



UNIVERSITAS INDONESIA

**DAMPAK PEMBANGUNAN BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK
(BIL) TERHADAP NILAI TANAH DI KABUPATEN LOMBOK TENGAH**

SKRIPSI

EMIR HARTATO

0806328410

FAKULTAS MATEMATIKA DAN ILMU PENGETAHUAN ALAM

DEPARTEMEN GEOGRAFI

DEPOK

JULI 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Emir Hartato
NPM : 0806328410
Program Studi : Geografi
Judul Skripsi : Dampak Pembangunan Bandara Internasional
Lombok (BIL) terhadap Nilai Tanah di Kabupaten
Lombok Tengah

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Sains pada Program Studi Geografi, Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Drs. Hari Kartono, MS ()
Pembimbing I : Dra. Widyawati HS, MSP ()
Pembimbing II : Hafid Setiadi, S.Si, MT ()
Penguji I : Dra. MH. Dewi Susilowati, MS ()
Penguji II : Drs. Sobirin, M.Si ()

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 17 Juli 2012

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Emir Hartato
NPM : 0806328410
Tanda Tangan : 
Tanggal : 17 Juli 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, karena atas rahmat dan kuasaNya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Departemen Geografi pada Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Indonesia.

Penulis menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Ibu Dra. Widyawati HS, MSP selaku dosen pembimbing I dan Mas Hafid Setiadi, S.Si, MT selaku dosen pembimbing II yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan penulis dalam penyusunan skripsi ini.
2. Bapak Drs. Hari Kartono, MS selaku ketua sidang, Ibu Dra. MH. Dewi Susilowati, MS selaku dosen penguji I dan Bapak Drs. Sobirin, M.Si selaku dosen penguji II atas koreksi, masukan, dan kritik saran yang membangun bagi penulis dalam menyusun skripsi.
3. Ibu Dra. Tuty Handayani, MS selaku dosen pembimbing akademis yang selama ini membantu penulis dalam perkuliahan atas segala nasihat dan perhatiannya, dan seluruh dosen pengajar beserta staf di Departemen Geografi FMIPA UI atas segala ilmu dan dukungan kepada penulis.
4. Pemerintahan Provinsi Nusa Tenggara Barat, terutama Badan Pertanahan Nasional dan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Nusa Tenggara Barat yang memberikan data serta akses bagi penulis dalam melakukan penelitian ini.
5. Pemerintahan Kabupaten Lombok Tengah, terutama Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Lombok Tengah, Kantor Pajak Pratama Praya (Bapak Salman Alfarisi) yang memberikan data serta akses bagi penulisan dalam melakukan penelitian ini.

6. Mbak Restin Prantini yang membantu koordinasi di lapangan serta Keluarga Lalu Husnul Habib yang memberikan bantuan akomodasi serta transportasi selama penulis di lapangan.
7. Mas Ahmad Fahrozi dan Mas Haery Kusmayadi yang membantu penulis mengumpulkan data di lapangan.
8. Keluarga saya tercinta, Ibunda dan Ayahanda yang tersayang, kakak-kakakku dan adik-adikku atas segala kasih sayang, doa, perhatian, dan dukungannya.
9. Keluarga Geografi 2008, kalian bukan hanya sekedar teman tetapi menjadi bagian keluarga dalam hidup penulis, atas kebersamaan, kekompakkan, dan persahabatan yang indah selama penulis duduk di bangku kuliah.
10. Kakak angkatan geografi dan adik angkatan geografi, yang telah mendukung, membantu dan menjadi keluarga selama perkuliahan.
11. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah banyak berjasa membantu penulis menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, penulis berharap Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu khususnya ilmu geografi.

Penulis

Juli 2012

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Emir Hartato
NPM : 0806328410
Program Studi : Geografi
Departemen : Geografi
Fakultas : Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**Dampak Pembangunan Bandara Internasional
Lombok (BIL) terhadap Nilai Tanah di Kabupaten Lombok Tengah**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 17 Juli 2012
Yang menyatakan


(Emir Hartato)

ABSTRAK

Nama : Emir Hartato
Program Studi : Geografi
Judul : Dampak Pembangunan Bandara Internasional Lombok (BIL) terhadap Nilai Tanah di Kabupaten Lombok Tengah

Pembangunan Bandara Internasional Lombok (BIL) di Tanak Awu, Kabupaten Lombok Tengah secara langsung telah menjadikan kawasan tersebut sebagai pusat pertumbuhan baru dan mampu mendorong pusat-pusat pertumbuhan lain di Kabupaten Lombok Tengah yang digambarkan dengan fenomena kenaikan harga tanah. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik nilai tanah berdasarkan jarak dari Bandara Internasional Lombok (BIL) terhadap kutub-kutub pertumbuhan lain di Kabupaten Lombok Tengah. Lokasi penelitian adalah jalur penghubung antara BIL dan pusat pertumbuhan lain di Kabupaten Lombok Tengah. Dalam penelitian ini dilakukan pendekatan kualitatif, baik dalam pengumpulan, pengolahan maupun analisisnya. Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis spasial yang diperkuat dengan analisis deskriptif. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa semakin mendekati pusat pertumbuhan, baik BIL maupun pusat pertumbuhan lain, harga tanah cenderung meningkat. Nilai tanah di Kabupaten Lombok Tengah mengalami perubahan makna bagi penduduk. Tanah yang semula memiliki nilai sosial dan bersifat untuk kepentingan umum, saat ini berubah. Tanah saat ini lebih bernilai ekonomi daripada pada masa sebelum adanya BIL.

Kata Kunci : harga tanah, nilai tanah, pusat pertumbuhan, Lombok Tengah, Bandara Internasional Lombok
xiv+ 98 halaman : 22 gambar, 19 tabel, 11 peta
Daftar Pustaka : 37 (1952-2011)

ABSTRACT

Name : Emir Hartato
Program Study : Geography
Title : The Impact of Lombok International Airport (LIA)
Development On the Land Value in Central Lombok
Regency

The development of Lombok International Airport (LIA) in Tanak Awu, Central Lombok regency directly has made the region become a new growth center and has been able to encourage other growth centers in Central Lombok regency illustrated by the rising of land prices phenomenon. The purpose of this study is to investigate the characteristics of the land value through a spatial approach in Central Lombok regency based on the distance from Lombok International Airport (LIA) to the other growth centers in Central Lombok. Study sites are line between LIA and other growth centers in Central Lombok Regency. The methods of this study are using qualitative methods with descriptive analysis and spatial patterns analysis of land price phenomena associated with the land value based on the characteristics of Chapin's land value. The results of this study shows that the pattern of land prices in Central Lombok regency formed from LIA to other growth centers mostly follows Von Thunnen's land rent theory and the impact of the development of LIA over land value in Central Lombok regency is the changing views of social values and public values into profit or economic values.

Keywords : land price, land value, growth center, Central Lombok, Lombok International Airport
xiv + 98 pages : 22 pictures, 19 tables, 11 maps
Bibliography : 37 (1952-2011)

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR	iii
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vi
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR FOTO.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Masalah Penelitian	2
1.3 Tujuan Penelitian	2
1.4 Batasan Penelitian	3
2. TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Studi Geografi	6
2.2 Tanah	8
2.3 Konsep Harga Tanah	9
2.4 Teori Harga Tanah	10
2.5 Nilai Tanah	13
2.6 Penggunaan Tanah	14
2.7 Aksesibilitas	16
2.8 Fasilitas	18
2.9 Utilitas	18
2.10 Status Tanah	19
2.11 Hubungan Budaya terhadap Nilai Tanah	20
3. METODE PENELITIAN	23
3.1 Alur Konsep Penelitian	23
3.2 Alur Kerja Penelitian	24
3.3 Ruang Lingkup Penelitian	25
3.4 Variabel Penelitian	26
3.5 Pengumpulan Data	26
3.5.1 Data Sekunder	26
3.5.2 Data Primer.....	27
3.5.2.1 Teknik Pengumpulan Data Primer.....	27
3.5.2.2 Metode Survey Lapang	28
3.6 Pengolahan dan Analisis Data	29
3.6.1 Koding	29
3.6.2 Triagulasi Data	29
3.6.3 Visualisasi Data	29

3.6.4 Penarikan Kesimpulan	30
4. GAMBARAN UMUM KABUPATEN LOMBOK TENGAH	31
4.1 Geografis Kabupaten Lombok Tengah	31
4.2 Topografi Kabupaten Lombok Tengah	32
4.3 Penggunaan Tanah Kabupaten Lombok Tengah	33
4.4 Penduduk Kabupaten Lombok Tengah	34
4.5 Sosial – Budaya Kabupaten Lombok Tengah	37
4.5.1 Pendidikan dan Mata Pencaharian	37
4.5.2 Kepercayaan	40
4.5.3 Suku Sasak di Kabupaten Lombok Tengah	41
4.6 Pariwisata di Kabupaten Lombok Tengah	42
5. HASIL DAN PEMBAHASAN	43
5.1 Perubahan dan Pola Harga Tanah Kabupaten Lombok Tengah	43
5.1.1 BIL – Pujut	43
5.1.2 BIL – Batujangkih	47
5.1.3 BIL – Penunjak – Jonggat	49
5.1.4 BIL – Ubung	52
5.1.5 BIL – Praya – Pringgarata	54
5.1.6 BIL – Teratai	57
5.1.7 BIL – Janapria	59
5.1.8 BIL – Mujur	61
5.1.9 BIL – Sengkol	63
5.2 Pengaruh BIL terhadap Perubahan Harga Tanah di Kabupaten Lombok Tengah	65
5.3 Perubahan Nilai Tanah di Kabupaten Lombok Tengah	66
5.3.1 BIL - Pujut	67
5.3.2 BIL - Batujangkih	70
5.3.3 BIL – Penunjak – Jonggat	70
5.3.4 BIL – Ubung	71
5.3.5 BIL – Praya – Pringgarata	71
5.3.6 BIL – Teratai	73
5.3.7 BIL – Janapria	73
5.3.8 BIL – Mujur	73
5.3.9 BIL – Sengkol	74
5.4 Pengaruh BIL terhadap Perubahan Nilai Tanah di Kabupaten Lombok Tengah	74
6. KESIMPULAN	76
DAFTAR PUSTAKA	77
LAMPIRAN	80

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Daftar data sekunder yang dibutuhkan beserta sumber datanya.....	27
Tabel 3.2 Jenis informasi yang akan diperoleh dari informan kunci sekunder	29
Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Lombok Tengah	32
Tabel 4.2 Jenis dan Luas Penggunaan Tanah di Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2001 dan Tahun 2011	34
Tabel 4.3 Banyaknya Rumah Tangga dan Penduduk Dirinci Per Kecamatan di Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2010	35
Tabel 4.4 Kepadatan Penduduk Dirinci Per Kecamatan di Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2010	37
Tabel 4.5 Jumlah Pencari Kerja Laki-laki yang Terdaftar Menurut Tingkat Pendidikan dan Kecamatan di Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2010	38
Tabel 4.6 Jumlah Pencari Kerja Perempuan yang Terdaftar Menurut Tingkat Pendidikan dan Kecamatan di Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2010	39
Tabel 4.7 Jumlah Pencari Kerja yang Telah Ditempatkan Menurut Lapangan Usaha & Jenis Kelamin di Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2010...	40
Tabel 4.8 Agama yang Dianut Penduduk Lombok Tengah berdasarkan Kecamatan	41
Tabel 5.1 Perbandingan Luas Nilai Tanah Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2001 dan Tahun 2012	67

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Konsep klasifikasi fungsi jalan dan hubungannya dengan tingkat aksesibilitas	17
Gambar 3.1 Diagram Alur Konsep Penelitian	23
Gambar 3.2 Diagram Alur Kerja Penelitian	24
Gambar 4.1 Perkembangan Jumlah Penduduk Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2001 - 2010 (dalam jiwa)	36
Gambar 5.1 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Pujut	43
Gambar 5.2 Pola NJOP antara BIL – Pujut	44
Gambar 5.3 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Batujangkih	47
Gambar 5.4 Pola NJOP antara BIL – Batujangkih	48
Gambar 5.5 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Penunjak – Jonggat ...	50
Gambar 5.6 Pola NJOP antara BIL – Penunjak – Jonggat	50
Gambar 5.7 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Ubung	52
Gambar 5.8 Pola NJOP antara BIL – Ubung	53
Gambar 5.9 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Praya – Pringgarata ...	56
Gambar 5.10 Pola NJOP antara BIL – Praya – Pringgarata.....	56
Gambar 5.11 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Teratai	58
Gambar 5.12 Pola NJOP antara BIL – Teratai	58
Gambar 5.13 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Janapria	60
Gambar 5.14 Pola NJOP antara BIL – Janapria	60
Gambar 5.15 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Mujur	62
Gambar 5.16 Pola NJOP antara BIL – Mujur	62
Gambar 5.17 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Sengkol	64
Gambar 5.18 Pola NJOP antara BIL – Sengkol	64

DAFTAR FOTO

Foto 5.1 Lokasi tanah pada kilometer 2,55 dari BIL	45
Foto 5.2 Jalan arteri sekunder menyebabkan harga tanah antara BIL hingga kilometer 2,55 dari BIL naik drastis	45
Foto 5.3 DTW Mandalika menjadi daya tarik tersendiri yang mampu meningkatkan harga tanah secara drastis	46
Foto 5.4 Keberadaan arteri sekunder mampu meningkatkan harga tanah di kawasan BIL	49
Foto 5.5 Aksesibilitas yang kurang memadai menjadi faktor mengapa harga tanah tidak terlalu tinggi	51
Foto 5.6 Salah satu lokasi pembangunan permukiman teratur di Praya	55
Foto 5.7 Lokasi pembangunan IPDN di Kota Praya	55
Foto 5.8 Jalan menuju kawasan wisata Mandalika	69
Foto 5.9, 5.10, dan 5.11 Bangunan masjid di Kabupaten Lombok Tengah	72

DAFTAR LAMPIRAN

PETA

- Peta 1 Administrasi Kabupaten Lombok Tengah
- Peta 2 Jaringan Jalan Kabupaten Lombok Tengah
- Peta 3 Penggunaan Tanah Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2001
- Peta 4 Penggunaan Tanah Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2011
- Peta 5 Penguasaan Tanah Kabupaten Lombok Tengah
- Peta 6 Sebaran Fasilitas, Utilitas, dan Aksesibilitas Kabupaten Lombok Tengah
- Peta 7 Garis Penampang dan Titik Survey Penelitian
- Peta 8 Kenaikan Harga Tanah Kabupaten Lombok Tengah antara Tahun 2001 dengan Tahun 2011
- Peta 9 Region Kenaikan Harga Tanah Kabupaten Lombok Tengah
- Peta 10 Nilai Tanah Tahun 2001 Kabupaten Lombok Tengah
- Peta 11 Nilai Tanah Tahun 2012 Kabupaten Lombok Tengah

TABEL

- Tabel 1. Survey Harga Tanah BIL – Pujut (Harga dalam RP x 1.000 per are)
- Tabel 2. Survey Harga Tanah BIL – Batujangkik (Harga dalam RP x 1.000 per are)
- Tabel 3. Survey Harga Tanah BIL – Penunjak – Jonggat (Harga dalam RP x 1.000 per are)
- Tabel 4. Survey Harga Tanah BIL – Ubung (Harga dalam RP x 1.000 per are)
- Tabel 5. Survey Harga Tanah BIL – Praya – Pringgarata (Harga dalam RP x 1.000 per are)
- Tabel 6. Survey Harga Tanah BIL – Teratai (Harga dalam RP x 1.000 per are)
- Tabel 7. Survey Harga Tanah BIL – Janapria (Harga dalam RP x 1.000 per are)
- Tabel 8. Survey Harga Tanah BIL – Mujur (Harga dalam RP x 1.000 per are)
- Tabel 9. Survey Harga Tanah BIL – Sengkol (Harga dalam RP x 1.000 per are)

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Setiap tanah yang ada di atas permukaan bumi pada dasarnya memiliki karakteristik dan keunikan. Goldberg dan Chinloy (1941) menggambarkan karakteristik tanah yaitu karakteristik fisik, lokasi, dan legal. Ketiga karakteristik ini secara langsung memberikan dampak pada proses pembentukan harga tanah.. Harga tanah di suatu lokasi dapat mengalami perubahan sejalan dengan perkembangan wilayah yang terjadi. Perubahan harga ini dapat diakibatkan oleh faktor-faktor tertentu termasuk salah satunya pembangunan infrastruktur yang memicu perkembangan wilayah. Harga tanah merupakan cerminan dari nilai tanah, jika di suatu lokasi harga tanahnya berubah, maka nilai tanahnya pun berubah. Menurut Chapin (1965) nilai tanah dapat digolongkan kedalam 3 jenis, yaitu nilai keuntungan, nilai sosial, dan nilai kepentingan umum

Von-Thunen (Sinclair, 1967) mengemukakan bahwa semakin jauh dari pusat pertumbuhan maka harga tanah akan semakin berkurang. Artinya, nilai tanah yang lokasinya berada di pusat cenderung lebih tinggi daripada nilai tanah yang lokasinya jauh dari pusat. Teori Von Thunen ini didasarkan pada kebutuhan transportasi untuk hasil pertanian. Lokasi lahan pertanian yang jauh dari pasar akan mengakibatkan biaya transportasi yang lebih besar. Sementara itu, harga tanah di pusat atau wilayah pasar, lebih tinggi daripada harga tanah di wilayah pinggiran. Semakin jauh dari pusat harga tanah cenderung menurun.

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting untuk mempercepat proses pembangunan nasional. Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi mengingat gerak laju dan pertumbuhan ekonomi suatu negara tidak dapat pisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energi. Pembangunan Bandara Internasional Lombok (BIL) diperkenalkan melalui “Indonesia Infrastructure Summit” tahun 2005. Proyek senilai US\$138,9 juta ini dilaksanakan untuk menggantikan bandar udara

Selaparang yang terletak di dekat kota Mataram yang lokasinya dinilai tidak tepat. Bandara Selaparang berada di wilayah bagian utara yang dikelilingi oleh bukit sehingga menyulitkan pesawat untuk mendarat, maupun untuk perluasan bandara apabila dibutuhkan. Pembangunan bandara baru ini diharapkan dapat meningkatkan ekspansi dari pembangunan Kota Mataram. Pemerintah Indonesia juga berharap proyek ini dapat meningkatkan aktifitas pariwisata di pulau Lombok dan pulau Sumbawa dengan program “*Visit Lombok-Sumbawa 2012*”.

BIL dibangun di Tanak Awu, Kabupaten Lombok Tengah, Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB). Proyek ini menggunakan lahan seluas 550 hektar yang telah dibebaskan oleh Pemerintah Lombok Tengah dan secara langsung telah mengubah penggunaan tanah, serta mendorong pembangunan sarana dan prasarana. Kondisi ini akan memicu pertumbuhan ekonomi regional Lombok Tengah. Pertumbuhan tersebut secara langsung juga mempengaruhi nilai tanah yang ada di Lombok Tengah. Hal tersebut dapat tercermin dari adanya fenomena kenaikan harga tanah. Perubahan harga tanah tidak semata terjadi karena adanya pembangunan BIL tetapi juga ada faktor eksternal dan internal dari pemilik tanah.

Dengan menganalogikan Bandara Internasional Lombok (BIL) sebagai salah satu pusat pertumbuhan, peneliti ingin melihat perubahan harga tanah dari lokasi bandara terhadap sebaran kutub-kutub pertumbuhan sesuai dengan teori Von Thunen, kemudian menganalisis nilai tanah berdasarkan karakteristik yang dikemukakan oleh Chapin.

1.2 Masalah penelitian

- 1.2.1 Bagaimana perubahan harga tanah yang terjadi antara sebelum dan setelah dibangunnya Bandara Internasional Lombok (BIL)?
- 1.2.2 Bagaimana karakteristik nilai tanah di Kabupaten Lombok Tengah?

1.3 Tujuan penelitian:

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik nilai tanah setelah pembangunan BIL melalui pendekatan spasial di Kabupaten Lombok Tengah berdasarkan jarak dari Bandara Internasional Lombok (BIL) terhadap kutub-kutub pusat pertumbuhan lainnya di Kabupaten Lombok Tengah.

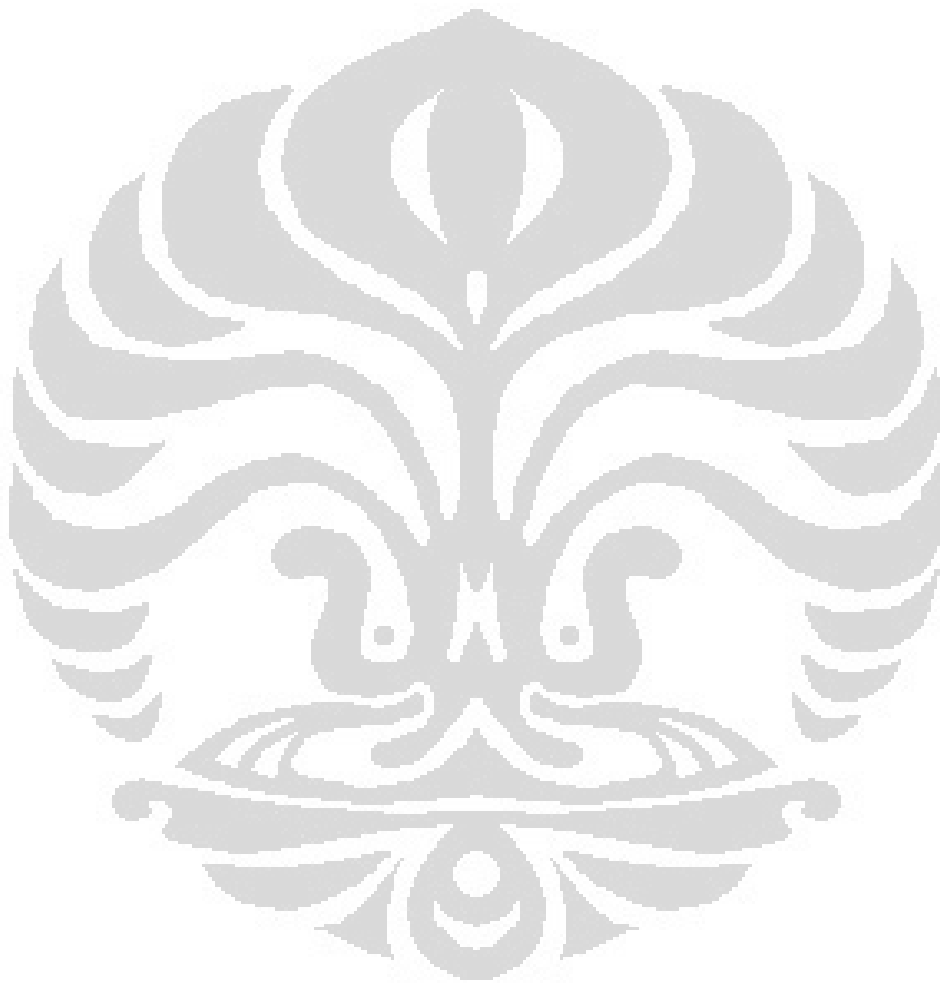
1.4 Batasan penelitian:

Karena keterbatasan peneliti dan agar lebih fokus dan terarah, maka penelitian ini dibatasi dalam upaya mengungkap informasi mengenai dampak pembangunan BIL terhadap nilai tanah di Kabupaten Lombok Tengah. Secara lebih spesifik, masalah-masalah penelitian ini dibatasi pada :

1. Dampak adalah pengaruh yang diberikan oleh pembangunan Bandara Internasional Lombok (BIL). Pengaruh tersebut diamati dari perbandingan harga tanah antara sebelum dan setelah BIL dibangun dan juga luas nilai tanah antara sebelum dan setelah BIL dibangun.
2. Bandara Internasional Lombok (BIL) yang dimaksud bukan hanya bangunan bandara-nya saja, melainkan satu kesatuan termasuk sarana dan prasarana yang dibangun untuk mendukung keberadaan bandara tersebut.
3. Pusat pertumbuhan merupakan pusat pelayanan yang dapat memberikan daya tarik sehingga dapat memicu perkembangan ekonomi di wilayah sekitarnya.
4. Tanah adalah suatu bidang di atas permukaan bumi dan benda-benda yang berada di atasnya yang digunakan sebagai tempat hidup atau berusaha bagi manusia.
5. Nilai tanah adalah suatu pengukuran karakteristik tertentu yang dapat mempengaruhi harga tanah. Nilai tanah dalam penelitian ini diukur berdasarkan faktor eksternal dan faktor internal.
6. Faktor eksternal adalah: penggunaan tanah, aksesibilitas, fasilitas, utilitas, dan status tanah.
7. Faktor internal adalah persepsi masyarakat mengenai nilai tanah yang diukur melalui sosial-budaya masyarakat setempat, terdiri dari pendidikan, kebutuhan, dan mata pencaharian.
8. Persepsi adalah pandangan penjual tanah mengenai nilai tanah yang dimilikinya.
9. Karakteristik nilai tanah yang dimaksud adalah nilai sosial, nilai keuntungan, dan nilai kepentingan umum.

10. Nilai sosial adalah hal yang mendasar bagi kehidupan dan dinyatakan penduduk dengan perilaku yang berhubungan dengan pelestarian, tradisi, kepercayaan dan sebagainya.
11. Nilai keuntungan adalah nilai yang dihubungkan dengan tujuan ekonomi.
12. Nilai kepentingan umum adalah nilai dalam perbaikan kehidupan masyarakat.
13. Harga tanah adalah penilaian atas tanah berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk satuan luas tertentu. Harga tanah yang digunakan dalam penelitian ini adalah harga titik survey dari Badan Pertanahan Nasional (BPN) dan harga tanah atas dasar Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) dengan satuan rupiah per are.
14. Jarak adalah jarak relatif dari titik awal ke titik tujuan yang dihasilkan oleh garis dari titik awal yaitu Bandara Internasional Lombok ke kutub-kutub pusat pertumbuhan yang berada di Kabupaten Lombok Tengah.
15. Penggunaan tanah adalah wujud dari tutupan permukaan bumi baik yang berupa bentukan alami maupun buatan manusia.
16. Utilitas yang dimaksud dalam penelitian ini merupakan utilitas perkotaan meliputi ketersediaan jaringan listrik, saluran air, dan jaringan komunikasi (telepon dan internet).
17. Aksesibilitas adalah kemudahan hubungan untuk mencapai berbagai pusat pelayanan. Aksesibilitas dalam penelitian ini meliputi: jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal.
18. Fasilitas ekonomi adalah sebaran berbagai fasilitas penunjang dalam memenuhi kebutuhan ekonomi masyarakat, meliputi mal/pertokoan, bank, dan pasar tradisional.
19. Fasilitas sosial adalah sebaran berbagai fasilitas penunjang dalam memenuhi kebutuhan sosial masyarakat, meliputi pendidikan dan kesehatan.
20. Status tanah adalah hak kepemilikan terhadap tanah sesuai dengan sertifikat tanah yang dimiliki.

21. Pendidikan adalah tingkat keluasan wawasan yang dimiliki oleh suatu individu sehingga individu tersebut memiliki pilihan yang lebih banyak dalam menentukan pilihan dalam kehidupan.
22. Kebutuhan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah keinginan individu untuk mencapai suatu kepuasan tertentu.
23. Masyarakat adalah sejumlah manusia dalam arti seluas-luasnya dan terikat oleh suatu kebudayaan yg mereka anggap sama.



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Studi Geografi

Geografi merupakan sebuah istilah yang ditemukan oleh Eratosthenes (274-194 SM) yang kemudian berkembang menjadi sebuah ilmu mulai pada abad ke-18 pada saat jurnal geografi pertama diterbitkan oleh Alexander von Humboldt yang berjudul *Kosmos: a sketch of a physical description of the Universe*. Selama masa perkembangannya, geografi memiliki makna yang berbeda sesuai eranya. Adapun makna tersebut adalah:

1. Hartshome (1960), menyatakan bahwa geografi adalah ilmu yang berusaha menguraikan dan menginterpretasikan karakter variabel dari suatu tempat dengan tempat lain di bumi sebagai tempat kehidupan manusia.
2. Alexander (1963), menyatakan geografi adalah studi tentang pengaruh lingkungan alam terhadap manusia.
3. Fielding (1974), menyatakan bahwa geografi adalah studi tentang lokasi dan tatanan fenomena pada permukaan bumi dan proses-proses yang menyebabkan distribusi fenomena tersebut.
4. Bintarto (1979), mengemukakan bahwa geografi merupakan ilmu pengetahuan yang menggambarkan, menerangkan sifat-sifat bumi, menganalisis gejala-gejala alam dan penduduknya serta mempelajari corak yang khas dari unsur-unsur bumi dalam ruang dan waktu.
5. Haggett (2001), menyatakan bahwa geografi merupakan disiplin ilmu bersifat integratif yang mempelajari obyek studi (penduduk, tempat dan lingkungannya) dalam dimensi fisik dan manusia.
6. Pattison (1990) mengemukakan empat tradisi sejarah dalam penelitian geografi yaitu analisis spasial dari fenomena alam dan

7. manusia (geografi sebagai studi distribusi), studi kawasan (tempat dan daerah), studi hubungan manusia dengan tanah, dan penelitian dalam ilmu bumi.

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa ilmu geografi mengandung berbagai macam unsur yaitu: unsur manusia, lingkungan alam, ruang (wilayah), perbedaan, aliran, proses, dan keterkaitan antara unsur-unsur tersebut. Dalam penelitian ini pembangunan BIL dapat digambarkan sebagai suatu proses yang merubah ruang (wilayah) serta unsur manusia dan alamnya dalam ruang (wilayah) tersebut.

Matthews, et al., (2004) mengungkapkan bahwa ruang menjadi satu konsep dalam inti geografi, yang dapat dipandang sebagai pendekatan spasial untuk Geografi. Ruang juga mendominasi Geografi setiap waktu, ketika analisis spasial menjadi satu pendeskripsi untuk satu bentuk dari pekerjaan geografis. Ruang atau wilayah dapat berarti bumi kita atau wilayah-wilayah tertentu daripadanya. Bisa juga diartikan negara. Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan ruang adalah tanah.

Dalam ilmu Geografi juga dikenal istilah Difusi Spasial atau *Spatial Diffusion*. Difusi Spasial adalah sebuah proses yang terjadi di mana perilaku atau karakteristik ruang berubah sebagai hasil dari kejadian dari tempat lain (Thrall: 1988). Terdapat dua jenis difusi spasial yaitu hierarki dan ekspansi. Nilai tanah yang digambarkan dalam penelitian ini merupakan salah contoh fenomena difusi spasial ekspansi dimana nilai tanah sebagai karakteristik ruang telah mengalami perubahan sebagai dampak dari pembangunan Bandara Internasional Lombok (BIL) yang memicu pertumbuhan dan perkembangan wilayah.

Dalam ilmu Geografi modern juga dikenal istilah *Behavioural Geography* dimana pada tahun 1997 Norton mencoba mengaplikasikan analisis perilaku manusia terhadap evolusi penggunaan tanah. *Behavioural Geography* atau geografi perilaku merupakan sebuah pendekatan geografi manusia yang meneliti perilaku manusia menggunakan pendekatan pemisahan (*dissagrete approach*). Geografi perilaku berfokus pada proses kognitif yang mendasari penalaran spasial, pengambilan keputusan, dan perilaku. Proses kognitif tersebut meliputi persepsi lingkungan, pembangunan peta kognitif, pengembangan sikap tentang

ruang, termasuk keputusan dan perilaku yang didasarkan pengetahuan yang tidak sempurna dari lingkungan individu.

Penelitian ini juga termasuk ke dalam penelitian geografi perilaku karena dalam mengamati harga tanah, peneliti juga harus fokus terhadap perilaku masyarakat atas penilaian tanah mereka sejalan dengan proses perubahan wilayah yang terjadi.

2.2 Tanah

Terdapat beberapa definisi dan pengertian tanah yaitu sebagai berikut: Sandy (1975) memberikan gambaran pengertian tanah dalam tiga makna, yaitu i) tanah yang nilainya ditentukan oleh kemampuannya menghasilkan produksi tanaman, ii) tanah yang nilainya ditentukan dengan ukuran berat, dan iii) tanah yang nilainya ditentukan dengan ukuran luas yang sekaligus berarti ruang hidup untuk manusia. Berdasarkan pengertian yang dikemukakan oleh Sandy, dapat diketahui bahwa tanah memiliki nilai.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Daring, definisi tanah adalah permukaan bumi atau lapisan bumi atas sekali; keadaan bumi di suatu tempat; permukaan bumi yang diberi batas; bahan-bahan dari bumi, bumi sebagai bahan sesuatu (pasir, cadas, napal dan sebagainya).

Dalam hukum disebutkan juga kata tanah dalam arti yuridis adalah sebagai suatu pengertian yang telah diberikan batasan resmi oleh Undang - Undang Pokok Agraria (UUPA), dengan demikian pengertian tanah dalam arti yuridis adalah "permukaan bumi."

Dalam penelitian ini, tanah termasuk ke dalam kajian ilmu geografi karena tanah dapat diartikan sebagai ruang (wilayah) dan dari segi luas dan lokasi bersifat tetap sedangkan dari segi penggunaan tanahnya bersifat dinamis atau dapat berubah dari waktu ke waktu sesuai dengan pemanfaatannya oleh manusia. Sutami dalam pidatonya (1976) mengemukakan bahwa semua permasalahan yang ada di bumi ini dapat dikembalikan ke dalam tiga permasalahan utama yaitu manusia (*man*) dimana jumlah manusia akan selalu bertambah, ruang (*space*) dimana jumlah ruang akan selalu tetap, dan waktu (*time*) dimana waktu akan terus berkembang. Karena jumlah ruang tetap, dan jumlah manusia terus bertambah

seiring berkembangnya waktu, maka permintaan terhadap tanah cenderung akan terus meningkat.

2.3 Konsep Harga Tanah

Pusat Penelitian Geografi Terapan (PPGT) FMIPA UI dengan Dinas Pertanahan dan Pemetaan (DPP) DKI Jakarta juga telah mengemukakan konsep harga tanah yaitu:

1. Konsep Nilai Sewa Tanah: diasumsikan bahwa tanah dengan tingkat kesuburan yang lebih tinggi, maka harga tanahnya atau harga sewa tanahnya juga akan lebih tinggi.
2. Konsep Nilai Pemanfaatan Tanah: diasumsikan semakin strategis letak tanah, maka tingkat kegunaannya semakin tinggi sehingga harga preferensi konsumen juga akan semakin tinggi.
3. Konsep Nilai Aksesibilitas Tanah: diasumsikan bahwa jarak dari pusat kegiatan dapat berimplikasi pada besarnya harga tanah atau harga sewa tanah.
4. Konsep Nilai Utilitas: gradien nilai tanah dapat ditentukan oleh inkrement investasi yang dapat mendorong alih guna tanah.
5. Konsep Nilai Perkotaan: kota memiliki karakteristik yang berbeda dengan desa, dimana kota memiliki konsentrasi segala aktivitas masyarakat (baik dalam konteks ekonomi, sosial, politik, dan budaya). Faktor permintaan yang mendorong berkembangnya nilai tanah kota adalah faktor *amenities* yaitu keberadaan berbagai fasilitas yang menarik konsumen.
6. Konsep Nilai Preferensi Tanah: pembeli tanah cenderung memiliki lingkungan yang bersih dan sehat, memiliki lingkungan yang baik dengan kemampuan keuangan pemerintah daerah yang kuat (terkait masalah pajak yang dikenakan).

Konsep-konsep tersebut muncul karena adanya perbedaan pola pikir calon pembeli tanah dengan penjual tanah. Oleh karena itulah, terdapat berbagai macam variasi harga tanah yang terbentuk. Harga tanah adalah penilaian atas tanah yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk satuan luas tertentu (Jayadinata, 1999). Adapun Puslitbang Badan Pertanahan Nasional (BPN) telah mengemukakan 5 istilah yang terkait dengan harga tanah yaitu:

1) Harga Pasar

Harga pasar merupakan harga tanah yang ditentukan oleh mekanisme pasar yaitu harga keseimbangan antara penawaran (*supply*) dan permintaan (*demand*).

2) Harga Dasar

Harga dasar merupakan harga perkiraan yang digeneralisasi dari harga pasar.

3) Harga NJOP (Nilai Jual Objek Pajak)

Harga NJOP merupakan harga yang ditetapkan oleh Direktorat Pajak Bumi dan Bangunan, Departemen Keuangan untuk kepentingan penerimaan pemerintah (pajak).

4) Harga PPAT

Harga PPAT merupakan harga transaksi yang tercantum pada Akta Jual Beli. Nilai yang tercantum pada akta tersebut terekam di kantor Notaris.

5) Harga Dasar Tanah

Harga Dasar Tanah (HDT) merupakan harga patokan yang ditetapkan oleh suatu tim khusus. HDT ini digunakan terutama dalam kasus-kasus pembebasan tanah untuk keperluan umum. HDT ini juga disebut sebagai harga pembebasan tanah.

Dalam penelitian ini, harga tanah yang akan digunakan adalah harga tanah berdasarkan harga pasar dan harga tanah berdasarkan NJOP. Selisih antara NJOP dengan harga pasar tidak terlampau jauh. Namun, pada kasus-kasus tertentu, nilai selisih harga pasar dengan NJOP dapat menjadi besar akibat faktor-faktor tertentu yang menjadi dasar karakteristik nilai tanah. Oleh karena itulah, dalam penelitian ini juga perlu dilakukan *crosscheck* dengan harga pasar untuk dapat mengetahui nilai tanah yang sesungguhnya.

2.4 Teori Harga Tanah

Pemikiran mengenai harga tanah (atau harga sewa tanah) pernah digagaskan oleh beberapa ilmuwan, kebanyakan kaum klasik misalnya Adam Smith (dalam Copley, 1995) menerangkan bahwa sewa tanah ada dikarenakan kapasitas produktif pada suatu tanah. Sedangkan berbeda dengan David Ricardo (dalam Sraffa, 2005) dimana ia mengemukakan bahwa sewa tanah timbul karena keterbatasan (kekurangan) tanah. Teori sewa tanah Ricardo dikenal dengan "Teori Sewa Tanah Diferensial" teori ini menyatakan bahwa pada tahap awal orang akan menggunakan tanah yang subur, dan karena keterbatasannya maka selanjutnya akan menggunakan tanah yang kurang subur. Masing-masing memiliki harga tanah yang berbeda-beda. Namun, kedua gagasan tersebut kurang dapat menjelaskan maksud dan tujuan penelitian ini sehingga teori yang akan digunakan akan mendasar pada teori Von Thunen mengingat bahwa dasar pemikiran yang digagaskan oleh Von Thunen menekankan bahwa nilai tanah mempunyai kaitan dengan pertimbangan penggunaan tanah (Sinclair, 1967), karena Von Thunen menekankan pada lokasi tanah dan juga penggunaannya.

Parameter-parameter di dalam model Von Thunen adalah biaya transportasi, tenaga kerja, dan sewa tanah. Teori ini disebut sebagai *Teori Tanah Pertanian* dimana lokasi tanah yang jauh dari pusat akan mengakibatkan biaya transportasi yang cenderung lebih besar sehingga harga tanahnya cenderung rendah. Salah satu ilmuwan yang juga memiliki pendapat serupa dengan Von Thunen contohnya Alonso (1964), namun ia menambahkan bahwa lokasi pusat pertumbuhan cenderung akan memiliki kepadatan penduduk yang sangat tinggi

dan semakin menjauhi pusat maka jumlah penduduk akan cenderung berkurang, begitu juga dengan harga tanah.

Di Indonesia, beberapa penelitian tentang pola harga tanah memperlihatkan karakteristik pola harga tanah seperti yang dikemukakan oleh Von Thunnen. Contohnya penelitian yang dilakukan oleh Kurdianto (1985) mengenai harga tanah di Kota Bandung menunjukkan kecenderungan yang sama, yaitu harga tanah semakin tinggi menuju kawasan kegiatan fungsional perkotaan. Di Jakarta, Dowall & Leaf (1990) menyatakan bahwa nilai tanah tertinggi terdapat pada pusat Kota Jakarta dan menurun sejalan dengan jarak yang menjauh dari pusat kota. Semakin tinggi nilai tanah dari segi produktifitas dan nilai ekonomi, maka semakin mahal harga tanahnya. Jika secara nyata harga tanah memiliki kecenderungan tersebut maka harga tanah secara karakteristik dapat menunjukkan suatu pola dimana tingkatan harga tanah semakin tinggi ke wilayah yang mendekati lokasi kegiatan fungsional perkotaan, yaitu semakin dekat dengan pusat kota atau sub-pusat kota maka harga tanah akan semakin meningkat.

Kabupaten Lombok Tengah, sebagai kabupaten yang kawasannya terletak di Provinsi Nusa Tenggara Barat memiliki karakteristik wilayah pusat perkotaan yang berbeda jika dibandingkan dengan kota-kota di Pulau Jawa. Jika diperhatikan, tidak ada gedung-gedung bertingkat seperti di Jakarta dan Bandung, dan sarana transportasi yang tersedia pun lebih terbatas. Oleh karena itu, kemungkinan pola harga tanah yang tampak di Kabupaten Lombok Tengah dapat berbeda. Untuk dinamika harga tanah di Kabupaten Lombok Tengah, ketika PT Angkasa Pura I membeli lahan di Desa Tanak Awu pada tahun 2001, harga tanah yang semula hanya Rp2-3 juta per are kini mulai merangkak naik hingga Rp60 juta per are pada tahun 2011 atau kurang lebih kenaikan mencapai 30% per tahun (Kontan Weekly, No. 51 XV 2011, h.16-17). Kondisi ini sangat berbeda dengan kondisi yang ada di negara-negara barat seperti Amerika dan Eropa, misalnya di Berlin dimana ketika pemerintah membangun bandara, maka harga tanah di sekitar bandara cenderung menurun karena faktor polusi udara dan polusi suara (Ahlfeldt & Maennig, 2008).

2.5 Nilai Tanah

Nilai tanah merupakan cerminan dari harga tanah dan secara langsung dapat mempengaruhi harga tanah. Hingga saat ini telah banyak ilmuwan yang mencoba menafsirkan nilai tanah. Goldberg dan Chinloy (1941) mengemukakan nilai tanah yang diukur berdasarkan tiga karakteristik:

1) Karakteristik Fisik

Karakteristik fisik termasuk atribut pendukung seperti lereng, ketinggian wilayah, jenis tanah, dan sebagainya yang dapat memberikan dimensi dari suatu lokasi.

2) Karakteristik Lokasi

Lokasi merupakan hal yang paling penting dalam menggambarkan ekonomi tanah. Berbicara mengenai karakteristik lokasi, artinya membicarakan lebih tentang jejaring interaksi antara aktifitas ekonomi, sosial, budaya, dan juga ruang itu sendiri.

2) Karakteristik Legal

Untuk mengenal keunikan dari sumber daya tanah, suatu institusi legal atau pemerintah telah mengembangkan berbagai macam peraturan yang memberi perhatian bagaimana tanah tersebut akan digunakan dan juga dalam hal kepemilikannya.

Supriyanto (1999), dalam Jayadinata (1999), ia mengemukakan bahwa nilai tanah adalah suatu pengukuran atas tanah yang didasarkan kepada realitanya. Realita ini ia sebut sebagai nilai tanah langsung dan nilai tanah tidak langsung. Nilai tanah langsung adalah suatu ukuran nilai kemampuan tanah yang secara langsung memberikan nilai produktifitas dan kemampuan ekonomisnya, seperti misalnya lahan atau tanah yang secara langsung dapat berproduksi, contohnya tanah pertanian. Nilai tanah tidak langsung adalah suatu ukuran nilai kemampuan tanah dilihat dari segi letak strategis sehingga dapat memberikan nilai produktifitas dan kemampuan ekonomis, misalnya tanah yang letaknya berada di pusat perdagangan, industri, perkantoran dan tempat rekreasi.

Sedangkan nilai tanah menurut Chapin (1965), dapat digolongkan ke dalam tiga kelompok, antara lain :

- a. Nilai keuntungan yang dihubungkan dengan tujuan ekonomi.
- b. Nilai kepentingan umum yang dihubungkan dengan kepentingan umum dalam perbaikan kehidupan masyarakat.
- c. Nilai sosial yang merupakan hal mendasar bagi kehidupan dan dinyatakan penduduk dengan perilaku yang berhubungan dengan pelestarian, tradisi, kepercayaan dan sebagainya.

Nilai tanah yang dikemukakan oleh Supriyanto belum mampu menafsirkan nilai tanah secara keseluruhan dalam penelitian ini karena hanya berfokus pada nilai ekonomi yang digambarkan dengan produksi dari kemampuan tanah tersebut. Nilai tanah yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah nilai tanah yang dikemukakan oleh Goldberg dan Chinloy, dimana dari ketiga karakteristik yang dipaparkan olehnya akan digunakan sebagai variabel untuk penelitian ini yaitu penggunaan tanah, aksesibilitas, fasilitas, utilitas, dan sosial-budaya sebagai lokasi; status tanah sebagai gambaran karakteristik legal; dan sosial-budaya sebagai karakteristik lokasi. Sedangkan nilai tanah yang dipaparkan oleh Chapin akan digunakan untuk analisis kesimpulan.

2.6 Penggunaan Tanah

Pengertian penggunaan tanah menurut peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2004 tentang Penatagunaan Tanah Pasal 1 butir 3 adalah wujud tutupan permukaan bumi baik yang merupakan bentukan alami maupun buatan manusia. Menurut Soemadi (2003), faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan tanah antara lain:

1) Kondisi fisik medan

Kondisi fisik medan dapat dilihat dari kemiringan, ketinggian, kemampuan tanah serta struktur tanah.

2) Tekanan penduduk

Bertambahnya jumlah penduduk setiap tahun akan mempengaruhi perubahan penggunaan tanah dikarenakan faktor ekonomi dimana tanah yang tersedia terbatas.

3) Tingkat teknologi yang dikuasai penduduk

Semakin meningkatnya teknologi yang diketahui dan diperoleh masyarakat akan berpengaruh terhadap penggunaan tanah yang ada sebagai tempat untuk pengembangan sistem jaringan, sehingga pengembangan jaringan teknologi dapat meluas ke seluruh pelosok wilayah.

4) Aksesibilitas (kelancaran)

Kemampuan memperlancar arus lalu lintas yang diperuntukkan bagi kegiatan jasa distribusi yang berupa jasa perdagangan dan jasa angkutan sebagai sarana kebutuhan masyarakat setempat.

Dengan kata lain, penggunaan tanah adalah suatu wujud tutupan permukaan bumi, baik alami yang diakibatkan oleh proses fisik, maupun non-alami yang diakibatkan oleh manusia. Pada dasarnya, setiap tanah memiliki nilai, namun apabila dalam penggunaannya dapat memberikan manfaat ekonomi yang lebih besar, maka nilainya dapat bertambah tinggi. Karakteristik penggunaan tanah antara desa dan kota juga berbeda. Di wilayah pedesaan yang masyarakatnya sebagian besar bekerja sebagai petani misalnya, tanah seluas 50 meter persegi cenderung tidak akan dapat memberikan manfaat, namun apabila di wilayah perkotaan, tanah seluas itu dapat menjadi cukup bermanfaat apabila di atasnya dibangun usaha yang tepat sesuai dengan fungsi perkotaannya.

Untuk di Kabupaten Lombok Tengah, penggunaan tanah sebelum BIL dibangun, sebagian besar penggunaan tanah berupa sawah irigasi dan tadah hujan. Namun perlahan ketika BIL sudah dibangun, terdapat alih fungsi penggunaan tanah dari pertanian menjadi non-pertanian. Alih fungsi penggunaan tanah ini juga dapat mempengaruhi nilai tanah. Tanah yang semula berupa lahan persawahan dengan nilai produktifitas rendah, kemungkinan akan dialihfungsikan menjadi kegiatan bukan pertanian, seperti rumah makan atau kegiatan jasa lainnya

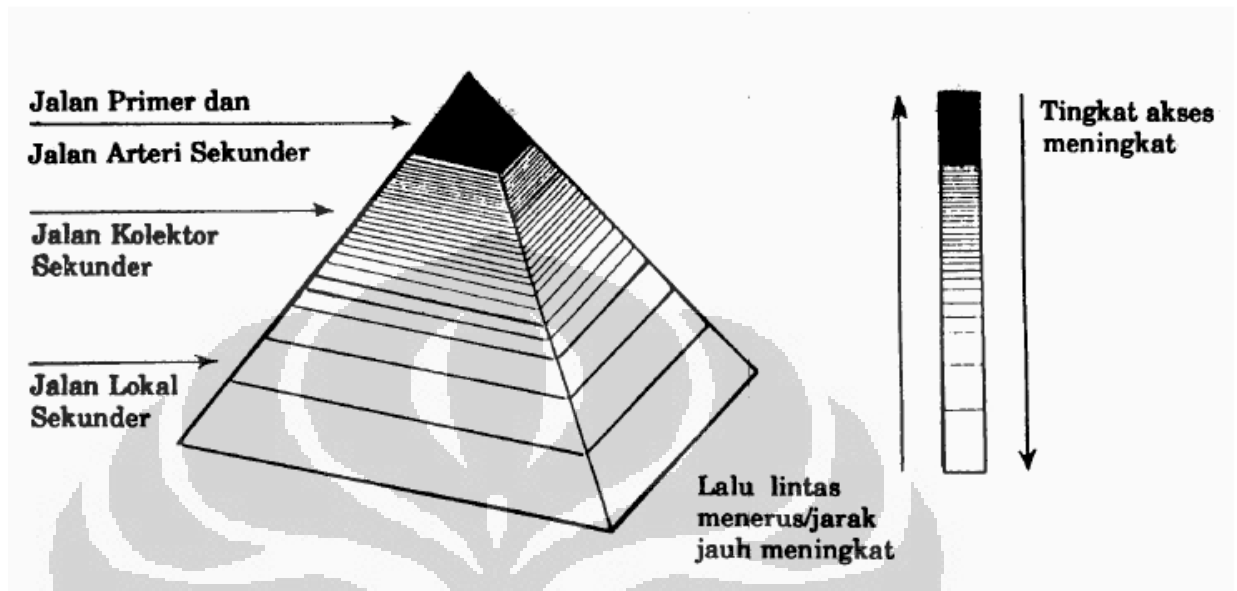
2.7 Aksesibilitas

Menurut Black (1981) aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau

sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi. Tinggi rendahnya aksesibilitas dapat diukur berdasarkan pada sistem jaringan jalan yang tersedia pada suatu wilayah. Selain sistem jaringan jalan, tinggi rendahnya aksesibilitas juga dapat diukur dari jenis jaringan jalan yang tersedia. Di Indonesia sendiri tingkat aksesibilitas juga diukur berdasarkan jenis jalannya. Berikut adalah klasifikasi jenis jalan di Indonesia sesuai dengan *Panduan Penentuan Klasifikasi Jenis Jalan* oleh Direktorat Bina Marga:

- a. Jalan Arteri Primer adalah jalan yang menghubungkan kota jenjang ke satu dengan kota jenjang ke satu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.
- b. Jalan Kolektor Primer adalah jalan yang menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga.
- c. Jalan Lokal Primer adalah jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan persil atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang dibawahnya, kota jenjang ketiga dengan persil, atau kota dibawah jenjang ketiga sampai persil.
- d. Jalan Arteri Sekunder menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
- e. Jalan Kolektor Sekunder menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua.
- f. Jalan Lokal Sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.

Direktorat Bina Marga juga telah memberikan hubungan klasifikasi jenis jalan dan juga tingkatan aksesibilitasnya yaitu seperti pada gambar di bawah ini:



Gambar 2.1 Konsep klasifikasi fungsi jalan dan hubungannya dengan tingkat aksesibilitas [Sumber: Panduan Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan, Direktorat Bina Marga]

Hubungan jenis jalan dengan tingkat aksesibilitas ini juga dapat mempengaruhi nilai tanah. Sebuah parameter baru yang dikenalkan oleh Alonso (dalam Goldberg, 1970) menjelaskan bahwa *transportation cost* atau aksesibilitas merupakan hal yang terpenting untuk pertimbangan lokasi. Tanah yang bernilai tinggi cenderung berlokasi yang tingkat aksesnya tinggi, begitu pula sebaliknya.

Di wilayah Kabupaten Lombok Tengah, pemerintah membangun Jalan Raya BIL dan juga melebarkan Jalan Raya Sengkol untuk mempermudah akses dari BIL menuju pusat-pusat pertumbuhan lainnya di Lombok. Pembangunan jalan raya berjenis primer ini akan mempermudah arus keluar masuk baik orang maupun barang karena jarak dan waktu perjalanan di perpendek, sehingga akan mengurangi *transportation cost*. Karena faktor tersebut, harga tanah di pinggir jalan raya ini kemungkinan besar akan meningkat.

2.8 Fasilitas

Fasilitas dalam KBBI Daring merupakan sarana untuk melancarkan pelaksanaan fungsi. Adapun fungsi yang dimaksud dapat berupa: i) fungsi ekonomi, yaitu sarana yang berkaitan dengan aktifitas ekonomi seperti pasar, bank, atau pusat pertokoan. ii) fungsi sosial, yaitu sarana yang berkaitan dengan aktifitas sosial seperti kantor pemerintahan, rumah sakit, dan pendidikan.

Hubungan nilai tanah dengan fasilitas dilihat dari jumlah fasilitasnya. Semakin banyak jumlah fasilitas yang ada dalam suatu wilayah, maka nilai tanahnya cenderung akan semakin tinggi. Di Kabupaten Lombok Tengah sendiri terdapat fasilitas yang pada umumnya terpusat di Kota Praya dan Kota Sengkol. Namun, semenjak BIL beroperasi, berbagai fasilitas mulai dari kesehatan, pendidikan, dan lain-lain sedang dalam proses pembangunan. Terlebih lagi bahwa di pinggir Kota Praya akan dibangun Institut Pendidikan Dalam Negeri (IPDN) dan juga fasilitas asrama haji yang berlokasi di dekat BIL. Melihat kondisi demikian, maka dapat dipastikan harga tanah juga akan meningkat di sekitar lokasi-lokasi pembangunan fasilitas tersebut.

2.9 Utilitas

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor 20/PRT/M/2010, yang dimaksud dengan utilitas adalah fasilitas yang menyangkut kepentingan umum meliputi listrik, telekomunikasi, informasi, air, minyak, gas dan bahan bakar lainnya, sanitasi dan sejenisnya. Adapun hubungan nilai tanah dengan utilitas dilihat dari kelengkapannya. Apabila semakin lengkap utilitas yang tersedia dalam suatu wilayah, maka nilai tanahnya cenderung akan semakin tinggi.

Untuk Kabupaten Lombok Tengah, sebagian besar utilitas seperti air, listrik, telekomunikasi, minyak dan gas bahan bakar lainnya belum tersedia dengan baik. Seperti misalnya di Kecamatan Pejanggik, sama sekali belum terdapat listrik. Asumsi peneliti dengan melihat kondisi seperti ini, kemungkinan harga tanah di wilayah yang belum memiliki utilitas lengkap, meskipun jaraknya dekat dengan bandara, harga tanah-nya akan naik tetapi dengan jumlah kenaikan yang tidak signifikan.

2.10 Status Tanah

Yang dimaksud dengan status tanah adalah status kepastian hukum atas kepemilikan tanah. Di Indonesia, terdapat ketentuan hukum yang diatur dalam pasal 23 dan 24 Peraturan Pemerintah No. 24 tahun 1997 yang mensyaratkan adanya alat bukti tertentu yang dapat dijadikan hak yang dapat dipergunakan bagi seseorang atau badan hukum untuk dapat menuntut kepada negara atas tanah yang dipegang atau dimiliki. Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA) nomor 5 tahun 1960 juga menjamin setiap pemegang hak atas tanah berhak untuk memperoleh sertifikat (UUPA Pasal 4 ayat 1). Terdapat banyak jenis status tanah di Indonesia yang diatur dalam undang-undang sesuai fungsinya seperti contohnya hak milik, hak guna bangunan, hak pakai, dan sebagainya.

Hubungan antara nilai tanah dengan status tanah ini dilihat dari jenis sertifikat tanah yang dimiliki. Nilai tanah cenderung menjadi tinggi apabila status tanahnya hak milik. Hak milik merupakan suatu hak yang mempunyai hubungan kepemilikan yang tertinggi tingkatannya dibandingkan dengan hak-hak kepemilikan lainnya. John Locke (1689) dalam Deborah (2001) mengemukakan hak milik merupakan hak asasi manusia yang harus dihormati dan keharusan bagi negara untuk melindungi, memelihara dan menjaga hak kepemilikan warga negaranya.

Sebagian besar tanah di Kabupaten Lombok Tengah berstatus hak milik. Namun untuk di wilayah selatan, statusnya masih dimiliki oleh pemerintah dan sebagian merupakan hutan negara. Tanah milik negara tidak dapat diperjualbelikan.

Adapula tanah yang disebut sebagai tanah adat yang menurut Adenan (2005) tergolong tanah adat "Paer". Menurut Hirsanudin (1996) "Paer" dapat meliputi berbagai wilayah atau kawasan tertentu serta dapat meliputi wilayah administrative tertentu. Setiap paer diberi nama tertentu berdasarkan nama asal daerah warga masyarakat yang membuka wilayah atau kawasan tersebut untuk pertama kalinya. Hak penguasaan tanah atas paer ada 2, yaitu hak ke dalam dan hak ke luar. Hak ke dalam meliputi:

- a. “Hak Paer”, memperbolehkan kelompok dan para warganya serta anggota keluarganya untuk memanfaatkan lahan untuk keperluan menyambung hidup.
- b. Hak-hak perorangan (anggota kelompok) atas tanah tetap terkekang di dalam hak masyarakat atas tanah. Tanah yang ditinggalkan oleh pengelolanya, maka akan menjadi hak paguyuban/persekutuan.
- c. Paguyuban dapat menetapkan tanah untuk kepentingan umum seperti masjid, tanah untuk pemakaman, dan sebagainya.

Sedangkan hak ke luar meliputi:

- a. Pihak luar dilarang menggarap tanah tanpa seizin kepala persekutuan/paguyuban, kepala desa dan lain-lain.
- b. Larangan pembatasan yang mengikat terhadap orang-orang atas tanah pertanian. Lingkungan pertanian ditentukan oleh batas-batas alam seperti gunung, sungai, pohon kayu, dan lain-lain.

2.11 Hubungan Budaya terhadap Nilai Tanah

Fried (1952) menjelaskan bahwa *land tenure* atau kepemilikan tanah merupakan hak atas tanah yang dapat melekat pada suatu organisasi sosial dimana bentuk organisasi sosial dipengaruhi oleh kondisi geografis, kondisi ekologis dan fungsi budaya sebagai aspek aksi dari geografis. Organisasi sosial yang dimaksud oleh Fried dapat berupa suatu institusi, asosiasi, keluarga, klan, suku, dan seterusnya.

Yi Fu-Tuan dalam tulisannya *Cosmos versus Hearth* yang dimuat dalam buku *Textures of Place* menjelaskan adanya hubungan batin baik individu maupun organisasi sosial pada suatu tempat di permukaan bumi. *Cosmos* diartikan sebagai *space, society, dan cosmopolitanism*. Sedangkan *hearth* diartikan sebagai *locality, community, dan ethnicity*. Kemudian Paul C. Adams (2001) mengartikan pernyataan tersebut sebagai hubungan manusia dengan suatu tempat dimana setiap tempat memiliki suatu tekstur yang menjadi perhatian langsung pada keadaan alamiah di tempat tersebut. Tekstur dalam hal ini merupakan sesuatu yang *intangible* seperti bahasa dan komunikasi dimana keduanya mengambil

bagian dalam konteks sosial dan spasial. Tekstur juga dapat mempengaruhi nilai tanah.

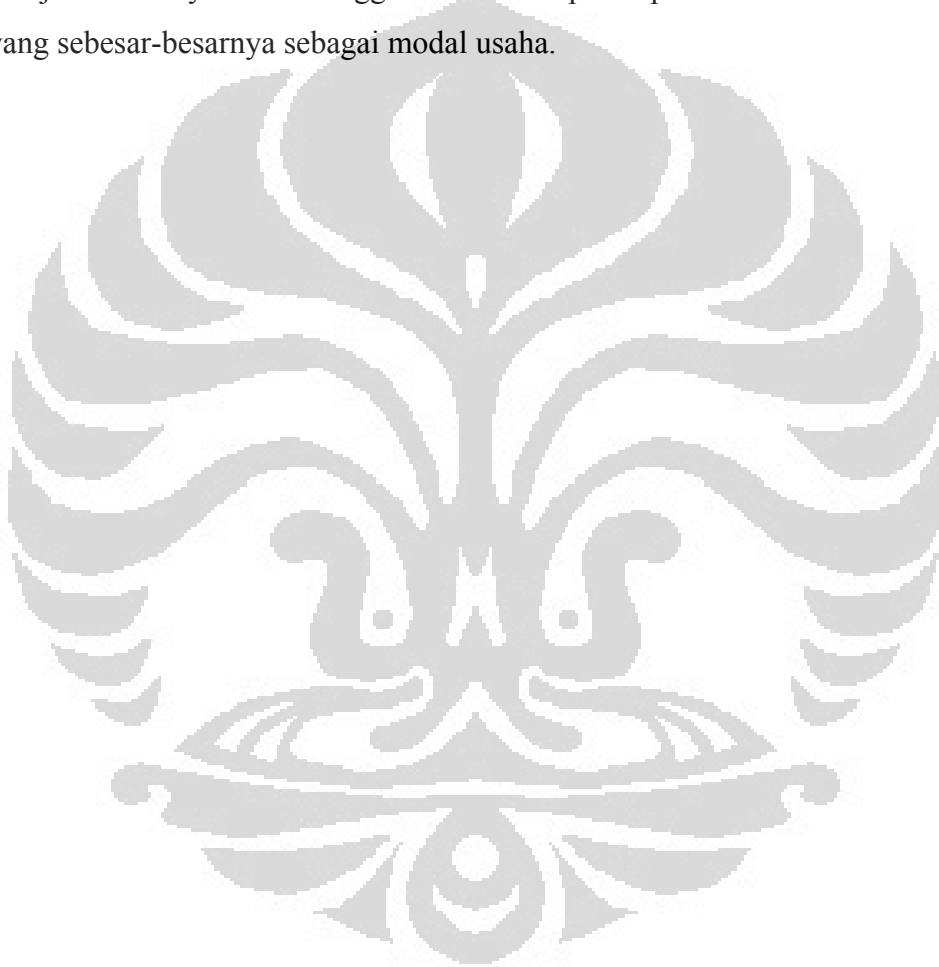
Sebagai contohnya di Indonesia, orang Sunda tidak menghiraukan jarak terhadap pusat kota tetapi nilai tanah menjadi tinggi lokasinya dekat dengan sumber air. Sedangkan suku Betawi nilai tanah berubah menjadi rendah karena faktor kebutuhan misalnya untuk biaya pernikahan atau biaya untuk menunaikan ibadah haji. Segi historis juga dapat mempengaruhi nilai tanah itu sendiri. Apabila sebidang tanah diketahui bekas tanah kompleks pemakaman, maka masyarakat cenderung tidak ingin membeli tanah tersebut sehingga harganya menjadi rendah.

Di wilayah Lombok, suku Sasak terpengaruh dengan budaya Islam sejak abad ke-16 (Saleum, 2011). Mereka menilai bahwa pada dasarnya seluruh tanah yang ada di permukaan bumi ini sangat bernilai. Tidak peduli apakah tanah tersebut subur atau tidak, kemudian lerengnya terjal atau tidak, semua memiliki peruntukannya masing-masing. Sebagai contoh, suku Sasak membangun rumahnya di lahan yang tidak subur dan lerengnya berbukit-bukit, sedangkan tanah yang landai dan subur diperuntukan untuk bercocok tanam. Oleh karena itulah tidak peduli dimana lokasi tanah tersebut, bagi suku Sasak tetaplah bernilai. Yang terpenting bagi Suku Sasak adalah mereka dapat membangun rumah dan bercocok tanam untuk kehidupan sehari-hari. Satu hal yang kental dari suku Sasak adalah jika mereka memiliki tanah luas yang tidak terpakai, biasanya mereka akan membangun masjid. Untuk transaksi tanah, dahulu biasanya mereka menggunakan sistem barter. Tanah ditukar dengan barang-barang seperti produksi pertanian, hewan ternak, atau perabotan rumah tangga.

Namun, seiring dengan berkembangnya waktu, ketika orang-orang mulai bermigrasi ke wilayah Lombok baik dari lokal maupun internasional, terjadi akulturasi budaya. Ketika wilayah Lombok bagian selatan ditetapkan sebagai daerah kunjungan wisata, masyarakat yang tadinya bermata pencaharian sebagai petani mulai beralih profesi dan menjual tanahnya untuk menjadi modal usaha di bidang pariwisata. Kemudian ketika warga Sasak juga mulai merasakan pendidikan dari pemerintah, terjadi pergeseran dalam memaknai nilai ekonomi tanah. Hal-hal lain terutama aksesibilitas mulai dijadikan pertimbangan dalam transaksi tanah. Proses transaksi tanah pun bukan melalui proses barter lagi

melainkan jual-beli. Hasil transaksi jual-beli ini juga ada yang digunakan untuk keperluan ibadah haji.

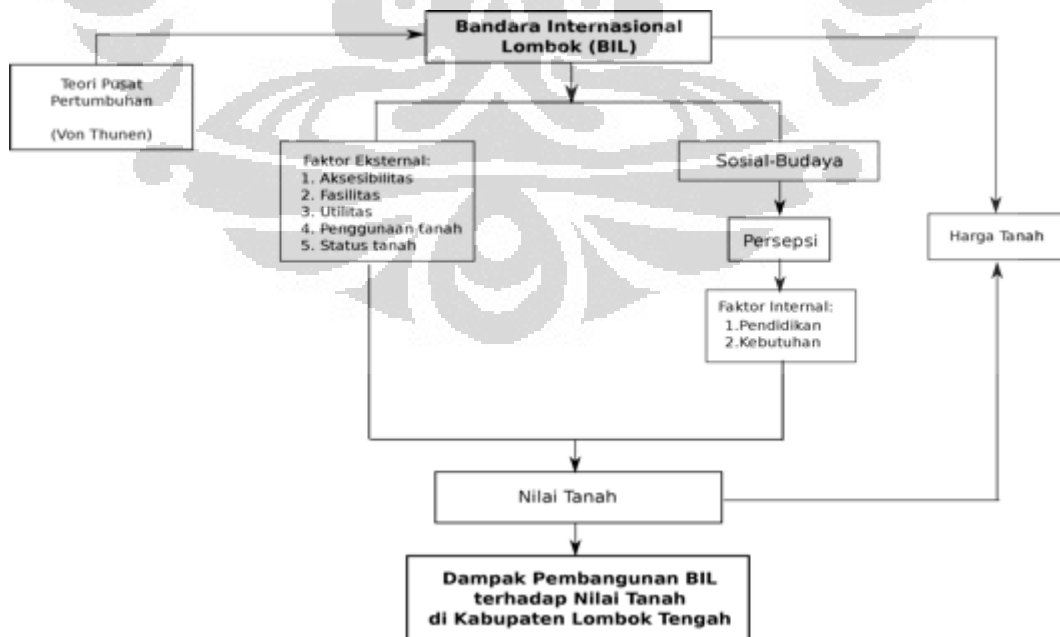
Dari ilustrasi tersebut, maka dalam penelitian ini yang dimaksud dengan nilai budaya terhadap tanah lebih cenderung pada pendidikan, kebutuhan dan juga mata pencaharian. Karena pendidikan secara langsung mendorong pola pikir individu ke arah yang lebih ekonomis, termasuk dalam menilai tanahnya. Kebutuhan dan mata pencaharian juga mendorong persepsi individu untuk menjual tanahnya lebih tinggi demi mencapai kepuasan batin atau keuntungan yang sebesar-besarnya sebagai modal usaha.



BAB 3 METODE PENELITIAN

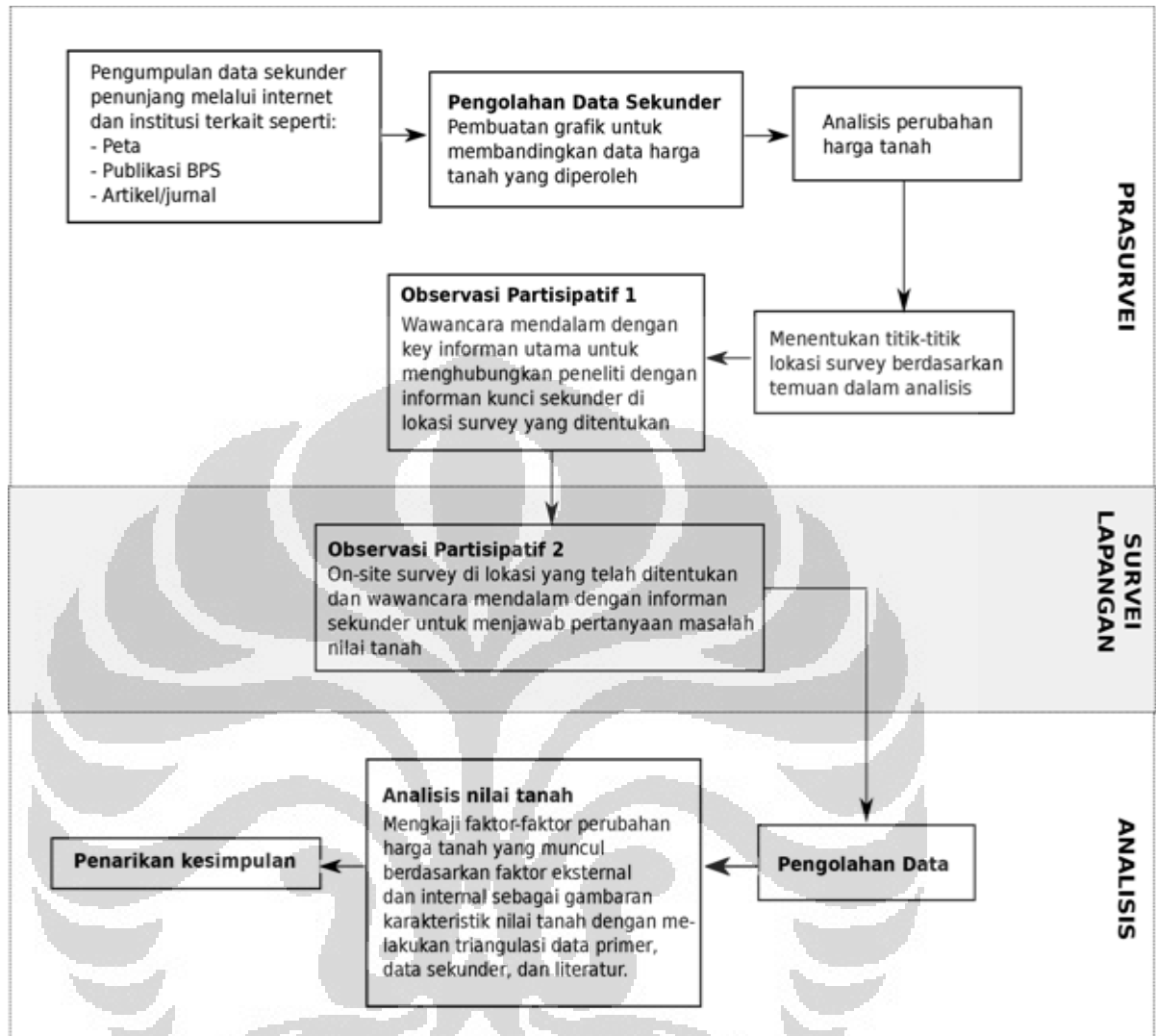
3.1 Alur Konsep Penelitian

Penelitian ini bersifat kualitatif dengan menggunakan pendekatan spasial. Penelitian ini mengkaji gejala perubahan harga tanah yang terjadi akibat pembangunan infrastruktur pada suatu pusat pertumbuhan dimana BIL dianalogikan sebagai salah satu pusat pertumbuhan yang baru. BIL secara langsung mempengaruhi kondisi aksesibilitas, penambahan jumlah fasilitas, utilitas, perubahan penggunaan tanah, dan juga status tanah yang selanjutnya disebut sebagai faktor eksternal yang mempengaruhi nilai tanah. Selain itu, BIL juga mempengaruhi kondisi sosial-budaya setempat yang dicerminkan dalam persepsi individu maupun kelompok. Persepsi tersebut dapat mempengaruhi internal seseorang yang dapat dilihat berdasarkan pendidikan dan kebutuhan individu tersebut. Faktor internal ini juga dapat mempengaruhi nilai tanah. Sedangkan dalam penelitian ini, nilai tanah merupakan faktor pembentuk harga tanah, sehingga nilai tanah dapat mempengaruhi harga tanah, begitu pula dengan pembangunan BIL.



Gambar 3.1 Diagram Alur Konsep Penelitian

3.2 Alur Kerja Penelitian



Gambar 3.2 Diagram Alur Kerja Penelitian

Alur kerja penelitian ini menggunakan data yang sifatnya *time-series* untuk mengetahui perubahan yang terjadi. Yaitu data harga tanah berdasarkan NJOP tahun 2001 untuk mewakili kondisi sebelum dibangun bandara, dan data harga tanah berdasarkan NJOP tahun 2011 untuk mewakili kondisi setelah dibangun bandara. Tahun 2001 ditentukan peneliti karena kecenderungan terjadinya perubahan harga tanah terjadi pada tahun ini yaitu saat PT Angkasa Pura II membeli tanah di Desa Tana Awu (Kontan Weekly, No. 51 XV 2011, hal.16-17). Sedangkan tahun 2011 ditentukan oleh peneliti karena bandara ini telah selesai dibangun pada pertengahan tahun 2011 dan menurut informasi yang tertera pada situs PT Angkasa Pura, bandara ini sudah beroperasi secara penuh terhitung 1 Oktober 2011.

Dari kedua data harga tanah tersebut, dapat diketahui perubahan harga tanah yang terjadi. Setelah itu, peneliti juga akan membandingkan NJOP dengan harga tanah berdasarkan survey BPN untuk mengetahui selisih atau perbedaan harga yang terjadi. Apabila terdapat pencilan, peneliti akan mengamati lokasi pencilan tersebut berdasarkan karakteristik penggunaan tanah, aksesibilitas, utilitas, fasilitas, status tanah, dan juga kondisi sosial masyarakat setempat seperti pendidikan dan kebutuhan untuk menggambarkan nilai tanah. Selain itu lokasi titik survey yang telah dilakukan oleh BPN juga akan menjadi pertimbangan peneliti dalam menentukan titik survey.

3.3 Ruang Lingkup Penelitian

Wilayah yang diteliti adalah wilayah pusat pertumbuhan di Kabupaten Lombok Tengah yang memiliki jangkauan dari lokasi BIL. Adapun wilayah yang ditarik penampangnya untuk diteliti adalah sebagai berikut (lihat juga Peta 8):

- 1) BIL – Pujut (10 titik survey)
- 2) BIL – Sengkol (4 titik survey)
- 3) BIL – Batujangkih (11 titik survey)
- 4) BIL – Penunjak – Jonggat (12 titik survey)
- 5) BIL – Ubung (9 titik survey)
- 6) BIL – Praya – Pringgarata (9 titik survey)
- 7) BIL – Teratai (12 titik survey)

- 8) BIL – Janapria (9 titik survey)
- 9) BIL – Mujur (3 titik survey)

Unit analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah penampang melintang yang ditarik dari BIL menuju pusat-pusat pertumbuhan lain di Kabupaten Lombok Tengah. BIL dianggap sebagai titik 0 (nol) kilomernya karena BIL menjadi faktor utama perubahan penggunaan tanah yang memicu pertumbuhan ekonomi regional Lombok Tengah. Sedangkan jumlah titik survey yang telah ditentukan adalah 79 titik.

3.4 Variabel Penelitian

Variabel yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah: penggunaan tanah, aksesibilitas, utilitas, fasilitas, status tanah, harga tanah, dan nilai tanah.

3.5 Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan dua sumber data yaitu data sekunder dan data primer.

3.5.1 Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari instansi-instansi terkait. adapun data sekunder yang diperlukan dapat dilihat pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1 Daftar data sekunder yang dibutuhkan beserta sumber datanya.

No.	Data Sekunder	Sumber Data
1	Jaringan Jalan aksesibilitas sebelum dibangun bandara	Peta Rupa Bumi
2	Penggunaan tanah sebelum dibangun bandara	Bakosurtanal skala 1:25.000 tahun 2001 yang meliputi Kabupaten Lombok Tengah
5	Jaringan jalan (aksesibilitas) setelah dibangun bandara	Citra Bing dari Microsoft tahun 2011
6	Penggunaan tanah setelah dibangun bandara	
7	Sebaran fasilitas dan utilitas	
8	Rencana tata ruang wilayah	Bappeda Lombok Tengah
9	Harga tanah pemerintah berdasarkan NJOP	Kantor PBB Pratama Praya
10	Harga tanah berdasarkan titik survey BPN	Badan Pertanahan Nasional Provinsi NTB

3.5.2 Data Primer

Data primer diperoleh dari survey lapangan yaitu berupa data harga tanah pasar di kabupaten Lombok. Data primer ini diperoleh dari 4 (empat) informan utama dan 9 (sembilan) informan sekunder.

3.5.2.1 Teknik Pengumpulan Data Primer

Penelitian ini menggunakan teknik *snowball sampling* atau dilakukan secara berantai dengan menanyakan informasi pada orang yang telah diwawancarai atau dihubungi sebelumnya, demikian seterusnya (Poerwandari, 1998). Melalui teknik ini, *snowball subject* atau sampel dipilih berdasarkan rekomendasi orang ke orang yang sesuai dengan penelitian dan adekuat (memadai) untuk diwawancarai

(Patton, 2002). Teknik ini melibatkan beberapa informan yang berhubungan dengan peneliti kemudian informan ini akan menghubungkan peneliti dengan orang-orang dalam jaringan sosialnya yang memenuhi persyaratan untuk dijadikan sebagai narasumber penelitian (Minichiello, 1995). Kriteria utama informan kunci dalam penelitian ini adalah informan tersebut merupakan penduduk asli Lombok (lahir dan dan dibesarkan, sampai menamatkan pendidikan dasarnya, serta masih tinggal di Lombok).

3.5.2.2 Metode Survey Lapangan

Data primer diperoleh dari survey lapangan yang dilakukan. Adapun metode survey lapangan yang akan dilakukan adalah:

- **Tahap Persiapan**

1. Membuat daftar pertanyaan (kuesioner)
2. Mempersiapkan peralatan yaitu GPS, alat tulis, dan kamera digital
3. Menghubungi informan kunci yang telah didapatkan
4. Mengumpulkan data-data sekunder
5. Mengolah data sekunder yaitu data NJOP yang didapatkan kemudian membandingkan dengan data harga pasar dari BPN untuk menentukan titik-titik survey sesuai dengan pencilan yang ada

- **Tahap di lapangan**

1. Plotting lokasi menggunakan GPS
2. Pengambilan foto dengan kamera digital
3. Wawancara dengan informan kunci sekunder

Tabel 3.2 Jenis informasi yang akan diperoleh dari informan kunci sekunder

Pertanyaan Terbuka	Keterangan
Wilayah yang mengalami perubahan signifikan	Untuk membantu menentukan lokasi survey lapang
Tahun penduduk mulai tinggal di wilayah tersebut dan asal penduduknya	Untuk mengetahui migrasi penduduk yang terjadi
Fasilitas yang dianggap penting	Untuk mengetahui karakteristik nilai tambah lokasi tanah
Utilitas yang dianggap penting	
Pendidikan, kebutuhan, dan mata pencaharian masyarakat setempat	Untuk mengetahui pandangan masyarakat terhadap tanah
Harga tanah survey BPN sebelum bandara dibangun	Untuk validasi data harga pasar yang diberikan oleh BPN
Harga tanah survey BPN setelah bandara dibangun	
Alasan menjual tanah	Untuk membantu analisis

3.6 Pengolahan dan Analisis Data

3.6.1 Koding

Menganalisis transkripsi hasil wawancara dengan informan kunci kemudian melakukan kategorisasi dari temuan fenomena-fenomena yang diperoleh dari informan kunci.

3.6.2 Triangulasi Data

Melakukan *crosscheck* ulang antara data primer, data sekunder, dengan literatur. Hal ini bertujuan untuk membantu proses analisis dengan mengetahui apakah data yang diperoleh sesuai dengan yang diharapkan.

3.6.3 Visualisasi Data

- Tabel dan Gambar

Hasil koding atau temuan-temuan fenomena yang ada di lapangan divisualisasikan ke dalam bentuk tabular kemudian juga dibentuk Gambar

untuk mengamati fluktuasi harga tanah berdasarkan jarak relatif. Hasil tabel dan Gambar kemudian akan di analisis secara deskriptif untuk menggambarkan lokasi dan situasi dari gejala yang terlihat antara sebelum dan setelah dibangunnya bandara.

- Peta

Terdapat beberapa peta yang perlu dibuat untuk menyajikan data seperti:

- 1) Peta administrasi Kabupaten Lombok Tengah
- 2) Peta jaringan jalan Kabupaten Lombok Tengah
- 3) Peta penggunaan tanah tahun 2001 Kabupaten Lombok Tengah
- 4) Peta penggunaan tanah tahun 2011 Kabupaten Lombok Tengah
- 5) Peta penguasaan tanah Kabupaten Lombok Tengah
- 6) Peta sebaran fasilitas, utilitas, dan aksesibilitas Kabupaten Lombok Tengah
- 7) Peta penampang melintang dan titik survey harga tanah Kabupaten Lombok Tengah
- 8) Peta perubahan harga tanah Kabupaten Lombok Tengah
- 9) Peta region perubahan harga tanah Kabupaten Lombok Tengah
- 10) Peta nilai tanah tahun 2001 (hasil survey dan analisis)
- 11) Peta nilai tanah tahun 2012 (hasil survey dan analisis)

Beberapa peta ini kemudian juga akan di analisis secara deskriptif untuk menggambarkan lokasi dan situasi dari gejala yang terlihat antara sebelum dan setelah dibangunnya bandara serta membantu proses analisis.

3.6.4 Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan akan dilakukan dengan mengelompokan wilayah mana saja yang memiliki karakteristik nilai tanah yang dikemukakan oleh Chapin.

BAB 4

GAMBARAN UMUM KABUPATEN LOMBOK TENGAH

4.1 Letak Kabupaten Lombok Tengah

Secara definitif Propinsi Nusa Tenggara Barat pada tahun 2011 memiliki sepuluh kabupaten/kota. Kabupaten Lombok Tengah sebagai salah satu bagian dari Propinsi Nusa Tenggara Barat memiliki posisi koordinat bumi antara 116°05' sampai 116°24' Bujur Timur dan 8°24' sampai 8°57' Lintang Selatan dengan luas wilayah mencapai 1.208,39 km² (120.839 ha).

Pada pada halaman lampiran, Peta 1 menjelaskan bahwa Kabupaten Lombok Tengah memiliki batas-batas sebagai berikut:

1. Sebelah utara : Kabupaten Lombok Barat dan Kabupaten Lombok Timur
2. Sebelah selatan : Samudera Indonesia
3. Sebelah Timur : Kabupaten Lombok Timur
4. Sebelah Barat : Kabupaten Lombok Barat

Pada tahun 2010, Kabupaten Lombok Tengah mengalami pemekaran wilayah desa sebanyak 15 desa, sehingga jumlah desa yang ada di Kabupaten Lombok Tengah berjumlah 139 desa. Sedangkan jumlah kecamatan tetap berjumlah 12 kecamatan dengan luas wilayah berkisar antara 50 hingga 234 km². Berdasarkan Tabel 4.1, Kecamatan Pujut merupakan salah satu kecamatan terluas dengan wilayah mencapai 19,33 persen dari luas wilayah kabupaten, diikuti Kecamatan Batukliang Utara, Praya Barat dan Praya Barat Daya dengan persentase masing-masing 15,06, 12,64 dan 10,34 persen. Sementara itu kecamatan-kecamatan lainnya memiliki persentase luas wilayah dibawah tujuh persen.

Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Lombok Tengah

Kecamatan	Luas (km ²)	Persentase
(1)	(2)	(3)
1. Praya Barat	152,75	12,64
2. Praya Barat Daya	124,97	10,34
3. P u j u t	233,55	19,33
4. Praya Timur	82,57	6,83
5. Janapria	69,05	5,71
6. K o p a n g	61,66	5,10
7. P r a y a	61,26	5,07
8. Praya Tengah	65,92	5,46
9. Jonggat	71,55	5,92
10. Pringgarata	52,78	4,37
11. Batukliang	50,37	4,17
12. Batukliang Utara	181,96	15,06
Jumlah/Total	1.208,39	100,00

[Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Lombok Tengah]

Melihat posisi geografis Lombok Tengah, maka jarak antara ibu kota kabupaten dengan ibu kota kecamatan memiliki radius yang relatif dekat yang berkisar antara 0 hingga 20 km. Namun antara ibu kota kecamatan yang satu dengan ibu kota kecamatan lain yang terjauh mencapai jarak 41 km yakni antara ibu kota Kecamatan Pringgarata dengan ibu kota Kecamatan Janapria.

4.2 Topografi Kabupaten Lombok Tengah

Dilihat dari topografi, bagian utara wilayah Kabupaten Lombok Tengah merupakan daerah dataran tinggi dan merupakan areal kaki Gunung Rinjani yang meliputi Kecamatan Batukliang, Batukliang Utara, Kopang, dan Pringgarata. Curah hujan pada daerah ini relatif tinggi dan dapat menjadi pendukung bagi kegiatan di sektor pertanian. Selain itu di bagian utara terdapat aset wisata

terutama pariwisata alam pegunungan dengan pemandangan yang indah dan udara yang sejuk.

Bagian tengah meliputi Kecamatan Praya, Praya Tengah, Praya Barat, Praya Barat Daya, Praya Timur, Janapria dan sebagian Kecamatan Jonggat merupakan wilayah dataran rendah yang memiliki potensi pertanian padi dan palawija, didukung oleh hamparan lahan sawah yang luas dengan sarana irigasi yang memadai.

Sedangkan bagian Selatan merupakan daerah yang berbukit-bukit dan sekaligus berbatasan dengan Samudra Indonesia. Bagian selatan ini meliputi wilayah Kecamatan Pujut, sebagian Kecamatan Praya Barat, Praya Barat Daya dan Praya Timur. Karena berbatasan dengan Samudra Indonesia, maka wilayah ini memendam potensi wisata pantai yang indah dengan gelombang yang cukup fantastik. Sebagai pendukung wisata, di wilayah bagian selatan telah dilengkapi berbagai fasilitas penunjang seperti hotel, restoran, termasuk sarana jalan yang memadai.

4.3 Penggunaan Tanah Kabupaten Lombok Tengah

Pada halaman lampiran, Peta 3 menunjukkan jenis penggunaan tanah di Kabupaten Lombok Tengah tahun 2001 dimana jenis penggunaan tanah sawah dan pertanian tanah kering semusim masih mendominasi. Sedangkan Peta 4 menunjukkan jenis penggunaan tanah di Kabupaten Lombok Tengah tahun 2011 dimana jenis penggunaan sawah menjadi berkurang 3,97% yaitu dari 402 km² menjadi 354 km². Sedangkan wilayah permukiman bertambah 2,48% yaitu dari 77,3 km² menjadi 107,29 km². Bertambahnya wilayah permukiman dipengaruhi oleh perkembangan penduduk (lihat sub-bab selanjutnya tentang penduduk).

Adapun rincian luas dan persentase jenis penggunaan tanah dapat dilihat pada tabel 4.2.

Tabel 4.2 Jenis dan Luas Penggunaan Tanah di Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2001 dan Tahun 2011

Jenis Penggunaan Tanah	2001		2011		Selisih Luas (Km ²)	Selisih Persentase (%)
	Luas (Km ²)	%	Luas (Km ²)	%		
Padang	39,00	3,23	32,10	2,66	- 6,90	- 0,57
Hutan	56,00	4,63	52,20	4,32	- 3,80	- 0,31
Kebun	152,00	12,58	149,20	12,35	- 2,80	- 0,23
Perairan Darat	13,00	1,08	13,00	1,08	0,00	0,00
Permukiman	77,30	6,40	107,29	8,88	+ 29,99	+ 2,48
Persawahan	402,00	33,27	354,00	29,30	- 48,00	- 3,97
Pertanian Tanah Kering Semusim	457,00	37,82	393,40	32,56	- 63,60	- 5,26
Tanah Terbuka	12,09	1,00	107,20	8,87	- 95,11	- 7,87
JUMLAH	1.208,39		1.208,39			

[Sumber: Hasil kalkulasi geometri data digital (shapefile) dari Direktorat Penatagunaan Tanah BPN-RI, Kanwil Provinsi Nusa Tenggara Barat & Citra Satelit Bing SAT]

Jika dilihat dari tabel di atas, laju perubahan penggunaan tanah di Kabupaten Lombok Tengah cenderung lamban dalam periode 10 tahun terakhir. Hanya luas tanah persawahan, tanah permukiman, dan tanah terbuka saja yang mengalami perubahan secara signifikan.

4.4 Penduduk Kabupaten Lombok Tengah

Sensus penduduk tahun 1971 yang mencatat jumlah penduduk Kabupaten Lombok Tengah sebanyak 476.486 jiwa. Angka ini meningkat menjadi 576.910 jiwa pada sensus penduduk 1980. Sepuluh tahun kemudian menjadi 678.746 jiwa dan bertambah sebanyak 66.832 jiwa sehingga menjadi 745.578 jiwa pada sensus penduduk 2000.

Tabel 4.3 menunjukkan sensus Penduduk di Tahun 2010, dimana jumlah penduduk tercatat sebanyak 860.209 jiwa yang terdiri dari 407.709 jiwa penduduk laki-laki dan 453.130 jiwa penduduk perempuan. Bila dibandingkan dengan luas wilayah seluas 1.208,39 km², maka tercatat kepadatan penduduk sebesar 712 jiwa/km².

Tabel 4.3 Banyaknya Rumah Tangga dan Penduduk Dirinci Per Kecamatan di Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2010

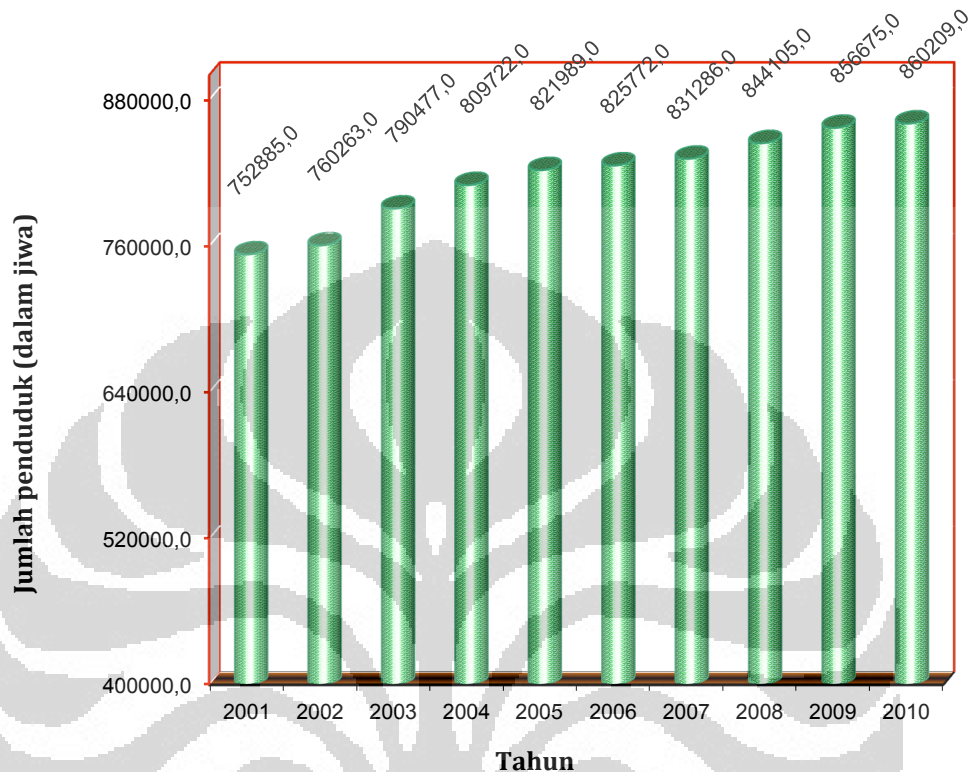
Kecamatan	Rumah Tangga	Penduduk		
		Laki-Laki	Perempuan	L+P
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1. Praya Barat	20.408	33.066	36.040	69.106
2. Prabarda	15.718	24.274	27.006	51.280
3. P u j u t	28.337	46.493	50.420	96.913
4. Praya Timur	19.174	29.910	32.826	62.736
5. Janapria	21.177	32.369	37.807	70.176
6. K o p a n g	22.446	34.808	40.911	75.719
7. P r a y a	28.862	49.669	53.736	103.405
8. Praya Tengah	18.012	28.677	31.214	59.891
9. Jonggat	27.494	43.013	46.349	89.362
10. Pringgarata	18.667	29.842	32.999	62.841
11. Batukliang	21.784	32.898	38.614	71.512
12. Batukliang Utara	14.289	22.060	25.208	47.268
Jumlah	256.978	407.079	453.130	860.209
2 0 0 9	256.670	382.531	474.144	856.675
2 0 0 8	232.639	393.412	450.693	844.105
2 0 0 7	228.827	387.437	443.849	831.286
2 0 0 6	227.360	384.867	440.905	825.772

[Sumber : Hasil Sensus Penduduk Mei 2010, BPS Lombok Tengah]

Bila jumlah penduduk yang ada dibandingkan dengan banyaknya rumah tangga, maka rata-rata anggota rumah tangga yang selama beberapa tahun terakhir sebesar 4 orang untuk tiap satu rumah tangga, maka tahun 2009 dan 2010 angkanya menjadi 3 orang. Begitu juga untuk lingkup kecamatan rata-rata anggota rumah tangga juga mencapai 3 orang untuk setiap rumah tangga kecuali kecamatan Praya yang memiliki angka sebesar 4 orang.

Perbandingan antara jumlah penduduk laki-laki dengan jumlah penduduk perempuan akan menghasilkan indikator angka *sex ratio*. Tahun 2010 angka *sex ratio* Kabupaten Lombok Tengah dihitung sebesar 90. Angka ini menunjukkan bahwa setiap 100 orang penduduk perempuan terdapat 90 orang penduduk laki-laki, dengan kata lain penduduk perempuan masih mendominasi. Jika dilihat

menurut kecamatan, angka *sex ratio* tertinggi terdapat di Kecamatan Jonggat yakni sebesar 93 dan yang terendah di Kecamatan Kopang dan Batukliang sebesar 85.



Grafik 4.1 Perkembangan Jumlah Penduduk Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2001 - 2010 (jiwa)

[Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Lombok Tengah]

Gambar 4.1 menunjukkan perkembangan jumlah penduduk Kabupaten Lombok Tengah selama 10 tahun terakhir (2001 hingga 2010). Dari Gambar tersebut kita dapat mengetahui bahwa setiap tahun pertumbuhan penduduk Kabupaten Lombok Tengah rata-rata mencapai 1-5% pertahun.

Dari tabel 4.4, dilihat kondisi kecamatan, maka Kecamatan Praya masih merupakan kecamatan terpadat, karena untuk setiap satu km² dihuni oleh 1.688 jiwa, posisi kedua, dan ketiga ditempati oleh Kecamatan Batukliang dan Jonggat. Sebaliknya Kecamatan Batukliang Utara merupakan kecamatan yang paling jarang karena untuk satu km² hanya dihuni oleh 260 jiwa penduduk.

Tabel 4.4 Kepadatan Penduduk Dirinci Per Kecamatan di Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2010

Kecamatan	Luas Wilayah (Km²)	Penduduk	Kepadatan (Jiwa/Km²)
1. Praya Barat	152,75	69.106	452
2. Prabarda	124,97	51.280	410
3. P u j u t	233,55	96.913	415
4. Praya Timur	82,57	62.736	760
5. Janapria	69,05	70.176	1.016
6. K o p a n g	61,66	75.719	1.228
7. P r a y a	61,26	103.405	1.688
8. Praya Tengah	65,92	59.891	909
9. Jonggat	71,55	89.362	1.249
10. Pringgarata	52,78	62.841	1.191
11. Batukliang	50,37	71.512	1.420
12. Batukliang Utara	181,96	47.268	260
Jumlah	1.208,39	860.209	712
2009	1.208,39	856.675	709
2008	1.208,39	844.105	699
2007	1.208,39	831.286	688
2006	1.208,39	825.772	683

[Sumber : Hasil Sensus Penduduk Mei 2010, BPS Lombok Tengah]

4.5 Sosial-Budaya Penduduk Kabupaten Lombok Tengah

4.5.1 Pendidikan dan Mata Pencaharian

Tabel 4.5 dan 4.6 menunjukkan dari jumlah pencari kerja bahwa sebagian besar penduduk di Kabupaten Lombok Tengah hanya dapat menempuh pendidikan hingga sekolah dasar (SD). Menurut data badan Pusat Statistik, sebagian besar penduduk Kabupaten Lombok Tengah

bermata pencaharian petani. Sisanya dialokasikan ke berbagai pekerjaan lain yaitu di bidang jasa dan kemasyarakatan (lihat tabel 4.8)

Tabel 4.5 Jumlah Pencari Kerja Laki-laki yang Terdaftar Menurut Tingkat Pendidikan dan Kecamatan di Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2010

Kecamatan	Tingkat Pendidikan					Jumlah
	SD	SLTP	SLTA	SMK/Diploma	Sarjana	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Praya Barat	895	1	45	14	24	979
2. Prabarda	368	-	31	15	29	443
3. P u j u t	899	10	105	22	32	1.068
4. Praya Timur	658	1	24	6	29	718
5. Janapria	1.169	3	29	8	21	1.230
6. K o p a n g	956	-	49	16	19	1.040
7. P r a y a	920	2	99	22	69	1.112
8. Praya Tengah	683	2	57	4	12	758
9. Jonggat	672	2	79	9	33	795
10. Pringgarata	972	1	48	7	26	1.054
11. Batukliang	1.061	3	38	7	18	1.127
12. Btl. Utara	829	2	18	2	8	859
Jumlah	10.081	26	619	132	310	11.183
2009	6.877	61	653	222	1.629	9.442
2008	7.224	62	494	138	288	8.206
2007	6.561	77	1.046	670	596	8.950
2006	6.216	73	1.050	613	472	8.424

[Sumber : Dinas Sosial, Tenaga Kerja & Transmigrasi Kabupaten Lombok Tengah

Tabel 4.6 Jumlah Pencari Kerja Perempuan yang Terdaftar Menurut Tingkat Pendidikan dan Kecamatan di Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2010

Kecamatan	Tingkat Pendidikan					Jumlah
	SD	SLTP	SLTA	SMK/Diploma	Sarjana	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Praya Barat	392	31	15	19	20	477
2. Praya Barat Daya	121	34	20	12	24	211
3. P u j u t	778	25	40	30	35	908
4. Praya Timur	205	14	23	17	16	275
5. Janapria	260	10	9	15	14	308
6. K o p a n g	162	9	8	19	24	222
7. P r a y a	778	36	68	53	113	1.048
8. Praya Tengah	396	19	15	7	6	443
9. Jonggat	514	50	13	16	29	622
10. Pringgarata	379	18	10	13	4	424
11. Batukliang	274	19	17	14	19	343
12. Btkliang Utara	182	11	1	5	4	203
Jumlah / Total	4.441	276	239	220	308	5.484
2009	3.839	370	306	303	1.312	6.130
2008	4.347	971	158	205	244	5.925
2007	1.426	1.646	697	398	691	4.858
2006	936	733	481	336	265	2.751

[Sumber : Dinas Sosial, Tenaga Kerja & Transmigrasi Kabupaten Lombok Tengah]

Tabel 4.7 Jumlah Pencari Kerja yang Telah Ditempatkan Menurut Lapangan Usaha dan Jenis Kelamin di Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2010

Uraian	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
1. Pertanian, Kehutanan, Perkebunan, dan Perikanan	10.953	75	11.028
2. Pertambangan & Penggalian	-	-	-
3. Industri Pengolahan	-	322	322
4. Listrik, Gas, dan Air Minum	-	-	-
5. Bangunan	36	-	36
6. Perdagangan, Rumah Makan dan Hotel	-	-	-
7. Angkutan, Pergudangan, dan	-	-	-
8. Keuangan, Asuransi, Usaha Persewaan Bangunan, Tanah dan Jasa Perusahaan	-	-	-
9. Jasa Kemasyarakatan	67	3.909	3.976
Jumlah	11.065	4.306	15.362
2009	6.619	4.345	10.964
2008	8.164	5.467	13.631
2007	7.151	4.699	11.850
2006	5.004	1.473	6.477

[Sumber : Dinas Sosial, Tenaga Kerja & Transmigrasi Kabupaten Lombok Tengah]

4.5.2 Kepercayaan

Agama yang dianut penduduk Kabupaten Lombok Tengah sebagian besar adalah Islam. Hal tersebut juga dapat dilihat dari banyaknya fasilitas tempat ibadah berupa masjid di Kabupaten Lombok Tengah (lihat Peta 6) dan juga jumlah jemaah haji yang terus meningkat setiap tahunnya. Tabel 4.8 menunjukkan agama yang dianut oleh penduduk Kabupaten Lombok Tengah.

Tabel 489 Agama yang Dianut Penduduk Lombok Tengah berdasarkan Kecamatan

Kecamatan	Islam	Kristen Protestan	Katolik	Hindu	Budha
1. Praya Barat	65.908	30	16	171	49
2. Praya Barat Daya	48.593				
3. P u j u t	90.779	3		82	
4. Praya Timur	57.597				
5. Janapria	62.056	3			
6. K o p a n g	73.671	5		30	1
7. P r a y a	92.209	116	72	1.049	94
8. Praya Tengah	55.647				
9. Jonggat	78.291		6	546	
10. Pringgarata	53.099			894	
11. Batukliang	64.073	14	4	184	
12. Btkliang Utara	43.347			2	
Jumlah	785.240	171	98	2.958	198

[Sumber: Departemen Agama Lombok Tengah]

4.5.3 Suku Sasak di Kabupaten Lombok Tengah

Penduduk asli di Kabupaten Lombok Tengah adalah suku Sasak, mereka juga bermukim baik di Lombok Barat, Lombok Timur, maupun di Lombok Utara. Dalam sistem kepercayaan, gunung Rinjani merupakan pusat segala-galanya. Hal ini ditunjukkan dalam berbagai upacara adat yang selalu menghadap ke gunung Rinjani, baik dalam beribadah, tata letak pemukiman, penyembelihan hewan, dan lain-lain.

Di Kecamatan Pujut, terdapat kampung tradisional orang Sasak yaitu Dusun Sade di Desa Rambitan. Mata pencaharian orang Sasak pada umumnya adalah bertani, dan secara keseluruhan, orang Sasak di Dusun

Sade seluruhnya beragama Islam. Meskipun mereka beragama Islam, mereka masih mengaut upacara-upacara yang sifatnya tradisional, seperti sholat mereka yang menghadap ke arah gunung Rinjani.

Tanah bagi orang Sasak mempunyai nilai yang sangat sakral, karena kepemilikan tanah tidak dapat dialihkan kepada orang lain kecuali sudah sangat terpaksa sekali dan sangat terdesak. Itu pun diberikan kepada orang yang masih memiliki garis keturunan atau kepada komunitas-komunitas yang masih memiliki hubungan darah. Dan itu pun bukan untuk dijual, tetapi disebut dengan istilah "penemu" yaitu tanah yang diberikan sebagai warisan tetapi dengan mengganti biasaya untuk pengolahan saja. Selain itu, menurut adat Sasak ada suatu keyakinan yang menyangkut soal tanah. Tanah dianggap merupakan masalah yang amat berat pertanggungjawabannya, baik di dunia maupun di akhirat. Hal tersebut diungkapkan "dalam 1 cm tanah kebawah itu dalam 7 pertanda bumi dipertanggungjawabkan". Sehingga tanah menjadi media sumpah yang menurut adat Sasak dinamakan "Begarap".

4.6 Pariwisata Kabupaten Lombok Tengah

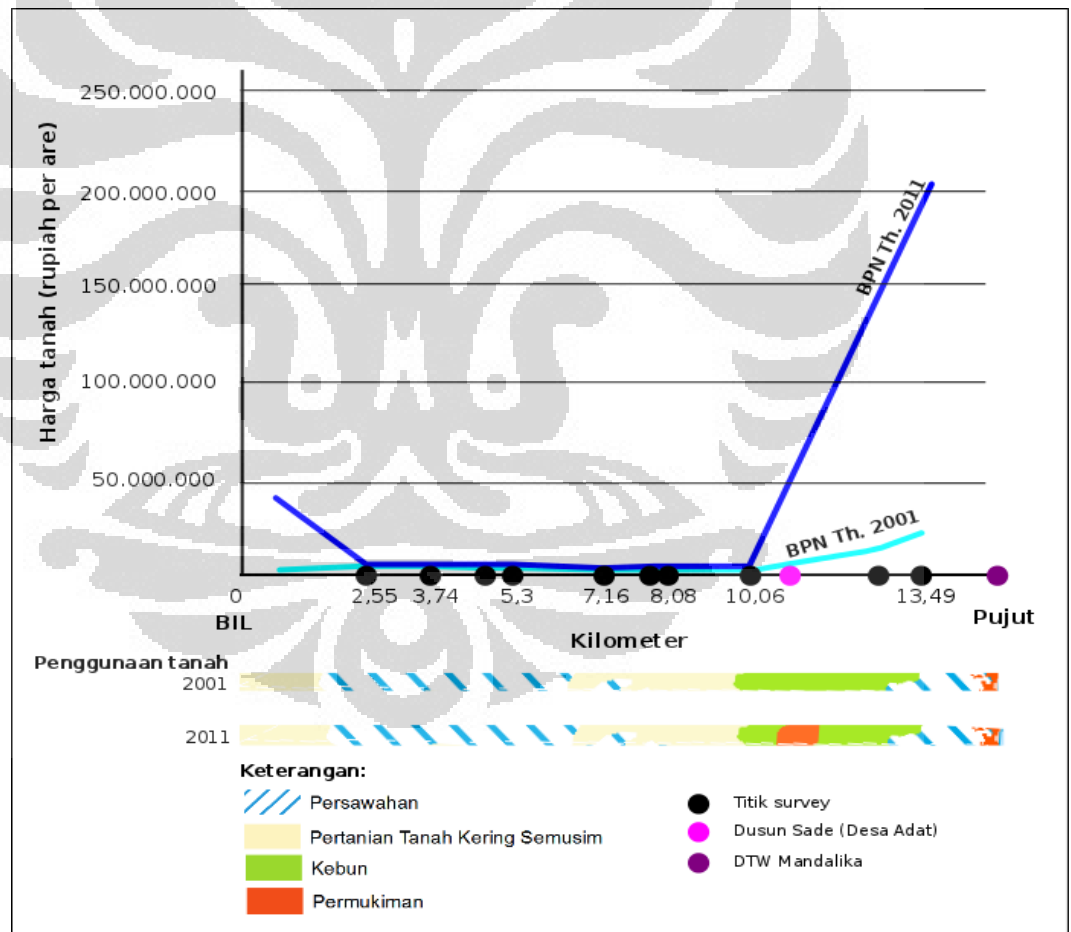
Kabupaten Lombok Tengah memiliki potensi pariwisata baik karena keindahan alamnya maupun sosial-budayanya. Potensi ini juga didukung oleh industri kerajinan yang mampu memberikan kontribusi bagi kesejahteraan penduduk Lombok Tengah. Kerajinan tradisional terdapat di Penunjak yaitu berupa gerabah yang dibuat dengan menggunakan tanah liat. Di sebelah selatan, mulai dari Sengkol hingga Kuta merupakan pusat tradisional kebudayaan Sasak. Jalan yang menyusuri sepanjang pantai Kuta hingga Selong Belanak memiliki pantai yang indah termasuk pantai Seger dimana setiap tahun diadakan pesta rakyat *Bau Nyale* (Tangkap Cacing). Potensi pariwisata ini menjadi daya tarik bagi investor-investor untuk menanamkan modalnya dan menguasai tanah untuk dijadikan areal pariwisata.

BAB 5 HASIL DAN PEMBAHASAN

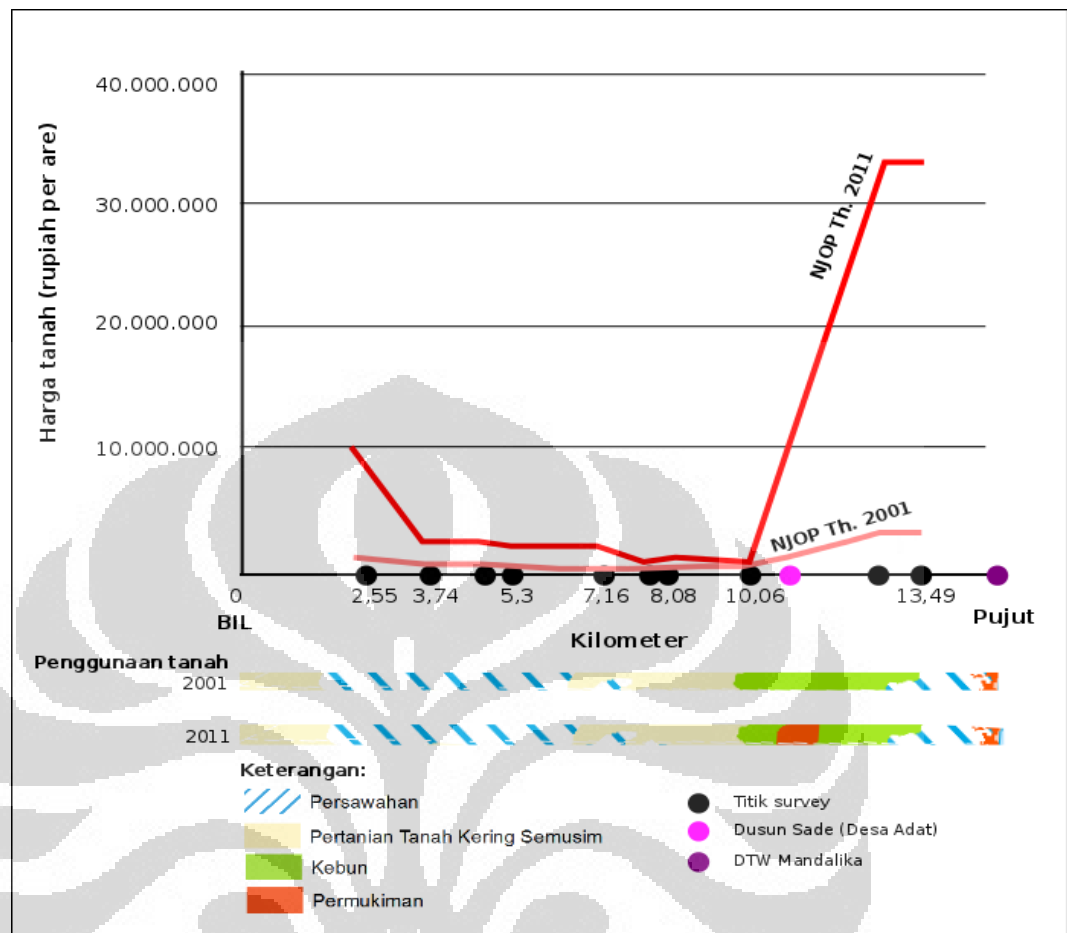
5.1 Perubahan dan Pola Harga Tanah di Kabupaten Lombok Tengah

5.1.1 BIL – Pujut

Kecamatan Pujut merupakan salah satu kecamatan yang menarik akan potensi pariwisata pantainya, sehingga semakin mendekat ke arah pesisir maka harga tanahnya akan semakin meningkat. Gambar 5.1 menunjukkan pola harga tanah BPN antara sebelum dan setelah BIL dibangun. Sedangkan Gambar 5.2 menunjukkan pola harga tanah berdasarkan NJOP antara sebelum dan setelah BIL dibangun.



Gambar 5.1 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Pujut (Pengolahan Data, 2012)



Gambar 5.2 Pola NJOP antara BIL – Pujut (Pengolahan Data, 2012)

Dari Gambar 5.1 dan 5.2, baik harga BPN maupun NJOP menunjukkan pola harga tanah yang sama. Pola harga tanah ini cenderung mengikuti apa yang dikemukakan oleh Von Thunnen dimana semakin jauh dengan pusat pertumbuhan maka harga tanah akan cenderung menurun, dan karena jalur ini terdapat dua pusat pertumbuhan (BIL dan DTW Mandalika), maka akan terbentuk seperti huruf U. Harga tanah cenderung menurun antara kilometer 0 hingga kilometer 3,74 karena menjauhi pusat pertumbuhan BIL, kemudian cenderung stagnan antara kilometer 3,74 hingga kilometer 10,06 karena tidak ada pusat pertumbuhan pada rentang jarak tersebut, dan cenderung naik drastis dari kilometer 10,06 hingga kilometer 13,49 karena mendekati pusat pertumbuhan DTW Mandalika.

Pada kilometer 10,06, peningkatan harga tanah juga dikarenakan pada perubahan jenis penggunaan tanah dari kebun menjadi permukiman.

Jika dibandingkan nilai harga tanah antara sebelum dan setelah dibangunnya BIL, terlihat adanya kenaikan harga tanah secara signifikan di dekat lokasi BIL yaitu antara kilometer 0 hingga kilometer 2,55. Menurut informan kunci, lokasi tersebut harganya naik karena lokasi tanahnya dilalui oleh jalan arteri sekunder yang baru saja dibangun untuk menunjang transportasi di wilayah BIL. Pada lokasi tersebut juga diketahui kenaikan harga tanah BPN dari Rp4.000.000 per are berubah menjadi Rp40.000.000 per are. Sedangkan menurut informan kunci, harga tanah di lokasi tersebut adalah Rp50.000.000 per are.



Foto 5.1 Lokasi tanah pada kilometer 2,55 dari BIL (dokumentasi survey lapang 2012, Emir Hartato)



Foto 5.2 Jalan arteri sekunder menyebabkan harga tanah antara BIL hingga kilometer 2,55 dari BIL naik drastis (dokumentasi survey lapang 2012, Emir Hartato)

Dilihat dari jenis penggunaan tanahnya, di lokasi tersebut sebagian besar merupakan area persawahan. Dan tidak jauh dari kawasan ini juga terdapat rumah sakit, sekolah, dan masjid (lihat Peta 6). Menurut informan kunci, pada awal tahun 2000, sawah-sawah di lokasi tersebut dimiliki oleh sekelompok orang dan digarap secara bersama-sama demi kemakmuran kelompok tersebut. Namun ketika ada kabar akan dibangun bandara, beberapa investor dari Jakarta membeli tanah-tanah tersebut. Kelompok tersebut melepasnya dengan harga yang murah karena sawahnya tidak produktif. Informan juga mengatakan bahwa pada lokasi ini akan tumbuh

pusat bisnis yang baru untuk menunjang kebutuhan calon jemaah haji seperti asrama haji, pertokoan, serta ruko dan rukan. Dalam foto 5.1 sudah terlihat jalur pedestrian untuk menunjang mobilitas pejalan kaki di lokasi tersebut.

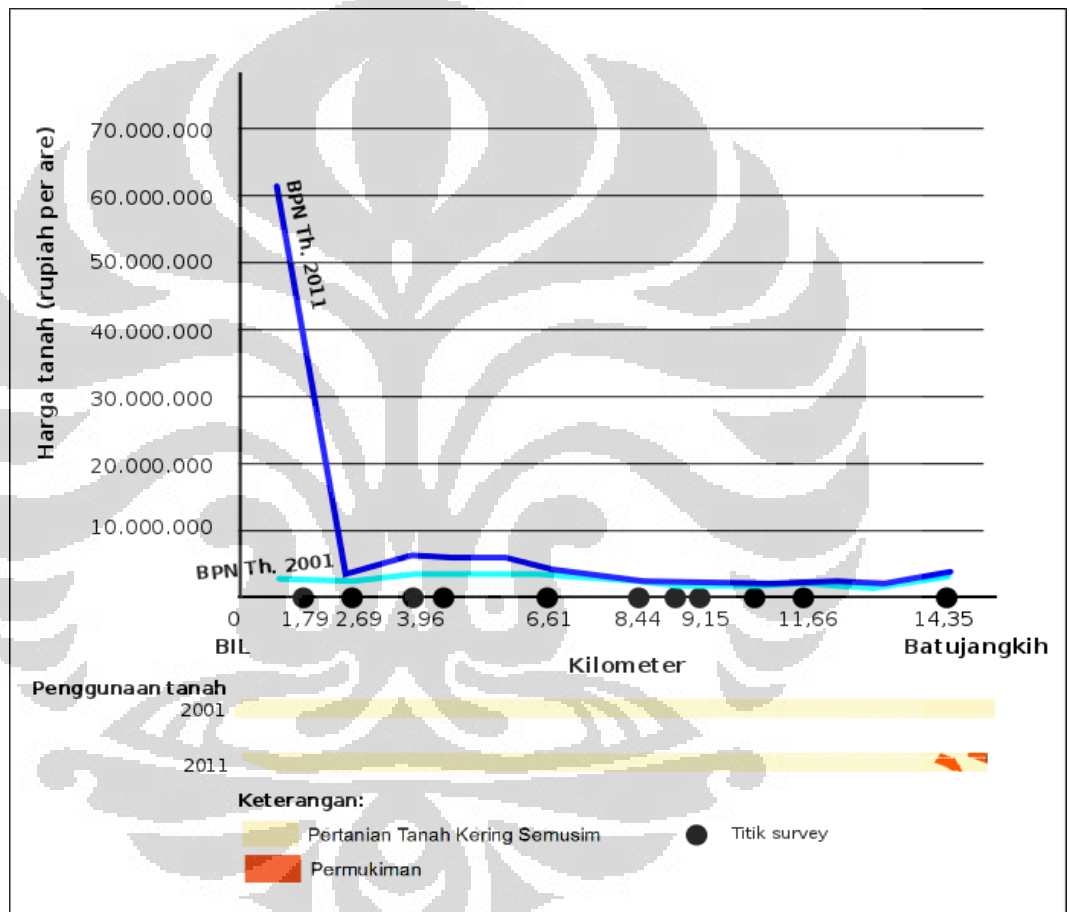
Di kilometer 10,06 hingga kilometer 13,49 harga tanah (baik BPN maupun NJOP) meningkat tajam karena perubahan lokasi bandara yang dulu terletak di kota Mataram sekarang terletak di Praya sehingga memperpendek waktu tempuh ke lokasi DTW Mandalika, dan investor yakin dengan pendeknya waktu tempuh, maka jumlah wisatawan yang datang akan semakin meningkat dan tentu saja akan mendatangkan keuntungan yang sangat besar. Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat juga menempatkan kepariwisataan sebagai prioritas kedua setelah sektor pertanian dan menetapkan 15 kawasan potensial (9 di Pulau Lombok dan 6 di pulau Sumbawa). Jadi peningkatan harga tanah di wilayah Pujut disebabkan oleh faktor ekonomi.



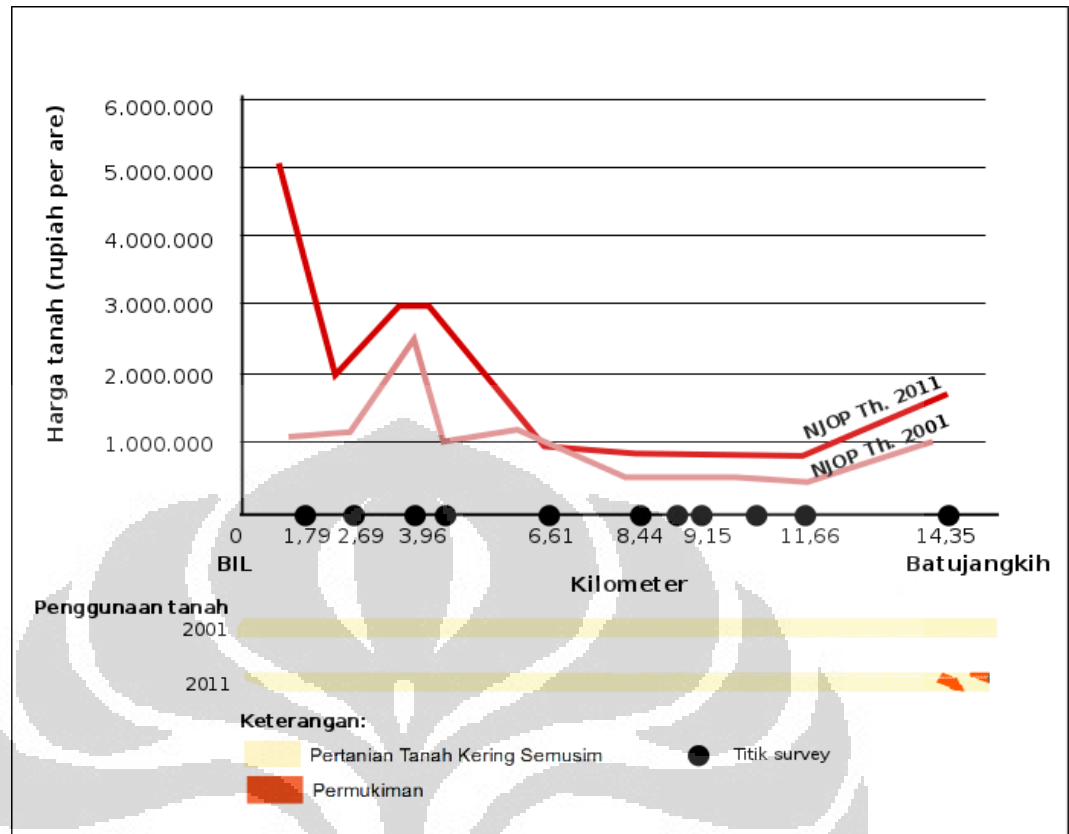
Foto 5.3 DTW Mandalika menjadi daya tarik tersendiri yang mampu meningkatkan harga tanah secara drastis (dokumentasi survey lapang 2012, Emir Hartato)

5.1.2 BIL – Batujangkih

Batujangkih merupakan salah satu pusat pertumbuhan di Kabupaten Lombok Tengah. Sebagai salah satu pusat pertumbuhan, Batujangkih memiliki sebaran fasilitas dan juga utilitas yang kurang memadai. Adapun pola harga tanah dari BIL ke Batujangkih ditunjukkan dalam Gambar 5.3 dan 5.4.



Gambar 5.3 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Batujangkih
(Pengolahan Data, 2012)



Gambar 5.4 Pola NJOP antara BIL – Batujangkih (Pengolahan Data, 2012)

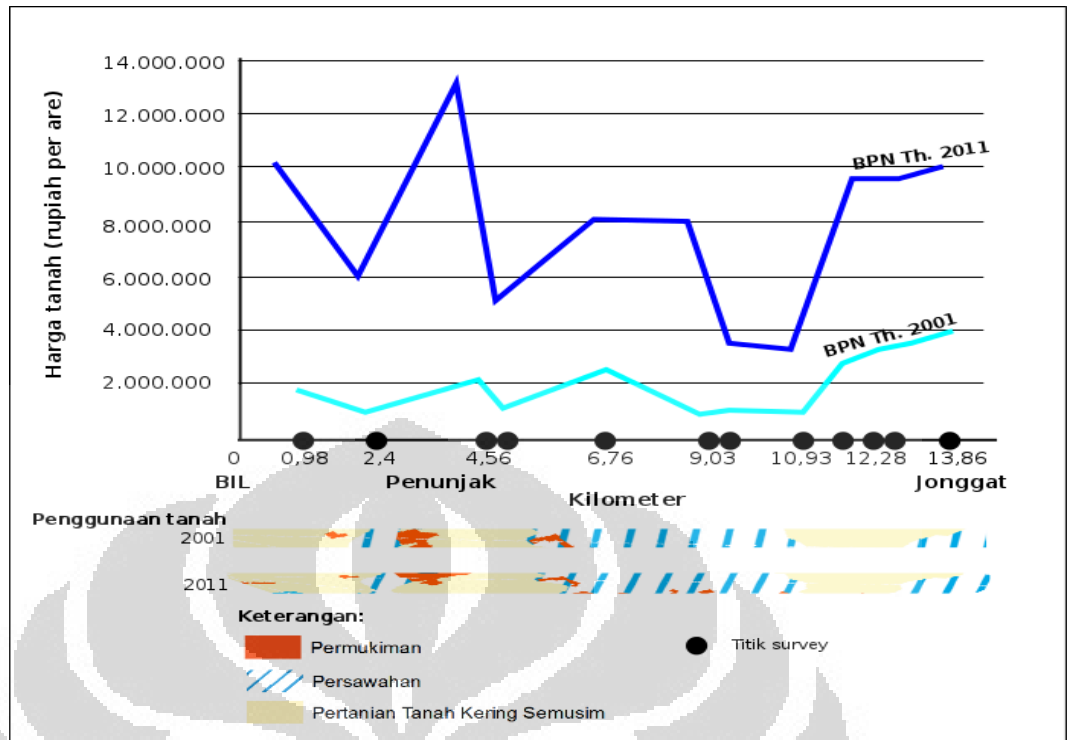
Dari Gambar 5.3 dan 5.4 yang ditunjukkan, pola harga tanah juga cenderung mengikuti Von Thunnen, tetapi jika dibandingkan dengan jalur yang sebelumnya (antara BIL dan Pujut), ketika mendekati pusat pertumbuhan kedua yaitu Batujangkih, peningkatan harga tanah tidak terlalu signifikan. Hal tersebut dikarenakan sebagian besar wilayah Batujangkih masih berupa lahan pertanian yang digarap oleh kelompok-kelompok tertentu dan juga menurut informan, aksesibilitas menuju Batujangkih belum terlalu memadai. Walaupun sudah terdapat beberapa wilayah permukiman dan jalan raya sudah tersedia, tetapi kondisi jalan banyak yang rusak dan rawan kecelakaan terutama pada malam hari.

5.1.3 BIL – Penunjak – Jonggat

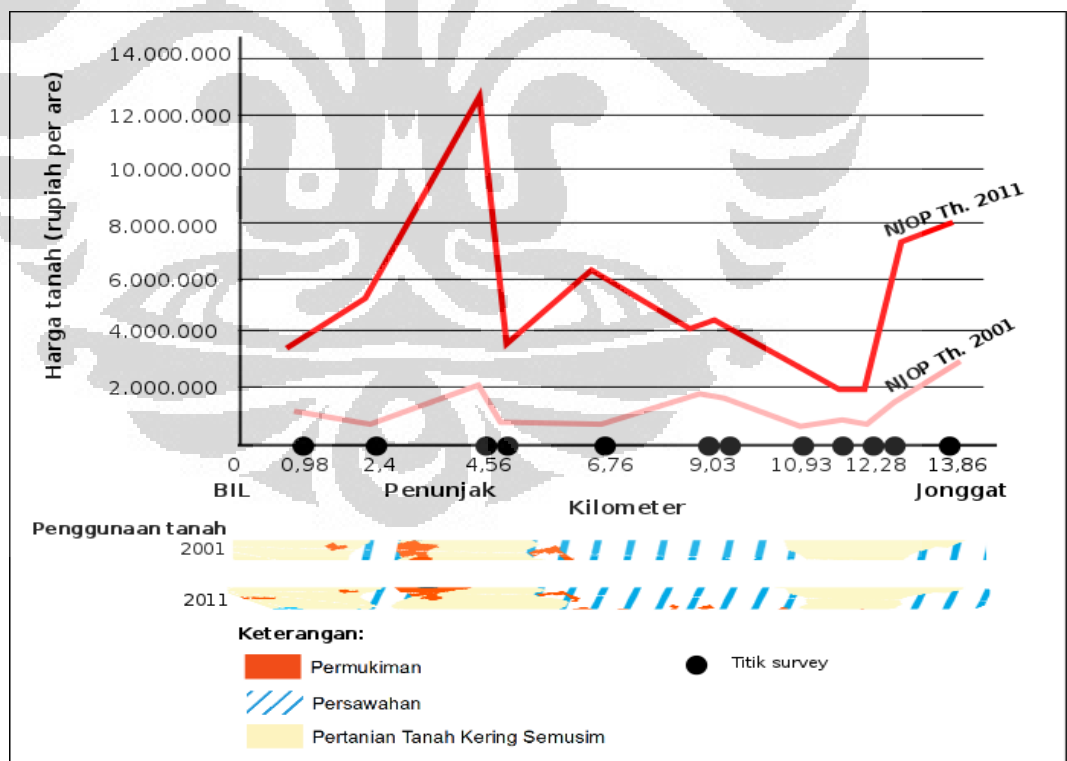
Selain merupakan pusat pelayanan di Kecamatan Praya Barat Daya, Penunjak juga merupakan wilayah DTW dikarenakan kerajinan gerabah yang terkenal baik dikalangan wisatawan lokal maupun kalangan wisatawan asing. Setelah BIL dibangun, Penunjak kini menjadi salah satu kawasan transit bagi wisatawan yang ingin menuju ke Mataram karena jalan arteri primer memanjang dari Penunjak hingga Jonggat. Adapun pola harga tanah dari BIL, Penunjak, hingga Jonggat ditunjukkan pada Gambar 5.5 dan 5.6.



Foto 5.4 Keberadaan arteri sekunder mampu meningkatkan harga tanah di kawasan BIL (dokumentasi survey lapang 2012, Emir Hartato)



Gambar 5.5 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Penunjak – Jonggat (Pengolahan Data, 2012)



Gambar 5.6 Pola NJOP antara BIL – Penunjak – Jonggat (Pengolahan Data, 2012)

Pola harga tanah yang ditunjukkan kedua gambar diatas (baik berdasarkan BPN maupun NJOP) sangat bervariasi jika dibandingkan pada jalur sebelumnya (seperti BIL – Pujut dan BIL – Batujangkijih) baik sebelum bandara dibangun maupun setelah bandara dibangun. Pola harga tanah seperti ini timbul di karenakan pada titik-titik tertentu yang mengalami penurunan (misalnya berdasarkan data BPN kilometer 2,4 dan kilometer 5,04) dikarenakan faktor aksesibilitas yang kurang. Pada lokasi tersebut tidak terdapat akses yang menunjang (lihat foto 5.5 dan peta 2).



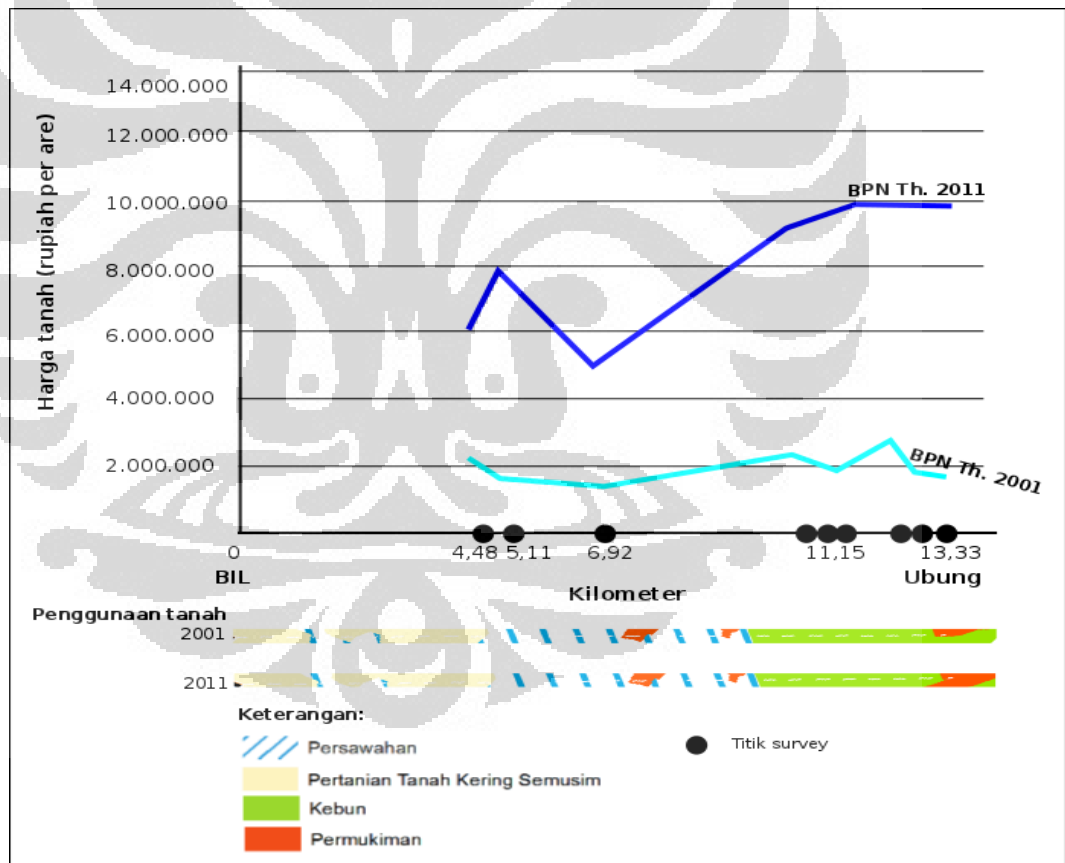
Foto 5.5 Aksesibilitas yang kurang memadai menjadi faktor mengapa kenaikan harga tanah tidak terlalu tinggi (dokumentasi survey lapang 2012, Emir Hartato)

i kilometer 12,78 harga tanah kembali meningkat, juga di titik kilometer 13,86. Peran aksesibilitas arteri primer menjadi faktor yang penting bagi peningkatan harga tanah. Jongsat juga merupakan gerbang untuk menuju ibukota Provinsi Nusa Tenggara Barat yaitu Kota Mataram sehingga masyarakat berpendapat bahwa di sepanjang jalan arteri primer ini memiliki potensi ekonomi yang cukup tinggi.

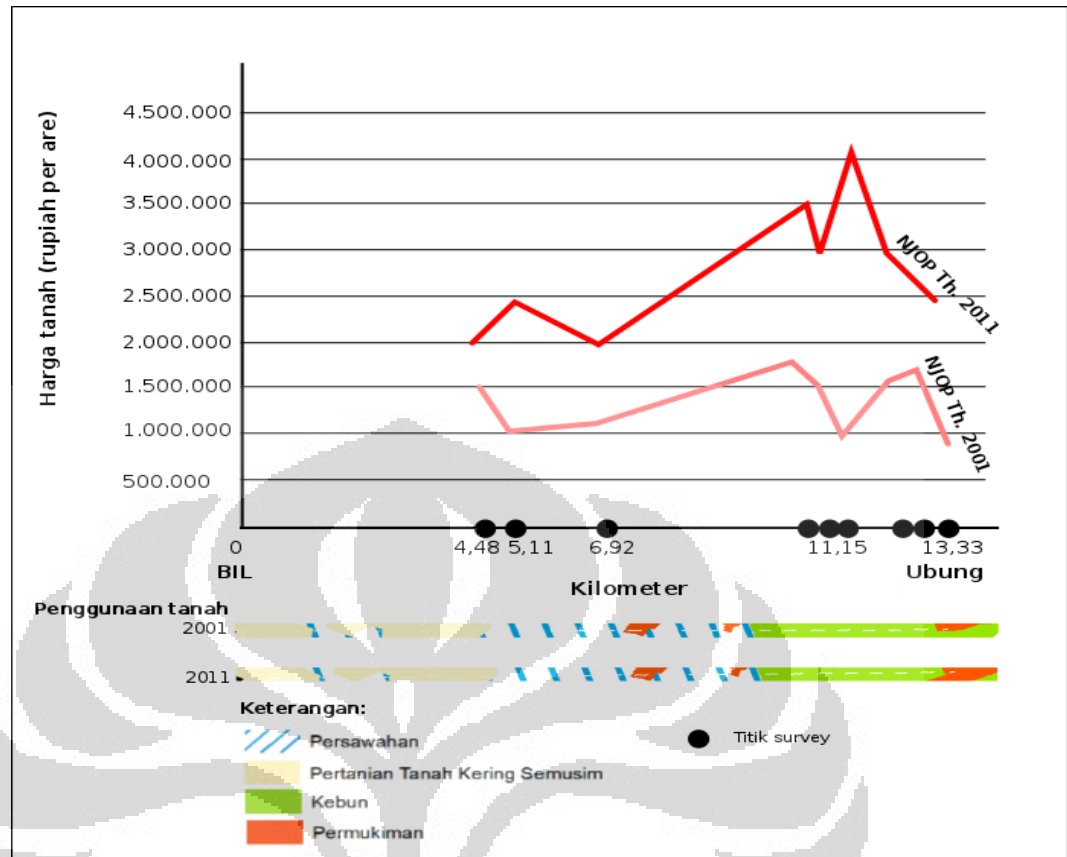
Dari segi penggunaan tanah, wilayah ini tidak terlalu banyak berubah. Hanya keberadaan aksesibilitas saja yang berubah dan mempengaruhi harga tanah.

5.1.4 BIL – Ubung

Ubung merupakan pusat pemerintahan Kecamatan Jonggat. Sebagian besar masyarakat yang tinggal di Ubung merupakan suku Sasak. Menurut informan kunci, walaupun sebagian besar penduduk Ubung adalah suku Sasak, kehidupan mereka tidak seperti di Dusun Sade, Kecamatan Pujut. Suku Sasak yang tinggal di Ubung sudah hidup secara modern. Adapun pola harga tanah dari BIL hingga Ubung digambarkan pada Gambar 5.7 dan 5.8.



Gambar 5.7 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Ubung (Pengolahan Data, 2012)



Gambar 5.8 Pola NJOP antara BIL – Ubung (Pengolahan Data, 2012)

Dilihat dari pola harga tanah, terdapat perbedaan pola harga tanah yang ditunjukkan BPN dengan NJOP. Yaitu antara kilometer 12,5 hingga kilometer 13,33 dimana pola BPN tahun 2001 cenderung menurun, tetapi NJOP tahun yang sama menunjukkan peningkatan ke kilometer 12,94 kemudian penurunan secara signifikan di kilometer 13,33. Begitupula dengan pola yang ditunjukkan pada tahun 2011 (setelah BIL dibangun) dimana pola harga tanah BPN menunjukkan harga tanah yang stagnan, sedangkan pola harga tanah NJOP cenderung menurun. Secara keseluruhan, pola harga tanah antara BIL dengan Ubung sangat bervariasi dan kurang lebih serupa dengan pola yang ditunjukkan antara jalur BIL – Penunjak – Jonggat.

Pola harga tanah antara BIL – Ubung cenderung terbentuk karena faktor aksesibilitas dimana harga tanah tertinggi terletak pada jalur rencana arteri primer. Walaupun aksesibilitas ini belum sepenuhnya selesai dibangun, namun menurut informan kunci, para pemilik tanah

sudah mulai meningkatkan harga tanahnya dengan memanfaatkan potensi ekonomi yang akan semakin maju. Apalagi Ubung terletak di antara dua pusat pertumbuhan lainnya seperti Kota Mataram sebagai ibukota Provinsi Nusa Tenggara Barat dan juga Kota Praya sebagai Ibukota Kabupaten Lombok Tengah. Dan sama seperti Jonggat yang memiliki jalur arteri primer, masyarakat juga beranggapan bahwa jalan arteri yang sedang dibangun memiliki potensi ekonomi yang cukup tinggi.

5.1.5 BIL – Praya – Pringgarata

Praya merupakan ibukota Kabupaten Lombok Tengah dan juga merupakan pusat pertumbuhan di Lombok Tengah. Praya memegang peranan sangat penting bagi Kabupaten Lombok Tengah. Dan sejak ada rencana dibangunnya BIL di daerah Praya, maka investor juga berbondong-bondong menuju Praya. Sejak itu pula, muncul wilayah-wilayah permukiman baru yang menyebabkan harga tanah di Praya juga meningkat sebagai dampak dibangunnya BIL. Menurut informan kunci, Praya ke depannya akan dijadikan sebagai salah satu pusat pendidikan di Kabupaten Lombok Tengah. Hal ini terbukti dengan dibangunnya kampus Institut Pendidikan Dalam Negeri (IPDN) di dekat terminal Praya. Informan kunci juga mengungkapkan bahwa karena harga tanah di Praya sudah tidak terkontrol lagi dan cenderung melampaui NJOP, maka pemerintah kota Praya menetapkan pajak bukan berdasarkan NJOP melainkan berdasarkan harga yang tertera pada akte jual-beli tanah. Peraturan ini telah ditetapkan dalam Perda Nomor 14 Tahun 2010.



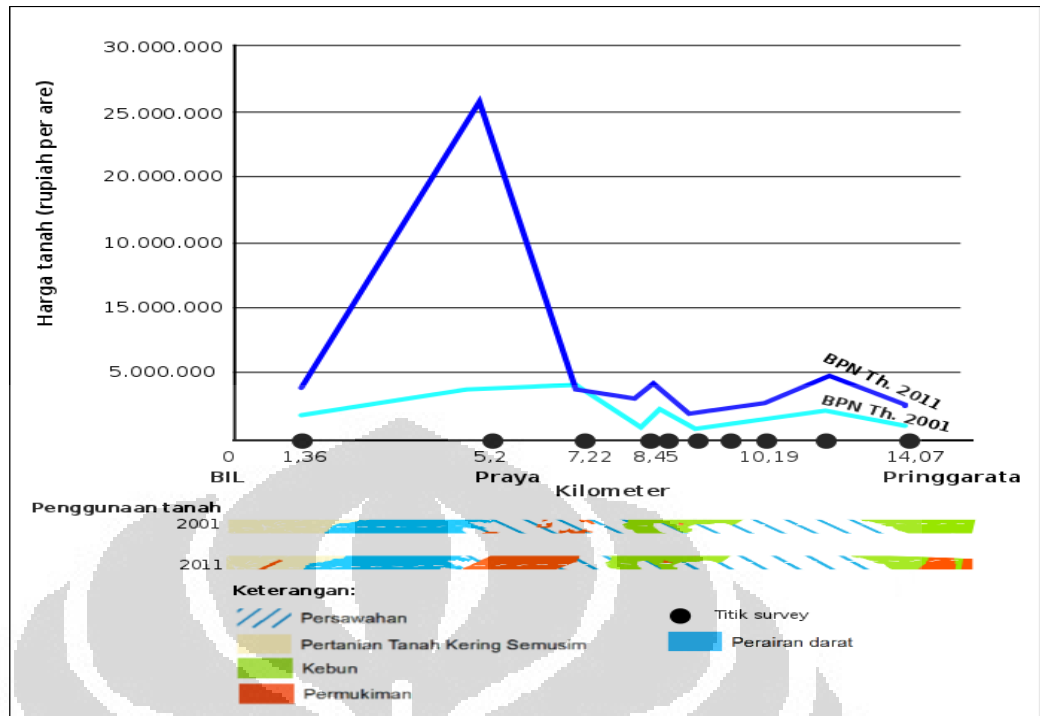
Foto 5.6 Salah satu lokasi pembangunan permukiman teratur di Praya. (dokumentasi survey lapangan 2012, Emir Hartato)



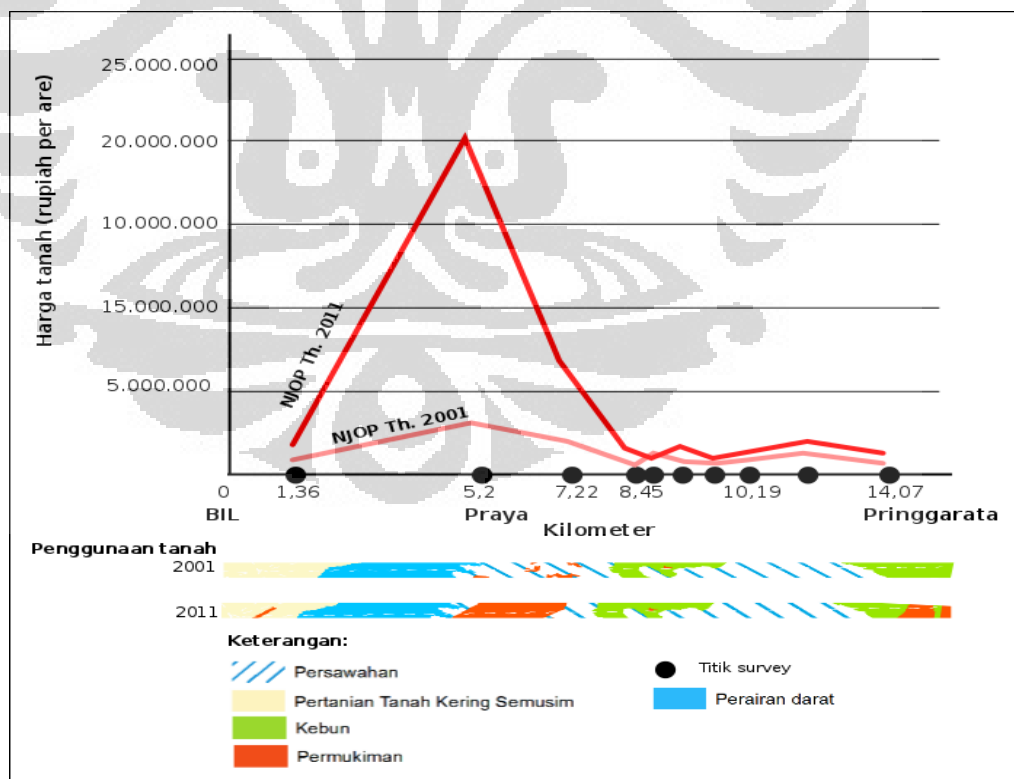
Foto 5.7 Lokasi pembangunan IPDN di Kota Praya (dokumentasi survey lapangan 2012, Emir Hartato)

Sedangkan Pringgarata merupakan ibukota Kecamatan Pringgarata dimana terkenal akan kekayaan sumber daya alamnya tetapi masyarakat kurang dapat memanfaatkan sumber daya alam di wilayah ini. Menurut informasi kunci, Pringgarata merupakan salah satu pusat pertumbuhan yang kurang berkembang dengan baik di Kabupaten Lombok Tengah. Hal tersebut dikarenakan tingkat kriminalitas yang cukup tinggi sehingga investor luar masih enggan untuk membeli tanah-tanah di kawasan ini untuk berusaha. Sehingga tanah-tanah yang bernilai ekonomi hanya dimanfaatkan oleh penduduk setempat.

Adapun pola harga tanah antara BIL, Praya, hingga Pringgarata dapat diperhatikan pada Gambar 5.9 dan 5.10.



Gambar 5.9 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Praya – Pringgarata (Pengolahan Data, 2012)



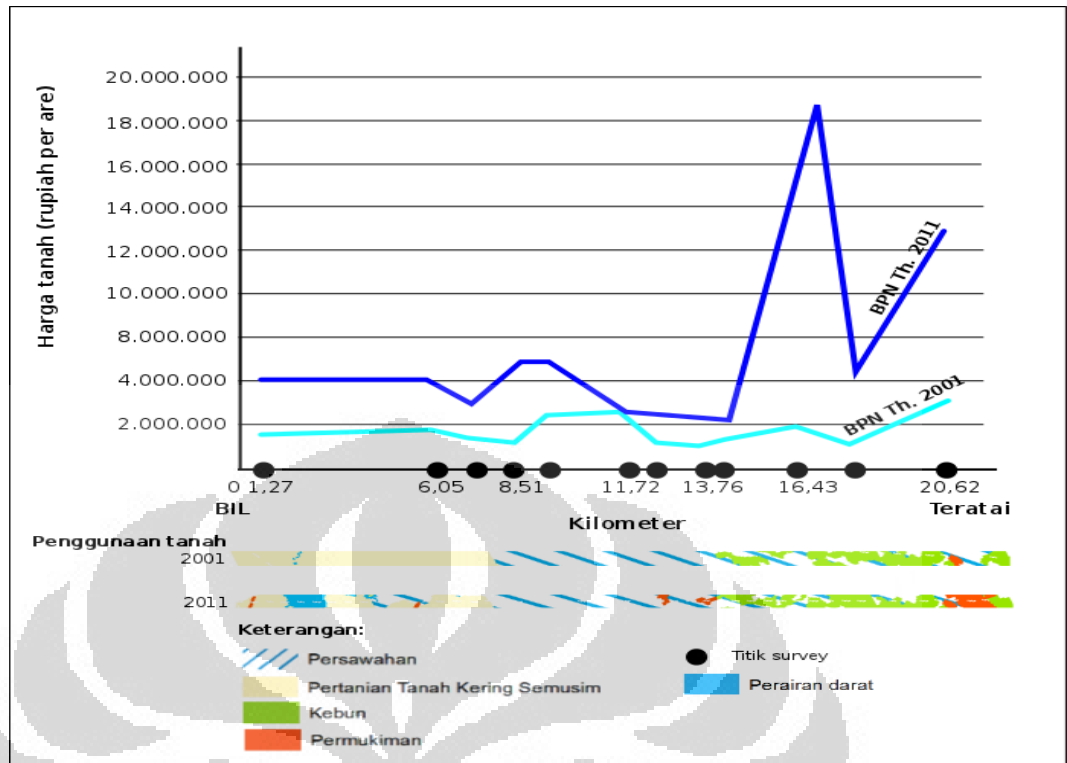
Gambar 5.10 Pola NJOP antara BIL – Praya – Pringgarata (Pengolahan Data, 2012)

Berdasarkan Gambar 5.10 dan 5.11, harga tanah antara versi BPN dengan versi NJOP menunjukkan pola yang serupa dimana harga di wilayah Praya cenderung lebih tinggi dibandingkan wilayah lainnya. Harga tertinggi berdasarkan BPN tahun 2011 berada di titik kilometer 5,2 yaitu Rp25.000.000 per are. Pada titik ini pula harga meningkat sangat tajam, menurut BPN tahun 2001 harganya hanya Rp3.750.000 per are. Sedangkan terakhir kali dicek dengan informan kunci, harganya kini sudah mencapai Rp30.000.000. Menurut informasi kunci, harga-harga tanah di Praya cenderung meningkat tajam dikarenakan kota Praya turut berkembang seiring dengan proses pembangunan BIL baik dari segi aksesibilitas maupun dari segi fasilitas.

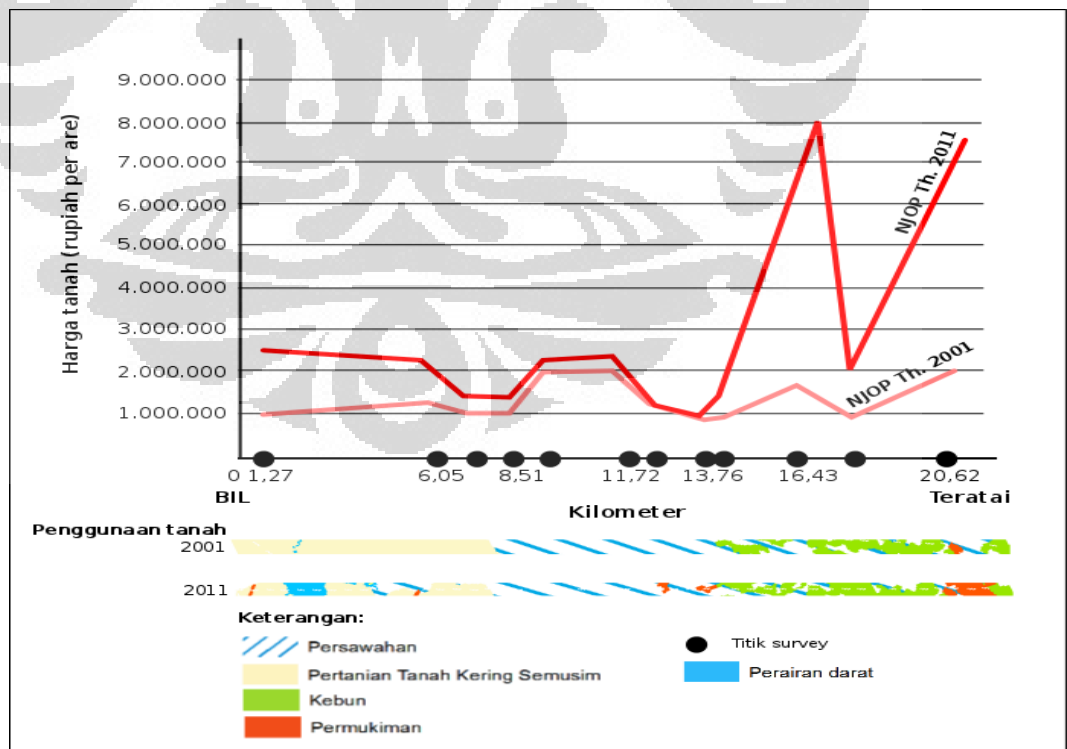
Pola harga tanah yang ditunjukkan pada gambar 5.10 dan 5.11 terlihat cukup berbeda dibandingkan dengan jalur yang lain dimana harga tanah di dekat BIL pada jalur ini cenderung rendah (menurut BPN hanya di bawah 5 juta rupiah per are). Hal tersebut ternyata dikarenakan meskipun dekat dengan bandara, tanah di lokasi tersebut sulit untuk diakses karena aksesibilitas yang kurang memadai.

5.1.6 BIL – Teratai

Teratai merupakan salah satu pusat pertumbuhan di bagian utara Kabupaten Lombok Tengah. Teratai juga merupakan pusat transit para pendaki yang ingin mendaki Gunung Rinjani dari jalur selatan. Adapun pola harga tanah yang terbentuk ditunjukkan pada Gambar 5.11 dan 5.12.



Gambar 5.11 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Teratai (Pengolahan Data, 2012)



Gambar 5.12 Pola NJOP antara BIL – Teratai (Pengolahan Data, 2012)

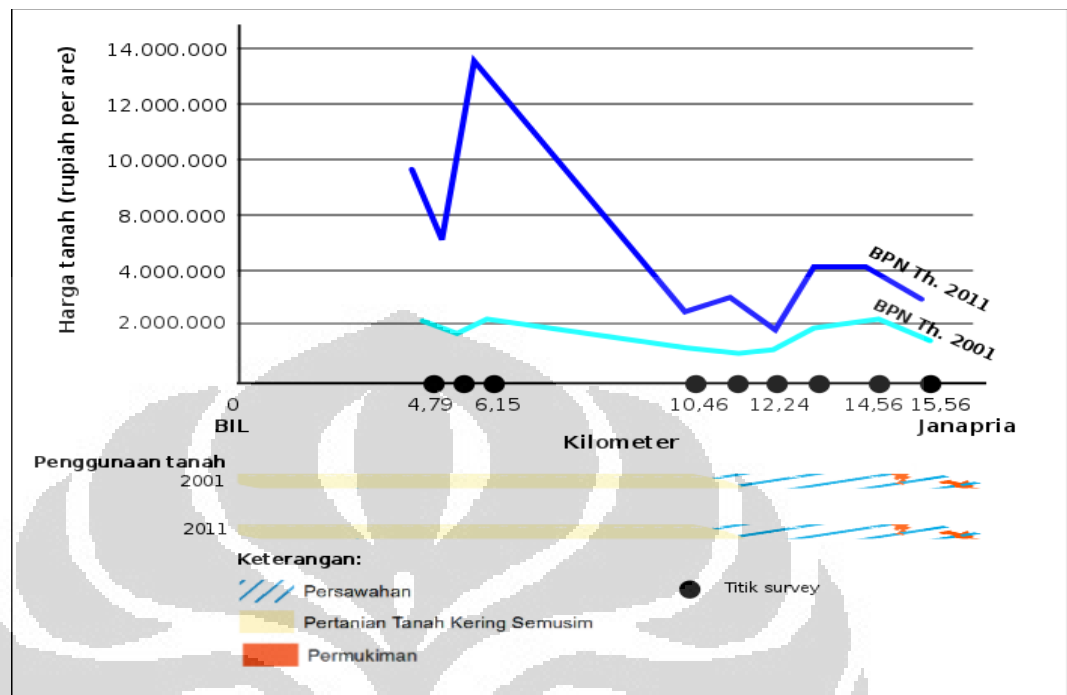
Berdasarkan Gambar 5.11 dan 5.12, harga tanah antara versi BPN dengan versi NJOP menunjukkan pola yang serupa, yaitu ketika mendekati Teratai harganya cenderung meningkat (terutama di kilometer 16,43). Peningkatan yang terjadi di sekitar BIL cenderung tidak terlalu tinggi karena ketika diperiksa di lapangan akses untuk menuju ke titik survey sangat sulit, hanya tersedia jalan-jalan lokal (sama seperti akses titik pertama pada jalur BIL – Praya – Pringgarata). Sedangkan Di kilometer 16,43 merupakan kawasan perkebunan yang dekat dengan jalan arteri primer. Di lokasi tersebut harga tanah mencapai Rp16.500.000 per are menurut BPN tahun 2011, sedangkan menurut NJOP tahun 2011 mencapai Rp8.000.000 per are. Sebelum BIL dibangun tahun 2001 harganya hanya mencapai Rp2.000.000 per are menurut BPN atau Rp1.700.000 menurut NJOP.

Menurut informan kunci, keberadaan BIL juga mempengaruhi percepatan pembangunan Teratai sejak tahun 2010, walaupun tidak semaju Praya, masyarakat mulai berpikir ke arah ekonomi jangka panjang, mereka memprediksi bahwa cepat atau lambat wilayah Teratai akan sama majunya seperti Praya sehingga mereka mulai mematok harga tanah yang cukup tinggi. Di kilometer 20,62 contohnya, walaupun aksesibilitas masih berupa jalan lokal dan penggunaan tanahnya berupa perkebunan, pemilik akan melepas tanahnya apabila ada yang bersedia membelinya Rp15.000.000 per are. Dan sama seperti jalur BIL – Praya – Pringgarata, harga tanah di dekat BIL cenderung rendah. Menurut informan, hal tersebut dikarenakan faktor aksesibilitas yang kurang memadai.

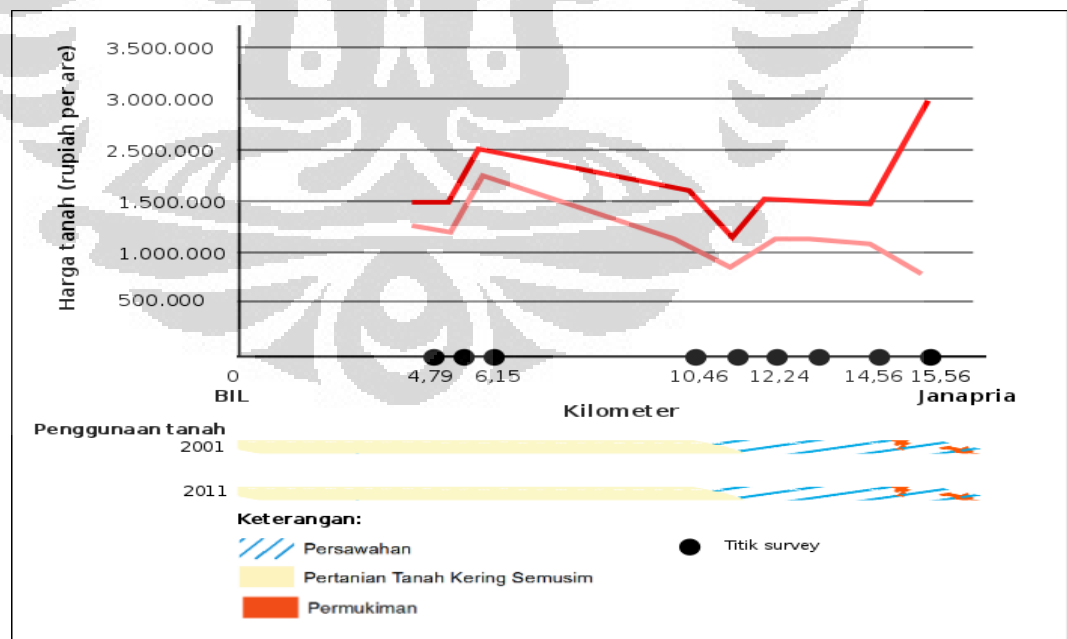
5.1.7 BIL – Janapria

Menurut informan kunci, Janapria merupakan salah satu lokasi Program Padat Karya dan Pemberdayaan Masyarakat, tujuannya untuk memelihara ketahanan pangan dan juga konservasi alam. Oleh karena itu, Janapria terkenal akan produksi pertaniannya. Hal tersebut juga didukung dengan letak geografisnya yang dekat dengan Gunung Rinjani sehingga

tanahnya terkenal subur. Adapun pola harga tanah yang terbentuk dari BIL hingga Janapria digambarkan pada Gambar 5.13 dan 5.14.



Gambar 5.13 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Janapria (Pengolahan Data, 2012)



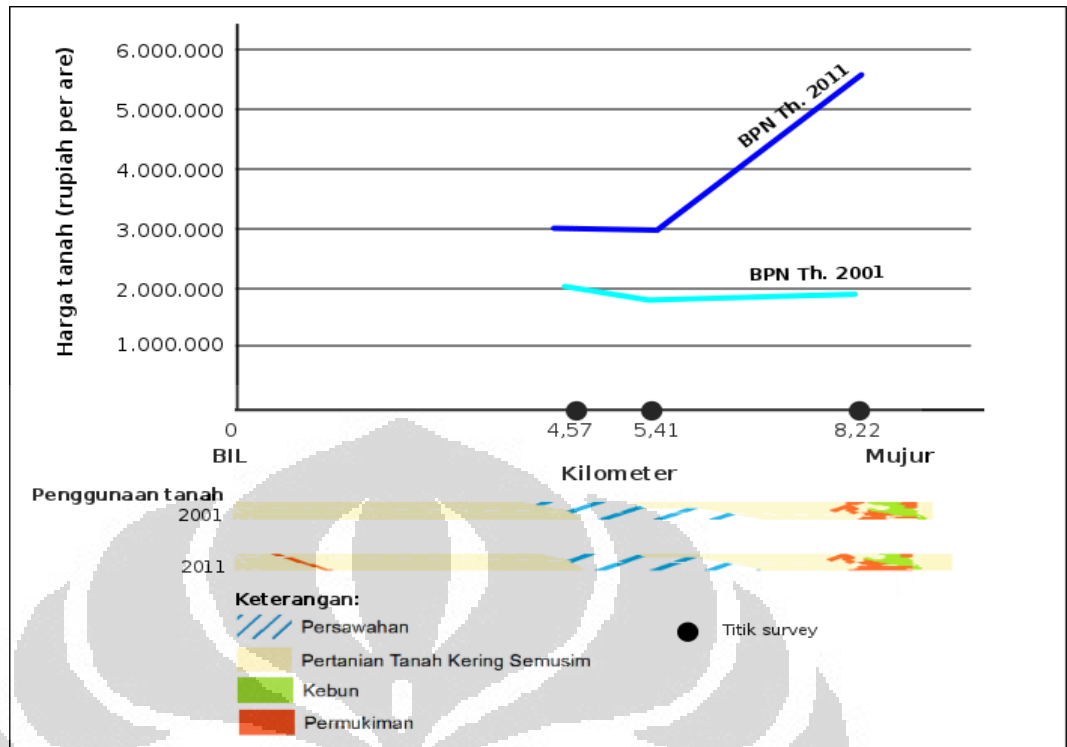
Gambar 5.14 Pola NJOP antara BIL – Janapria (Pengolahan Data, 2012)

Gambar di atas menunjukkan pola harga tanah yang berbeda antara BPN tahun 2011 dengan NJOP tahun 2011. Data harga tanah BPN tahun 2011 menunjukkan bahwa semakin mendekati Janapria, maka harga tanah cenderung semakin menurun, sedangkan data harga NJOP tahun 2011 menunjukkan sebaliknya, semakin mendekati Janapria, maka harga tanah cenderung meningkat.

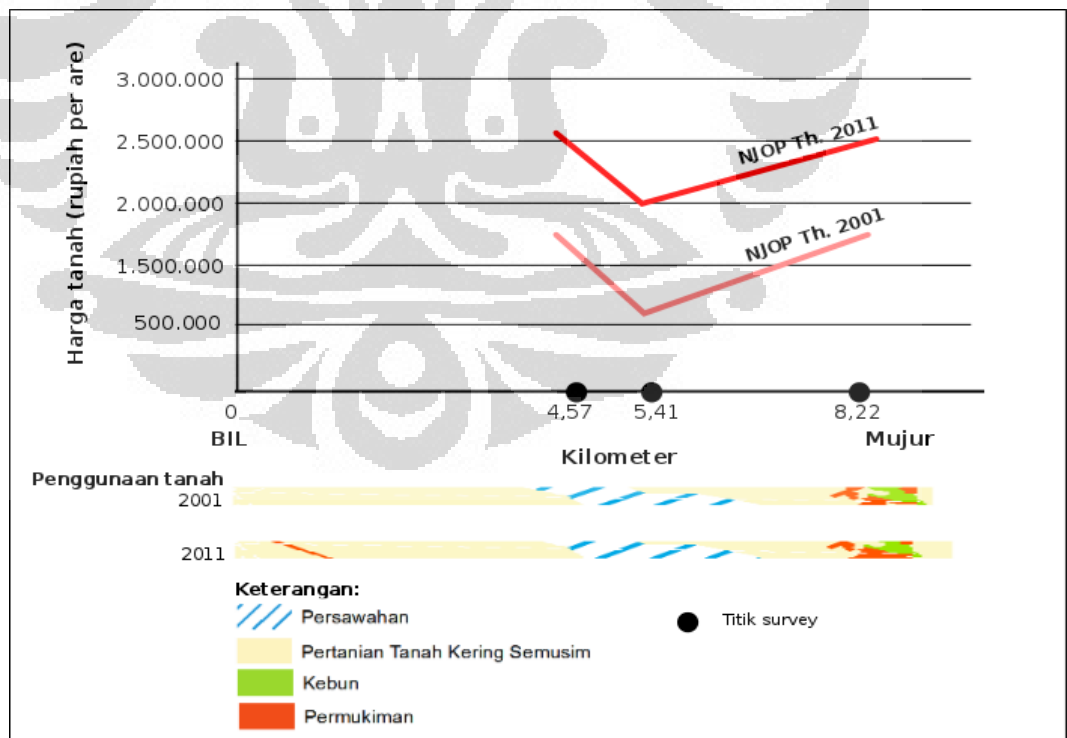
Dalam pola juga ditunjukkan bahwa di kilometer 6,15 harga tanah lebih tinggi daripada harga tanah di BIL. Hal tersebut dikarenakan terdapat perencanaan pembangunan jalan arteri primer serta karena titik tersebut dekat dengan salah satu pusat pertumbuhan yaitu Batunyala. Rencana pembangunan jalan arteri tersebut kabarnya sudah direncanakan satu paket dengan pembangunan BIL.

5.1.8 BIL – Mujur

Kondisi Mujur kurang lebih sama seperti Pringgarata dimana pusat pertumbuhan ini kurang berkembang dengan baik. Namun berbeda dengan Pringgarata, Mujur kurang berkembang dikarenakan kurangnya aksesibilitas serta fasilitas di wilayah Mujur (lihat Peta 2 dan Peta 6). Adapun pola harga tanah yang terbentuk antara BIL hingga Mujur digambarkan pada Gambar 5.15 dan 5.16.



Gambar 5.15 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Mujur (Pengolahan Data, 2012)



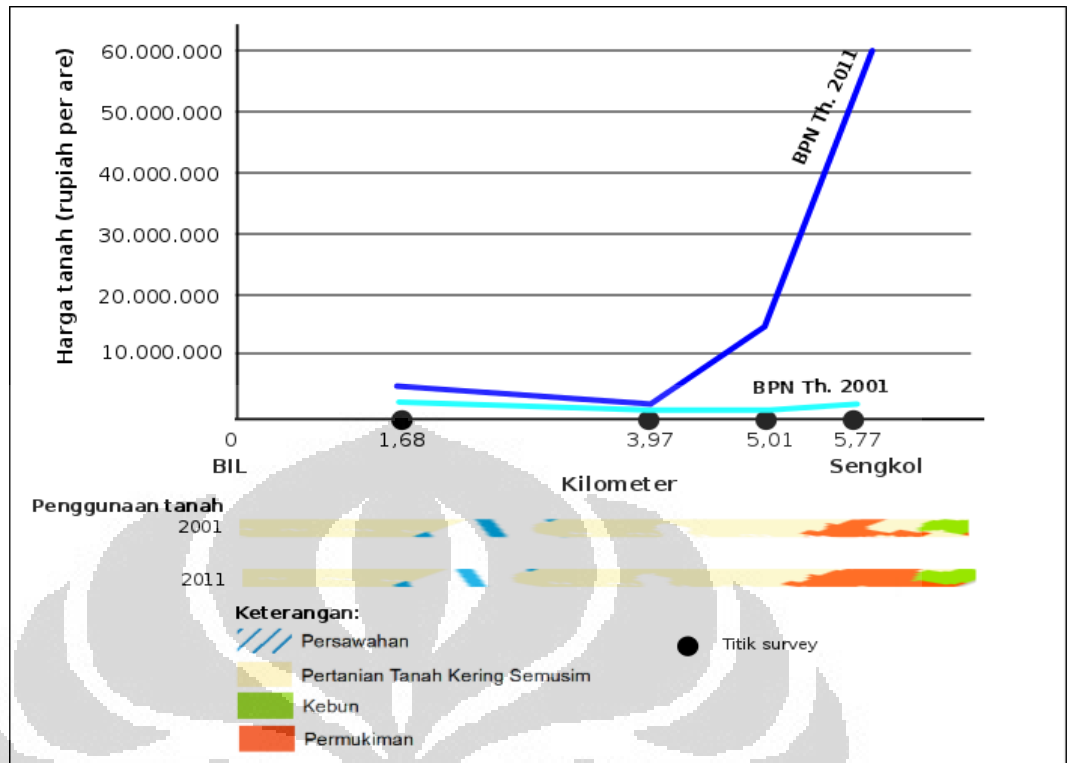
Gambar 5.16 Pola NJOP antara BIL – Mujur (Pengolahan Data, 2012)

Berdasarkan Gambar 5.15 dan 5.16, pola harga tanah yang terbentuk baik berdasarkan data BPN maupun NJOP membentuk pola harga tanah Von Thunen dimana mendekati BIL harga tanahnya tinggi ketika menjauhi BIL tepatnya di kilometer 5,41 harga tanahnya menurun, dan ketika mendekati pusat pertumbuhan di Mujur, harga tanah kembali meningkat.

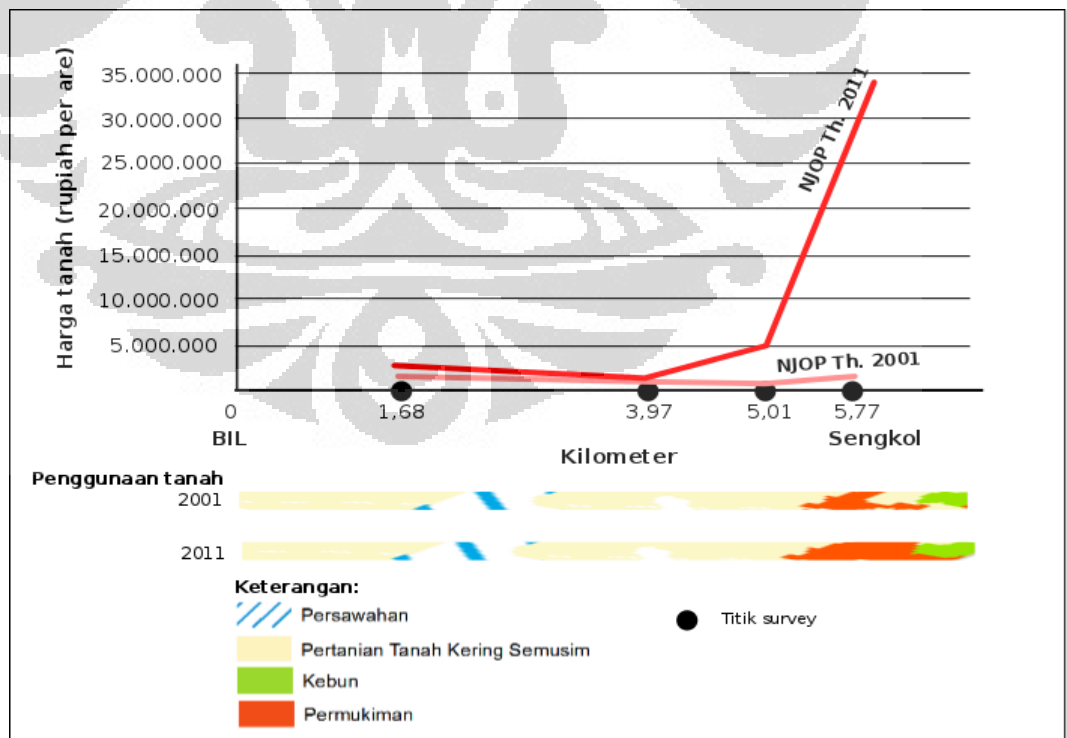
Namun di titik kilometer 4,57, sama seperti jalur BIL – Praya – Pringgarata dan BIL – Tearatai, walaupun jaraknya cukup dekat dengan BIL, wilayah tersebut harga tanahnya cukup rendah. Walaupun mengalami kenaikan setelah BIL dibangun, kenaikan tersebut tidak terlalu signifikan. Menurut informan kunci, hal tersebut dikarenakan sulitnya mendapatkan air pada musim kemarau di wilayah tersebut. Di wilayah Mujur sendiri harga tanahnya tidak setinggi di pusat-pusat pertumbuhan lainnya seperti Praya misalnya, hal tersebut dikarenakan aksesibilitas dan fasilitas yang cenderung kurang berkembang di wilayah ini.

5.1.9 BIL – Sengkol

Sengkol merupakan ibukota Kecamatan Pujut. Wilayah Sengkol mengalami perkembangan yang kurang lebih sama dengan Praya. Sengkol juga dijadikan sebagai sentra pusat oleh-oleh bagi wisatawan yang ingin menuju ke DTW Mandalika. Adapun pola harga tanah dari BIL hingga Sengkol ditunjukkan pada Gambar 5.17 dan 5.18.



Gambar 5.17 Pola Harga Tanah BPN antara BIL – Sengkol (Pengolahan Data, 2012)



Gambar 5.18 Pola NJOP antara BIL – Sengkol (Pengolahan Data, 2012)

Gambar 5.17 dan 5.18 menunjukkan bahwa pola harga tanah (baik data dari BPN maupun NJOP) mengikuti pola harga tanah Von Thunen. Di dekat BIL yaitu kilometer 1,68 harga tanah mengalami peningkatan walaupun tidak terlalu signifikan seperti di wilayah-wilayah lainnya. Kemudian semakin menjauhi BIL, harga tanah turun hingga ketika mendekati Sengkol, harga tanah melonjak drastis terutama di tahun 2011 setelah BIL dibangun.

Menurut informan kunci, perkembangan Sengkol hampir sama dengan Praya, karena selain sentra oleh-oleh, Sengkol juga seringkali dijadikan lokasi transit bagi transmigran yang ingin menuju ke Lombok Timur. Selain itu aksesibilitas dan fasilitas yang memadai juga menjadi faktor mengapa harga tanah di Sengkol meningkat drastis.

Sama seperti jalur BIL – Mujur, BIL – Praya – Pringgarata, dan BIL – Tearatai, harga tanah di dekat BIL tidak mengalami kenaikan. Hal tersebut dikarenakan wilayah ini sulit diakses dan menurut informan sertifikat tanahnya belum jelas.

5.2 Pengaruh BIL terhadap Perubahan Harga Tanah di Kabupaten Lombok Tengah

Dari pemaparan pada setiap penampang, dapat dilihat bahwa sebenarnya bukan hanya BIL saja yang mempengaruhi harga tanah, tetapi juga akibat daya tarik pusat-pusat pertumbuhan yang sedang berkembang atau yang lebih besar seperti penampang BIL – Jonggat dan BIL – Ubung yang mengarah ke Kota Mataram, BIL – Pujut yang mengarah ke DTW Mandalika, BIL – Teratai yang mengarah ke Gunung Rinjani, dan BIL – Sengkol. Peningkatan harga tanah rata-rata mulai terjadi di kilometer 2,5 kemudian cenderung tidak stabil dan terus meningkat ketika mendekati pusat pertumbuhan yang lebih besar. Pola ini juga cenderung tidak mengikuti pola Von Thunen, kecuali BIL – Pujut, dimana harga tanah kembali meningkat di kilometer 10,06. Sedangkan untuk penampang lainnya yang menghubungkan BIL dengan pusat-pusat pertumbuhan kecil, dapat terlihat bahwa BIL mempengaruhi harga tanah cukup signifikan, yaitu cenderung

meningkat di kilometer 2 tetapi menurun ketika menjauhi BIL dan mendekati pusat pertumbuhan yang lebih kecil dari BIL.

Satu hal yang dapat dipelajari dari fenomena perubahan harga tanah Kabupaten Lombok Tengah adalah, BIL tidak mempengaruhi secara langsung, melainkan infrastruktur pendukung keberadaan BIL-lah yang mempengaruhi perubahan harga tanah seperti penambahan fasilitas, utilitas, dan pembangunan jalan arteri. Adapun masyarakat menilai bahwa faktor keberadaan aksesibilitas merupakan faktor yang paling penting dalam pertimbangan harga tanah. Disusul dengan penggunaan tanah, dan utilitasnya. Masyarakat menganggap, keberadaan aksesibilitas pastinya akan meningkatkan arus kendaraan yang lewat dan memungkinkan untuk dibangunnya suatu usaha. Pembangunan usaha tersebut akan sejalan dengan proses pembangunan utilitasnya. Sedangkan penggunaan tanah dijadikan pertimbangan kedua, karena usaha yang dibangun dapat lebih banyak menjangkau konsumen apabila diletakkan di lokasi permukiman. Walaupun ada beberapa harga tanah yang meningkat di wilayah non-permukiman, calon pembeli yakin lokasi tersebut cocok untuk investasi jangka panjang, artinya mereka optimis lokasi tersebut akan berubah menjadi lokasi permukiman di masa yang akan datang.

5.3 Perubahan Nilai Tanah di Kabupaten Lombok Tengah

Sebelum BIL dibangun, tanah-tanah yang ada di Kabupaten Lombok Tengah cenderung mengikuti karakteristik nilai tanah untuk kepentingan umum dan juga nilai sosial. Nilai-nilai keuntungan hanya berada di pusat-pusat pertumbuhan eksisting seperti ibukota kecamatan dan juga Daerah Tujuan Wisata (DTW) Mandalika. Adapun perbandingan nilai tanah antara sebelum dan setelah BIL dibangun dapat dilihat dalam Peta 11 dan 12 dalam lampiran, sedangkan perbandingan luas dalam kilometer persegi dapat dilihat dalam tabel 5.1.

Tabel 5.1 Perbandingan Luas Nilai Tanah Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2001 dan Tahun 2012

Nilai Tanah	Luas Tahun 2001 (dalam Km²)	Luas Tahun 2012 (dalam Km²)
Nilai Kepentingan Umum	961,01	853,33
Nilai Sosial	204,37	180,20
Nilai Keuntungan	43,01	192,86
Total Luas Kabupaten Lombok Tengah	1208,39	1208,39

[Sumber: Hasil kalkulasi geometri menggunakan software ArcMap 10, luas yang diperoleh merupakan hasil delineasi berdasarkan data harga tanah, informasi dari informan, dan analisis penelitian tahun 2012]

Berdasarkan tabel tersebut, dapat dilihat bahwa nilai tanah yang memiliki nilai sosial mengalami penurunan. Menurut informan, perubahan pola pikir masyarakat dari nilai sosial sehingga menjadi nilai keuntungan telah terjadi sejak tahun 1989 ketika PT. Pengembangan Pariwisata Lombok (PT. PPL) masuk ke wilayah Lombok bagian selatan untuk membangun kawasan DTW Mandalika. Nilai tanah yang memiliki kepentingan umum juga memiliki penurunan sedangkan yang memiliki nilai keuntungan bertambah. Adapun sebab-akibatnya akan dibahas per-jalur dalam sub-bab berikutnya.

5.3.1 BIL – Pujut

Sebelum BIL dibangun, tanah-tanah yang ada di sepanjang jalur ini sebagian besar merupakan tanah yang memiliki nilai kepentingan umum dan juga nilai sosial. Nilai kepentingan umum berada hampir di sepanjang jalur kecuali Dusun Sade yang memiliki nilai sosial dan DTW Mandalika yang memiliki nilai keuntungan (lihat Peta 11).

Sepanjang jalur ini, jika diperhatikan hampir sebagian besar di keseluruhan jalur penggunaan tanahnya berupa pertanian dan perkebunan (lihat Peta 3). Namun, pertanian dan perkebunannya cenderung kurang produktif terutama dikarenakan curah hujan yang kurang tinggi terutama

pada musim kemarau. Oleh karena itulah menurut informan, produksi pertaniannya hanya cukup untuk konsumsi penduduk sekitar dan itulah mengapa tanah-tanah di sepanjang jalur ini memiliki nilai kepentingan umum.

Sebelum BIL dibangun, terdapat tanah-tanah yang sudah lebih dulu memiliki nilai keuntungan dimana pada tahun 1989, *Lombok Tourism Development Center* atau PT. Pengembangan Pariwisata Lombok (PPL) melalui perjanjian dasar Nomor 133 Tahun 1989 dengan pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat akan mengembangkan kawasan pariwisata Mandalika. PT. PPL telah membebaskan tanah seluas 11.923.797 meter persegi dari masyarakat dengan dasar “kepentingan umum”. Namun, setelah bertahun-tahun, tanah yang telah dibebaskan tersebut terlantar, para penghuni liar mulai kembali menguasai tanah bekas miliknya. Sebagian di antara mereka adalah bekas pemilik tanah lama yang dulu tergusur secara paksa ketika operasi pembebasan lahan berlangsung. Tetapi sebagian lainnya merupakan tuan-tuan tanah yang melihat tanah luas yang dibiarkan menganggur kemudian mengaku sebagai pemilik lahan.

Setelah BIL dibangun, karena BIL dianggap merupakan “angin segar” bagi penduduk sekitar, belum lagi pembangunan aksesibilitas yang gencar dilakukan oleh pemerintah termasuk jalan raya menuju DTW Mandalika, maka penduduk mulai gencar menjual tanah-tanahnya dengan harga yang cukup tinggi. Hal ini semata-mata demi mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya. Adapun beberapa alasan warga menjual tanahnya misalnya untuk bermigrasi ke kota-kota besar lain sehingga mendapat kehidupan yang lebih baik, sebagai modal usaha non-pertanian di daerah DTW Mandalika, atau untuk ongkos naik haji.



Foto 5.8 Jalan menuju kawasan wisata Mandalika (dokumentasi survey lapangan 2012, Emir Hartato)

Namun sayangnya, hingga BIL selesai dibangun, permasalahan tanah yang dibebaskan PT. PPL belum juga selesai. Hingga saat ini, belum ada lagi investor yang berminat membeli lahan LTDC karena faktor keamanan dan juga harga (penawaran) yang terlalu tinggi (Adenan, 2004). Harga tanah akan semakin tinggi karena masyarakat tahu akan semakin banyak wisatawan asing yang datang ke DTW Mandalika karena lokasi bandara yang baru memperpendek waktu tempuh ke DTW tersebut sehingga BIL dianggap mampu memperluas tanah yang memiliki nilai keuntungan di kawasan tersebut dan kawasan-kawasan sepanjang jalan menuju DTW Mandalika (lihat peta 12).

Adapun tanah-tanah yang sama sekali tidak terpengaruh oleh pembangunan BIL yaitu tanah-tanah di sekitar Dusun Sade. Masih terdapat masyarakat yang menganggap tanah untuk kepentingan sosial karena tanah tersebut merupakan tanah komunal dan masih terikat dengan aturan adat.

5.3.2 BIL – Batujangkih

Di sepanjang jalur ini, sebelum BIL dibangun, keadaannya kurang lebih sama seperti jalur BIL – Pujut dimana sebagian besar tanahnya memiliki nilai kepentingan umum yaitu pertanian atau perkebunan yang hasilnya hanya dimanfaatkan oleh penduduk sekitar. Tetapi yang membedakan adalah tidak terdapat tanah yang memiliki nilai sosial dan tanah yang memiliki nilai keuntungan bukan merupakan DTW melainkan pusat pelayanan Kecamatan Praya Barat Daya yaitu Batujangkih.

Setelah BIL dibangun, nilai tanah yang berubah menjadi nilai keuntungan hanya antara kilometer 0 dari BIL hingga kilometer 2,69. Hal tersebut ditandai dengan peningkatan harga tanah yang sangat signifikan. Sedangkan nilai tanah keuntungan di Batujangkih tidak mengalami perluasan karena aksesibilitas yang kurang memadai untuk menuju Batujangkih.

5.3.3 BIL – Penunjak – Jonggat

Nilai tanah di jalur ini memiliki perubahan secara signifikan setelah BIL dibangun. Sama seperti jalur BIL – Pujut dimana sepanjang jalan arteri primer nilai tanah cenderung berubah menjadi nilai keuntungan. Hal ini dapat terlihat dari rata-rata peningkatan harga tanah di wilayah Penunjak sendiri mencapai 567 – 900% sedangkan sepanjang jalur menuju pusat pertumbuhan yang lebih besar Kota Mataram yaitu antara 241 – 566% (lihat Peta 10).

Sebelum BIL dibangun, jalur ini belum memiliki aksesibilitas yang memadai dan sebagian besar wilayahnya juga belum memiliki nilai keuntungan. Nilai kepentingan umum di wilayah ini pun serupa dengan nilai kepentingan umum di jalur-jalur lainnya yaitu lahan pertanian dan perkebunan yang hasilnya hanya dimanfaatkan untuk kepentingan penduduk sekitar.

5.3.4 BIL – Ubung

Perubahan nilai tanah pada jalur ini hampir serupa dengan jalur BIL – Penunjak – Jonggat juga BIL – Pujut dimana sepanjang jalan arteri primer (walaupun masih rencana) nilai tanah cenderung berubah menjadi nilai keuntungan. Namun nilai keuntungannya diyakini lebih besar dibandingkan jalur BIL – Penunjak – Jonggat, terutama di wilayah Ubung, karena Ubung terletak di antara dua pusat pertumbuhan yang daya tariknya cukup besar yaitu Kota Mataram sebagai Ibukota Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Kota Praya sebagai Ibukota Kabupaten Lombok Tengah.

5.3.5 BIL – Praya – Pringgarata

Sebelum BIL dibangun, pada jalur ini sama seperti jalur-jalur lainnya hampir sebagian besar di keseluruhan jalur penggunaan tanahnya berupa pertanian dan perkebunan yang tidak produktif hanya sekali setahun (hanya pada musim hujan). Namun yang membedakan, menurut informan, antara BIL hingga Praya tingkat kriminalitas sangat tinggi dikarenakan jika pada bukan musim panen, sebagian besar warganya menganggur dan karena didesak oleh kebutuhan mereka melakukan kegiatan kriminal.

Selain itu, tanah-tanah yang tidak produktif sebagian besar dibangun tempat ibadah berupa masjid. Setiap 50 hingga 100 meter dengan mudah kita dapat temukan masjid-masjid mulai dari yang berukuran kecil hingga masjid-masjid yang megah. Fenomena ini terjadi karena percampuran budaya Islam dengan budaya Sasak masih melekat pada sebagian besar penduduknya. Terdapat ungkapan dalam budaya Sasak bahwa tanah dianggap merupakan masalah yang amat berat pertanggungjawabannya, baik di dunia maupun di akhirat, oleh karena itulah daripada tanah tersebut dibiarkan tidak produktif atau malah menjadi tempat maksiat, pemiliknya membangun masjid di atas tanah tersebut. Bagi pemilik tanah tersebut, tentu saja tanah menjadi bernilai sosial karena terdapat perilaku yang berhubungan dengan tradisi kepercayaannya, sedangkan bagi orang lain yang bukan pemilik akan

menganggap tanah tersebut mempunyai nilai kepentingan umum karena masjid termasuk fasilitas umum.

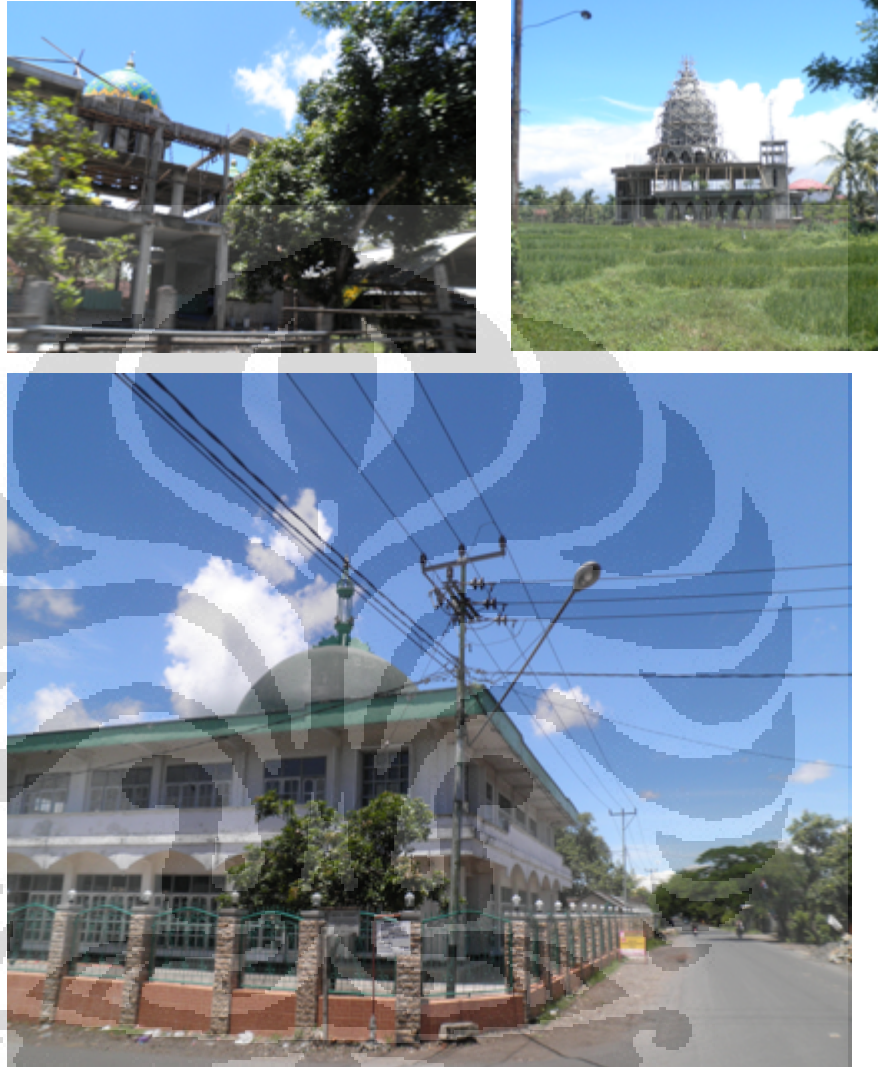


Foto 5.9, 5.10, dan 5.11 Bangunan masjid di sekitar Kota Praya
(dokumentasi survey lapang 2012, Emir Hartato)

Setelah BIL dibangun, tanah-tanah kemudian berubah drastis menjadi nilai keuntungan. Terutama di Ibukota Kabupaten Lombok Tengah yaitu Kota Praya, hal tersebut ditandai dengan perubahan harga tanah yang sangat signifikan.

5.3.6 BIL – Teratai

Pada jalur ini, sama dengan jalur-jalur sebelumnya dimana sebelum BIL dibangun, nilai kepentingan umum lebih dominan diikuti dengan nilai sosial yaitu di sebelah utara Teratai, karena merupakan wilayah lereng Gunung Rinjani, dan yang menarik hingga saat ini masyarakat masih percaya bahwa lereng Gunung Rinjani selain tanahnya dikenal subur, tanahnya juga dikenal sakral. Oleh karena itulah penduduk asli Lombok yang beragama muslim menyelenggarakan ibadah shalat dengan menghadap Gunung Rinjani, bukan menghadap Ka'bah pada umumnya.

Setelah BIL dibangun, selain tanah yang bernilai sosial cenderung tidak berubah, tanah-tanah yang memiliki kepentingan umum berubah menjadi nilai keuntungan ditandai dengan kenaikan harga tanah yang cukup signifikan.

5.3.7 BIL – Janapria

Pada jalur ini sebagian besar nilai tanah tidak berubah. Sebelum BIL dibangun, nilai keuntungan hanya terdapat di Janapria, itupun luasnya tidak besar. Begitu BIL selesai dibangun, nilai tanah cenderung bernilai kepentingan umum. Meskipun ada beberapa titik yang berubah menjadi nilai keuntungan, itupun hanya karena rencana aksesibilitas berupa jalan arteri primer di kilometer 6,15. Menurut informan, hal tersebut dikarenakan Janapria kurang mendapat perhatian pembangunan dari pemerintah Kabupaten Lombok Tengah.

5.3.8 BIL – Mujur

Di sepanjang rencana jalan arteri primer, nilai tanah cenderung berubah menjadi nilai keuntungan. Hal tersebut ditandai dengan harga tanah yang meningkat cukup tajam di sepanjang jalan tersebut. Selain itu, kota Mujur juga merupakan salah satu kota penghubung antara Lombok Tengah dengan Lombok Timur.

5.3.9 BIL – Sengkol

Pada jalur ini, sebagian besar nilai tanah berubah menjadi nilai keuntungan. Hal ini didukung karena wisatawan yang ingin berkunjung ke DTW Mandalika biasanya mampir ke wilayah Sengkol yang merupakan sentra pusat oleh-oleh di Kabupaten Lombok Tengah. Hal tersebut dapat dilihat dari meningkatnya harga tanah di wilayah ini.

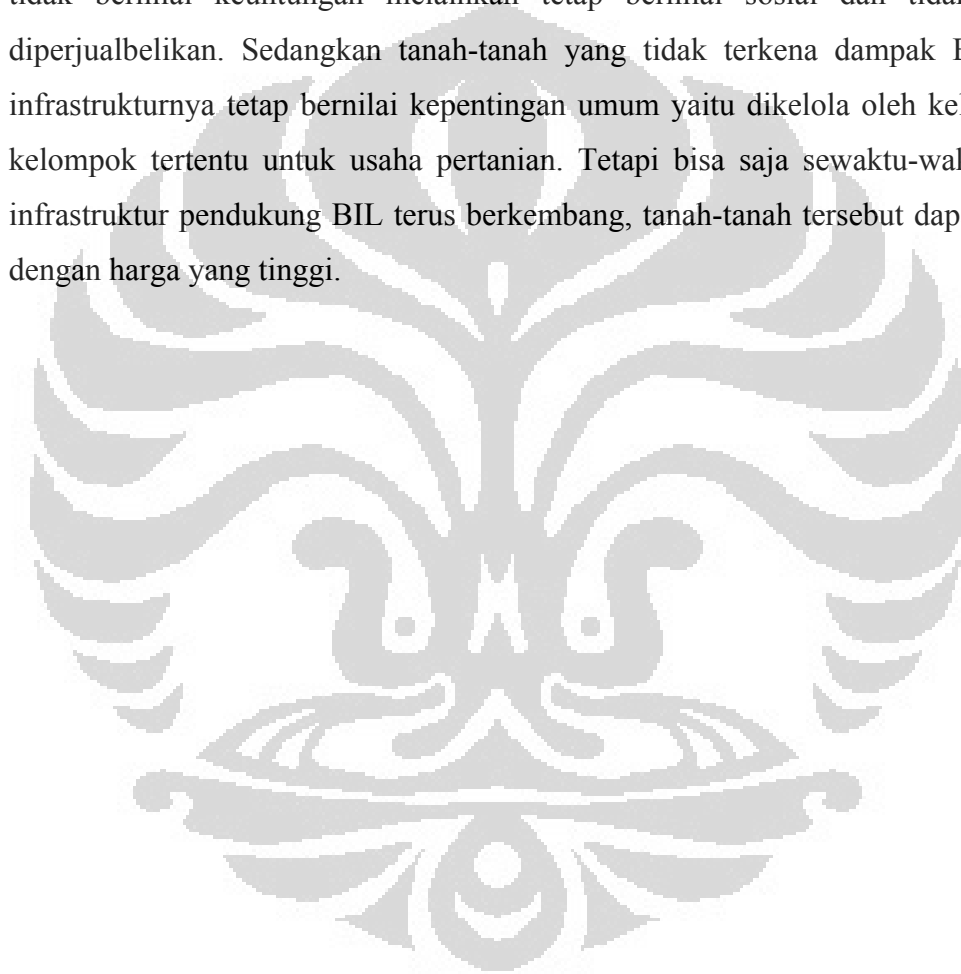
5.4 Pengaruh BIL terhadap Perubahan Nilai Tanah di Kabupaten Lombok Tengah

Keberadaan BIL ternyata mempengaruhi kondisi nilai tanah di Kabupaten Lombok jika dilihat dari bagaimana masyarakat memandang nilai tanahnya. Tetapi pengaruh BIL ini bersifat tidak langsung, karena perubahan nilai tanah diakibatkan sarana prasarana pendukung BIL dan daya tarik beberapa pusat-pusat pertumbuhan setelah BIL dibangun. Sebagian besar masyarakat Kabupaten Lombok tidak memiliki ikatan emosi yang cukup kuat terhadap tanahnya dikarenakan akan kebutuhan jika dilihat dari alasan mereka menjual tanahnya. Beberapa contoh kebutuhannya adalah ingin pindah tempat tinggal di lokasi yang pusat pertumbuhannya lebih besar, ingin beribadah haji, atau ingin menggunakan hasil penjualan tanahnya sebagai modal usaha. Namun, sebelum BIL dibangun, mereka merasa kesulitan untuk menjual tanahnya karena belum memiliki nilai keuntungan, artinya belum ada nilai jual yang dapat menarik pembeli untuk membeli tanah-tanah mereka. Akhirnya sebagian besar dibiarkan menganggur atau dibangun tempat ibadah oleh pemilik tanah.

Ketika BIL sudah mulai dibangun, infrastruktur pendukung dibangun, akhirnya ketika masyarakat sadar bahwa lokasi tanahnya dekat dengan BIL atau infrastruktur-infrastruktur pendukung BIL lainnya seperti aksesibilitas berupa arteri primer, mereka mulai berpikir ke arah yang ekonomis. Artinya mereka menjadikan keberadaan bandara dan infrastrukturnya merupakan nilai jual untuk tanah-tanah mereka. Tidak perlu tingkat pendidikan yang tinggi untuk mengetahui hal tersebut karena sebenarnya sudah ada beberapa investor yang berani membeli beberapa are tanah dengan harga tinggi. Ketika masyarakat lain mengetahui ada beberapa tanah yang dibeli dengan harga tinggi melalui informasi mulut ke mulut,

akhirnya masyarakat yang memiliki tanah turut mematok harga tanahnya dengan tinggi.

Namun, tidak semua masyarakat dapat menikmati nilai keuntungan yang diberikan akibat dampak BIL dan infrastrukturnya. Masyarakat yang tinggal di desa adat tidak dapat menjual tanahnya, karena tanahnya terikat dengan aturan adat dan dilarang keras untuk dijual. Contohnya di Dusun Sade, walaupun wilayah pedesaannya dilalui jalan utama menuju DTW Mandalika, tanahnya tetap tidak bernilai keuntungan melainkan tetap bernilai sosial dan tidak untuk diperjualbelikan. Sedangkan tanah-tanah yang tidak terkena dampak BIL dan infrastrukturnya tetap bernilai kepentingan umum yaitu dikelola oleh kelompok-kelompok tertentu untuk usaha pertanian. Tetapi bisa saja sewaktu-waktu, jika infrastruktur pendukung BIL terus berkembang, tanah-tanah tersebut dapat dibeli dengan harga yang tinggi.



BAB 6

KESIMPULAN

Perubahan harga tanah di jalur antara Bandar Internasional Lombok dengan pusat-pusat pertumbuhan di Kabupaten Lombok Tengah bervariasi. Variasi perubahan harga tanah tersebut dipengaruhi oleh kekuatan pusat pertumbuhan lain, yakni pusat pertumbuhan yang memiliki fungsi ekonomi yang kuat. BIL juga tidak secara langsung mempengaruhi harga tanah, tetapi harga tanah cenderung dipengaruhi oleh keberadaan infrastruktur pendukung BIL yaitu aksesibilitas seperti jalan arteri primer.

Terjadi perubahan pemaknaan terhadap nilai tanah dari yang semula bersifat sosial dan untuk kepentingan umum, menjadi bersifat ekonomi. Semakin mendekati pusat pertumbuhan, nilai tanah cenderung bersifat ekonomi (nilai keuntungan). Nilai tanah yang tetap bersifat sosial dan untuk kepentingan umum hanyalah tanah yang berada di luar pusat pertumbuhan terutama tanah-tanah yang terikat dengan adat.

DAFTAR PUSTAKA

Media Cetak dan Online

- _____. *Airport Development News*. 2005.
(<http://www.airports.org/aci/aci/file/ADN%20-%20Momberger/ACI-ADN%20Dec%202005.pdf>). Diakses pada tanggal 21 September 2011.
- _____. “Terbang Bersama Properti di Bandara”. *Kontan Weekly*, No. 51 XV 2011, hal.16-17

Buku Teks

- Adams, Paul C, Steven D. H., and Karen E. T. *Textures of Place : Exploring Humanist Geographies*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2001.
- Alonso, W. (1964). *Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
- Chapin, F.S. *Urban Land Use Planning*. Urbana [Ill.]: University of Illinois Press, 1965.
- Copley, S. *Adam Smith and The Wealth of Nations: New Interdisciplinary Essays*. Manchester University Press, 1995.
- Fried, Morton H. *Land Tenure, Geography and Ecology in the Contact of Cultures*. [Indianapolis]: Bobbs-Merrill, 1952.
- Goldberg, M.A., and P. Chinloy. *Urban Land Economics*. Wiley, 1984.
- Indonesia.;Pusat Bahasa (Indonesia). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa*. Ed. 4. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2008.
- Jayadinata, J.T. 1999. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*. Bandung: ITB
- Minichiello, Victor, Rosalie A., and Terrence N.H. *In-depth Interviewing: Principles, Techniques, Analysis*. Pearson Education Australia, 2008.
- Northam, R. M. *Urban Geography*. New York: Wiley, 1975.
- Rook, D. *Property Law and Human Rights*. Blackstone’s Human Rights Series. Blackstone Press, 2001.

- Sraffa, P. *The Works and Correspondence of David Ricardo*. Indianapolis: Liberty Fund, 2005.
- Sandy, I M. *Republik Indonesia, geografi regional: buku teks*. Jurusan Geografi, FMIPA Universitas Indonesia, 1985.
- Saleum. *Suku Sasak dan Dusun Sade dalam Sejarah*. Jakarta, 2011.

Jurnal

- Adenan, M. "Potensi Konflik Pertanahan Horizontal Pada Kawasan Pariwisata di Nusa Tenggara Barat." *Konflik pertanahan di era reformasi : hukum negara, hukum adat, dan tuntutan rakyat : studi kasus konflik tanah pada kawasan wisata di Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Jawa Timur (ed. Sukri Abdurrachman)*. Jakarta : Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Kebudayaan, 2004.
- Ahlfeldt, Gabriel, and Wolfgang M. *Assessing External Effects of City Airport: Land Values in Berlin*. Hamburg Contemporary Economic Discussion. Hamburg: University of Hamburg, 2008.
- Black, J.T., J.E. Hoben, and M.A. Goldberg. *Urban Land Markets: Price Indices, Supply Measures, and Public Policy Effects*. ULI Research Report. Urban Land Institute, 1980.
- Dowall, David E., and Michael L. "The Price of Land for Housing in Jakarta." *Urban Studies* 28, no. 5 (October 1, 1991): 707–722.
- Goldberg, Michael A. "Transportation, Urban Land Values, and Rents: A Synthesis." *Land Economics* 46, no. 2 (1970): 153–162.
- Norton, W. 1997. Human geography and behavior analysis: An application of behavior analysis to the evolution of human landscapes. *The Psychological Record*, 47, 439–460
- Pattison, W.D. (1990). "The Four Traditions of Geography". *Journal of Geography* 89(5): 202–6. Reprint of a 1964 article.
- Rizky, F. 2005. *Skripsi: Tinjauan Aspek Hukum dan Teknis Pelaksanaan Redistribusi Tanah Hasil Landreform di Kota Surabaya (Studi Kasus Kelurahan Romokal isari)*. Surabaya : Program Studi Teknik Geodesi FTSP-ITS.

- Setiandi, A. 1997. *Skripsi: Harga tanah kosong berdasarkan jarak di kecamatan Ciracas dan Cipayung kotamadya Jakarta Timur*. Departemen Geografi FMIPA UI: Depok.
- Sinclair, R. "Von Thünen and Urban Sprawl." *Annals of the Association of American Geographers* 57, no. 1 (1967): 72.
- Sutami, R. 1928-. *Manusia Indonesia Dalam Proses Pembangunan : Pidato Sambutan / Oleh Sutami*. Jakarta :: [s.n.], 1976.

Dokumen Instansi

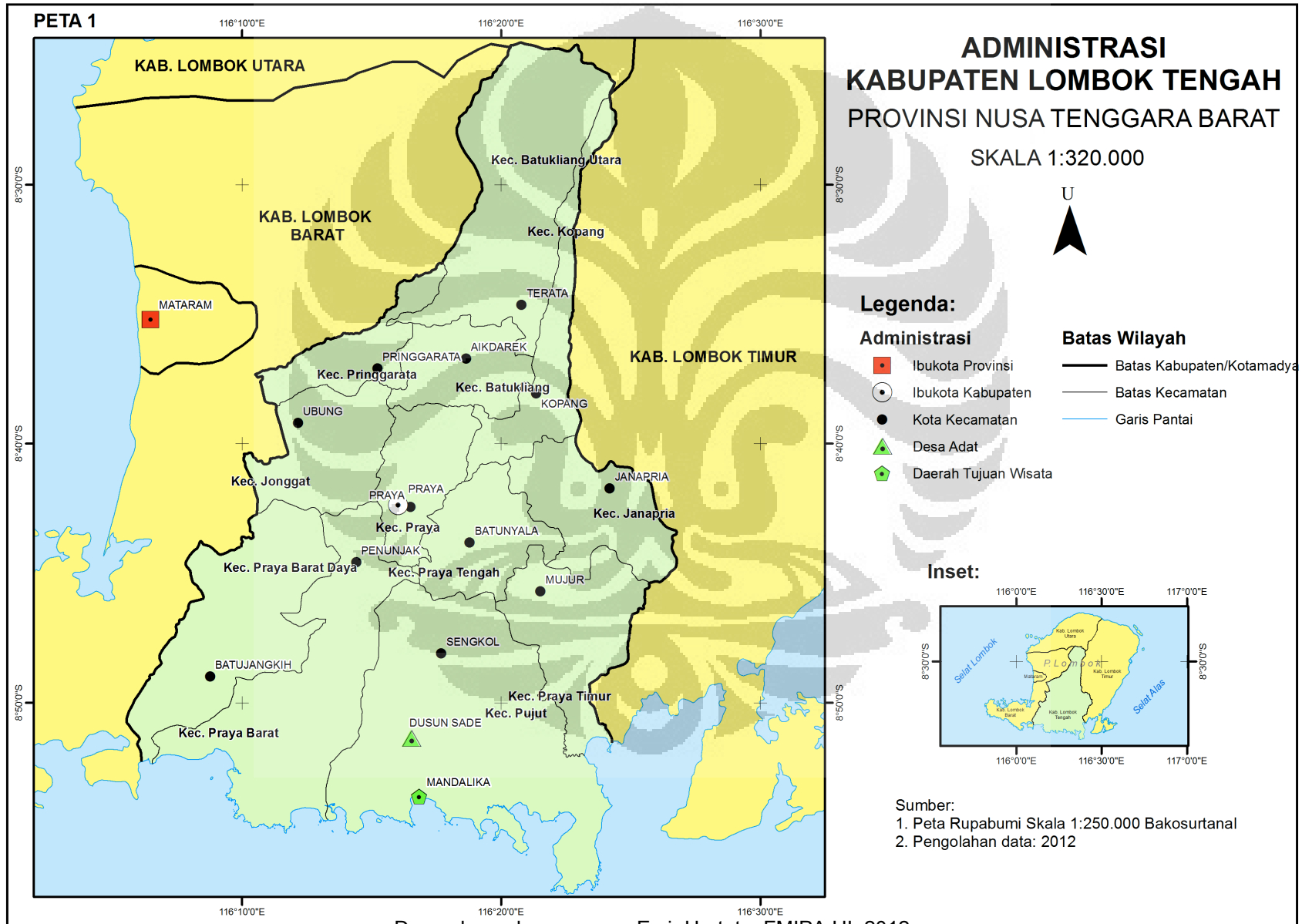
- _____. *Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan*. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 20/PRT/M/2010.
- _____. *Panduan Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga, 1990.
- _____. *New Lombok International Airport: Project Summary*. Directorate General of Air Communication, and PT. (Persero) Angkasa Pura 1. Jakarta, 2005.
- Badan Penelitian dan Pengembangan Harga Tanah. *Metode Penilaian Harga Tanah*. Bandung: Institut Teknologi Bandung, 1985.
- Bidang Penatagunaan Tanah DKI Jakarta. *Model Pendugaan Harga Dasar Tanah*. Jakarta: Badan Pertanahan Nasional, 1994.
- Darmawan, Dalu A. dan Indriyati. *Penelitian Penetapan Harga Dasar Tanah Perkotaan*. Puslitbang Badan Pertanahan Nasional. Jakarta, 2005.
- Laporan Final: Penyusunan Model Prediksi Harga Tanah DKI Jakarta Tahun 2003*. Jakarta: Dinas Pertanahan dan Pemetaan DKI Jakarta; Pusat Penelitian Geografi Terapan (PPGT) FMIPA UI, 2003.
- Sandy, I M. *Land use dan perkembangan penduduk*. Direktorat Tata Guna Tanah; No. 50, Direktorat Jenderal Agraria, Departemen Dalam Negeri, 1975.
- Sandy, I Made. *Penggunaan tanah (land use) di Indonesia*. Direktorat Tata Guna Tanah; No. 75, Direktorat Jenderal Agraria, Departemen Dalam Negeri, 1977.

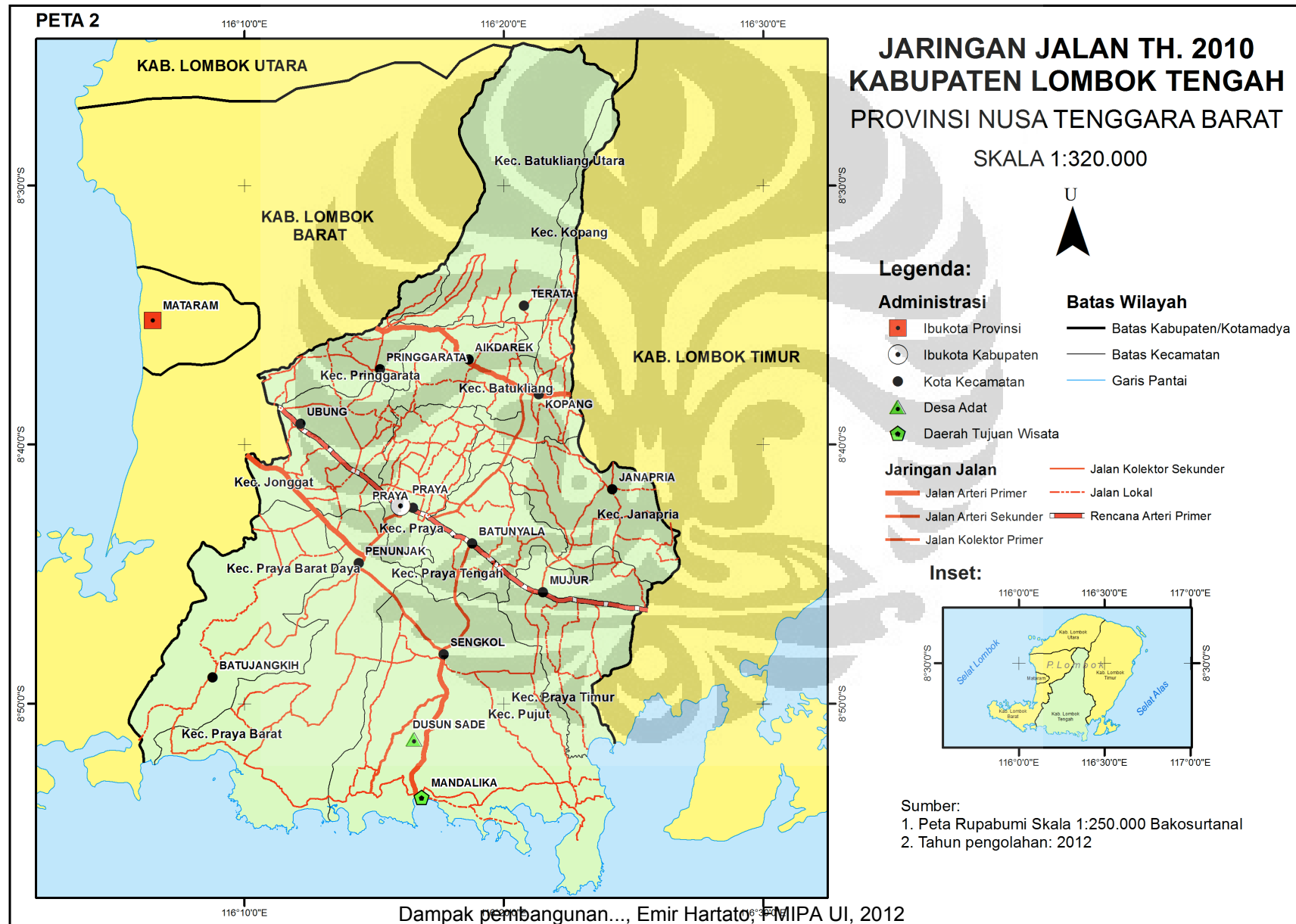


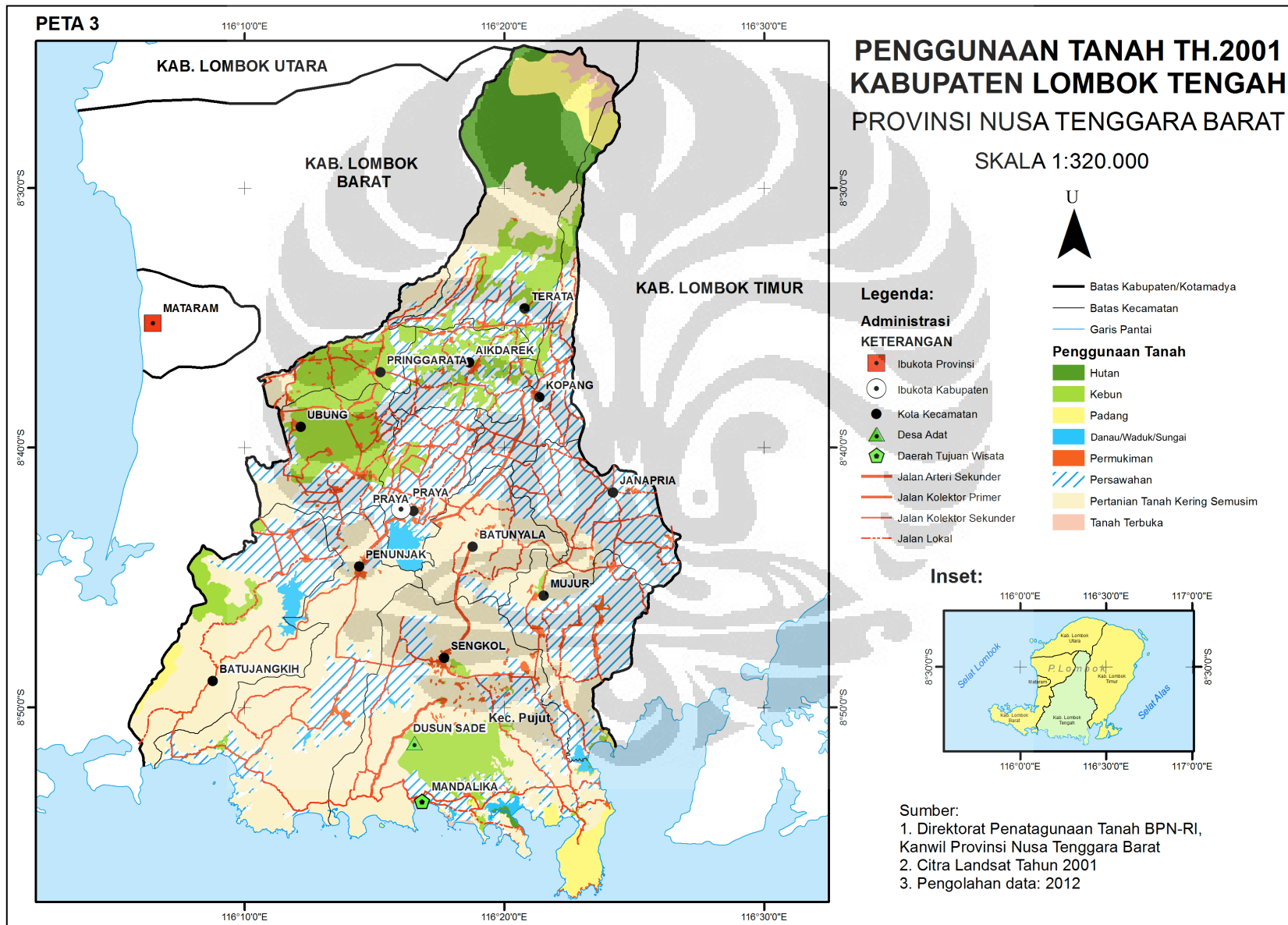
LAMPIRAN

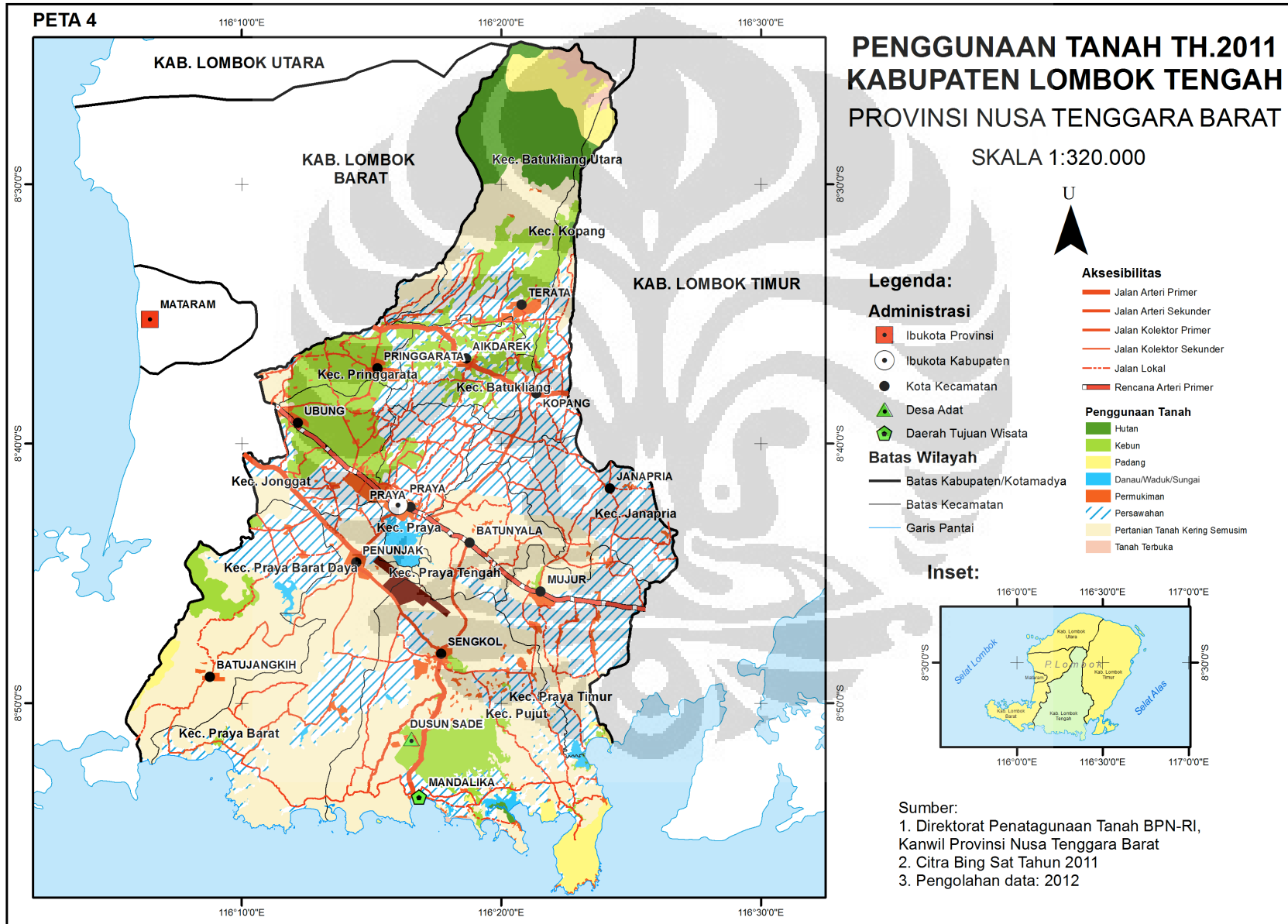


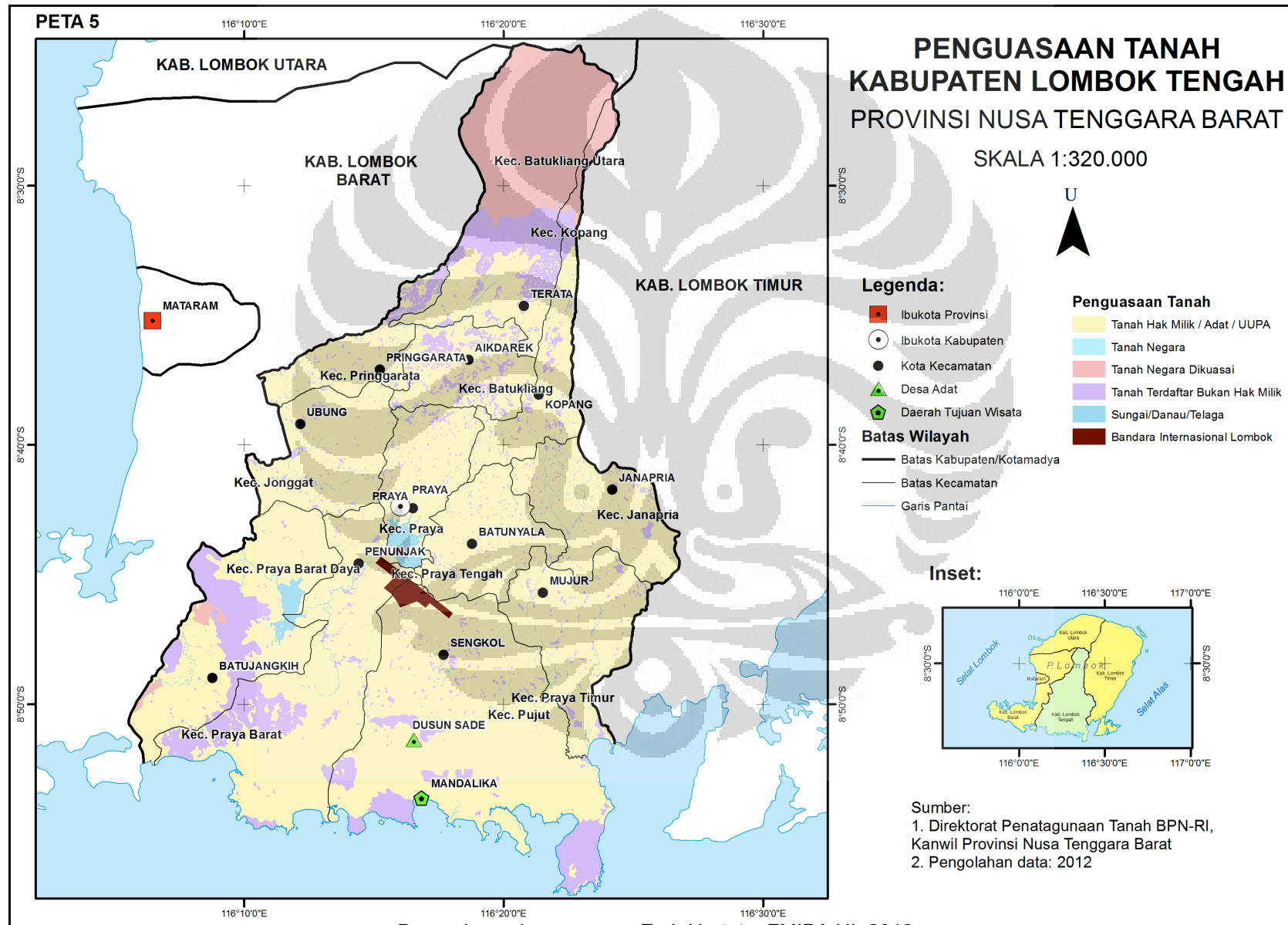
P E T A

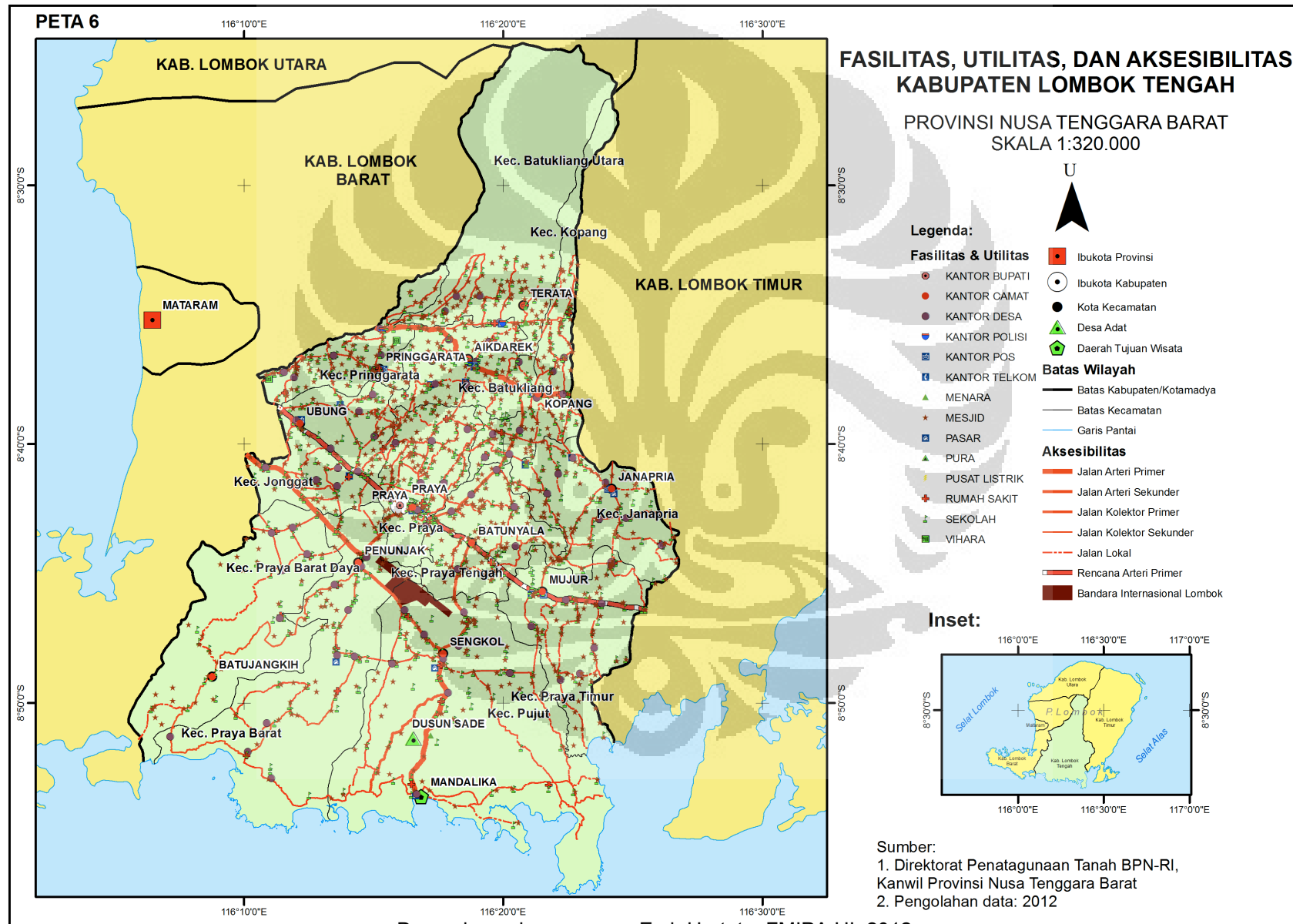


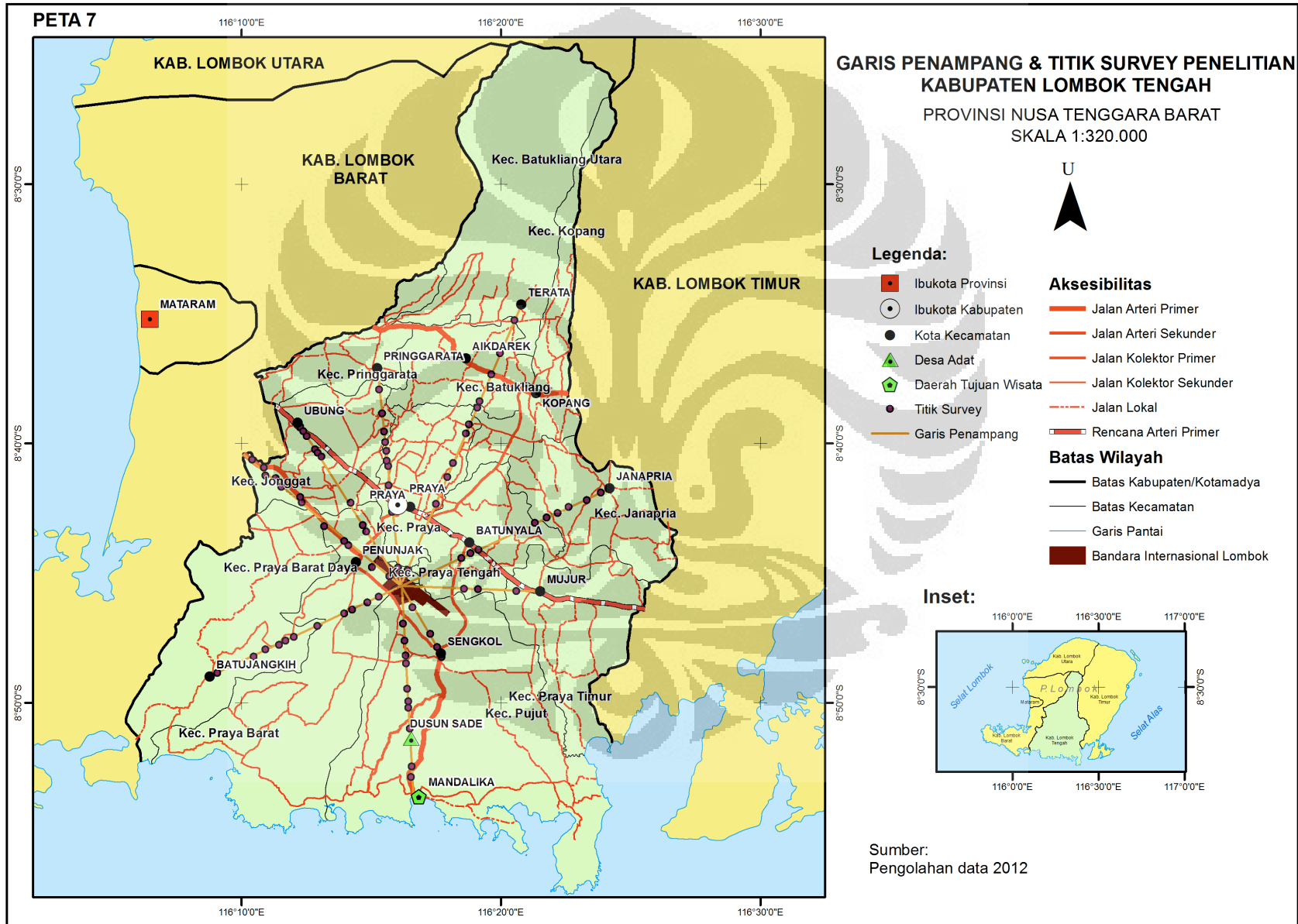


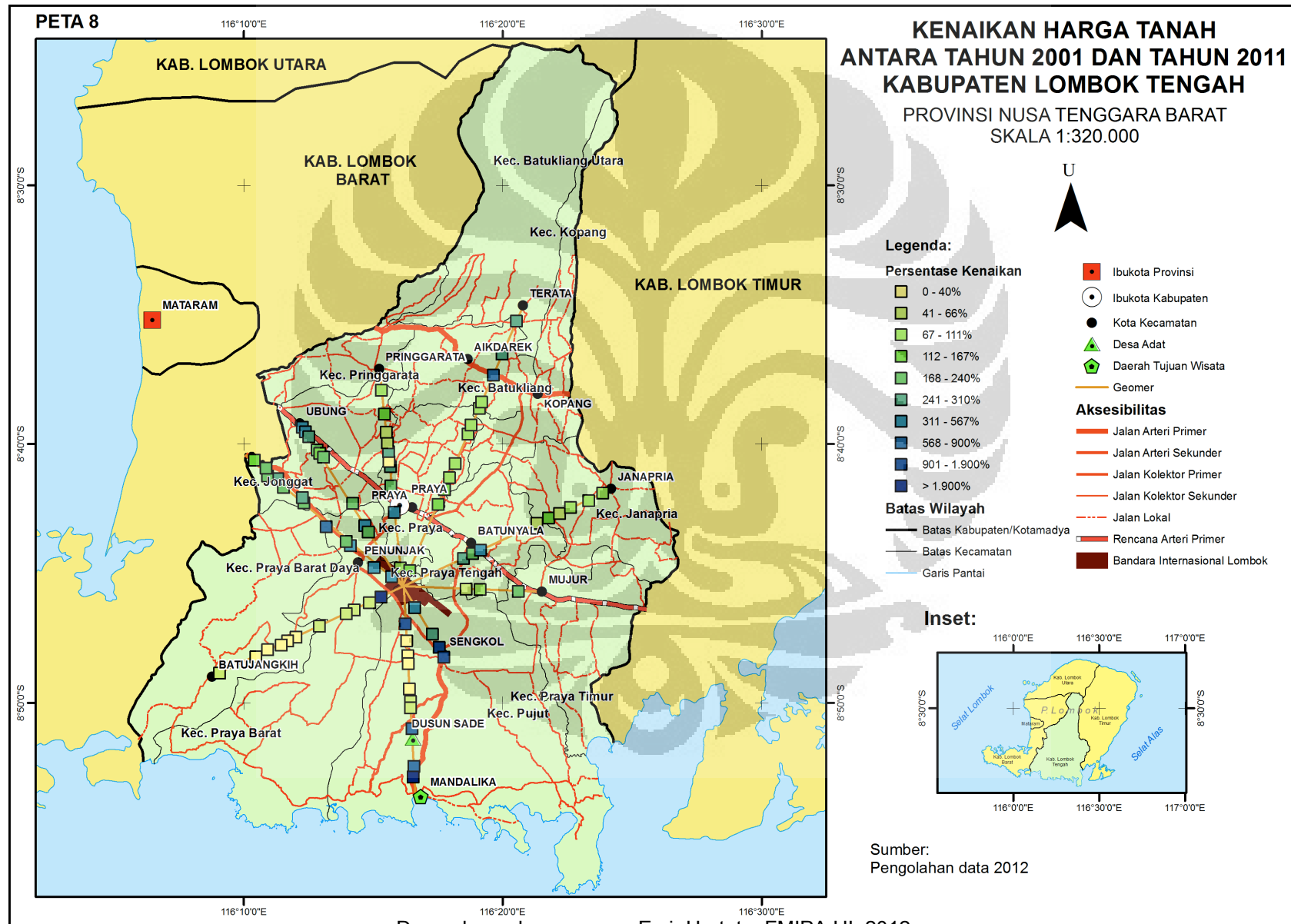


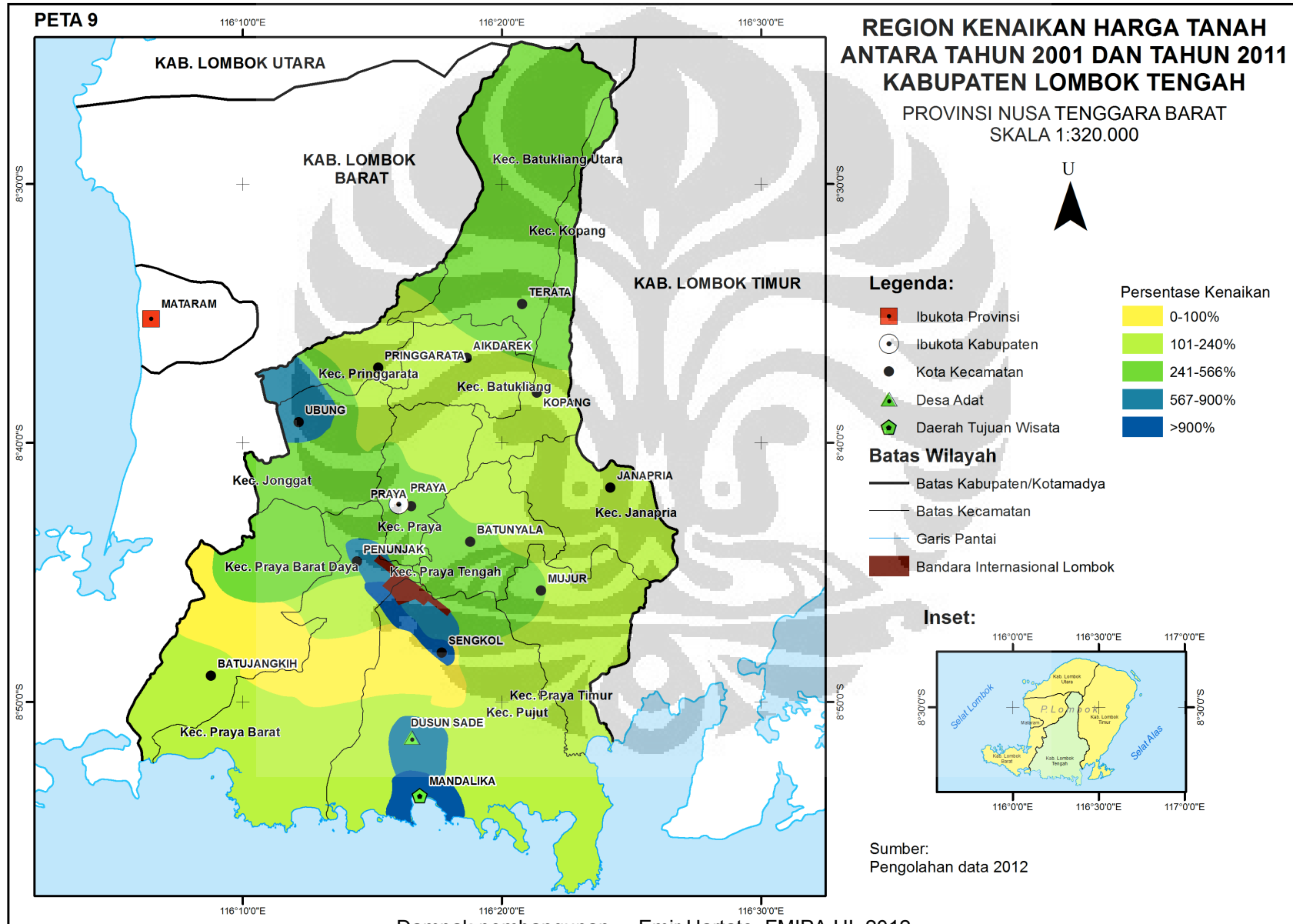


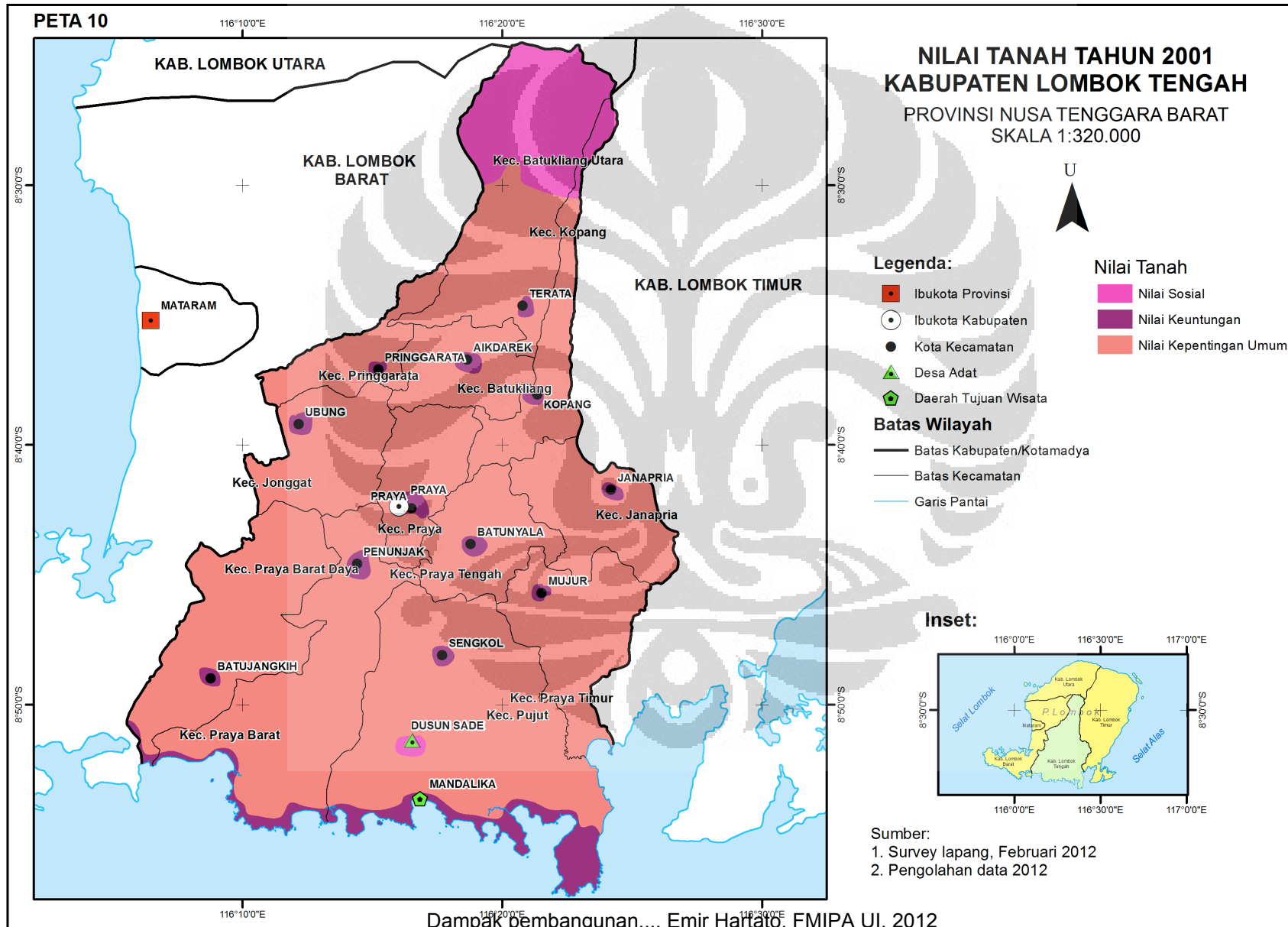


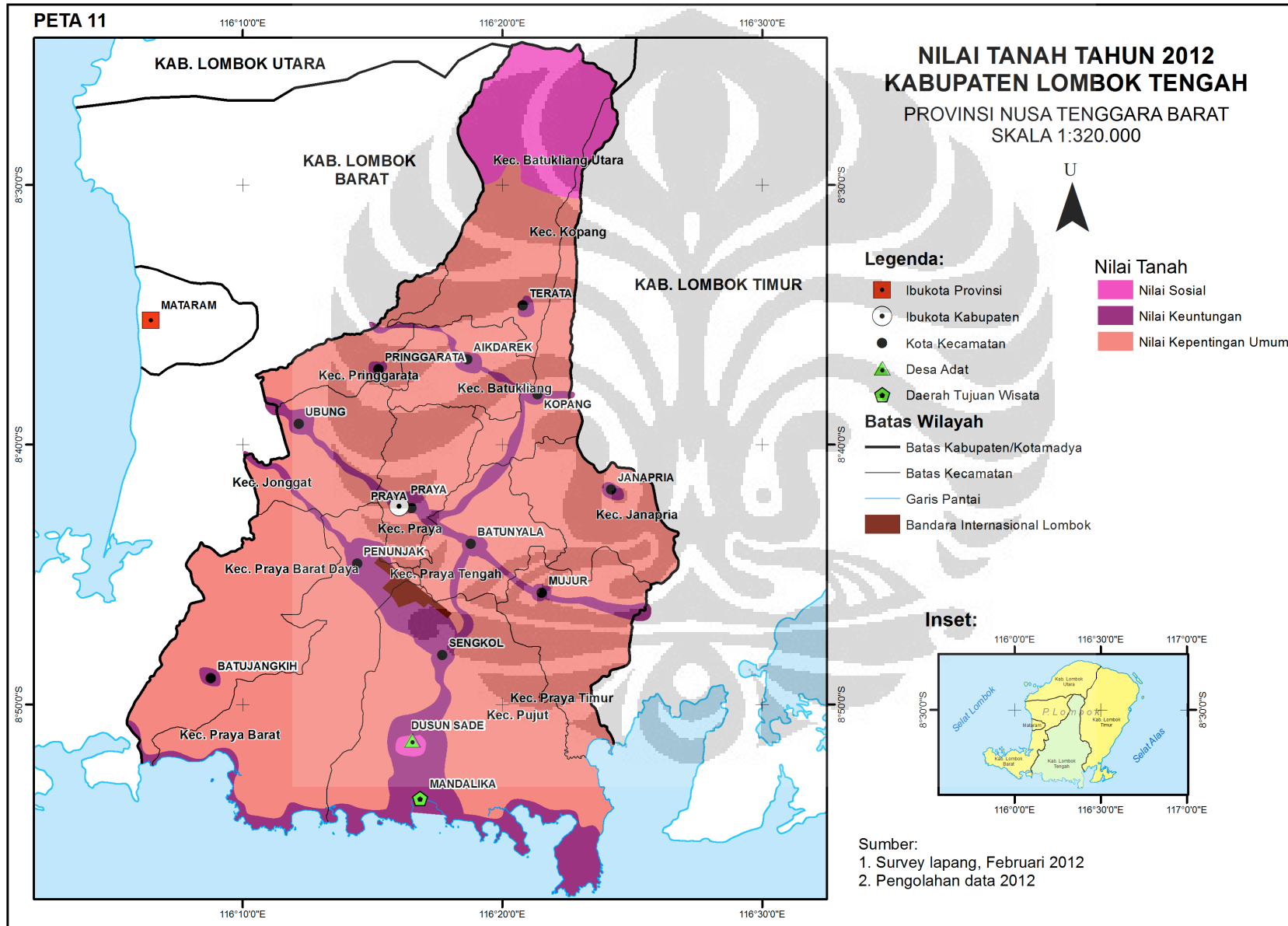


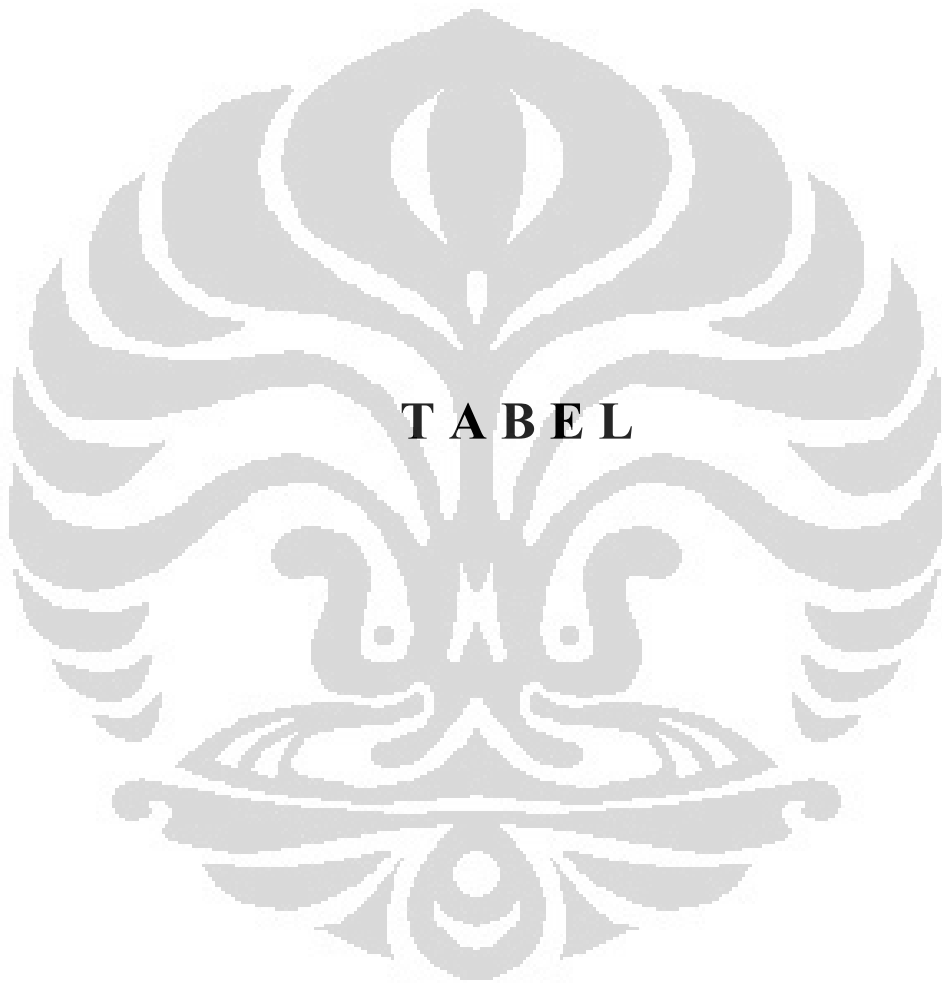












TABEL

Tabel 1. Survey Harga Tanah BIL – Pujut (Harga dalam RP x 1.000 per are)

KM	Status Penguasaan Tanah	Penggunaan Tanah (2001)	Penggunaan Tanah (2011)	Aksesibilitas	Fasilitas	Utilitas	Harga Tanah BPN (2001)	Harga Tanah BPN (2011)	NJOP (2001)	NJOP (2011)	Harga Tanah Survey (2012)
2,55	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Arteri Sekunder	Rumah Sakit, Sekolah, Masjid	Listrik, Air, Telekomunikasi	3.000	40.000	950	10.000	50.000
3,74	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering	Lokal	Sekolah, Masjid	Listrik, Air, Telekomunikasi	4.000	4.000	300	2.000	10.000
4,85	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Lokal	Sekolah, Masjid	Listrik, Air, Telekomunikasi	2.500	3.000	300	2.000	7.000
5,3	Hak Milik	Persawahan	Pertanian Tanah Kering	Lokal	Masjid	Listrik, Air, Telekomunikasi	3.000	4.000	300	2.000	7.000
7,16	Hak Milik	Persawahan	Persawahan		Sekolah	Listrik, Air, Telekomunikasi	2.000	2.600	200	1.000	5.000
8,08	Hak Milik	Persawahan	Pertanian Tanah Kering			Listrik, Air, Telekomunikasi	2.500	4.000	100	1.500	7.000
10,06	Tanah Terdaftar Bukan Hak Milik	Perkebunan	Persawahan	Kolektor Primer		Listrik, Air, Telekomunikasi	1.500	2.500	300	1.000	5.000
12,69	Hak Milik	Perkebunan	Pertanian Tanah Kering	Arteri Primer	Masjid	Listrik, Air, Telekomunikasi	10.000	100.000	2.000	33.500	125.000
13,49	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Arteri Primer	Masjid, Rumah Sakit, Sekolah	Listrik, Air, Telekomunikasi	20.000	200.000	3.000	33.500	250.000

[Sumber: Pengolahan data, 2012]

Tabel 2. Survey Harga Tanah BIL – Batujangkih (Harga dalam RP x 1.000 per are)

KM	Status Penggunaan Tanah	Penggunaan Tanah (2001)	Penggunaan Tanah (2011)	Aksesibilitas	Fasilitas	Utilitas	Harga Tanah BPN (2001)	Harga Tanah BPN (2011)	NJOP (2001)	NJOP (2011)	Harga Tanah Survey (2012)
1,79	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering	Arteri Sekunder		Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	1.500	60.000	1.000	5.000	75.000
2,69	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering			Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	2.000	3.000	1.200	2.000	10.000
3,96	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering	Kolektor Sekunder	Sekolah	Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	3.500	5.000	2.500	3.000	7.500
4,57	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering	Kolektor Sekunder	Kantor Desa	Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	3.000	5.000	1.000	3.000	6.000
6,61	Terdafatr Bukan Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering		Masjid, Sekolah	Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	2.700	4.000	1.250	2.000	5.000
8,44	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering	Kolektor Sekunder	Masjid, Sekolah	Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	1.500	2.000	700	1.000	2.500
9,15	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Permukiman	Kolektor Sekunder		Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	1.000	1.300	500	800	2.000
9,61	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Permukiman	Kolektor Sekunder		Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	800	1.000	500	800	2.000
10,68	Terdafatr Bukan Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering			Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	800	1.000	500	750	1.750
11,66	Terdafatr Bukan Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering			Listrik, Telekomunikasi	750	900	400	800	1.500
14,38	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering	Kolektor Sekunder	Masjid, Sekolah,	Pusat Listrik, Telekomunikasi, Air	1.200	2.000	1.000	1.500	4.000

[Sumber: Pengolahan data, 2012]

Tabel 3. Survey Harga Tanah BIL – Penunjak – Jonggat (Harga dalam RP x 1.000 per are)

KM	Status Penguasaan Tanah	Penggunaan Tanah (2001)	Penggunaan Tanah (2011)	Aksesibilitas	Fasilitas	Utilitas	Harga Tanah BPN (2001)	Harga Tanah BPN (2011)	NJOP (2001)	NJOP (2011)	Harga Tanah Survey (2012)
0,98	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering			Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	1.500	10.000	1.000	3.600	20.000
2,4	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Permukiman		Sekolah, Masjid	Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	1.000	6.000	750	5.400	10.000
4,56	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Permukiman	Arteri Primer		Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	2.000	13.000	1.750	12.800	17.200
5,04	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Permukiman	Arteri Primer	Sekolah, Masjid	Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	1.500	5.000	1.000	3.600	7.000
6,76	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Arteri Primer	Sekolah, Masjid	Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	1.000	8.000	750	6.200	10.000
9,03	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Arteri Primer		Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	2.500	8.000	1.700	4.250	12.000
9,39	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Arteri Primer		Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	2.000	8.000	1.500	4.500	10.000
10,93	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering		Sekolah, Masjid	Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	1.000	3.400	500	2.700	5.000
11,54	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering		Sekolah, Masjid	Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	1.200	3.000	1.000	2.000	6.000
12,28	Hak Milik	Persawahan	Persawahan		Sekolah, Masjid	Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	1.000	3.000	750	2.100	5.000
12,78	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Arteri Primer	Sekolah, Masjid	Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	3.000	9.500	1.700	7.500	13.000
13,86	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Arteri Primer	Masjid	Listrik, Telepon, Air, Telekomunikasi	4.000	10.000	3.000	8.000	15.000

[Sumber: Pengolahan data, 2012]

Tabel 4. Survey Harga Tanah BIL – Ubung (Harga dalam RP x 1.000 per are)

KM	Status Penguasaan Tanah	Penggunaan Tanah (2001)	Penggunaan Tanah (2011)	Aksesibilitas	Fasilitas	Utilitas	Harga Tanah BPN (2001)	Harga Tanah BPN (2011)	NJOP (2001)	NJOP (2011)	Harga Tanah Survey (2012)
4,48	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering			Listrik, Telekomunikasi, Air	2.000	6.000	1.500	2.000	7.500
5,11	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering			Listrik, Telekomunikasi, Air	1.500	7.700	1.000	2.400	8.000
6,92	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Jalan Lokal	Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.500	5.000	1.150	2.000	6.000
10,65	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan			Listrik, Telekomunikasi, Air	2.500	7.000	1.750	3.500	7.000
11,15	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan			Listrik, Telekomunikasi, Air	2.000	5.000	1.500	3.000	6.500
11,49	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan	Jalan Lokal		Listrik, Telekomunikasi, Air	3.000	9.000	1.000	4.000	9.200
12,5	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan	Rencana Arteri Primer	Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	2.500	10.000	1.500	3.000	10.500
12,94	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan	Rencana Arteri Primer		Listrik, Telekomunikasi, Air	2.000	10.000	1.700	2.700	10.250
13,33	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan	Rencana Arteri Primer	Sekolah, Masjid,	Pusat Listrik, Telekomunikasi, Air	1.750	10.000	950	2.500	12.000

[Sumber: Pengolahan data, 2012]

Tabel 5. Survey Harga Tanah BIL – Praya – Pringgarata (Harga dalam RP x 1.000 per are)

KM	Status Penguasaan Tanah	Penggunaan Tanah (2001)	Penggunaan Tanah (2011)	Aksesibilitas	Fasilitas	Utilitas	Harga Tanah BPN (2001)	Harga Tanah BPN (2011)	NJOP (2001)	NJOP (2011)	Harga Tanah Survey (2012)
1,36	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering			Listrik, Telekomunikasi, Air	2.000	4.000	1.000	1.500	7.500
5,2	Hak Milik	Persawahan	Permukiman	Arteri Sekunder	Sekolah, Masjid, Kantor Bupati	Listrik, Telekomunikasi, Air	3.750	25.000	3.000	20.000	30.000
7,22	Hak Milik	Permukiman	Permukiman	Jalan Lokal	Sekolah, Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	4.000	13.000	2.500	7.150	17.000
8,45	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan	Jalan Lokal	Sekolah, Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.000	4.000	770	2.000	5.000
8,87	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan	Jalan Lokal	Sekolah, Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	2.500	3.500	1.400	1.500	5.000
9,55	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan	Jalan Lokal	Sekolah, Masjid, Rumah Sakit, Kantor Desa	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.000	4.100	580	2.000	5.000
10,19	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan	Jalan Lokal	Sekolah, Masjid, Rumah Sakit	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.200	2.000	450	950	4.500
11,08	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Jalan Lokal	Sekolah, Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.500	2.500	1.000	1.200	4.000
12,27	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Jalan Lokal	Sekolah, Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	2.000	4.500	1.350	1.700	6.000

[Sumber: Pengolahan data, 2012]

Tabel 6. Survey Harga Tanah BIL – Teratai (Harga dalam RP x 1.000 per are)

KM	Status Penguasaan Tanah	Penggunaan Tanah (2001)	Penggunaan Tanah (2011)	Aksesibilitas	Fasilitas	Utilitas	Harga Tanah BPN (2001)	Harga Tanah BPN (2011)	NJOP (2001)	NJOP (2011)	Harga Tanah Survey (2012)
1,27	Hak Milik	Pertanian Tanah kering	Pertanian Tanah kering			Listrik, Telekomunikasi, Air	1.550	4.000	1.000	2.420	7.000
6,05	Hak Milik	Pertanian Tanah kering	Pertanian Tanah kering	Jalan Lokal		Listrik, Telekomunikasi, Air	1.700	4.000	1.350	2.300	6.500
7,48	Hak Milik	Pertanian Tanah kering	Pertanian Tanah kering	Jalan Lokal		Listrik, Telekomunikasi, Air	1.400	3.500	1.100	1.375	5.000
8,51	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Jalan Lokal	Sekolah, Masjid, Kantor Desa	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.420	3.000	1.150	1.350	5.000
9,58	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Jalan Lokal	Sekolah, Kantor Desa	Listrik, Telekomunikasi, Air	2.500	5.000	1.900	2.250	7.000
11,72	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Jalan Lokal	Sekolah, Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	2.575	5.000	1.980	2.300	7.000
12,48	Hak Milik	Persawahan	Persawahan		Kantor Desa	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.375	2.500	1.200	1.275	5.000
13,76	Hak Milik	Permukiman	Permukiman	Jalan Lokal	Sekolah, Masjid, Kantor Desa	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.200	2.400	975	1.000	4.500
14,34	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan		Sekolah	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.400	2.500	1.300	1.500	5.500
16,43	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan	Arteri Primer	Sekolah, Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	2.000	16.500	1.700	8.000	20.000
18,07	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan		Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.250	4.500	1.000	2.000	5.500
20,62	Hak Milik	Perkebunan	Perkebunan	Jalan Lokal	Sekolah, Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	3.000	11.000	2.000	7.500	15.000

[Sumber: Pengolahan data, 2012]

Tabel 7. Survey Harga Tanah BIL – Janapria (Harga dalam RP x 1.000 per are)

KM	Status Penguasaan Tanah	Penggunaan Tanah (2001)	Penggunaan Tanah (2011)	Aksesibilitas	Fasilitas	Utilitas	Harga Tanah BPN (2001)	Harga Tanah BPN (2011)	NJOP (2001)	NJOP (2011)	Harga Tar Survey (2012)
4,79	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering	Arteri Sekunder	Sekolah, Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	2.000	7.500	1.250	1.500	10.000
5,47	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering		Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.700	5.000	1.200	1.500	8.000
6,15	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering	Rencana Arteri Primer	Sekolah, Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	2.200	11.500	1.800	2.000	15.000
10,46	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering			Listrik, Telekomunikasi, Air	1.500	2.500	1.175	1.700	5.000
11,38	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering	Jalan Lokal	Sekolah, Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.200	3.200	1.000	1.200	7.500
12,24	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Jalan Lokal		Listrik, Telekomunikasi, Air	1.300	2.000	850	910	5.000
13,13	Hak Milik	Persawahan	Persawahan			Listrik, Telekomunikasi, Air	2.000	4.000	1.150	1.500	7.000
14,56	Hak Milik	Persawahan	Persawahan	Jalan Lokal		Listrik, Telekomunikasi, Air	2.200	4.000	1.120	1.500	5.000
15,56	Hak Milik	Persawahan	Persawahan		Sekolah, Masjid	Listrik, Telekomunikasi, Air	1.500	3.000	800	2.500	4.500

[Sumber: Pengolahan data, 2012]

Tabel 8. Survey Harga Tanah BIL – Mujur (Harga dalam RP x 1.000 per are)

KM	Status Penguasaan Tanah	Penggunaan Tanah (2001)	Penggunaan Tanah (2011)	Aksesibilitas	Fasilitas	Utilitas	Harga Tanah BPN (2001)	Harga Tanah BPN (2011)	NJOP (2001)	NJOP (2011)	Harga Tanah Survey (2012)
4,57	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering			Listrik, Telekomunikasi	2.000	3.000	1.750	2.500	3.200
5,41	Hak Milik	Persawahan	Persawahan			Listrik, Telekomunikasi, Air	1.700	3.000	600	2.000	4.000
8,22	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering			Listrik, Telekomunikasi, Air	1.850	5.500	1.700	2.500	5.750

[Sumber: Pengolahan data, 2012]

Tabel 9. Survey Harga Tanah BIL – Sengkol (Harga dalam RP x 1.000 per are)

KM	Status Penguasaan Tanah	Penggunaan Tanah (2001)	Penggunaan Tanah (2011)	Aksesibilitas	Fasilitas	Utilitas	Harga Tanah BPN (2001)	Harga Tanah BPN (2011)	NJOP (2001)	NJOP (2011)	Harga Tanah Survey (2012)
1,68	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering			Listrik, Air, Telekomunikasi	1.000	5.000	800	2.000	6.000
3,97	Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Pertanian Tanah Kering	Arteri Sekunder	Sekolah, Masjid, Kantor Desa	Listrik, Air, Telekomunikasi	750	3.000	550	1.000	4.000
5,01	Terdaftar Bukan Hak Milik	Pertanian Tanah Kering	Permukiman	Arteri Sekunder	Sekolah, Masjid	Listrik, Air, Telekomunikasi	1.000	15.000	700	5.000	17.500
5,77	Terdaftar Bukan Hak Milik	Permukiman	Permukiman	Arteri Primer	Sekolah, Masjid, Rumah Sakit	Listrik, Air, Telekomunikasi	3.000	60.000	1.500	33.500	75.000

[Sumber: Pengolahan data, 2012]