

**Pemodelan Spasial Harga Lahan dan Perubahannya  
Akibat Pembangunan Bandara  
New Yogyakarta International Airport di Sekitar Area Bandara**

**Sufiyana Eka Pratiwi**  
*sufiyana.eka.p@mail.ugm.ac.id*  
**Noorhadi Rahardjo**  
*noorhadi@ugm.ac.id*

**Abstract**

*The development of New Yogyakarta International Airport causing a friction in view of the value of the surrounding land, which was from rural area into an urban area. This results in significant changes in land prices so monitoring is needed. This study aims are for knowing the spatial distribution of land prices before (2007) and after the airport development (2017) and its changes. The land pricing model is built with overlay parameters based on their effect on land prices. This study results that in spatial distribution of land prices above Rp150.000,00/m<sup>2</sup> clustered along Jl.Nasional and Jl.Daendels while in 2017 land prices above Rp1.100.000,00/m<sup>2</sup> clustered on land located near the airport and associated with the roads especially Jl.Nasional and Jl.Daendels. Changes in land prices around the airport in 2007-2017 that more than Rp1,000,000.00/m<sup>2</sup> are distributed around the airport area and the main road. The changes in land price are influenced by several factors, ie: strategic land location, close to the airport location and close to Nasional Street access and Daendels Street.*

**Keywords :** *High Resolution Imagery, Monitoring, Land Price, New Yogyakarta International Airport*

**Abstrak**

Pembangunan *New Yogyakarta International Airport* menyebabkan pergeseran cara pandang terhadap nilai lahan di sekitarnya yang dulunya *rural area* menjadi *urban area*. Hal ini mengakibatkan terjadinya perubahan harga lahan sehingga perlu dilakukan *monitoring* salah satunya dengan bantuan citra resolusi tinggi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui distribusi spasial harga lahan sebelum (2007) dan setelah adanya pembangunan bandara (2017) beserta perubahannya. Model harga lahan dibangun dengan mentumpangsusun parameter berdasarkan tingkat pengaruhnya terhadap harga lahan. Penelitian ini menunjukkan tahun 2007 distribusi spasial harga lahan >Rp150.000,00/m<sup>2</sup> mengelompok di sepanjang Jl.Nasional dan Jl.Daendels sedangkan tahun 2017 distribusi harga lahan >Rp1.100.000,00/m<sup>2</sup> mengelompok pada lahan yang dekat dengan lokasi pembangunan bandara dan berasosiasi dengan jalan khususnya Jl.Nasional dan Jl.Daendels. Perubahan harga lahan di sekitar bandara tahun 2007-2017 diatas Rp1.000.000,00/m<sup>2</sup> terdistribusi di sekitar area bandara dan jalan utama. Perubahan harga lahan yang terjadi di wilayah kajian dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu dekat dengan lokasi bandara, Jl.Nasional dan Jl.Daendels.

**Kata Kunci :** *Citra Resolusi Tinggi, Monitoring, Harga Lahan, Bandara New Yogyakarta International Airport*

## PENDAHULUAN

Pembangunan Bandara *New Yogyakarta International Airport* memberikan banyak dampak bagi wilayah di sekitarnya, salah satunya yaitu akan mendorong perkembangan wilayah di sekitarnya. Keberadaan bandara akan mendorong pembangunan fasilitas-fasilitas penunjang kebutuhan pengguna jasa bandara yang belum tersedia di wilayah sekitar bandara, seperti penginapan atau perhotelan, restoran, pertokoan, rumah ibadah, dan perkantoran, bank/ATM, dan lain-lain. Hal tersebut akan meningkatkan nilai ekonomis lahan di sekitar bandara.

Sesuai dengan teori lokasi, keberadaan Bandara *New Yogyakarta International Airport* dinilai sebagai faktor pendorong adanya pembangunan di sekitar wilayah tersebut yang secara otomatis akan meningkatkan nilai lahan di sekitarnya. Darin-Drabkin (1977) dalam Yunus (2006) mengemukakan bahwa, nilai lahan atau *land value* merupakan suatu penilaian atas lahan yang didasarkan pada kemampuan lahan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan strategi ekonominya, sedangkan harga lahan merupakan penilaian atas lahan yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk satuan luas pada pasaran lahan. Peningkatan nilai lahan akan meningkatkan pula harga lahannya, sebagaimana yang dikemukakan oleh Rahardjo (2013) bahwa nilai lahan akan mencerminkan harga lahannya, begitu juga harga lahan akan mencerminkan ukuran tinggi rendahnya nilai lahan.

Berdasarkan RTRW Kabupaten Kulon Progo 2012-2032 Kecamatan Temon telah direncanakan akan dikembangkan menjadi wilayah perkotaan. Pembangunan lahan yang banyak dilakukan di sekitar area bandara, baik untuk kebutuhan ekonomi, jasa, industri dan lain-lain akan ikut mengubah perkembangan Kecamatan Temon yang dahulunya merupakan wilayah pedesaan (*rural area*) menjadi wilayah perkotaan (*urban area*). Nilai lahan di wilayah perkotaan lebih dipengaruhi oleh letak strategis suatu lahan, sedangkan di pedesaan, tinggi rendahnya nilai lahan lebih dipengaruhi oleh tingkat kesuburan tanahnya (Utoyo, 2012). Nilai lahan di Kabupaten Kulonprogo dan Purworejo bagian selatan

khususnya, sebelum adanya rencana pembangunan bandara, masih berorientasi pada sektor pertanian. Faktor kesuburan lahan masih berperan banyak dalam penentuan nilai lahannya. Namun, setelah adanya rencana pembangunan bandara, orientasi nilai lahannya bergeser ke arah *urban area*. Faktor lokasi dan aksesibilitas menjadi faktor utama penentu nilai lahannya. Perbedaan cara pandang terhadap nilai lahan perkotaan dan pedesaan tersebut akan menyebabkan terjadinya perubahan nilai lahan secara signifikan yang juga akan berpengaruh pada perubahan harga lahan di Kecamatan Temon, khususnya di wilayah sekitar bandara.

*Monitoring* bertujuan untuk mengetahui distribusi spasial harga lahan sebelum dan setelah pembangunan bandara NYIA dan seberapa besar perubahannya. Menurut Rahardjo (2013), *monitoring* juga dapat digunakan untuk mengetahui pola distribusi spasial harga lahan, kecenderungan perubahan harga lahan, menganalisis faktor-faktor yang berpengaruh terhadap perubahan harga lahan dan prediksi pola spasial harga lahan pada masa mendatang. *Monitoring* harga lahan dapat dilakukan melalui pembuatan model spasial estimasi harga lahan di wilayah kajian berdasarkan perubahan cara pandang nilai lahannya. Di dalam proses pembuatan model, integrasi antara citra penginderaan jauh dan sistem informasi geografi semakin memberikan kemudahan, tidak hanya pada manajemen data dan *processing data*, tetapi juga pada visualisasi hingga penyajian akhir data.

Untuk mencapai tujuan penelitian digunakan data penginderaan jauh resolusi tinggi yang memiliki keunggulan dalam aspek spasial dan temporal untuk memberikan informasi perubahan kenampakan bumi secara *up to date*. Citra Quickbird dan Worldview-2 merupakan citra penginderaan jauh yang memiliki resolusi spasial tinggi. Kedua citra ini mampu digunakan untuk analisis harga lahan. Resolusi spasial citra Quickbird pada saluran pankromatik adalah 0,73 meter dan pada saluran multispektral sebesar 2,9 meter sedangkan citra Worldview-2 memiliki resolusi spasial pada saluran pankromatik sebesar 0,46 meter dan pada saluran multispektral sebesar

1,84 meter. Citra Quickbird dan Worldview-2 juga mampu menampilkan perubahan kenampakan bumi secara *up to date* sehingga sesuai digunakan untuk *monitoring*.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di wilayah administratif desa yang menjadi lokasi pembangunan Bandara *New Yogyakarta International Airport* sesuai Keputusan Menteri Perhubungan nomor: KP.1164/tahun 2013, serta wilayah administratif desa di sekitarnya yang berbatasan langsung dengan empat desa tersebut meliputi Desa Jangkaran, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Glagah, Desa Karangwuni, Desa Plumbon, Desa Kali Dengen, Desa Temon Kulon, Desa Kebonrejo, Desa Janten, Desa Karang Wuluh, Desa Dadirejo, Desa Watukuro, Desa Jogoboyo, Desa Karanganyar, Desa Gedangan dan Desa Jatikontal.

Model harga lahan dibangun dengan mentumpangsusun parameter yang dirasa mempengaruhi harga lahan, baik pada tahun 2007 maupun 2017. Bobot setiap parameter ditentukan dengan mengadopsi penelitian sebelumnya dan berdasarkan hasil analisis logis. Parameter yang digunakan untuk membangun model harga lahan tahun 2007 adalah penggunaan lahan, akses jalan dan irigasi yang diidentifikasi melalui citra Quickbird tahun 2007 serta parameter rotasi tanam yang diperoleh melalui survey lapangan. Parameter pembangun model harga lahan tahun 2017 adalah jarak terhadap bandara, penggunaan lahan, aksesibilitas positif dan aksesibilitas negatif yang diidentifikasi melalui citra Worldview. Interpretasi penggunaan lahan tahun 2007 menggunakan klasifikasi penggunaan lahan perdesaan Malingerau tingkat III sedangkan untuk tahun 2017 menggunakan klasifikasi penggunaan lahan kota Sutanto tingkat II. Interpretasi dilakukan secara visual dengan mendasarkan pada kunci-kunci interpretasi yang meliputi warna, rona, bentuk, ukuran, tekstur, pola serta asosiasi. Parameter yang telah didapat, baik dari hasil interpretasi citra, data sekunder maupun data lapangan kemudian diharkat dan

dibobot sesuai besarnya pengaruh terhadap harga lahan di masing-masing tahun kemudian *dioverlay* sehingga diperoleh model sementara kelas harga lahan. Harkat dan bobot yang digunakan adalah sebagai berikut:

### 1. Tahun 2007

#### a. Penggunaan lahan

No	Penggunaan Lahan	Harkat
1	Permukiman desa	6
2	Sawah irigasi	3
3	Tegalan	2
4	Lainnya	1

Sumber: Analisis, 2018

#### b. Jalan

No	Jalan	Kriteria (m)	Harkat
1	Jarak terhadap jl. Jogja – Purworejo	<50	4
		50-150	3
		150-500	2
		>500	1
2	Jarak terhadap jl. Daendels	<50	4
		50-150	3
		150-500	2
		>500	1
3	Jarak terhadap jalan lokal	<50	4
		50-150	3
		150-500	2
		>500	1

Sumber: Hidayati (2013) dengan perubahan

#### c. Irigasi

No	Irigasi	Kriteria (m)	Harkat
1	Jarak terhadap irigasi	<50	4
		50-150	3
		150-500	2
		>500	1

Sumber: Hidayati (2013) dengan perubahan

#### d. Rotasi Tanam

No	Rotasi tanam	Harkat
1	2x padi, 1x palawija	2
2	2x palawija	1

Sumber: Analisis, 2018

Total nilai harga lahan diperoleh dari hasil penjumlahan dari perkalian harkat tiap parameter dengan bobot masing-masing parameternya.

No.	Faktor Penentu Harga Lahan	Bobot
1	Penggunaan lahan	3
2	Jalan	2
3	Irigasi	1
4	Rotasi Tanam	1

Sumber: Analisis, 2018

Rumus total nilai harga lahan dapat dilihat pada formula berikut:

$$\text{Nilai harga lahan} = (3 \times PL) + (2 \times \text{jalan}) + (1 \times \text{irigasi}) + (1 \times \text{rotasi tanam})$$

## 2. Tahun 2017

### a. Jarak Terhadap Bandara

No	Jarak Terhadap Bandara	Kriteria (m)	Harkat
1	Jarak terhadap bandara	<50	4
		50-150	3
		150-500	2
		>500	1

Sumber: dalam Hidayati (2013) dengan berubahan

### b. Penggunaan Lahan

No	Penggunaan Lahan	Harkat
1	Perdagangan dan jasa	4
2	Pemukiman dan industri	3
3	Lahan kosong	2
4	Sawah dan tegalan	1

Sumber: Hidayati (2013) dengan berubahan

### c. Aksesibilitas Positif

No	Aksesibilitas lahan positif	Kriteria (m)	Harkat
1	Jarak terhadap jl. nasional	<50	4
		50-150	3
		150-500	2
		>500	1

2	Jarak terhadap jl. Daendels	<50	4
		50-150	3
		150-500	2
		>500	1
3	Jarak terhadap jalan lokal	<50	4
		50-150	3
		150-500	2
		>500	1
4	Jarak terhadap kantor pemerintahan	<200	4
		200-500	3
		>500	2
			1
5	Jarak terhadap sarana pendidikan	<200	3
		200-500	2
		>500	1

Sumber: Hidayati (2013) dengan berubahan

### d. Aksesibilitas Negatif

No	Aksesibilitas lahan negatif	Kriteria (m)	Harkat
1	Jarak terhadap sungai	<200	2
		>200	1
2	Jarak terhadap rel kereta api	<200	2
		>200	1
3	Jarak terhadap TPU	<200	2
		>200	1

Sumber : Hidayati (2013) dengan berubahan

Total nilai harga lahan diperoleh dari hasil penjumlahan dari perkalian harkat tiap parameter dengan bobot masing-masing parameternya.

No.	Faktor Penentu Harga Lahan	Bobot
1	Jarak terhadap Bandara	4
2	Penggunaan lahan	3
3	Aksesibilitas Positif	2
4	Aksesibilitas Negatif	-1

Sumber: Hidayati (2013) dengan berubahan

Rumus total nilai harga lahan dapat dilihat pada formula berikut:

$$\text{Nilai harga lahan} = (4 \times \text{Jarak terhadap bandara}) + (3 \times \text{PL}) + (2 \times \text{aksesibilitas positif}) - (1 \times \text{aksesibilitas negatif})$$

Kegiatan lapangan dilakukan untuk menguji ketelitian hasil interpretasi dan updating data sesuai keadaan riil di lapangan serta untuk mendapatkan informasi harga lahan pasaran melalui wawancara dengan narasumber kunci (kepala desa, perangkat desa, makelar atau tokoh lain yang mengetahui secara pasti terkait harga lahan di wilayah kajian). Pengambilan sampel menggunakan metode *stratified random sampling*. Titik sampel diambil pada unit analisis terkecil berdasarkan hasil overlay parameter (model harga lahan tentatif). Strata yang digunakan adalah hasil klasifikasi sementara dari hasil model harga lahan. Proporsionalitas titik sampel disesuaikan dengan luas tiap strata.

Data harga lahan hasil survey lapangan kemudian diregresikan dengan total harkat hasil pemodelan sementara sehingga dihasilkan suatu persamaan yang akan digunakan untuk mengetahui nilai harga lahan hasil pemodelan pada wilayah kajian. Nilai harkat total pada model harga lahan tentatif sebagai variabel bebas sedangkan harga lahan sebagai variabel terikat. Uji akurasi dilakukan dengan menggunakan standard error untuk mengetahui tingkat kualitas hasil pemodelan yang dilakukan. Perubahan harga lahan dilakukan dengan perhitungan sederhana dengan mencari selisih harga lahan hasil pemodelan tahun 2017 dan 2007. Analisis perubahan harga lahan dari tahun 2007 sampai 2017 dilakukan secara deskriptif kualitatif dengan pendekatan historis.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pemrosesan, diperoleh peta tentatif harga lahan tahun 2007 dan 2017 dengan range nilai total pembobotan yang berbeda. Masing-masing dikelaskan menjadi empat kelas harga lahan tentatif, yaitu kelas rendah, sedang, tinggi dan sangat tinggi. Untuk mendapatkan nilai model harga lahan dalam satuan rupiah

dilakukan regresi antara harga lahan hasil lapangan dengan nilai total pembobotan pada peta tentatif. Hasil regresi menghasilkan persamaan nilai  $y = 6852,5x - 27889$  untuk tahun 2007 dan persamaan nilai  $y = 59891x - 560963$  untuk tahun 2017.

Uji akurasi dilakukan untuk mengetahui kualitas data spasial yang dihasilkan. Kualitas data spasial yang dimaksudkan pada uji akurasi model dalam penelitian ini yaitu tingkat ketelitian hasil pemodelan harga lahan yang telah dibuat. Uji akurasi model dilakukan dengan membandingkan antara harga lahan hasil model dengan harga lahan pasaran di lapangan. Uji akurasi model dapat diketahui berdasarkan nilai *standart errornya*.

**Tabel Hasil Uji Akurasi Model Harga Lahan**

	2007	2017
MEAN	176740.00	1105700
VARIAN	35862494676.35	4.5496E+11
STDEV	189373.95	674507.00
SE	26781.52	95389.70
CL 95%	52491.78213	186963.80
Upper Range	229231.78	1292663.80
Lower Range	124248.22	918736.20
Max Error	21.55	10.38
Min Error	11.68	7.38
<b>Max Akurasi</b>	<b>88.32</b>	<b>92.62</b>
Min Akurasi	78.45	89.62

**Sumber: Pengolahan, 2018**

Model tahun 2007 memiliki nilai akurasi maksimal sebesar 88,32% sedangkan model tahun 2017 memiliki nilai akurasi maksimal sebesar 92,62%. Nilai akurasi model tahun 2007 lebih rendah dibandingkan dengan akurasi model tahun 2017 bisa disebabkan karena parameter pembangun model yang kurang representatif dengan kondisi lapangan serta terdapatnya sampel uji lapangan dengan harga rendah sedangkan pada pemodelan memiliki harga tinggi karena merupakan lahan sawah dengan lokasi yang dekat dengan saluran irigasi serta rotasi tanam dua kali padi, begitu pula sebaliknya. Pengambilan titik sampel yang kurang merata

pada setiap kelas nilai harga lahan pada model tentatif juga dapat mempengaruhi turunnya nilai akurasi. Nilai akurasi model harga lahan tahun 2017 lebih tinggi dibandingkan dengan tahun 2007 dapat disebabkan karena penggunaan parameter model yang dirasa lebih representatif dengan kondisi lapangan. Namun, terdapat pula beberapa lokasi lahan yang memiliki aksesibilitas positif tinggi tetapi harganya masih rendah. Hal ini dikarenakan lahan tersebut belum banyak diminati oleh pencari lahan untuk pembangunan.

### **Peta Harga Lahan Tahun 2007**

Harga lahan di wilayah kajian berdasarkan hasil pemodelan pada tahun 2007 (Gambar 1) sebagian besar sudah berkisar antara Rp100.000,00 sampai Rp150.000,00 khususnya pada lahan yang berada di sebelah utara dari Jalan Daendels. Hanya sebagian kecil dari wilayah kajian di tahun 2007 yang memiliki harga lahan diatas Rp 150.000,00/m<sup>2</sup> yaitu lahan yang berasosiasi langsung dengan jalan nasional dan Jalan Daendels. Harga lahan diatas Rp 150.000,00/m<sup>2</sup> antara lain berada di wilayah Desa Glagah, Desa Karang Wuni, Desa Palihan, Desa Sindutan, Desa Jankaran dan Desa Jogoboyo yang dilalui langsung oleh Jalan Daendels serta wilayah Desa Kali Dengen, Desa Temon Kulon, Desa Kebonrejo dan Desa Dadirejo bagian selatan yang dilalui langsung oleh jalan nasional. Lahan dengan harga diatas Rp 150.000,00/m<sup>2</sup> didominasi oleh penggunaan lahan permukiman karena lahan permukiman di wilayah kajian tahun 2007 cenderung memanjang di sepanjang jalan, khususnya Jalan Daendels. Lahan sawah dengan harga diatas Rp 150.000,00/m<sup>2</sup> belum banyak terdapat di wilayah kajian pada tahun 2007.

Harga lahan kisaran Rp 100.000,00 sampai Rp 150.000,00 didominasi oleh penggunaan lahan pertanian sawah dengan distribusi yang cenderung mengelompok di wilayah tengah ke utara dari wilayah kajian. Maksud dari wilayah tengah ke utara dari wilayah kajian dalam pembahasan ini yaitu lahan yang berlokasi dari Jalan Daendels ke arah utara dari wilayah kajian keseluruhan. Beberapa desa yang didominasi

kelas harga lahan tersebut antara lain yaitu Desa Kali Dengen, Desa Glagah bagian utara, Desa Karang Wuni bagian utara, dan Desa Sindutan bagian utara. Lahan tersebut didominasi oleh penggunaan lahan pertanian sawah dengan rotasi tanam yang seragam, yaitu dua kali masa tanam padi dan satu kali masa tanam palawija. Lahan pertanian pada wilayah tersebut sudah memiliki sistem irigasi yang baik sehingga menunjang produktivitas pertanian. Selain itu, dilihat dari segi aksesibilitasnya, desa-desa tersebut diatas dilalui secara langsung oleh akses jalan utama di wilayah kajian sehingga mampu mendukung kemudahan berpindah dalam mengangkut hasil pertanian.

Lahan dengan harga kisaran Rp50.000,00 sampai Rp100.000,00 pada wilayah kajian tahun 2007 juga didominasi oleh penggunaan lahan pertanian sawah. Lahan sawah pada kelas harga lahan ini merupakan lahan sawah yang distribusinya cenderung mengelompok di area tengah dari suatu blok lahan pertanian. Misalnya pada lahan pertanian yang berada diantara Desa Sindutan bagian utara, Desa Karang Wuluh dan Desa Palihan. Lahan sawah tersebut, meskipun memiliki rotasi tanam dua kali padi dan satu kali palawija, namun dilihat dari lokasinya yang berada di tengah blok persawahan luas, jauh dari akses jalan utama dan memiliki saluran irigasi yang tidak rapat menyebabkan harganya lebih rendah dibandingkan lahan disekitarnya yang memiliki akses lebih baik dan lebih dekat dengan saluran irigasi. Sawah yang berlokasi jauh dari akses jalan akan menyulitkan proses pengangkutan hasil panen sehingga menambah biaya produksi dan waktu. Hal ini turut menjadi pertimbangan bagi peminat lahan ketika membeli lahan. Lahan sawah di Desa Jatikontal, Desa Gedangan dan Desa Karanganyar juga masuk dalam kelas harga lahan ini. Hal ini disebabkan selain karena akses lahan yang jauh dari jalan utama, juga disebabkan karena lokasi lahan yang dekat dengan laut. Meskipun lahan sawah dekat dengan sungai sebagai saluran irigasi alami, namun karena aliran sungai yang sudah sangat dekat dengan laut jadi airnya cenderung payau sehingga akan berpengaruh pada hasil panen.

Lahan tegalan yang berlokasi di pesisir selatan wilayah kajian berdasarkan hasil model juga memiliki harga kisaran Rp 50.000,00 sampai Rp 100.000,00. Hal ini disebabkan karena area pesisir merupakan lahan kering yang cenderung dimanfaatkan sebagai lahan tegalan dengan rotasi tanam dua kali masa tanam palawija. Beberapa desa di wilayah pesisir yang mempunyai harga lahan kelas ini yaitu Desa Karang Wuni, Desa Glagah, Desa Palihan, Desa Sindutan dan Desa Jangkarani sisi timur Sungai Bogowonto. Lahan pada Desa Karang Wuni, misalnya, pada wilayah selatan desa merupakan tanah kering yang dialihfungsikan penduduk menjadi tegalan. Lokasi lahan yang jauh dari akses jalan utama juga turut berpengaruh pada harga lahannya menjadi rendah. Selain itu, saluran irigasi tidak terdapat pada lahan tegalan di wilayah pesisir sehingga untuk pengairan menggunakan sistem pengairan tadah hujan maupun dengan menggunakan sumur bor. Hal-hal tersebut juga berlaku pada lahan yang berlokasi di sisi selatan dari Desa Glagah, Desa Palihan, Desa Sindutan dan Desa Jangkarani sisi timur Sungai Bogowonto.

Lahan yang memiliki harga dibawah Rp 50.000,00 mendominasi lahan perbukitan di Desa Dadirejo dan lahan yang berbatasan langsung dengan laut di wilayah selatan kajian. Lahan di perbukitan Desa Dadirejo merupakan lahan hutan dengan relief berbukit. Sulitnya medan turut berpengaruh pada terbatasnya akses jalan dan pemanfaatan lahan, baik untuk permukiman maupun pertanian. Hal ini mempengaruhi harga lahannya menjadi sangat rendah karena jauh dari akses jalan utama serta tidak terdapat saluran irigasi. Lahan permukiman di Desa Dadirejo cenderung lebih mengelompok di sepanjang jalan nasional saja sehingga harga lahan diatas Rp 50.000,00 lebih berasosiasi dengan akses jalan nasional. Lahan di pesisir selatan dari wilayah Desa Jatikontal, Desa Gedangan, Desa Karanganyar dan Desa Jangkarani memiliki harga lahan dibawah Rp 50.000,00 disebabkan karena beberapa hal. Lahan di wilayah ini merupakan tanah rawa yang masih sangat dipengaruhi oleh pasang surut air Sungai Bogowonto. Pemanfaatan

lahan wilayah ini pada tahun 2007 sebagian kecil untuk lahan tambak sedangkan lainnya masih didominasi lahan kosong. Lokasi yang sangat dekat dengan laut menyebabkan air sungai menjadi payau sehingga tidak sesuai untuk lahan pertanian. Oleh karena itu, lahan di wilayah ini dirasa kurang memiliki nilai ekonomi sehingga harganya pun sangat rendah.

### **Peta Harga Lahan Tahun 2017**

Harga lahan di wilayah kajian pada tahun 2017 (Gmbar 2) berdasarkan hasil model sebagian besar memiliki harga dibawah Rp700.000,00 per m<sup>2</sup>. Masih sebagian kecil dari wilayah kajian di tahun 2017 yang memiliki harga lahan diatas Rp1.500.000,00 per m<sup>2</sup> yaitu lahan yang berlokasi di pinggir jalan nasional khususnya yang dekat dengan lokasi pintu masuk utama bandara *New Yogyakarta International Airport*. Sebagian besar lahan yang memiliki harga lahan kisaran Rp1.000.000,00 sampai Rp 1.500.000,00 per m<sup>2</sup> berada di sekitar lokasi pembangunan bandara dan berasosiasi dengan akses jalan utama. Secara keseluruhan, lahan dengan harga diatas Rp700.000,00 per m<sup>2</sup> berada dekat dengan lokasi pembangunan bandara.

Sebaran harga lahan diatas Rp 1.500.000,00 per m<sup>2</sup> cenderung berasosiasi dengan lokasi pembangunan bandara dan akses jalan utama, baik jalan nasional maupun Jalan Daendels. Lahan pada kelas harga ini berada di wilayah Desa Temon Kulon, Desa Kebonrejo, Desa Palihan, Desa Sindutan, Desa Glagah dan Desa Jogoboyo. Lokasi lahan pada kelas harga lahan ini di wilayah Desa Temon Kulon berada tepat di pinggir jalan nasional dengan penggunaan lahan dominan berupa permukiman dan jasa. Desa Temon Kulon merupakan ibukota Kecamatan Temon sehingga prasarana umum di desa ini lebih lengkap dibandingkan desa lainnya di wilayah kajian. Semakin dekat suatu lahan dengan prasarana umum maka harganya akan semakin tinggi. Lokasi lahan yang strategis terhadap lokasi bandara, yaitu dekat dengan pintu masuk utama bandara juga berpengaruh besar

pada tingginya harga lahan di sepanjang jalan nasional Desa Temon Kulon.

Lahan di Desa Kebonrejo dan Desa Palihan yang memiliki harga pasaran diatas Rp 1.500.000,00 per m<sup>2</sup> merupakan lahan strategis yang memiliki aksesibilitas positif tinggi, yaitu tepat di jalur utama jalan nasional, serta berada tepat di sekitar pintu masuk utama bandara. Pintu masuk utama bandara dibangun pada lahan wilayah Desa Kebonrejo dan Desa Palihan. Keberadaan pintu masuk bandara menjadi daya tarik yang sangat kuat bagi investor untuk membangun prasarana penunjang kegiatan kebandaraan karena lalu-lintas utama menuju bandara akan melalui pintu masuk bandara. Penggunaan lahan pada kelas harga lahan ini di Desa Kebonrejo yaitu pertanian sawah sedangkan Desa Palihan berupa permukiman. Pertanian sawah berada tepat di depan pintu masuk bandara dengan luas yang besar sehingga memiliki nilai ekonomis tinggi tersendiri. Pada Desa Palihan, lahan pada kelas harga ini, selain karena lokasinya yang tepat di pinggir jalan nasional dan dekat dengan bandara, juga dipengaruhi oleh adanya akses jalan lokal sebagai penghubung antara jalan nasional dengan jalan Daendels sehingga aksesibilitas lahannya pun lebih tinggi.

Lahan di wilayah Desa Glagah, Desa Sindutan dan Desa Jogoboyo yang memiliki harga pasaran diatas Rp1.500.000,00 per m<sup>2</sup> merupakan lahan yang memiliki aksesibilitas positif tinggi, dekat dengan lokasi bandara serta merupakan lahan permukiman. Aksesibilitas positif tinggi di ketiga desa tersebut yaitu adanya beberapa pertemuan akses jalan, baik antara jalan Daendels dan jalan lokal (Desa Glagah dan Desa Jogoboyo) maupun antara jalan Daendels, jalan lokal dan jalan nasional (Desa Sindutan). Kemudahan lahan untuk dijangkau pada lokasi dengan aksesibilitas tinggi pada ketiga desa tersebut menyebabkan lahan di sekitarnya akan memiliki nilai tinggi dan berpengaruh pada tingginya harga lahannya. Misalnya Desa Jogoboyo yang strategis, yaitu dilalui oleh Jalan Daendels dan terdapatnya persimpangan dengan jalan kabupaten menuju Kota Purworejo, serta menjadi akses untuk

menuju ke Desa Karanganyar, Desa Gedangan dan Desa Jatikontal menjadi faktor yang membuat harga lahan di desa ini cukup tinggi. Selain itu, Desa Jogoboyo juga menjadi akses satu-satunya untuk menuju pariwisata mangrove di pesisir selatan Desa Jangkaran.

Lahan dengan harga kisaran Rp 1.100.000,00 sampai Rp 1.500.000,00 per m<sup>2</sup> terdistribusi di sekitar akses jalan dan lokasi bandara, misalnya di Desa Glagah, Desa Temon Kulon, Desa Kebonrejo, Desa Palihan dan Desa Sindutan. Penggunaan lahan pada kelas harga lahan ini didominasi oleh penggunaan lahan sawah dan permukiman. Aksesibilitas positif lahan pada kelas harga lahan ini tergolong sedang hingga tinggi sedangkan aksesibilitas negatifnya cenderung rendah. Harga lahan pada kelas harga Rp 700.000,00 sampai Rp 1.100.000,00 per m<sup>2</sup> terdistribusi di wilayah yang masih dekat dengan lokasi bandara dan memiliki aksesibilitas positif yang baik meskipun cenderung tidak dilalui secara langsung oleh akses jalan utama. Beberapa desa yang memiliki harga lahan pada kelas ini yaitu Desa Kali Dengen, Desa Temon Kulon, Desa Kebonrejo dan Desa Janten. Penggunaan lahan yang mendominasi kelas harga lahan ini yaitu lahan sawah.

Harga lahan dibawah Rp 700.000,00 per m<sup>2</sup> didominasi oleh penggunaan lahan pertanian, seperti sawah dan tegalan. Dapat diamati pada peta bahwa lahan pertanian sawah di wilayah kajian sebagian besar masuk dalam kelas harga lahan ini. Misalnya lahan sawah di Desa Glagah, Desa Kali Dengen, Desa Plumbon, Desa Sindutan dan Desa Karang Wuluh. Lahan sawah pada wilayah desa tersebut memiliki aksesibilitas positif yang rendah, yaitu tidak dilewati secara langsung oleh akses jalan utama serta lokasi yang jauh dari prasarana umum. Jarak terhadap lokasi bandara yang cukup jauh (lebih dari 500 meter) juga berpengaruh pada rendahnya harga lahan sawah di desa tersebut. Harga lahan sawah di Desa Watukuro tergolong rendah disebabkan karena lokasi lahan yang jauh dari bandara, meskipun lahannya berada dekat dengan jalan lokal penghubung antar kecamatan. Lahan di



Desa Jatikontal, Desa Gedangan dan Desa Karanganyar juga didominasi kelas harga lahan dibawah Rp 700.000,00 per m<sup>2</sup>. Lahan pada kelas harga ini merupakan lahan sawah, tegalan dan tambak. Lokasi ketiga desa yang dirasa kurang strategis, aksesibilitas positif lahan yang rendah dan jaraknya yang jauh dari lokasi bandara menjadi penyebab rendahnya harga lahan di wilayah ini. Lahan di Desa Karang Wuni bagian selatan juga didominasi kelas harga lahan rendah (dibawah Rp 700.000,00 per m<sup>2</sup>). Penggunaan lahan pada area ini merupakan lahan tegalan dengan aksesibilitas positif rendah. Area lain yang memiliki harga lahan rendah yaitu sisi utara Desa Dadirejo. Aksesibilitas positif yang rendah, jarak yang jauh dari lokasi pembangunan bandara, penggunaan lahan yang masih berupa hutan dengan relief berbukit ikut mempengaruhi rendahnya harga lahan di area ini.

Secara umum, dapat dijelaskan bahwa rendahnya harga lahan pada tahun 2017 disebabkan oleh lokasi lahan yang kurang strategis, yaitu jauh dari lokasi bandara, dan aksesibilitas yang kurang baik dibandingkan pada daerah lainnya di wilayah kajian. Seperti yang sudah dijelaskan bahwa pada tahun 2017 orientasi harga lahan yang berlaku di pasaran merupakan harga lahan perkotaan. Daerah perkotaan mengedepankan lokasi strategis lahan dengan aksesibilitas yang baik sebagai tolak ukur nilai ekonomis lahan. Semakin lahan memiliki nilai ekonomis yang tinggi maka harganya pun akan semakin mahal. Nilai ekonomis yang dimaksud yaitu lahan dapat diubah peruntukannya menjadi lahan terbangun, baik untuk jasa, industri maupun berbagai pembangunan prasarana penunjang kegiatan kebandaraan yang belum tersedia di wilayah kajian. Dan nilai ekonomis tersebut tidak berlaku pada lahan tersebut diatas karena lokasi yang kurang strategis dan aksesibilitas yang kurang memadai. Hal tersebut dibuktikan oleh tidak adanya transaksi jual beli lahan di Desa Gedangan dan Desa Jatikontal dalam dua tahun terakhir. Padahal minat untuk membeli lahan pada dua tahun terakhir (setelah pembayaran ganti rugi lahan bandara) sangat tinggi. Hal lainnya yaitu kemungkinan wilayah pesisir yang

merupakan perpanjangan dari landasan pacu masuk dalam Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP). Lahan yang masuk dalam KKOP akan dibatasi ijin pembangunannya, salah satunya yaitu ijin jumlah lantai bangunan. Hal ini akan mempengaruhi harga lahan menjadi lebih rendah dan juga menjadi pertimbangan bagi para investor lahan ketika membeli lahan.

Umumnya lahan permukiman pada tahun 2017 memiliki harga yang lebih tinggi dibandingkan lahan sawah. Investor cenderung lebih memilih membeli lahan sawah untuk dibangun berbagai prasarana penunjang kegiatan bandara dibandingkan dengan lahan pekarangan dengan pertimbangan luas lahan yang tersedia. Selain lokasi strategis dan aksesibilitas lahan, bentuk lahan juga mempengaruhi harga lahannya. Lahan yang berbentuk memanjang sejajar dengan jalan akan berharga lebih mahal dibandingkan lahan yang memanjang ke arah dalam atau menjauhi jalan. Lahan sawah yang dikeringkan juga akan menambah harga jual lahannya dibandingkan lahan sawah yang masih basah. Hal ini disebabkan karena sawah yang telah dikeringkan dapat menurunkan biaya dan menghemat waktu pembangunan bagi para investor.

### **Perubahan Harga Lahan Tahun 2007-2017 di Wilayah Kajian**

Pembangunan bandara menjadi faktor utama pendorong terjadinya perubahan harga lahan di wilayah kajian. Pembangunan bandara menyebabkan cara pandang masyarakat terhadap nilai lahan mulai berubah, yang mulanya nilai lahan perdesaan menjadi lahan perkotaan. Kebutuhan terhadap lahan untuk pembangunan prasarana penunjang kegiatan bandara menjadi salah satu alasan terjadinya kenaikan harga lahan di wilayah kajian. Secara umum perubahan harga lahan dari tahun 2007 sampai 2017 mengalami kenaikan yang sangat signifikan hampir di seluruh wilayah kajian.

Harga lahan di wilayah kajian naik tidak terkendali setelah adanya pembangunan bandara disebabkan karena beberapa hal, yaitu tingginya minat pencari lahan, baik individu maupun

investor, adanya spekulasi lahan serta adanya pandangan ke depan masyarakat terhadap nilai ekonomis lahan. Tingginya minat pencari lahan sendiri disebabkan oleh dua hal, yaitu kebutuhan lahan bagi masyarakat yang kehilangan lahan akibat terdampak langsung pembangunan bandara serta minat investor untuk pembangunan berbagai prasarana penunjang kegiatan bandara. Masyarakat pemilik lahan yang masuk dalam area pembangunan bandara menerima ganti rugi pembebasan lahan dengan nominal yang cukup tinggi. Masyarakat terdampak langsung tersebut membutuhkan lahan pengganti untuk tempat tinggal, bertani maupun sebagai investasi. Banyaknya pemilik lahan yang kehilangan lahannya untuk pembangunan bandara tersebut mengakibatkan tingginya minat mencari lahan. Umumnya, masyarakat terdampak mencari lahan pengganti di wilayah sekitar bandara. Mengetahui nominal ganti rugi yang cukup tinggi memunculkan spekulasi bagi pemilik lahan di desa sekitarnya untuk menaikkan harga lahannya. Karena memang masyarakat yang terdampak langsung pembangunan bandara membutuhkan lahan maka harga lahan tinggi yang ditawarkan oleh pemilik lahan pun disetujui. Mulai dari satu lahan yang terjual dengan harga tinggi kemudian lahan di sekitarnya pun ikut ditawarkan dengan harga tinggi, dan ini berulang di lokasi-lokasi lainnya di wilayah kajian sehingga dengan cepat harga lahan yang berlaku di pasaran naik tidak terkendali.

Investor juga berperan besar dalam kenaikan harga lahan di wilayah kajian. Pembangunan bandara menarik investor untuk mencari lahan di sekitar lokasi bandara untuk dibangun berbagai prasarana penunjang kegiatan bandara yang memang belum terdapat di wilayah kajian seperti *rest area*, perhotelan, restoran, rekreasi, jasa, perdagangan dan lain-lain. Umumnya, investor mencari lahan yang luas dengan lokasi yang strategis dan bersedia menawarkan harga beli tinggi kepada para pemilik lahan. Penawaran yang tinggi dari investor ini turut mempengaruhi harga lahan pasaran di wilayah kajian menjadi lebih tinggi dari sebelumnya. Hal ini disebabkan adanya pemikiran pemilik lahan bahwa harga

tinggi yang mereka tawarkan pada investor besar kemungkinan akan disetujui, terlebih pada lahan yang strategis lokasinya.

Spekulasi terhadap harga lahan muncul disebabkan karena adanya kegiatan jual beli lahan dengan harga tinggi yang terjadi di lingkungan sekitarnya serta adanya pemikiran masyarakat terhadap nilai ekonomi lahan ke depannya. Seperti yang sudah dijelaskan pada paragraph sebelumnya, adanya proses jual beli lahan dengan harga tinggi pada suatu lokasi lahan akan mempengaruhi harga penawaran bagi lahan di sekitarnya ikut menjadi tinggi. Hal ini disebabkan karena munculnya spekulasi pemilik lahan bahwa lahan dengan karakteristik lokasi yang sama kemungkinan dapat dijual dengan harga yang sama tinggi. Hal ini terjadi hampir di seluruh wilayah kajian.

Pandangan kedepan masyarakat terhadap wilayah kajian yang akan semakin ramai setelah beroperasinya bandara turut mempengaruhi pandangan terhadap nilai ekonomis lahannya. Berbagai prasarana baru seperti perhotelan, restoran dan lain-lain akan mulai dibangun untuk menunjang kegiatan kebandaraan sehingga akan turut memunculkan berbagai kegiatan jasa dan perdagangan lain di sekitar bandara. Banyaknya pemanfaatan lahan yang dibutuhkan memunculkan pemikiran dalam masyarakat bahwa lahan di sekitar bandara akan memiliki nilai ekonomi tinggi yang dapat dimanfaatkan untuk berbagai kegiatan dan kebutuhan. Semakin ramai wilayah kajian kedepannya maka nilai ekonomis lahannya semakin meningkat. Hal ini berpengaruh pada spekulasi terhadap harga lahan yang semakin meningkat pula.

Secara umum, perubahan harga lahan terjadi di seluruh wilayah kajian namun tidak semua wilayah mengalami kenaikan yang signifikan. Lahan yang mengalami kenaikan harga secara signifikan yaitu lahan yang memiliki lokasi strategis. Akses jalan berpengaruh besar pada kenaikan harga lahan yang terjadi, khususnya akses jalan nasional. Semakin suatu lahan dekat dengan jalan nasional maka semakin banyak lahan dapat diubah peruntukannya sehingga

semakin tinggi harga lahannya. Lokasi pintu masuk utama bandara yang berada di pinggir jalan nasional ditambah jalan nasional yang pada dasarnya menghubungkan antara provinsi DIY dan Jawa Tengah akan menyebabkan daerah sepanjang jalan nasional di wilayah kajian semakin ramai. Semakin ramai lalu lintas di sekitar bandara yang melalui jalan nasional maka semakin tinggi keuntungan ekonomi yang dapat diperoleh dari peruntukan lahannya, khususnya dalam bidang ekonomi. Selain itu, Jalan Daendels juga berpengaruh besar dalam perubahan harga lahan yang terjadi karena nantinya akan terdapat jalan masuk bandara yang melalui akses Jalan Daendels.

Berdasarkan hasil pengolahan, perubahan harga lahan di wilayah kajian dibagi menjadi empat kelas, yaitu rendah, sedang, tinggi dan sangat tinggi. Kelas perubahan harga lahan rendah yaitu dibawah Rp 500.000,00 per m<sup>2</sup>, kelas sedang berkisar antara Rp 500.000,00 sampai Rp 1.000.000,00 per m<sup>2</sup>, kelas tinggi berkisar antara Rp 1.000.000,00 sampai Rp 1.500.000,00 per m<sup>2</sup> dan kelas sangat tinggi yaitu lebih dari Rp 1.500.000,00 per m<sup>2</sup>. Dilihat secara umum, lahan yang mengalami kenaikan tinggi sampai sangat tinggi, yaitu diatas Rp1.000.000,00 per m<sup>2</sup>, terdistribusi pada wilayah di sekitar lokasi bandara serta berasosiasi langsung dengan jalan nasional maupun Jalan Daendels (Gambar 3). Kenaikan harga lahan sedang juga cenderung menyebar pada wilayah disekitar bandara dan akses jalan sedangkan lahan yang mengalami kenaikan rendah berada di wilayah pesisir dan wilayah utara dari kajian.

Lahan yang mengalami kenaikan ekstrim, yaitu lebih dari Rp 1.500.000,00 per m<sup>2</sup> terdistribusi pada lokasi yang dekat dengan lokasi bandara dan berada di sekitar akses jalan utama, baik jalan nasional maupun Jalan Daendels. Beberapa titik lahan yang mengalami kenaikan ekstrim berada di Desa Temon Kulon, Desa Kebonrejo, Desa Palihan, Desa Sindutan dan Desa Glagah. Titik-titik kenaikan harga lahan ekstrim tersebut seluruhnya terdistribusi pada lahan di sekitar jalan nasional dan Jalan Daendels dengan

penggunaan lahan dominan berupa permukiman dan beberapa lahan sawah irigasi. Misalnya kenaikan harga lahan permukiman di pinggir Jalan Daendels di Desa Glagah. Desa Glagah merupakan salah satu desa terdampak langsung oleh pembangunan bandara sehingga wilayah desanya pun pasti dekat dengan lokasi bandara. Faktor kedekatan dengan lokasi bandara dan aksesibilitas lahan yang tinggi (di pinggir Jalan Daendels dan jalan lokal) menyebabkan kenaikan harga lahan pada beberapa titik sangat ekstrim, salah satunya pada lahan dengan titik koordinat 397842,91 mT 9126333,42 mU. Lahan pada titik ini mengalami kenaikan harga sebesar Rp1.800.000,00 per m<sup>2</sup>. Contoh lain yaitu kenaikan harga lahan sawah di pinggir jalan nasional Desa Kebonrejo pada koordinat 397436,40 mT dan 9128115,60 mU. Lahan ini mengalami kenaikan harga sebesar Rp2.500.000,00 per m<sup>2</sup>. Hal ini dikarenakan lokasi lahan berada tepat di samping pintu masuk utama bandara serta tepat di pinggir akses jalan nasional sehingga nilai ekonomi lahan naik berkali-kali lipat. Lahan ini belum mengalami perubahan peruntukan selama kurun waktu tahun 2007 sampai 2017. Namun, pada tahun 2018 lahan sawah ini dikeringkan untuk dialihfungsikan sebagai prasarana penunjang kegiatan bandara.

Lahan yang mengalami kenaikan harga antara Rp1.000.000,00 sampai Rp1.500.000,00 per m<sup>2</sup> terdistribusi di sekitar lokasi bandara, yaitu lahan-lahan yang memiliki aksesibilitas positif tinggi sedangkan aksesibilitas negatifnya rendah. Kenaikan harga lahan pada kelas tinggi ini cenderung mengelompok pada wilayah desa yang dekat dengan bandara serta berasosiasi dengan akses jalan nasional dan Jalan Daendels. Wilayah desa yang sebagian besar wilayahnya memiliki sebaran kenaikan harga lahan pada kelas ini yaitu Desa Temon Kulon, Desa Glagah, Desa Kebonrejo, Desa Palihan dan Desa Sindutan. Wilayah desa tersebut merupakan wilayah desa yang paling dekat dengan lokasi pembangunan bandara serta dilalui secara langsung oleh akses jalan nasional dan Jalan Daendels. Misalnya, sebaran kenaikan harga lahan antara

Rp1.000.000,00 sampai Rp1.500.000,00 per m<sup>2</sup> yang ada di Desa Glagah, Desa Palihan dan Desa Sindutan merupakan lahan yang berada dengan Jalan Daendels serta memiliki penggunaan lahan yang didominasi oleh permukiman. Pola sebarannya cenderung memanjang sepanjang Jalan Daendels. Begitupula pada lahan yang berada di pinggir jalan nasional pada Desa Temon Kulon, Desa Kebonrejo, Desa Palihan dan Desa Sindutan. Kenaikan harga lahan pada kelas ini di empat desa tersebut memanjang mengikuti jalan nasional.

Kenaikan harga lahan pada kisaran Rp500.000,00 sampai Rp1.000.000,00 per m<sup>2</sup> sebaran spasialnya juga berada pada lahan yang berlokasi dekat dengan bandara, seperti pada wilayah Desa Glagah, Desa Palihan, Desa Sindutan, Desa Jangkar, Desa Kebonrejo, Desa Temon Kulon dan Desa Kali Dengen, serta distribusinya mengelompok sepanjang jalan nasional dan Jalan Daendels, meskipun lebih banyak yang tidak berasosiasi langsung dengan kedua jalan tersebut. Penggunaan lahan yang mendominasi kelas kenaikan harga lahan ini yaitu lahan permukiman dan lahan pertanian sawah.

Lahan yang mengalami kenaikan dibawah Rp500.000,00 per m<sup>2</sup> mengelompok di sepanjang wilayah pesisir selatan kajian, serta pada beberapa wilayah desa yang berlokasi jauh dari bandara. Desa di pesisir selatan kajian yang wilayahnya didominasi kelas kenaikan harga lahan rendah yaitu Desa Karangwuni, Desa Jatikontal, Desa Gedangan, Desa Karanganyar dan Desa Jangkar sisi barat Sungai Bogowonto. Pada Desa Karang Wuni, hampir seluruh wilayahnya mengalami kenaikan harga lahan dibawah Rp500.000,00 per m<sup>2</sup>, yaitu pada lahan pertanian sawah di wilayah utara desa dan pertanian tegalan di wilayah selatan desa. Secara umum, lahan sawah dan tegalan tersebut kurang memiliki nilai ekonomi kekotaan karena lokasinya yang cukup jauh dari lokasi pembangunan bandara serta aksesibilitas positif lahannya yang rendah. Keberadaan sungai juga turut menurunkan kenaikan harga lahannya karena objek sungai pada lahan perkotaan dirasa

akan memberikan dampak buruk bagi sekitarnya, seperti bahaya banjir dan lokasi perkembangbiakan nyamuk. Pada wilayah Desa Jatikontal, Desa Gedangan, Desa Karanganyar dan Desa Jangkar sisi barat Sungai Bogowonto lahan yang mengalami kenaikan dibawah Rp500.000,00 per m<sup>2</sup> merupakan lahan tambak dan pertanian sawah. Lahan sawah pada wilayah desa tersebut memiliki aksesibilitas positif yang rendah, yaitu tidak dilewati secara langsung oleh akses jalan utama serta lokasi yang jauh dari prasarana umum.

Perubahan penggunaan lahan di wilayah pesisir selatan kajian turut berpengaruh pada perubahan harga lahan yang terjadi di wilayah ini. Perubahan penggunaan lahan dominan di pesisir yaitu berubahnya lahan kosong (lahan pasir) menjadi lahan tambak. Lahan kosong yang tidak memiliki nilai karena tidak dimanfaatkan akan berubah nilainya setelah dimanfaatkan menjadi lahan tambak sehingga harganya pun akan berubah. Namun, meskipun begitu perubahan harga yang terjadi memang tidak signifikan. Selain itu, jarak terhadap lokasi bandara yang cukup jauh (lebih dari 500 meter) juga berpengaruh pada rendahnya kenaikan harga lahan yang terjadi. Hal lainnya yaitu kemungkinan wilayah pesisir yang merupakan perpanjangan dari landasan pacu masuk dalam Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP). Lahan yang masuk dalam KKOP akan dibatasi ijin pembangunannya, salah satunya yaitu ijin jumlah lantai bangunan. Hal ini akan mempengaruhi harga lahan di wilayah pesisir yang menjadi perpanjangan dari *runaway* menjadi lebih rendah dan juga menjadi pertimbangan bagi para investor lahan ketika membeli lahan.

Wilayah desa lain yang sebagian besar wilayahnya mengalami kenaikan harga lahan dibawah Rp500.000,00 per m<sup>2</sup> yaitu Desa Plumbon, Desa Glagah sebelah utara, Desa Sindutan sebelah utara, Desa Karang Wuluh sebelah selatan dan Desa Dadirejo sebelah utara. Secara keseluruhan lahan pada kelima wilayah desa tersebut yang mengalami kenaikan harga pada kelas rendah merupakan penggunaan lahan

pertanian sawah. Misalnya lahan sawah kelas ini yang masuk wilayah desa Desa Plumbon, Desa Glagah sebelah utara dan sebagian kecil dari Desa Kali Dengan. Area persawahan ini memiliki aksesibilitas positif yang rendah karena tidak dilakui akses jalan utama serta belum adanya berbagai prasarana umum. Harga lahan sawah di Desa Watukuro tergolong rendah meskipun lahannya berada dekat dengan jalan lokal penghubung antar kecamatan disebabkan karena lokasi lahan yang jauh dari bandara sehingga minat untuk mencari lahan di wilayah ini belum banyak muncul. Belum banyaknya minat pasar pada lahan yang jauh dari bandara disebabkan karena para pencari lahan masih cenderung membeli lahan yang berada dekat dengan lokasi bandara. Area lain yang memiliki harga lahan rendah yaitu sisi utara Desa Dadirejo. Aksesibilitas positif yang rendah, jarak yang jauh dari lokasi pembangunan bandara, penggunaan lahan yang masih berupa hutan dengan relief berbukit ikut mempengaruhi rendahnya harga lahan di area ini.

Tren perubahan harga lahan di wilayah kajian dari tahun 2007 sampai 2017 selalu mengalami kenaikan. Kebutuhan lahan, khususnya untuk lahan terbangun, selalu mengalami kenaikan seiring waktu sedangkan ketersediaan lahan terbatas jumlahnya. Harga lahan tahun 2007 masih tergolong rendah, sesuai dengan nilai pajak yang juga masih sangat rendah. Namun seiring waktu harga lahan mulai mengalami kenaikan, terutama setelah munculnya wacana pembangunan bandara di wilayah kajian. Sekitar akhir tahun 2016, setelah tuntasnya pembayaran ganti rugi lahan bandara, harga lahan di sekitarnya naik menjadi sangat tinggi. Dapat dikatakan bahwa harga lahan tidak hanya mengalami kenaikan tetapi mengalami perubahan nominal yang sangat tinggi.

Kurun waktu terjadinya perubahan harga lahan yang sangat signifikan terjadi antara akhir tahun 2016 sampai tahun 2017. Hal ini disebabkan karena masyarakat penerima ganti rugi lahan secara serempak mencari lahan baru sebagai pengganti lahannya yang masuk dalam area

pembangunan bandara. Rata-rata warga penerima ganti rugi lahan mencari lahan baru yang masih berlokasi di sekitar desa terdampak, seperti ke Desa Karangwuni, Desa Jogoboyo dan Desa Karanganyar.

Permintaan lahan yang tinggi serta kesadaran bahwa lahan miliknya diminati menyebabkan pemilik lahan menawarkan harga jual lahan tinggi kepada pembeli lahan. Secara umum harga tinggi yang ditawarkan oleh pemilik lahan akan langsung disetujui oleh penerima ganti rugi lahan bandara karena memang mereka membutuhkan lahan dan harga lahan yang ditawarkan tersebut dianggap lebih rendah daripada ganti rugi yang diterima. Oleh sebab itu, muncul banyak pemilik lahan yang menaikkan harga lahannya secara tidak terkendali. Mengetahui harga lahan yang naik tidak terkontrol dalam pasar lahan juga menyebabkan semakin banyak pemilik lahan yang mengambil keputusan untuk menjual lahannya guna mendapatkan keuntungan yang lebih besar, terlebih pada momen yang sesuai. Tahun 2018, kenaikan harga lahan cenderung kembali normal. Hal ini dikarenakan para penerima ganti rugi lahan bandara secara keseluruhan sudah membeli lahan sehingga minat beli lahan kembali menurun, tidak seperti pada waktu awal setelah proses penerimaan ganti rugi. Rata-rata peminat lahan pada tahun 2017 akhir sampai 2018 adalah masyarakat luar daerah yang memang ingin berinvestasi maupun para investor lahan.

Secara keseluruhan, pembangunan bandara memang berdampak besar terhadap harga lahan di sekitarnya. Namun hal tersebut hanya dinikmati oleh para pemilik lahan saja sedangkan masyarakat yang tidak memiliki lahan hanya ikut merasakan euforia kenaikan lahan saja serta merasakan dampak pada kenaikan pajak bumi dan bangunan. Secara prospek, perekonomian masyarakat sekitar bandara akan meningkat seiring beroperasinya kegiatan kebandaraan. Perekonomian di bidang jasa dan perdagangan akan semakin banyak guna menunjang kegiatan kebandaraan.

Masyarakat yang berniat untuk membeli lahan di sekitar bandara sebaiknya juga mempertimbangkan adanya Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP). Lahan yang masuk dalam wilayah KKOP akan dibatasi peruntukan lahannya, seperti jumlah maksimal lantai bangunan yang diijinkan. Jadi apabila ingin membeli lahan untuk dibangun jasa hotel atau permukiman susun sebaiknya tidak di lahan yang masuk dalam KKOP meskipun harganya cenderung lebih rendah.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa:

1. Distribusi spasial harga lahan di wilayah kajian sebelum (2007) dan setelah (2017) adanya pembangunan bandara yaitu sebagai berikut:
  - a. Secara keseluruhan, wilayah kajian pada tahun 2007 didominasi harga lahan pada rentang harga Rp100.000,00 sampai Rp150.000,00 per m<sup>2</sup> yang tersebar hampir di seluruh wilayah kajian. Distribusi spasial harga lahan diatas Rp150.000,00 per m<sup>2</sup> (sangat tinggi) tahun 2007 mengelompok di sepanjang akses jalan nasional dan Jalan Daendels serta sebagian kecil pada jalan lokal sedangkan harga lahan dibawah Rp50.000,00 per m<sup>2</sup> (rendah) sebarannya di sepanjang pesisir dan sebelah utara dari wilayah kajian.
  - b. Secara keseluruhan, wilayah kajian pada tahun 2017 didominasi harga lahan pada rentang harga di bawah Rp700.000,00 per m<sup>2</sup> yang menyebar hamper di seluruh wilayah kajian. Harga lahan terendah masih tetap terdistribusi di sepanjang pesisir selatan dan sebelah utara wilayah kajian. Distribusi spaasial harga lahan di atas Rp1.100.000,00 per m<sup>2</sup> mengelompok pada lahan yang berada dekat dengan lokasi pembangunan bandara dan berasosiasi dengan jalan sehingga sebarannya tampak memanjang

mengikuti jalan, khususnya jalan nasional dan Jalan Daendels.

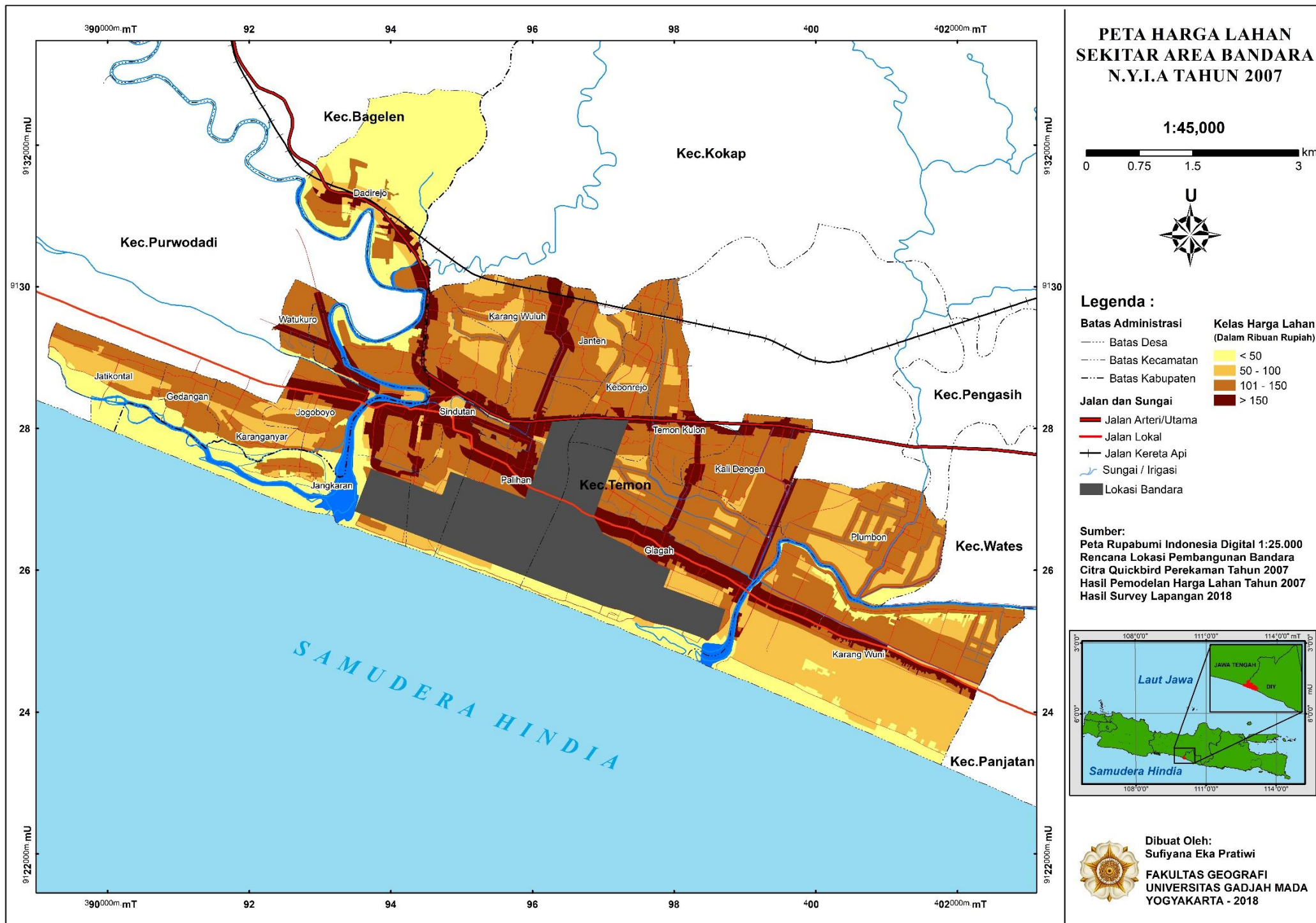
2. Perubahan harga lahan di wilayah kajian dari sebelum hingga setelah adanya pembangunan bandara di atas Rp1.000.000,00 per m<sup>2</sup> (kelas tinggi-sangat tinggi) terdistribusi pada lahan yang berlokasi dekat dengan area bandara dan dekat dengan akses jalan utama, yaitu jalan nasional dan Jalan Daendels. Hal ini disebabkan karena semakin dekat lokasi suatu lahan terhadap bandara dan akses jalan utama maka nilai ekonomi lahannya akan semakin meningkat. Hal tersebut juga membuktikan adanya perubahan cara pandang terhadap nilai lahan yang terjadi pada wilayah kajian, yaitu dari *rural area* menjadi *urban area*, dimana lahan yang mempunyai aksesibilitas tinggi nilainya akan semakin tinggi sehingga harganya akan tinggi pula. Secara keseluruhan, perubahan harga lahan yang terjadi di wilayah kajian dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu lokasi lahan yang strategis, dekat dengan lokasi bandara, berada dekat dengan akses jalan nasional maupun Jalan Daendels, keberadaan berbagai kantor pemerintahan dan prasarana umum serta perubahan penggunaan lahan juga berpengaruh dalam peningkatan harga lahan yang terjadi.

### 6.1 Saran

Faktor-faktor yang mempengaruhi harga lahan yang digunakan untuk membuat model harga lahan, baik tahun 2007 maupun 2017, hanya faktor yang dapat disadap dari citra penginderaan jauh saja. Dalam penelitian selanjutnya sebaiknya faktor-faktor lain yang tidak dapat disadap dari citra juga perlu dipertimbangkan, misalnya status kepemilikan lahan, kepemilikan sertifikat, produktivitas lahan pertanian dan kelerengan, karena hal ini juga sangat berpengaruh terhadap harga jual lahan.

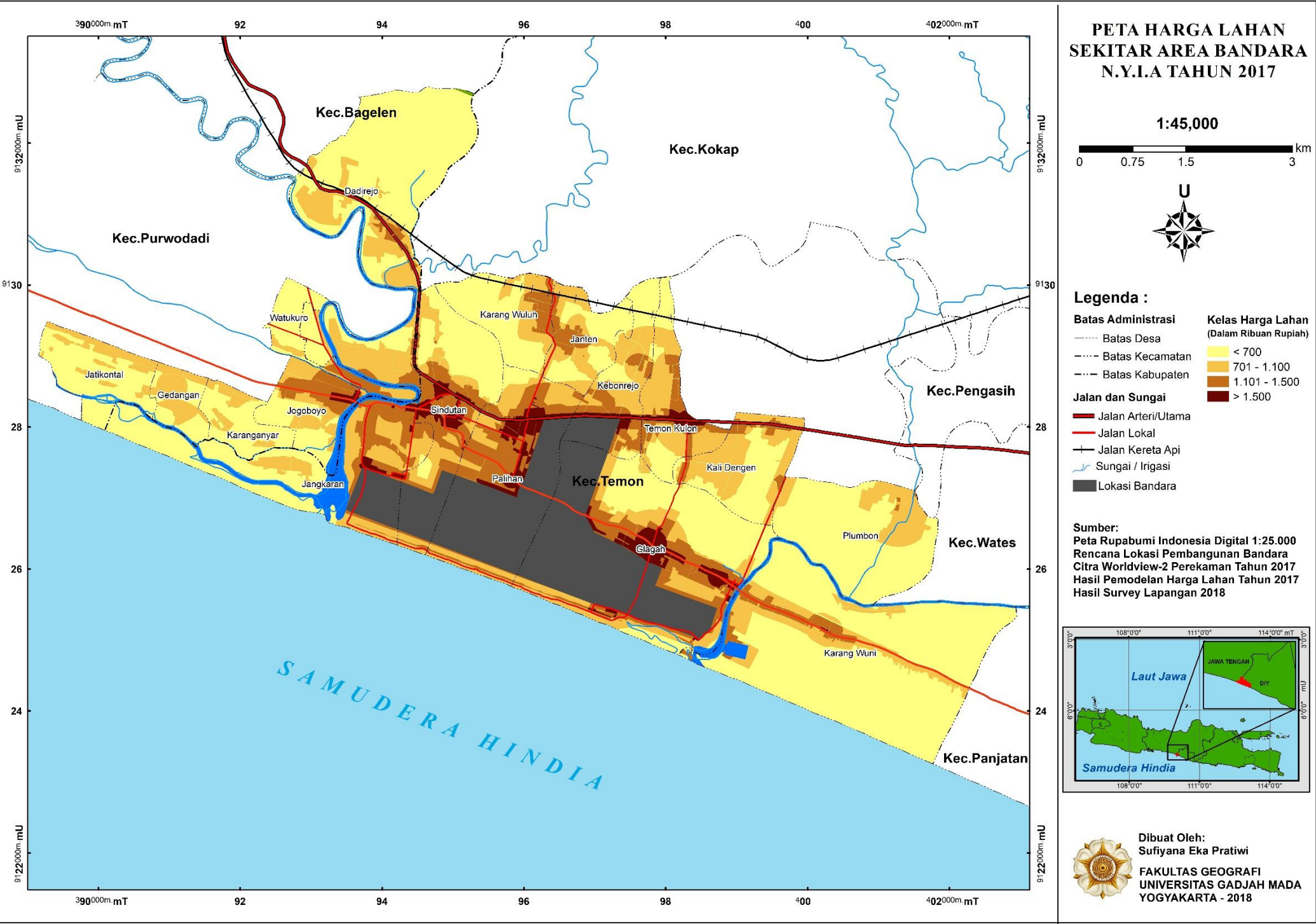
## DAFTAR PUSTAKA

- Helmi, Totok Gunawan dan Suharyadi. (2006). Zonasi Harga Lahan Permukiman Kota Pontianak Dengan Memanfaatkan Citra Ikonos. *Jurnal Sains dan Sibermatika Volume 19 Nomor 2, April 2006*.
- Hidayati, I. N. (2013). Analisis Harga Lahan Berdasarkan Citra Penginderaan Jauh Resolusi Tinggi. *Jurnal Pendidikan Geografi*, Volume 13, No. 1, April 2013.
- Ketetapan Menteri Perhubungan dalam surat keputusan nomor: KP.1164/tahun 2013 tanggal 11 November 2013 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara Baru di Kabupaten Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
- Kraak, M.J., & Ormeling, F. (2007). *Kartografi Visualisasi Data Geospasial Edisi Kedua (Terjemahan, Kraak & Ormeling)*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Peraturan Daerah Kabupaten Kulon Progo Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012-2032.
- Rahardjo, Noorhadi. (2013). Visualisasi Spasio Temporal Dinamika Harga Lahan di Kota Yogyakarta dari Tahun 1996 sampai 2011. *Disertasi*. Yogyakarta: Sekolah Pascasarjana Universitas Gadjah Mada.
- Ritohardoyo, Su. (2013). *Penggunaan dan Tata Guna Lahan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak
- Utoyo, Bambang. 2012. Dinamika Penggunaan Lahan Di Wilayah Perkotaan: Studi Di Kota Bandar Lampung. *Seminar Hasil-Hasil Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Dies Natalis FISIP Unila Tahun 2012*.
- Yunus, Hadi Sabari. (2006). *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Yunus, Hadi Sabari. (2008). *Dinamika Wilayah Peri-Urban Deterinan Masa Depan Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar

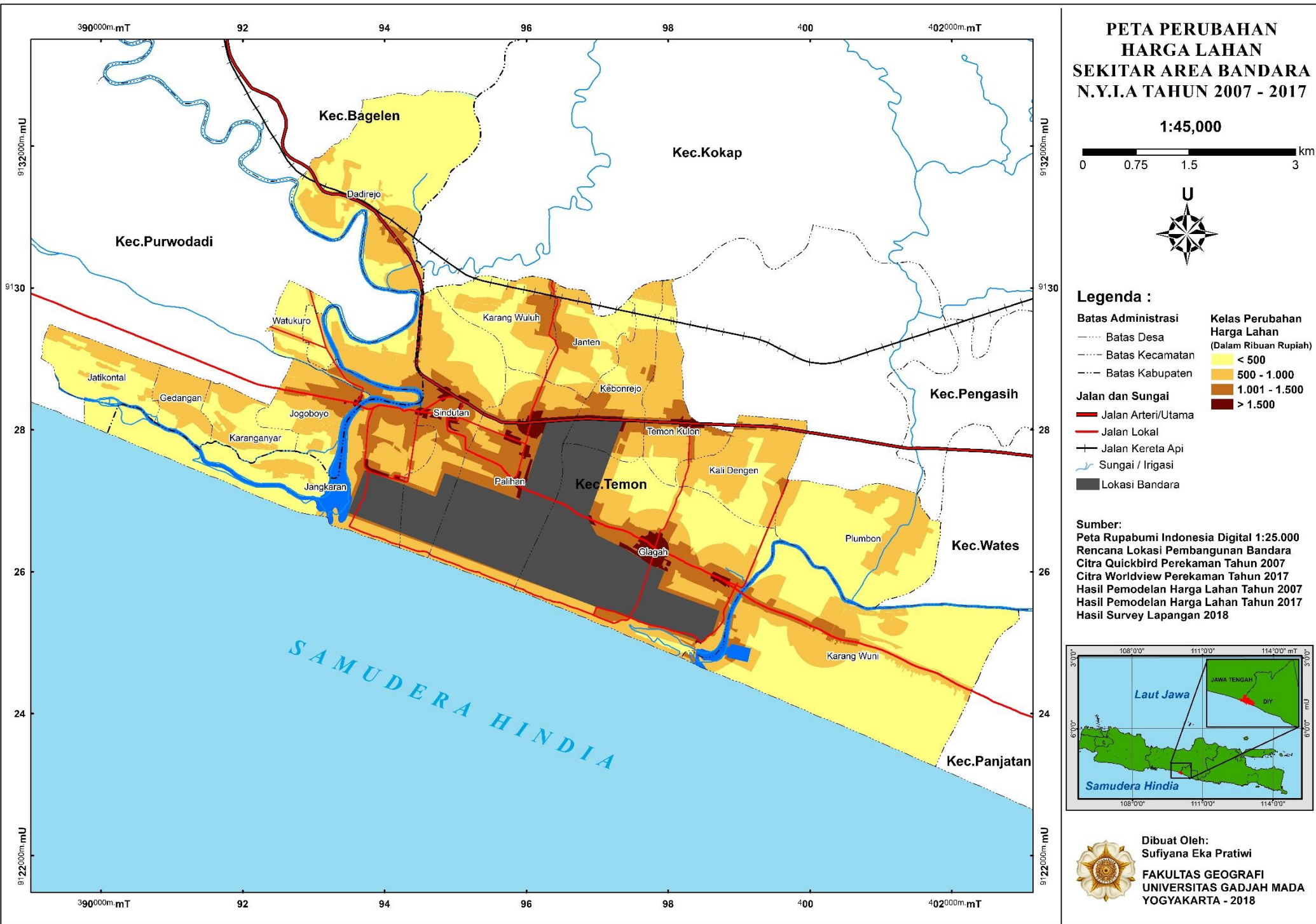


**Gambar 1 Peta Harga Lahan Tahun 2007**  
**Sumber: Hasil Pengolahan, 2018**





**Gambar 2 Peta Harga Lahan Tahun 2017**  
 Sumber: Hasil Pengolahan, 2018



**Gambar 3 Peta Perubahan Harga Lahan Tahun 2007- 2017**  
**Sumber: Hasil Pengolahan, 2018**