-2032

No	Pola Ruang	Luas (Ha)	Persentase (%)
1	Hutan Rakyat	22,263	0,41%
2	Kawasan Bandara	597,651	10,90%
3	Kawasan Cagar Budaya	0,664	0,01%
4	Kawasan Ekosistem Mangrove	2,076	0,04%
5	Kawasan Hortikultura	296,703	5,41%

No	Pola Ruang	Luas (Ha)	Persentase (%)
6	Kawasan Pariwisata	32,529	0,59%
7	Kawasan Perdagangan dan Jasa	1.025,234	18,70%
8	Kawasan Perikanan Budidaya	34,906	0,64%
9	Kawasan Perikanan Tangkap	16,553	0,30%
10	Kawasan Pertahanan dan Keamanan	5,123	0,09%
11	Kawasan Pertambangan Mineral Logam	11,119	0,20%
12	Kawasan Peruntukan Industri	31,450	0,57%
13	Kawasan Tanaman Pangan	1.568,752	28,62%
14	Laguna	12,757	0,23%
15	Permukiman Perdesaan	626,665	11,43%
16	Permukiman Perkotaan	826,256	15,07%
17	Sempadan Pantai	148,528	2,71%
18	Sempadan Rel Kereta Api	26,897	0,49%
19	Sempadan Sungai	38,232	0,70%
20	Sungai	157,073	2,87%
Jumlah		5.481,429	100,00%

Sumber : Pemerintah Kabupaten Kulon Progo (2012)

Pada arahan RTRW diatas menunjukkan bahwa peruntukan kawasan bandara adalah seluas 597,651 Ha atau sekitar 10,90% dari luas total Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*. Sementara itu, arahan untuk peruntukan pembangunan fasilitas penunjang bandara seperti pembangunan hotel, rumah makan, jasa, perumahan, industri, kantor dan lain-lain yaitu kawasan perdagangan dan jasa dengan luas 1.025,234 Ha (18,70%), kawasan peruntukan industri dengan luas 31,450 Ha (0,57%) dan permukiman perkotaan dengan luas 826,256 Ha (15,07%).

Sementara itu, peruntukan untuk tanaman pangan yang paling dominan disini. Arahan untuk kawasan tanaman pangan seluas 1.568,752 Ha atau sekitar 28,62% dari luas total Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*. Mengingat daerah ini adalah dataran rendah yang cocok untuk pertanian sawah maupun untuk tegalan/ladang.

Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* juga berbatasan dengan laut. Oleh karena itu. arahan rencana tata ruang wilayahnya juga mengarahkan untuk kawasan perikanan tangkap seluas 16,553 Ha (0,30%),

kawasan perikanan budidaya seluas 34,906 Ha (0,64%), kawasan ekosistem mangrove seluas 2,076 Ha (0,04%), kawasan pariwisata seluas 32,529 (0,59%), laguna seluas 12,757 Ha (0,23%) dan sempadan pantai seluas 148,528 Ha (2,71%).

2. Kesesuaian Penggunaan Tanah Tahun 2020 Terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah

Untuk melihat kesesuaian penggunaan tanah pada Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* tahun 2020, peneliti telah melakukan analisis dengan membuat Peta Kesesuaian Penggunaan Tanah Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* Terhadap RTRW Kabupaten Kulon Progo (Lampiran 9). Disamping itu, peneliti juga membuat data angka kesesuaian penggunaan tanahnya per desa dalam bentuk tabel. Adapun data kesesuaian penggunaan tanah dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

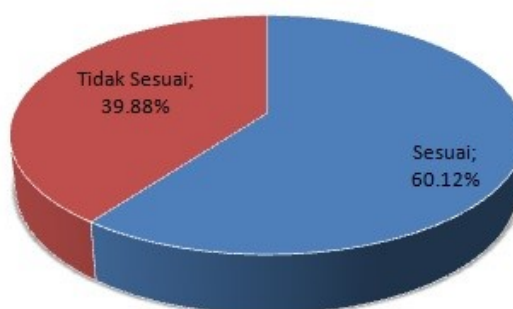
Tabel 13. Data Kesesuaian Penggunaan Tanah Per Desa

No	Desa/Kelurahan	Kecamatan	Luas Sesuai RTRW (Ha)	Luas Tidak Sesuai (Ha)
1	Demem	Temon	38,693	56,853
2	Glagah	Temon	483,430	126,507
3	Hargomulyo	Kokap	55,831	61,413
4	Hargorejo	Kokap	78,369	13,596
5	Jangkaran	Temon	193,209	118,167
6	Janten	Temon	40,889	82,350
7	Kalidengen	Temon	63,131	90,178
8	Kaligintung	Temon	59,230	51,856
9	Karangsari	Pengasih	45,473	33,645
10	Karang Wuluh	Temon	61,487	65,347
11	Karangwuni	Wates	459,903	228,408
12	Kebonrejo	Temon	52,634	107,778
13	Kedundang	Temon	104,655	38,227
14	Kulur	Temon	37,974	10,744
15	Kulwaru	Wates	179,590	72,590
16	Ngestiharjo	Wates	174,335	77,535
17	Palihan	Temon	252,639	110,864
18	Plumbon	Temon	196,254	110,080

No	Desa/Kelurahan	Kecamatan	Luas Sesuai RTRW (Ha)	Luas Tidak Sesuai (Ha)
19	Sindutan	Temon	116,277	178,182
20	Sogan	Wates	189,678	61,772
21	Tawang Sari	Pengasih	216,476	101,233
22	Temon Kulon	Temon	4,593	146,896
23	Temon Wetan	Temon	38,167	72,537
24	Triharjo	Wates	77,624	115,096
25	Kelurahan Wates	Wates	74,942	54,092
Jumlah			3.295,481	2.185,948

Sumber : Analisis Peneliti (2021)

Pada tabel di atas, kesesuaian penggunaan tanah dengan RTRW Kabupaten Kulon Progo relatif lebih tinggi daripada ketidaksesuaiannya. Kesesuaian penggunaan tanah dengan RTRW di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* yaitu seluas 3.295,481 Ha atau sekitar 60,12%. Sementara itu ketidaksesuaian penggunaan tanah seluas 2.185,947 Ha atau sekitar 39,88% dari luas keseluruhan Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*.



Gambar 5. Diagram Kesesuaian Penggunaan Tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity*

Sumber : Analisis Peneliti (2021)

Dengan masih tingginya angka kesesuaian ini seharusnya menjadi momentum bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Kulon Progo maupun Pemerintah Daerah D.I.Y. untuk menyediakan produk-produk penataan ruang yang berkualitas dan memadai. Produk-produk ini nantinya

digunakan sebagai instrumen dalam perijinan penggunaan tanah serta meningkatkan pengawasan di lapangan karena nantinya Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* akan berkembang pesat.

Pesatnya perkembangan di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* seringkali menimbulkan adanya ketidaksesuaian dalam pemanfaatan ruang. Ketidaksesuaian dalam pemanfaatan ruang ini berupa penggunaan tanah yang tidak sesuai dengan koridor RTRW yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Kulon Progo. Faktor ini disebabkan oleh bermacam-macam aktivitas dan kepentingan pemilik tanah yang tidak memperhatikan koridor RTRW. Gambar di bawah ini adalah salah satu contoh yang menunjukkan ketidaksesuaian penggunaan tanah dengan peruntukannya dalam RTRW Kabupaten Kulon Progo :



Gambar 6. Ketidaksesuaian Penggunaan Tanah dengan RTRW
Sumber : Analisis Peneliti (2021)

Pada gambar di atas adalah pembangunan rest area di Desa Sindutan Kecamatan Temon yang tidak sesuai dengan peruntukannya dalam RTRW Kabupaten Kulon Progo. Di sebelah timur pembangunan rest area ini sebagian dibangun di area yang seharusnya diperuntukan sebagai kawasan tanaman pangan. Sementara pembangunan di sebelah barat sudah sesuai dengan peruntukannya sebagai kawasan perdagangan dan jasa.

BAB VI

DAMPAK PEMBANGUNAN *YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT*

A. Dampak Fisik

Pembangunan adalah proses berkesinambungan menuju suatu perbaikan dari suatu sistem sosial menuju kehidupan yang lebih baik (Zaini Rohmad, 2016:39). Definisi lain dari pembangunan adalah suatu proses untuk meningkatkan taraf dalam kehidupan ekonomi, sosial, politik, budaya dan sebagainya (Mansour Fakhri, 2006:10). Dengan demikian, pembangunan mencerminkan perubahan dari suatu sistem sosial secara menyeluruh dan tidak mengabaikan kebutuhan dan keinginan individu atau kelompok sosial yang berada ditempat tersebut.

Perubahan penggunaan tanah yang terjadi sebagai dampak pembangunan bandara dan perkembangan Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* menandakan minat investor untuk berinvestasi. Mereka berinvestasi dengan membangun hotel, rumah makan, rest area, SPBU, perumahan dan lain-lain. Perubahan penggunaan tanah ini terlihat dari meningkatnya luas kawasan perdagangan dan jasa serta meningkatnya luas perumahan pada tahun 2020.

Pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya memerlukan luas tanah yang tidak sedikit. Hasil wawancara peneliti dengan perangkat desa di sekitar bandara menyatakan bahwa tanah pertanian yang berada di desa mereka menjadi berkurang akibat pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya. Gambar di bawah ini merupakan contoh dari berkurangnya tanah pertanian akibat pembangunan fasilitas pendukung bandara:



Gambar 7. Perubahan Penggunaan Tanah Pertanian Sawah di Desa Kebonrejo yang Menjadi SPBU

(Sumber : Observasi Peneliti tanggal 20 Mei 2021)

Sementara itu, terdapat dampak fisik dari pembangunan bandara yaitu perubahan penggunaan tanah untuk pembangunan bandara. Adapun perubahan penggunaan tanah untuk pembangunan bandara dapat dilihat dari tabel di bawah ini :

Tabel 14. Perubahan Penggunaan Tanah Untuk Bandara

No	Perubahan Penggunaan Tanah	Luas (Ha)	Persentase (%)
1	Aneka Industri Menjadi Bandara	0,142	0,024%
2	Gumuk Pasir Menjadi Bandara	14,645	2,492%
3	Hutan Sejenis Menjadi Bandara	70,899	12,067%
4	Industri Kecil Menjadi Bandara	0,042	0,007%
5	Jasa Perdagangan Menjadi Bandara	0,263	0,045%
6	Perkampungan Menjadi Bandara	73,342	12,482%
7	Sawah Menjadi Bandara	87,646	14,917%
8	Tegalan/Ladang Menjadi Bandara	176,252	29,997%
9	Kebun Buah-buahan Menjadi Bandara	150,756	25,658%
10	Peternakan Unggas Menjadi Bandara	0,494	0,084%
11	Kebun Campuran Menjadi Bandara	5,152	0,877%
12	Tanah Terbuka Sementara Menjadi Bandara	7,933	1,350%
Jumlah		587,566	100,000%

Sumber : Analisis Peneliti (2021)

Pada tabel di atas dapat dilihat bahwa area yang digunakan untuk pembangunan bandara adalah seluas 587,566 Ha. Mayoritas penggunaan

tanah sebelum dibangunnya bandara adalah berupa tegalan/ladang dengan luas 176,252 Ha (29,997%), kebun buah-buahan dengan luas 150,756 Ha (25,658%) dan sawah dengan luas 87,646 Ha (14,917%).

Melihat data perubahan penggunaan tanah untuk bandara di atas maka dapat diketahui data area perubahan penggunaan tanah untuk bandara per wilayah administrasi desa. Data-data tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 15. Perubahan Penggunaan Tanah Untuk Bandara Per Wilayah Administrasi

No	Desa	Kecamatan	Luas (Ha)	%
1	Glagah	Temon	259,343	44,14%
2	Jangkar	Temon	49,453	8,42%
3	Kebonrejo	Temon	32,450	5,52%
4	Palihan	Temon	193,703	32,97%
5	Sindutan	Temon	52,617	8,96%
Jumlah			587,566	100,00%

Sumber : Analisis Peneliti (2021)

Pada tabel di atas diketahui bahwa desa yang paling luas terkena dampak perubahan penggunaan tanah untuk bandara adalah Desa Glagah dengan luas 259,343 Ha atau sekitar 44,14 % dari luas keseluruhan bandara. Sedangkan Desa Kebonrejo adalah desa yang terkena dampak paling kecil dari perubahan penggunaan tanah untuk bandara dengan luas 32,450 Ha atau sekitar 5,52 % dari luas keseluruhan bandara.

B. Dampak Sosial Ekonomi

Dampak sosial merupakan bentuk akibat kejadian yang ada pada masyarakat karena kejadian tersebut mempengaruhi kehidupan masyarakat atau hal-hal lain yang ada pada masyarakat tersebut (Fardani, 2012:6). Dampak sosial terdiri dari 5 (lima) indikator yaitu struktur masyarakat, gaya hidup masyarakat, hubungan sosial, nilai individu maupun kelompok, dan berubahnya sistem sosial. Sementara itu dampak ekonomi terdiri dari 3 (tiga)

indikator yaitu dampak terhadap aktivitas ekonomi, dampak terhadap pendapatan dan dampak terhadap pengeluaran (Cohen, dalam Dwi, 2015:21). Dari definisi diatas maka pembangunan bandara ini tentunya memberikan dampak positif maupun negatif bagi kehidupan sosial ekonomi masyarakat sekitar bandara.

Ada beberapa dampak negatif dari kehidupan sosial masyarakat akibat pembangunan bandara. Pembangunan bandara menyebabkan meningkatnya kebutuhan akan tenaga kerja. Dengan banyaknya pekerja, baik yang bekerja di dalam bandara maupun di luar bandara, menimbulkan banyaknya pembangunan tempat hiburan. Keberadaan tempat hiburan ini bisa menjadi pemicu dari perubahan mentalitas dan moral masyarakat. Selain itu, banyak dari warga masyarakat yang memiliki uang yang banyak akibat dari ganti rugi pembebasan lahan bandara, terpengaruh dengan berubahnya gaya hidup sehingga terjadi kekerasan dalam rumah tangga (KDRT) yang berakhir dengan perceraian (Hidayat, dalam Susanto, 2020).

Ada beberapa dampak negatif pembangunan bandara bagi perekonomian masyarakat sekitar bandara. Sebagian besar masyarakat yang terdampak pembebasan lahan untuk pembangunan bandara yang berprofesi sebagai petani tentunya tidak mudah bagi mereka untuk mencari lahan pertanian pengganti di tempat lain. Sebagian besar dari masyarakat tersebut tidak rela apabila tanah kelahiran sekaligus sumber nafkah mereka selama ini “direbut” akibat adanya pembangunan bandara. Selain itu, pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya yang dibangun membutuhkan banyak tenaga kerja. Sayangnya tenaga kerja yang digunakan mayoritas bukan dari masyarakat sekitar bandara.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan perangkat desa dan masyarakat untuk mengetahui dampak pembangunan bandara dan perkembangan Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* ada pada (Lampiran 2 dan 3). Wawancara dilakukan di desa yang terdampak pembangunan bandara yaitu Desa Jangkar, Desa Palihan, Desa Kebonrejo,

Desa Sindutan dan Desa Glagah. Berdasarkan hasil wawancara bahwa perangkat desa dan masyarakat menyebutkan bahwa sedikit warga yang mendapatkan pekerjaan dari pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya. Hal itu diakibatkan karena masyarakat sekitar pembangunan bandara tidak memiliki *skill* (kemampuan) yang dibutuhkan pada pekerjaan tersebut.

Ada dampak positif pembangunan bandara disektor ekonomi pada Pemerintah Kabupaten Kulon Progo. Kabupaten Kulon Progo menjadi salah satu sektor yang diuntungkan dengan adanya bandara di kabupaten tersebut. Ini terlihat dari pertumbuhan PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012 yang hanya sekitar Rp 5,916 trilyun meningkat menjadi Rp 11,655 trilyun pada tahun 2020. Terjadi peningkatan sebesar Rp 5,739 trilyun atau sebesar 97 % dari PDRB Tahun 2012 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo).

Selain itu, dampak positif bagi perekonomian masyarakat terdampak pembebasan lahan bandara adalah banyaknya orang kaya baru (OKB). Pembebasan lahan yang dilakukan pemerintah dibayar dengan ganti untung sehingga masyarakat yang terdampak pembebasan lahan mendapatkan uang yang cukup banyak dari pemerintah. Ada sebagian masyarakat yang terdampak membeli dan membangun rumah di tempat relokasi dan ada yang membeli rumah di tempat lain. Meskipun uang mereka berkurang karena membeli rumah namun uang mereka masih ada untuk berinvestasi misalnya membeli tanah yang berada di sekitar bandara. Masyarakat sadar bahwa harga tanah di sekitar bandara akan naik dan dapat memberikan keuntungan bagi mereka (Hidayat, dalam Susanto, 2020).

Namun, jika dilihat dari segi pendapatan desa, pembangunan bandara dan pembangunan kawasan perkotaan di sekitar desa belum semua meningkat. Hasil wawancara dengan perangkat desa menjelaskan bahwa hanya 2 dari 5 desa atau sekitar 40% menyatakan bahwa pendapatan desanya meningkat. Pendapatan tersebut diperoleh dari sewa tanah bengkok desa

kepada investor untuk dibangun fasilitas pendukung bandara seperti SPBU dan ruko.

Walaupun demikian, jika pemerintah desa mampu memanfaatkan adanya bandara ini dengan sebaik-baiknya maka akan dapat meningkatkan ekonomi dan kemajuan desa di sekitar bandara. Hasil wawancara dengan perangkat desa dan masyarakat menyatakan bahwa pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya berpengaruh pada kemajuan desa.

Pemerintah telah mengantisipasi dampak sosial dari pembangunan bandara. Program-program penyuluhan dilaksanakan pemerintah yang bekerjasama dengan PT Angkasa Pura I selaku operator bandara. PT Angkasa Pura I juga menjadikan program ini sebagai bagian dari *Corporate Social Responsibility* (CSR). Program tersebut dimaksudkan agar masyarakat memiliki modal pengetahuan dan agar masyarakat tidak kaget melihat perubahan yang cepat yang terjadi di sekitar tempat tinggal mereka sehingga terbentuk kesadaran sosial dalam diri masyarakat. Dari wawancara peneliti dengan perangkat desa di sekitar bandara menyatakan bahwa adanya berbagai macam pelatihan UMKM kepada masyarakat sekitar dan bantuan sembako dari pihak PT Angkasa Pura I sebagai kompensasi pembangunan bandara. Masyarakat berharap bisa mendapatkan keuntungan dari segala sisi dari pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya.

BAB VII

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pola perubahan penggunaan tanah

Pola perubahan penggunaan tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* tahun 2012-2020 berpola acak (*random*). Hal ini berdasarkan perhitungan analisis K-NN pada pola sebaran perubahan penggunaan tanah di Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* dengan hasil : $T = 0,901$.

2. Dampak pembangunan *Yogyakarta International Airport*

Pembangunan *Yogyakarta International Airport* oleh pemerintah menarik minat investor untuk berinvestasi. Mereka berinvestasi dengan membangun fasilitas pendukung bandara seperti hotel, rumah makan, rest area, SPBU, perumahan dan lain-lain. Oleh karena itu, banyak terjadi perubahan penggunaan tanah di Kawasan Perkotaan Temon sebagai dampak fisik dari pembangunan tersebut. Salah satu perubahan penggunaan tanah yang terjadi adalah berkurangnya luas tanah pertanian dari tahun 2012 sampai dengan tahun 2020 yang terjadi akibat pembangunan.

Pembangunan bandara juga banyak menggunakan lahan pertanian. Data perubahan penggunaan tanah tahun 2012-2020 menunjukkan bahwa mayoritas penggunaan tanah sebelum dibangunnya bandara adalah berupa tegalan/ladang dengan luas 176,252 Ha (29,997%), dengan Desa Glagah yang paling besar terkena dampak perubahan penggunaan tanah tersebut.

Selain itu, pembangunan bandara ini tentunya memberikan dampak positif maupun negatif bagi kehidupan sosial ekonomi masyarakat sekitar

bandara. Dampak positif di sisi ekonomi adalah naiknya PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) Kabupaten Kulon Progo tahun 2020, banyak terlahir orang kaya baru (OKB) dari masyarakat terdampak pembebasan lahan bandara. Sementara itu, dampak negatif dari sisi sosial adalah banyaknya pembangunan “tempat hiburan” yang memicu perubahan mentalitas dan moral masyarakat.

B. Saran

Sebagai penutup dalam penulisan skripsi ini, ada beberapa saran yang peneliti usulkan sebagai bahan pertimbangan untuk pihak Pemerintah Daerah, PT Angkasa Pura I maupun kalangan pengusaha swasta yaitu:

1. Pemerintah Daerah Kabupaten Kulon Progo maupun Pemerintah Daerah D.I.Y. untuk menyediakan produk-produk penataan ruang yang berkualitas dan memadai. Produk-produk ini nantinya digunakan sebagai instrumen dalam perijinan penggunaan tanah serta meningkatkan pengawasan di lapangan karena nantinya Kawasan Perkotaan Temon dan Kawasan *Aerocity* akan berkembang pesat sehingga dapat meminimalisir penyimpangan tata ruang.
2. Pihak PT Angkasa Pura I selaku operator bandara maupun pengusaha swasta yang turut membangun fasilitas pendukung bandara seyogyanya memberikan manfaat dan perhatian yang lebih akan kehadiran mereka kepada masyarakat sekitar agar masyarakat dapat juga merasakan manisnya pembangunan. Pemerintah setempat bisa membuat regulasi yang baik agar masyarakat mendapat manfaat dari pembangunan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku Referensi

- Badan Pusat Statistik. 2020. *Proyeksi Penduduk Kabupaten Kulon Progo Tahun 2010-2020 (Kondisi Bulan Juni)*. Kulon Progo: Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo.
- Direktorat Pemetaan Tematik. 2012. *Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria Survei dan Pemetaan Tematik Pertanahan*. Jakarta : Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia.
- Fakih, Mansour. 2006. *Runtuhnya Teori Pembangunan dan Globalisasi*. Yogyakarta : INSIST.
- Komariah, A & Satori. 2011. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung. Alfabeta.
- Rohmad, Zaini. 2016. *Sosiologi Pembangunan*. Yogyakarta : Penerbit Ombak.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung. Alfabeta.

Jurnal dan Penelitian

- Dwi P, Rahmat. 2015. *Dampak Sosial Ekonomi dan Lingkungan Penambangan Batubara Ilegal di Desa Tanjung Lalang Kecamatan Tanjung Agung Kabupaten Muara Enim*. Palembang: Universitas Sriwijaya.
- Fardani, Andi. 2012. *Dampak Sosial Keberadaan PT Vale Indonesia Tbk Terhadap Kehidupan Masyarakat (Studi Kasus Sorowako Kecamatan Nuha Kabupaten Luwu Timur)*. Makasar: Universitas Sriwijaya.
- Kusumawati, Salindri; Nurhadi, Kuswanto; Rini, Erma Fitria. 2016. *Pengaruh Perkembangan Bandara Internasional Adi Soemarmo Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan di Sekitarnya*. Surakarta. *Jurnal Urban and Regional Planning Engineering*. Engineering Faculty Sebelas Maret University. Vol. 7, No. 2, Juli 2016:82-95.

- Niandyti, Febsy. 2018. *Dampak Pembangunan Industri Terhadap Perubahan Penggunaan Tanah dan Kesesuaiannya dengan Rencana Tata Ruang Wilayah di Kabupaten Semarang Provinsi Jawa Tengah*. Yogyakarta. Skripsi. Program Studi Diploma IV Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional.
- Martanto, Rochmat. 2012. *Pemintakatan Lahan Irigasi untuk Menekan Perubahan Penggunaan Lahan di Areal Irigasi Bendung Colo, Kabupaten Sukoharjo*. Yogyakarta. Disertasi. Program Studi Ilmu Lingkungan, Program Pasca Sarjana Universitas Gadjah Mada.
- Susanto, Happy. 2020. *Analisis Dampak Sosial Ekonomi dalam Pembangunan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) di Kabupaten Kulon Progo*. Yogyakarta. *Jurnal Majalah Ilmiah Bijak*. Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi (STIA). Vol. 17, No. 1, Maret 2020:1-9.
- Wahyunto dkk,. 2001. *Studi Perubahan Lahan di Sub DAS Citarik, Jawa Barat dan DAS Kaligarang Jawa Tengah*. Prosiding Seminar Nasional Multifungsi Lahan Sawah. Hal 39- 40. Bogor 1 Mei 2001.

Website

- Edi, Purnomo. 2020. *Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta Habiskan Rp 11.3 Triliun*. Web di posting pada tanggal 28 Agustus 2020, diakses pada tanggal 09 Maret 2021. <https://www.merdeka.com/uang/pembangunan-bandara-internasional-yogyakarta-habiskan-rp-113-triliun>.
- Puspa, Anita Widya. 2020. *Yogyakarta International Airport Bisa Jadi Opsi Bandara Hub Internasional Transit*. Web di posting pada tanggal 21 September 2020, diakses pada tanggal 14 Desember 2020. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200921/98/1294639/yogyakarta-international-airport-bisa-jadi-opsi-bandara-hub-internasional-transit>.
- Sutaryono. 2014. *Selamat Datang Bandara Baru*. Opini SKH Kedaulatan Rakyat tanggal 16 September 2014, diakses pada tanggal 12 April 2021. <http://manajemenpertanahan.blogspot.com/2014/10/bandara-baru>.

Sutaryono. 2016. *Temon Aerocity dan Bedah Menoreh*. SKH Kedaulatan Rakyat tanggal 19 September 2016, diakses pada tanggal 12 April 2021. <https://www.krjogja.com/angkringan/opini/ae%CB%9Caerocityae-dan-bedah-menoreh/>

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019 Tentang Tata Nelayan Perikanan dan Budidaya Perikanan Nasional.

Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2009-2029.

Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2019 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2019-2039.

Peraturan Daerah Kabupaten Kulon Progo Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012-2032.

Lampiran 1. Panduan Wawancara

PANDUAN WAWANCARA

A. Responden Perangkat Desa

Nama :

Umur :

Jabatan :

1. Bagaimana proses perijinan pembangunan fasilitas pendukung bandara seperti hotel, rumah makan, perumahan, kantor, dan lain-lain ?
2. Apakah dengan adanya pembangunan bandara dan fasilitas pendukung bandara seperti hotel, rumah makan, perumahan, kantor, dan lain-lain pendapatan desa menjadi meningkat ?
3. Apakah dengan adanya bandara dan pembangunan fasilitas pendukung bandara seperti hotel, rumah makan, perumahan, kantor, dan lain-lain turut berpengaruh terhadap kemajuan desa ?
4. Apakah dengan adanya bandara ini luas lahan pertanian yang ada di desa menjadi turut terdampak ?
5. Setelah dibangunnya bandara di desa ini, bagaimana perhatian pihak bandara terhadap masyarakat desa ?
6. Apakah masyarakat desa di sekitar bandara turut mendapatkan kesempatan lapangan pekerjaan dari bandara dan pembangunan fasilitas pendukung bandara seperti hotel, rumah makan, perumahan, kantor dan lain-lain ?

7. Apakah terjadi peningkatan jumlah penduduk setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukung bandara seperti hotel, rumah makan, perumahan, kantor, dan lain-lain ?
8. Apakah terjadi peningkatan keramaian setelah terjadi pembangunan bandara dan fasilitas pendukung bandara seperti hotel, rumah makan, perumahan, kantor dan lain-lain ?

B. Responden Masyarakat

Nama :

Umur :

Alamat :

Pekerjaan :

1. Apakah masyarakat turut mendapatkan pekerjaan akibat dari setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukung bandara seperti seperti hotel, rumah makan, perumahan, kantor dan lain-lain ?
2. Bagaimana akses jalan maupun akses transportasi setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukung bandara seperti seperti hotel, rumah makan, perumahan, kantor dan lain-lain ?
3. Bagaimana perkembangan desa setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukung bandara seperti seperti hotel, rumah makan, perumahan, kantor dan lain-lain ?
4. Bagaimana pembangunan infrastuktur setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukung bandara seperti seperti hotel, rumah makan, perumahan, kantor dan lain-lain ?
5. Apa yang diharapkan masyarakat pada pembangunan bandara dan fasilitas pendukung bandara seperti seperti hotel, rumah makan, perumahan, kantor dan lain-lain ?

Lampiran 2. Rekapitulasi Narasumber

Rekapitulasi Narasumber Dari Perangkat Desa

No	Nama	Jabatan	Umur	Desa	Kecamatan
1	Kaliso	Kepala Desa	60	Desa Palihan	Temon
2	Yudha	Sekretaris Desa	43	Desa Sindutan	Temon
3	Nissi Wardoyo	Penata Laksono Sarta Pangripta	47	Desa Kebonrejo	Temon
4	Siti Mangisah	Kepala Urusan Keuangan	36	Desa Jangkar	Temon
5	Murdiyono	PJ. Lurah	50	Desa Glagah	Temon

Rekapitulasi Jumlah Narasumber Dari Masyarakat

No	Desa	Kecamatan	Jumlah
1	Desa Palihan	Temon	3
2	Desa Sindutan	Temon	5
3	Desa Kebonrejo	Temon	4
4	Desa Jangkar	Temon	6
5	Desa Glagah	Temon	2
Jumlah			20

Lampiran 3. Rekapitulasi Hasil Wawancara

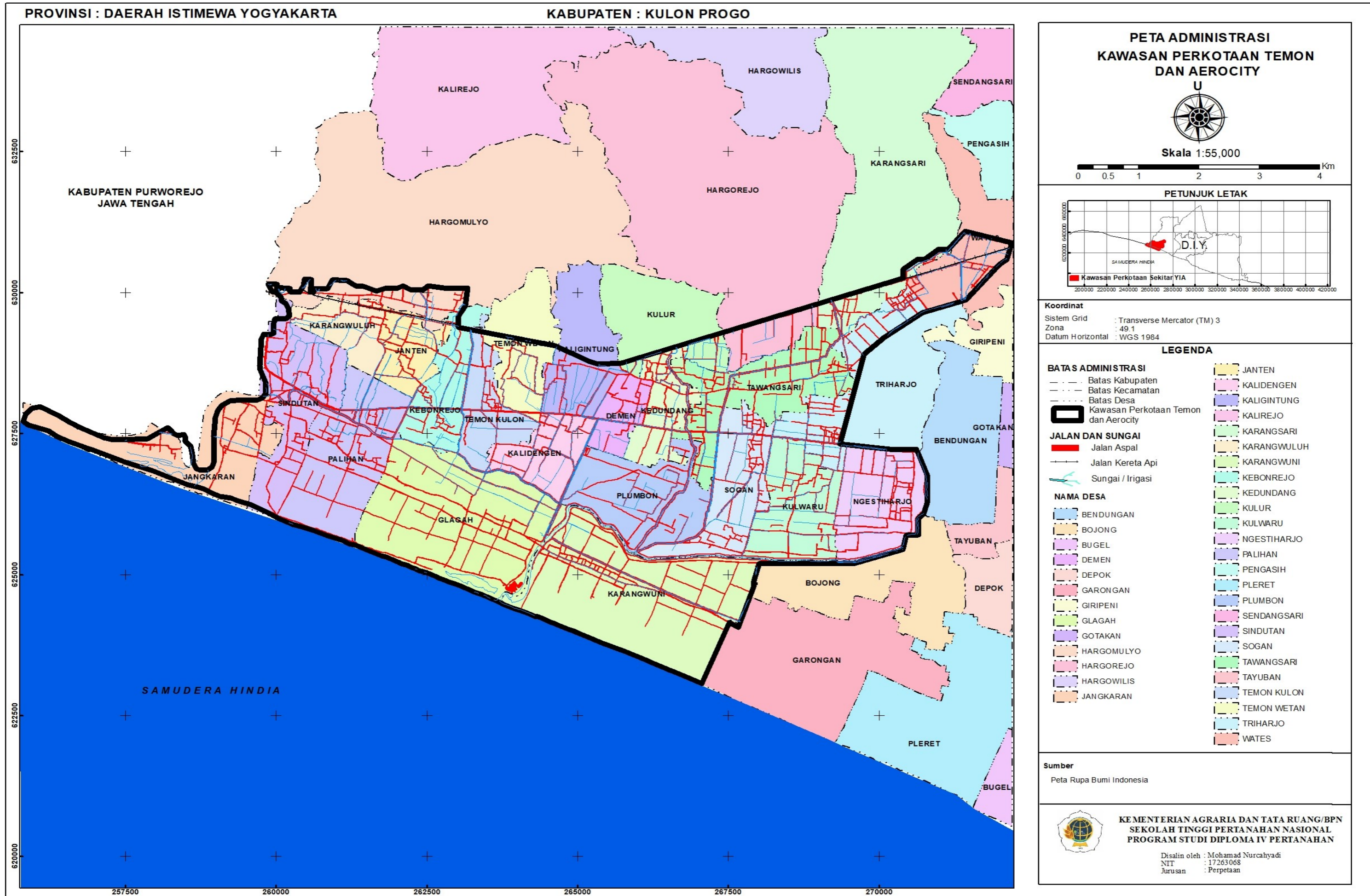
Rekapitulasi Hasil Wawancara dengan Perangkat Desa

No	Pertanyaan	Jawaban	Jumlah	Persentase (%)
1	Perijinan pembangunan fasilitas pendukung bandara	Pemerintah desa dilibatkan	2	40%
		Pemerintah desa tidak dilibatkan	3	60%
2	Pendapatan desa setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya	Pendapatan desa meningkat	2	40%
		Pendapatan desa tidak meningkat	3	60%
3	Perkembangan desa setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya	Berpengaruh kepada kemajuan desa	4	80%
		Tidak berpengaruh pada kemajuan desa	1	20%
4	Dampak pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya terhadap luas lahan pertanian	Luas lahan pertanian menjadi berkurang	5	100%
		Luas lahan pertanian tetap	0	0%
5	Perhatian pihak bandara terhadap masyarakat desa	Adanya pelatihan UMKM kepada masyarakat sekitar dan bantuan sembako	5	100%
		Tidak adanya bantuan	0	0%
6	Kesempatan mendapatkan lapangan pekerjaan dari pembangunan bandara maupun fasilitas pendukungnya	Diutamakan masyarakat sekitar	0	0%
		Sedikit masyarakat yang mendapat kesempatan lapangan pekerjaan	5	100%
7	Peningkatan jumlah penduduk setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya	Terjadi peningkatan jumlah penduduk	1	20%
		Tidak terjadi peningkatan jumlah penduduk	4	80%
8	Peningkatan keramaian setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya	Terjadi peningkatan keramaian lalu lintas	4	80%
		Tidak terjadi peningkatan keramaian lalu lintas	1	20%

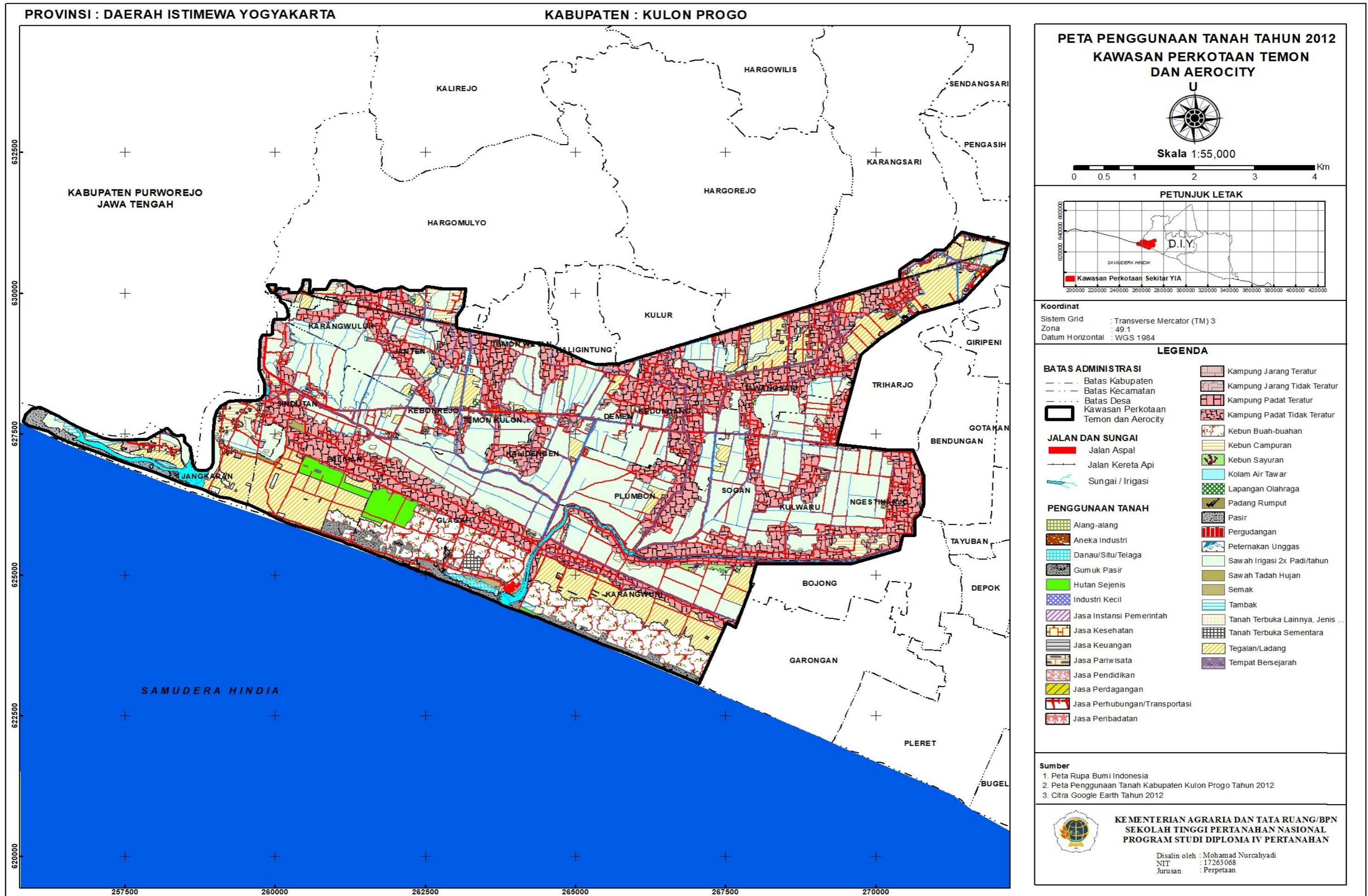
Rekapitulasi Hasil Wawancara dengan Masyarakat

No	Pertanyaan	Jawaban	Jumlah	Persentase (%)
1	Kesempatan mendapatkan lapangan pekerjaan dari pembangunan bandara maupun fasilitas pendukungnya	Diutamakan masyarakat sekitar	3	15%
		Sedikit masyarakat yang mendapat kesempatan lapangan pekerjaan	17	85%
2	Perbaikan akses jalan maupun transportasi setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya	Tidak ada pembangunan akses jalan oleh bandara maupun pihak swasta	2	10%
		Pembangunan akses jalan dan transportasi menggunakan dana desa	18	90%
3	Perkembangan desa setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya	Berpengaruh kepada kemajuan desa	14	70%
		Tidak berpengaruh pada kemajuan desa	6	30%
4	Pembangunan infrastruktur setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya	Tidak ada pembangunan infrastruktur oleh bandara maupun pihak swasta	15	75%
		Ada pembangunan infrastruktur	5	25%
5	Harapan masyarakat setelah pembangunan bandara dan fasilitas pendukungnya	Masyarakat sekitar bisa mendapat keuntungan dari segala sisi	14	70%
		Berpengaruh kepada kemajuan desa	6	30%

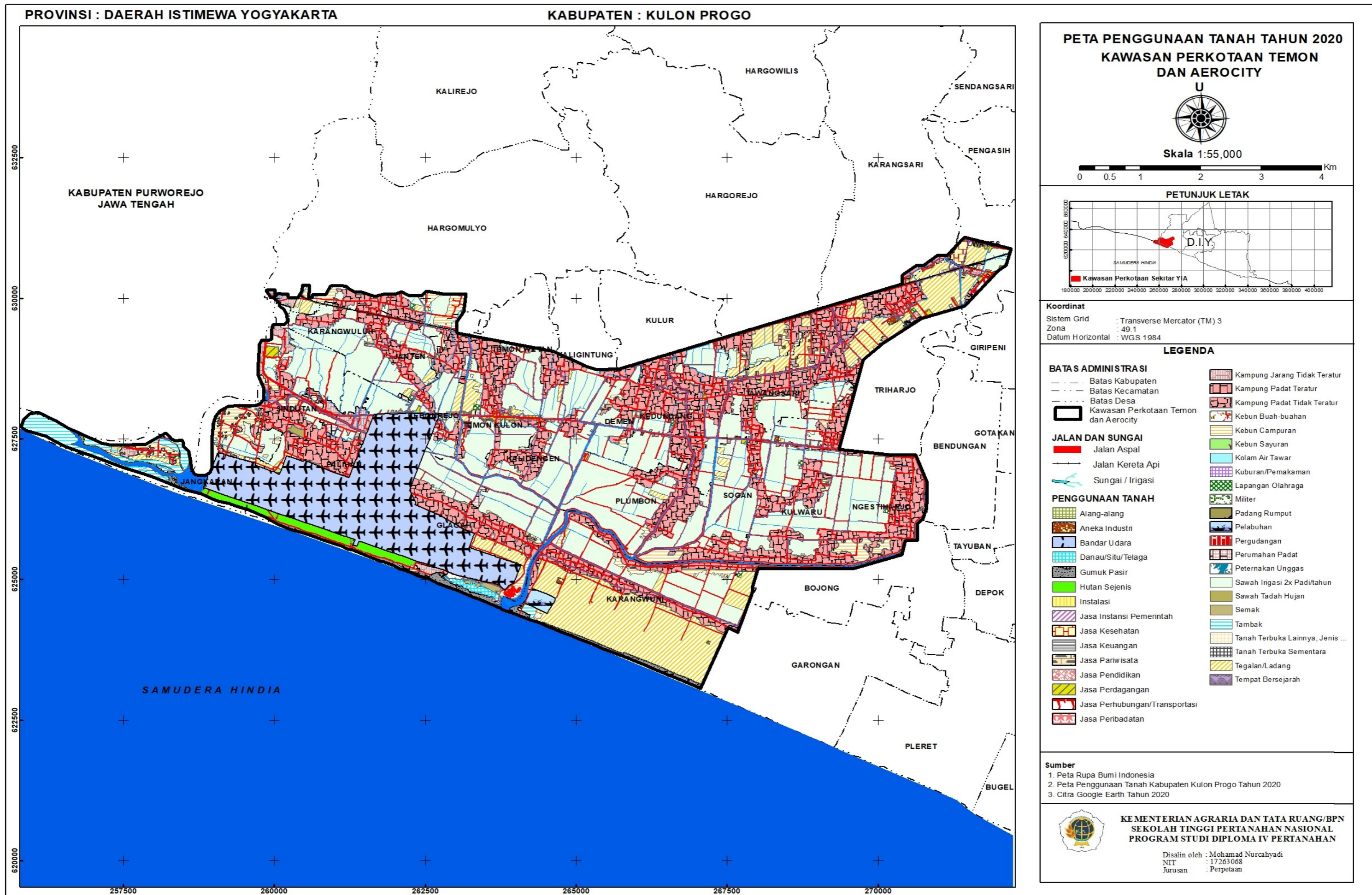
Lampiran 4. Peta Administrasi Kawasan Perkotaan Temon dan Aerocity



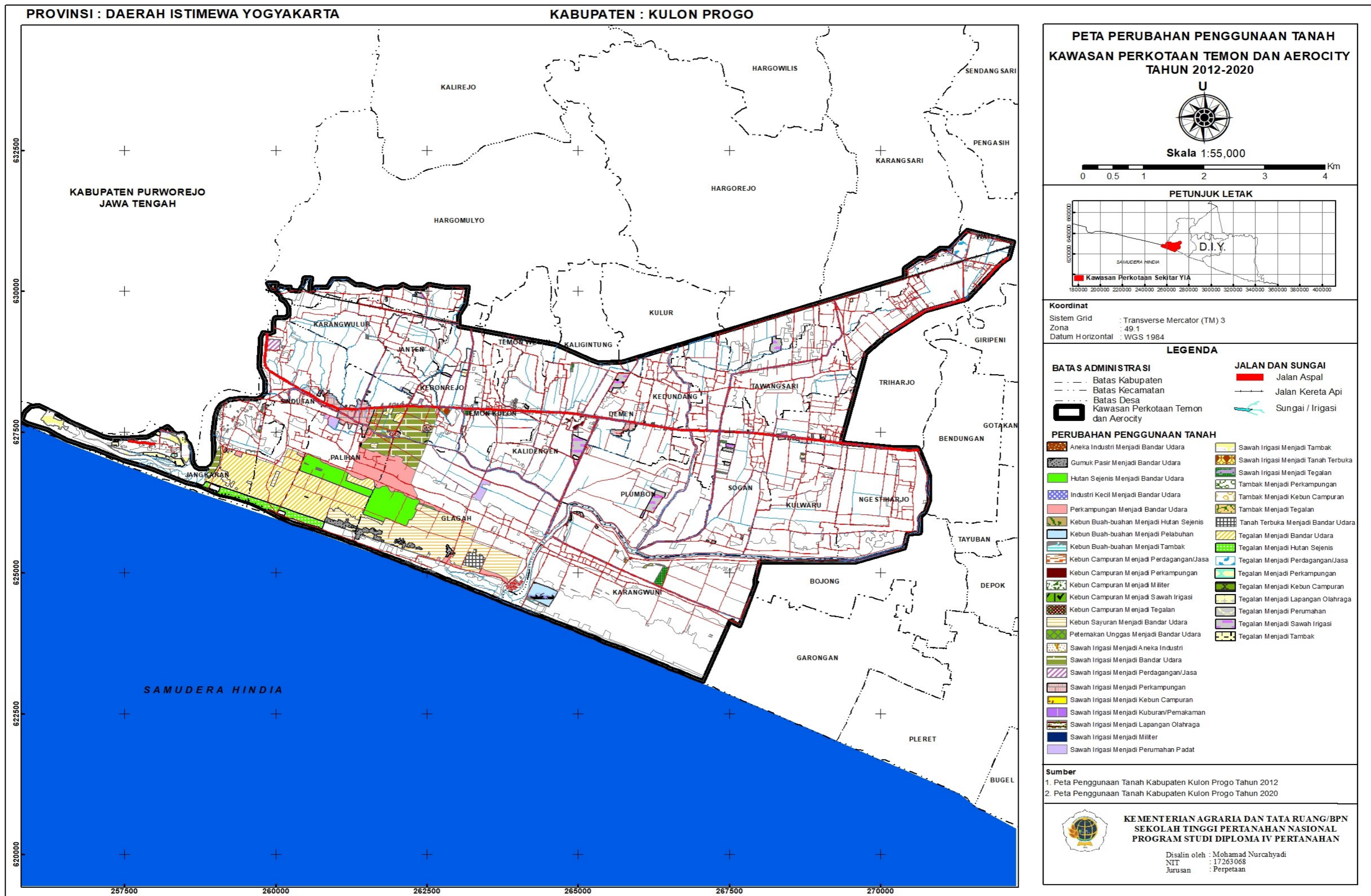
Lampiran 5. Peta Penggunaan Tanah Tahun 2012 Kawasan Perkotaan Temon dan Aerocity



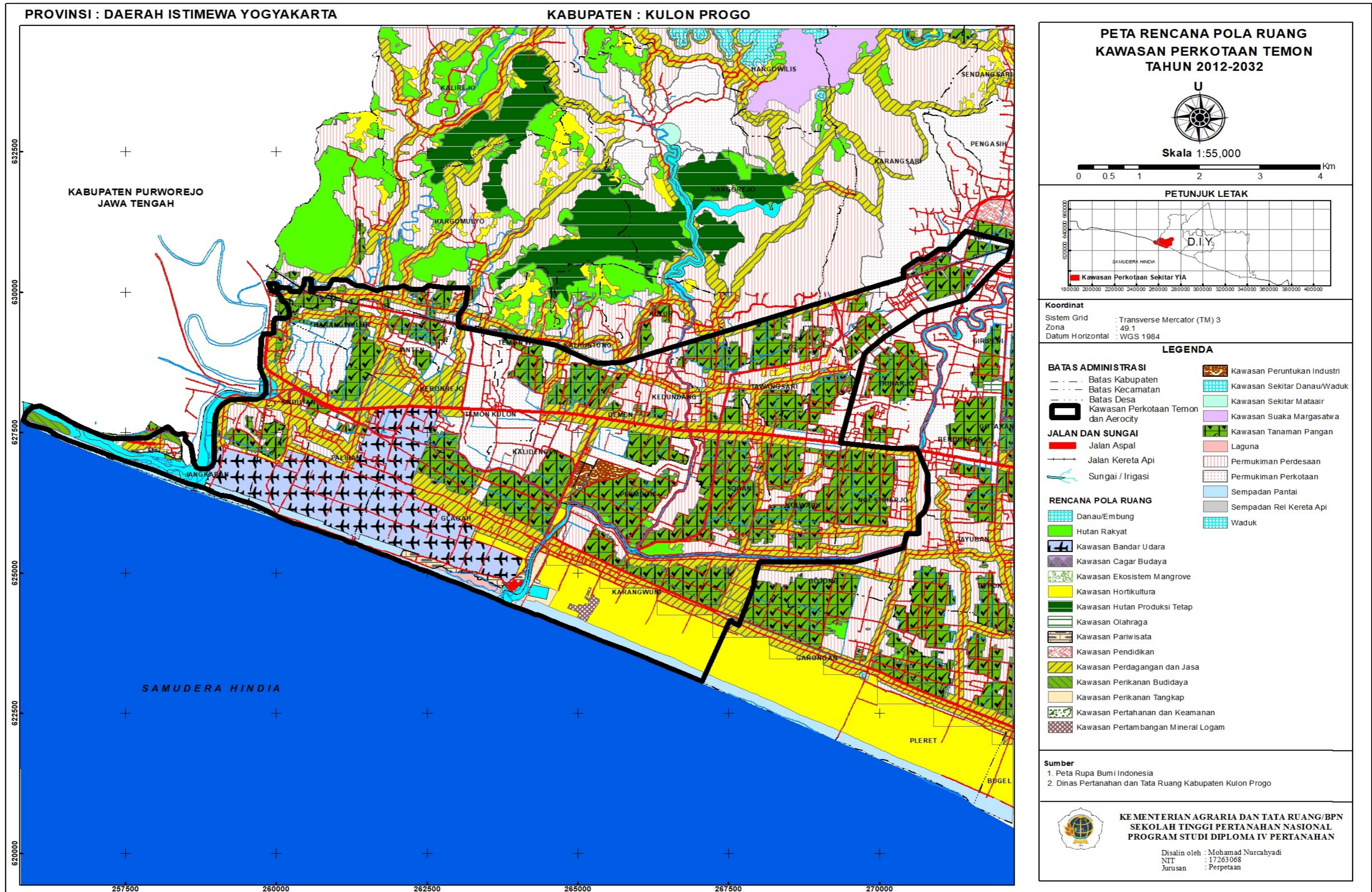
Lampiran 6. Peta Penggunaan Tanah Tahun 2020 Kawasan Perkotaan Temon dan Aerocity



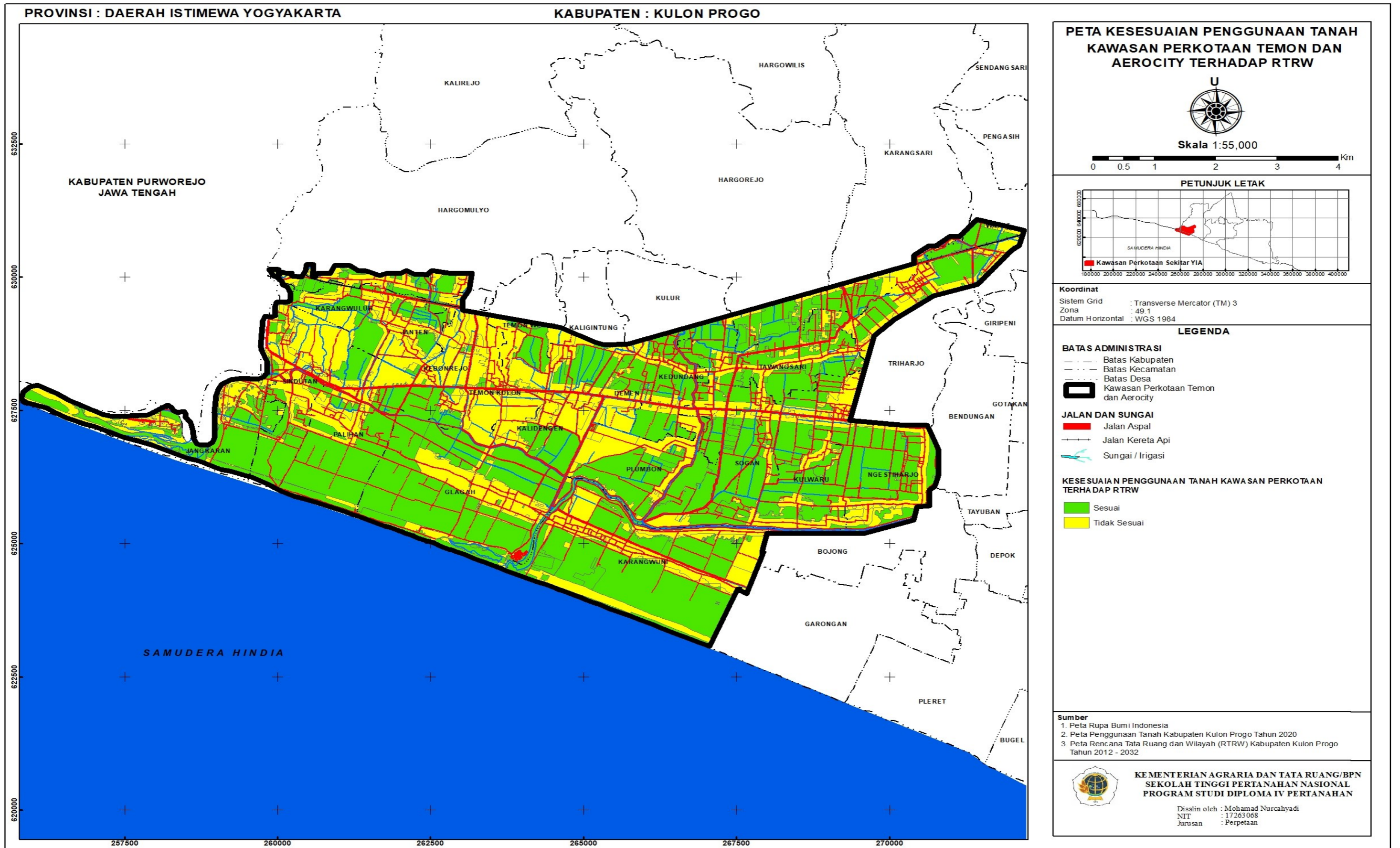
Lampiran 7. Peta Perubahan Penggunaan Tanah Kawasan Perkotaan Temon dan Aerocity Tahun 2012-2020



Lampiran 8. Peta Rencana Pola Ruang Kawasan Perkotaan Temon Tahun 2012-2032



Lampiran 9. Peta Kesesuaian Penggunaan Tanah Kawasan Perkotaan Temon dan Aerocity Terhadap RTRW



RIWAYAT HIDUP PENELITI

Nama : Mohamad Nurcahyadi

NIT/Konsentrasi : 17263068/Perpetaan

NIP : 199106212014021002

Tempat, Tanggal Lahir : Jakarta, 21 Juni 1991

Alamat : Asrama POLRI Cipinang Bawah RT 004/014 blok K No. 10,
Kelurahan Cipinang, Kecamatan Pulogadung, Jakarta Timur,
Provinsi DKI Jakarta

Utusan : Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional Provinsi Banten

Unit Kerja : Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional Provinsi Banten

Jabatan : Pengelola Dokumen dan Alat Pengukuran dan Pemetaan pada Seksi
Pengukuran dan Pemetaan Kadastral

Pangkat/ Golongan : Pengatur Muda Tk. I/ IIb

Riwayat Pendidikan : SDN Cipinang 03 Pagi Jakarta Lulus Tahun 2003
SMPN 92 Jakarta Lulus Tahun 2006
SMAN 31 Jakarta Lulus Tahun 2009
Diploma I PPK STPN Lulus Tahun 2011

Riwayat Pekerjaan : CPNS BPN Tahun 2014
PNS Golongan IIA Tahun 2014
PNS Golongan IIB Tahun 2018

