

Pengaruh Eksistensi Bandara International Lombok Terhadap Perkembangan Permukiman Di PKW Perkotaan Praya

Yuswan Haryono

Diterima :28 Maret 2014

Disetujui :18 Juli 2016

ABSTRACT

Inequality development causes delays for Praya development. MP3EI, changed conditions of Urban Praya through the construction of Lombok International Airport (BIL) that is represented as Regional Activity Center. The development began to grow including the settlements sector. The purpose of this study is to assess the effect of the presence of BIL on the development of settlements in Praya urban with quantitative descriptive method; through the identification residential development from the aspects existence of BIL, pattern and shape of its range, physical and non-physical variables that affect and changes pattern and Structures space. The results showed, the development of urban settlements do not occurs due to the direct presence of BIL but influenced by the roads and utility networks. Praya urban image map in 2006 and 2012 showing the development of settlement that is shaped "Radial Continuous" and other territories form Praya urban scattered "Linear" following the road and utility grid, whereas the other territories near BIL does not show a significant development. According to the Patterns of change and Structure Space, the land price changes. The suburban area of Praya that is experiencing the development of road, the land prices have increased despite relatively less productive land.

Keywords: Development of Settlement, Lombok International Airport (BIL), Praya Urban Activity Center Area.

ABSTRAK

Ketimpangan pembangunan mengakibatkan keterlambatan pembangunan Perkotaan Praya. MP3EI, merubah kondisi Perkotaan Praya melalui pembangunan Bandara International Lombok (BIL) ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Pembangunan mulai berkembang termasuk sektor permukiman. Tujuan penelitian ini adalah mengkaji pengaruh keberadaan BIL terhadap perkembangan permukiman di PKW Perkotaan Praya dengan metode deskriptif kuantitatif; melalui identifikasi perkembangan permukiman dari aspek keberadaan BIL, pola dan bentuk persebarannya, variabel fisik dan non fisik yang mempengaruhi serta perubahan Pola dan Struktur Ruang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perkembangan permukiman di PKW Perkotaan Praya terjadi bukan akibat langsung adanya BIL tetapi lebih dipengaruhi oleh perkembangan aksesibilitas jalan dan jaringan utilitas. Peta Citra Perkotaan Praya tahun 2006 dan 2012, menunjukkan perkembangan permukiman berbentuk "Radial Menerus" di kota Praya dan wilayah lain PKW Perkotaan Praya berbentuk tersebar "Linier" mengikuti aksesibilitas jalan dan jaringan utilitas, sedangkan yang mendekati BIL tidak menunjukkan perkembangan yang signifikan. Dari Pola dan Struktur Ruang terjadi perubahan harga lahan. Daerah pinggiran kota Praya yang mengalami perkembangan aksesibilitas jalan, harga lahan mengalami peningkatan walaupun tergolong lahan yang kurang produktif.

Kata kunci:Perkembangan Permukiman, Bandara International Lombok (BIL), PKW Perkotaan Praya

PENDAHULUAN

Pemusatan kegiatan ekonomi pada satu wilayah menyebabkan lemahnya keterkaitan ekonomi antar daerah/wilayah. Kesenjangan pembangunan ekonomi yang terjadi antara kota-kota besar dengan kota-kota menengah dan kecil masih dirasakan. Begitu pula ketimpangan kota-desa, hampir terjadi di semua wilayah Kabupaten dan Kota di Indonesia (KSPN, 2011). Berdasarkan geografisnya pulau Lombok merupakan salah satu deretan pulau di Nusa Tenggara yang terletak di Kawasan Timur Indonesia. Pulau ini terdiri dari 4 (empat) kabupaten, yaitu kabupaten Lombok Barat, Lombok Utara, Lombok Tengah dan Lombok Timur serta kota Mataram sebagai ibukota provinsi.

Berdasarkan uraian tentang “pembangunan berbasis gender” (Menegpp.go.id, 2010), diantara keempat kabupaten yang ada, kabupaten Lombok Tengah berada pada urutan kedua terbawah besaran nilai IPM-nya, bahkan untuk tingkat provinsi juga berada pada urutan kedua terbawah terutama pada tingkat angka melek huruf dan tingkat lama sekolah. (Tabel 1).

TABEL 1.
IPM MENURUT KABUPATEN/KOTA
DI PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT TAHUN 2010

Kabupaten/Kota	Angka Harapan Hidup (Tahun)		Angka Melek Huruf (persen)		Rata-Rata Lama Sekolah (Tahun)		Pengeluaran Per Kapita Disesuaikan		IPG	PERINGKAT
	L	P	L	P	L	P	L	P		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
NUSA TENGGARA BARAT	60.3	64.02	88.35	76.74	7.47	6.14	70.47	29.53	56.02	33
Lombok Barat	59.06	62.73	84.54	69.52	6.55	5.5	69.32	30.68	53.23	465
Lombok Tengah	59.3	62.98	84.26	71.11	6.44	5.12	68.56	31.44	54.16	457
Lombok Timur	59.04	62.71	87.55	75.86	7.12	5.83	57.76	42.24	60.16	339
Sumbawa	58.94	62.61	93.47	86.97	7.91	6.81	64.02	35.98	62.43	270
Dompu	59.27	62.95	89.94	83.46	8.1	6.97	68.43	31.57	60.16	340
Bima	61.1	64.87	91.57	82.44	7.62	6.95	76.49	23.51	53.21	466
Sumbawa Barat	59.49	63.18	95.79	87.29	8.07	7.04	82.02	17.98	47.37	491
Lombok Utara	58.78	62.44	79.37	66.65	5.97	4.36	75.39	24.61	46.86	492
Kota Mataram	64.74	68.66	96.81	89.5	10.35	8.38	67.54	32.46	65.16	184
Kota Bima	61.15	64.92	96.36	92.26	10.05	9.35	66.16	33.84	63.98	222

Sumber : Pembangunan Manusia Berbasis Gender, Menegpp.go.id, 2010

Hal ini menggambarkan bahwa tingkat pembangunan yang ada di kabupaten Lombok Tengah lebih lambat dibandingkan dengan beberapa kabupaten lain di pulau Lombok. Dibandingkan dengan kota Mataram yang berfungsi sebagai pusat pertumbuhan ekonomi wilayah, kabupaten Lombok Tengah cukup tertinggal dalam hal perkembangan pembangunan. Perbedaan tersebut menciptakan terjadinya ketimpangan pembangunan antar wilayah.

Kemudian, keterbatasan akses dan tidak optimalnya penyediaan sarana-prasarana transportasi, mengakibatkan lambannya mobilitas barang dan perdagangan dari dan menuju Lombok Tengah (kota Praya), dimana saat itu hanya dilayani oleh 3 buah ruas jalan yaitu ruas kota Praya – Mataram, ruas Kota Praya – Jln Negara Cakra-Kopang dan juga ruas kota Praya – Keruak dengan kondisi tidak semuanya bagus (DDA Lombok Tengah, 2006), sehingga menjadi salah satu penyebab lambatnya perkembangan pembangunan di kabupaten Lombok Tengah. Sejalan dengan yang dikatakan Sjafrizal (2012), bahwa

mobilitas barang (perdagangan) antar daerah jelas akan mempengaruhi pula ketimpangan pembangunan antarwilayah, karena sebagaimana telah ditunjukkan oleh teori *Hackers-Ohlin* dalam ilmu Ekonomi International, bahwa bila kegiatan perdagangan international dan antarwilayah kurang lancar, maka proses penyamaan harga faktor produksi (*factor price equalization*) akan terganggu. Akibatnya pemerataan proses pembangunan akan terhambat dan ketimpangan pembangunan antar wilayah cenderung menjadi tinggi.

Guna menanggulangi ketimpangan dan meningkatkan pemerataan pembangunan di seluruh wilayah di Indonesia, Pemerintah melakukan pembangunan melalui strategi-strategi percepatan pembangunan yang telah disusun, dan salah satunya adalah melalui program MP3EI (Master Plan Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia). Pemerintah mulai tahun 2006 hingga kini sedang menyelesaikan tahap Finalisasi pembangunan Bandara International Lombok (BIL) beserta fasilitas pendukungnya yang berlokasi di Perkotaan Praya Kabupaten Lombok Tengah. Namun disisi lain, seperti lazimnya suatu pembangunan, akan membawa pengaruh perubahan terhadap lingkungan lokasi pembangunan. Banyak hal yang dapat terjadi sebagai efek berlanjut dari kegiatan pembangunan salah satunya adalah urbanisasi/migrasi penduduk yang pada akhirnya mengakibatkan perkembangan permukiman.

Hal ini menjadi sesuatu yang menarik untuk dikaji terkait juga dengan apa yang terjadi di Perkotaan Praya, yang saat ini sedang melakukan pembangunan baik sarana dan prasarananya. Perumahan dan pemukiman adalah salah satu sektor yang mengalami perkembangan yang cukup signifikan.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan suatu pendekatan kuantitatif (positivistik). Dengan pendekatan positivisme dalam metodologi penelitian kuantitatif, menuntut adanya rancangan penelitian yang menspesifikkan objeknya secara eksplisit, dipisahkan dari objek-objek lain yang tidak diteliti. Metodologi penelitian kuantitatif mempunyai batasan-batasan pemikiran yaitu: korelasi, kausalitas, dan interaktif; sedangkan objek data, ditata dalam tata pikir kategorisasi, interfasialisasi dan kontinuitas. (Muhadjir, 2007 : 12).

Metode yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif. Metode deskriptif yaitu penelitian yang didasarkan atas data deskripsi suatu kasus, keadaan, sikap, hubungan atau suatu sistem pemikiran yang menjadi objek penelitian. Metode deskriptif merupakan penelitian yang dicirikan oleh penelitian pada satu unit atau kasus saja tetapi lebih mendetail atau mendalam (Arikunto, 2002).

Teknik pengumpulan data terdiri dari data instansional (sekunder) dan juga wawancara, kuisioner, observasi dan dokumentasi (primer). Teknik yang digunakan untuk pengambilan sampel adalah dengan *Purposive Sampling*. *Purposive Sampling* termasuk ke dalam teknik sampling *Non Probability Sampling*. *Purposive Sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu atau penentuan sampel dengan mempertimbangkan kriteria-kriteria tertentu yang telah dibuat terhadap obyek yang sesuai dengan tujuan penelitian (Sugiyono, 2008). Dalam pengambilan sampel yang akan diteliti pada populasi di lokasi penelitian adalah terbagi menjadi tiga jenis sampel untuk dapat mewakili karakteristik dari unsur yang berperan dalam pembangunan perumahan dan pemukiman, diantaranya yaitu :

Masyarakat (rumah baru yang dibangun sendiri oleh masyarakat) diambil 40 sampel; Pengembang/Developer (perumahan yang dibangun oleh pengembang) diambil 12 sampel ; Pemerintah/Inisiator (perumahan yang dibangun oleh pemerintah/pemda setempat) terdiri dari 2 sampel.

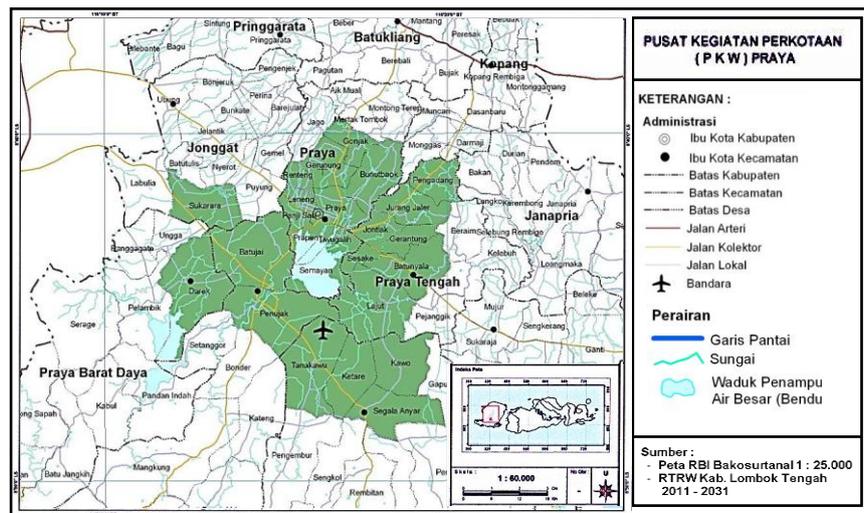
Data yang didapatkan diseleksi dan kemudian diolah dan di analisa. Dalam penelitian ini menggunakan beberapa jenis analisis, diantaranya yaitu: *Analisis Keruangan*, dilakukan untuk mengetahui perkembangan permukiman yang terjadi dari segi pola dan bentuk persebaran permukiman. Analisis ini menggunakan bantuan dua buah peta rupa bumi pada interval tahun yang berbeda (yaitu peta citra tahun 2006 dan juga peta citra tahun 2012). *Analisis Kuantitatif*, analisis ini dilakukan untuk mengetahui nilai-nilai yang mempengaruhi perkembangan permukiman dan perubahan fungsi fisik dari permukiman yang telah ada berdasarkan hasil quitioner.

Analisis Komparasi, analisis ini dilakukan untuk melihat dan membandingkan perkembangan permukiman yang terjadi akibat pengaruh adanya bandara dengan yang terjadi di daerah/negara lainnya. *Analisis Deskriptif Korelasi*, analisis ini dilakukan untuk mengetahui dan memperkirakan tingkat pengaruh keberadaan BIL terhadap perkembangan permukiman yang terjadi di PKW Perkotaan Praya berdasarkan hasil analisis sebelumnya.

GAMBARAN UMUM

Gambaran Umum Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) Perkotaan Praya

PKW Perkotaan Praya berada di Kabupaten Lombok Tengah pada posisi 8°24' - 8°57' LS dan 116°05' - 116°24' BT. Dari segi geografis, berada diantara Kabupaten Lombok Barat dan Kabupaten Lombok Timur, sedangkan di bagian selatan berbatasan dengan Samudra Indonesia. Dengan persentase tingkat kemiringan yang dimiliki adalah antara 0 - 15 %. Wilayahnya terdiri dari 25 Kelurahan/Desa, dan jumlah penduduk tercatat sebanyak 180.449 jiwa dengan kepadatan penduduk terbesar berada di Kelurahan Praya sebesar 4.771 Jiwa/Km.



Sumber : - Peta RBI Bakosurtanal dan RTRW Kab. Lombok Tengah 2011 -2013

GAMBAR 1.
PETA PUSAT KEGIATAN WILAYAH (PKW) PERKOTAAN PRAYA

Sarana dan prasarana yang ada terdiri dari : sarana aksesibilitas jalan dengan panjang jalan dengan kondisi baik adalah 406,93 km, jumlah pelayanan air bersih sebanyak 19.507 SR, jumlah gardu listrik sebanyak 243 buah dengan jumlah terpasang sebesar 20.492 KVA. Di Perkotaan Praya memiliki 1 terminal tipe B, 3 buah tipe C dan 4 buah shelter, dari sarana kesehatan sendiri terdapat 1 Rumah Sakit, 5 Puskesmas, 10 Pustu, 22 Polindesa. Kemudian sarana perdagangan yang ada terdiri dari 9 Pasar, 247 toko, dan 1.084 kios serta Sarana pendidikan berjumlah 326 sekolah. Sarana Sumber Daya Air yang dimiliki adalah Bendungan Batujai yang memiliki potensi, namun hingga saat ini belum dioptimalkan terkait dengan masih banyaknya tanaman eceng gondok pada areal genangan Bendungan. Selain itu terdapat sarana pendukung pariwisata berupa hotel penginapan berjumlah 7 hotel yang tersebar di PKW Perkotaan Praya, dengan potensi kunjungan wisatawan pada tahun 2012 sebanyak 340.473 orang.

Gambaran Umum Bandara International Lombok (BIL)

Bandara International Lombok adalah bandara yang dibangun dengan fungsi sebagai bandara pengumpul sekunder yang terletak di bagian selatan kota Praya tepatnya di desa Tanak Awu. Bandara ini dioperasikan manajemen PT Angkasa Pura I sejak oktober 2011 untuk menggantikan fungsi bandara Selaparang Mataram. Bandara ini termasuk kedalam bandara kelas IA dengan luas areal parkir 21.000 m² menampung 10 pesawat perjam dan juga luas terminal penumpang 21.000 m² menampung 3 juta penumpang pertahun. Panjang landasan pacu 2.750m x 40 m, dengan cakupan wilayah Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan (KKOP) meliputi 31 desa/kelurahan. Jenis penerbangan yang dilayani adalah domestik, international dan juga sebagai embarkasi haji.

TABEL 1.2
JUMLAH PERGERAKAN ANGKUTAN PENERBANGAN BIL TAHUN 2012

TAHUN	PESAWAT	PENUMPANG	BAGASI	KARGO (Kg)	POS (Kg)	Keterangan
2012	27.703	1.836.051	13.603.665	6.590.299	163.337	B I L

Sumber : PT. Angkasa Pura I Nusa Tenggara, 2013

Gambaran Umum Perumahan dan Permukiman di PKW Perkotaan Praya

Rencana kawasan permukiman di PKW Perkotaan Praya ini pada prinsipnya hampir mirip dengan kawasan permukiman kabupaten. Terdiri dari rencana kawasan permukiman perkotaan dan perdesaan yang tersebar pada pusat-pusat pertumbuhan (pengembangan) pelayanan baik di kabupaten maupun kecamatan. Dimana karakteristik pola penyelenggaraan perumahannya terbagi/ dapat dijelaskan dalam 3 jenis yaitu :

- **Kawasan Perumahan perkampungan masyarakat** ; lebih banyak lokasinya tersebar sekitar wilayah pemerintahan dan mengikuti jaringan jalan.
- **Kawasan Perumahan Pemerintah** ; lebih banyak berada dekat dengan pusat kota/pemerintahan.
- **Kawasan Perumahan Pengembang** ; lokasi pembangunan perumahan pengembang lebih banyak di pusat kota Praya, dan hanya sebagian kecil yang berada di antara kota Praya dengan BIL dan di sekitar/dekat BIL.

KAJIAN TEORI

Sjafrizal (2012) menjelaskan, adanya sekelompok kegiatan ekonomi yang terkonsentrasi pada suatu lokasi tertentu merupakan karakteristik pertama dari sebuah pusat pertumbuhan. Ini berarti bahwa pusat pertumbuhan ini bukan hanya untuk satu kegiatan ekonomi tertentu saja melainkan menyangkut dengan kumpulan beberapa kegiatan ekonomi. Biasanya pusat pertumbuhan ini berlokasi di daerah perkotaan, atau daerah tertentu yang mempunyai potensi ekonomi spesifik seperti daerah pertambangan, pelabuhan, bandara udara, perkebunan dan lain-lainnya.

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Udara (2013), mendefinisikan bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Dampak kemajuan infrastruktur transportasi udara, Adisasmita (2012) membaginya menjadi beberapa aspek, yaitu : Peningkatan dan pengembangan kegiatan pada sektor lain, Peningkatan lapangan kerja dan pendapatan masyarakat, Peningkatan kegiatan pelayanan inter moda dan intra moda transportasi, Terciptanya interaksi pembangunan antar wilayah/daerah yang saling membutuhkan, saling mengisi dan saling menunjang.

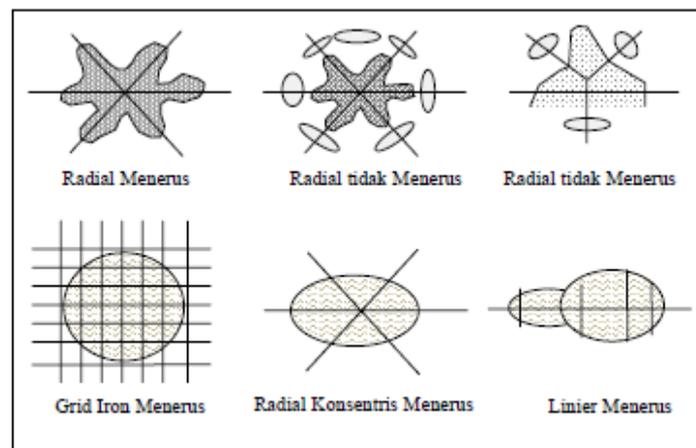
Adisasmita (2011), menjelaskan bahwa terdapat kota-kota pusat kegiatan, ada yang berskala besar, sedang, dan kecil, kesemuanya tersusun secara hirarkis dan terorganisasi secara kesisteman, sehingga membentuk suatu Sistem Pusat Kegiatan Nasional (SPKN), terdiri dari : Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), dan Pusat Kegiatan Lokal (PKL).

Pertumbuhan penduduk mempengaruhi pembentukan suatu daerah dengan penyebaran konsentrasi yang pada umumnya berusaha agar dekat dengan tempat kerja ataupun kegiatannya. Penyebaran penduduk ini tentunya diikuti pula dengan bertambahnya kebutuhan lahan untuk menampung kegiatan tersebut (Khadiyanto, 2005 hal 18). Khadiyanto (2005) juga menjelaskan, bahwa pertumbuhan penduduk yang pesat dan kadang tidak terdistribusi secara merata ini dapat menimbulkan beberapa masalah perkotaan, seperti kebutuhan penambahan permukiman baru, pengadaan fasilitas dan pelayanan sosialnya, kebutuhan akan penambahan jaringan jalan dan sistem transportasi, serta pengadaan prasarana lingkungan seperti air bersih, saluran drainase, jaringan listrik dan prasarana lainnya.

Khadiyanto (2005 : 18-19) menjelaskan, penggunaan lahan yang mewarnai daerah terbangun (*built-up area*) dipengaruhi variabel fisik dan non fisik. Doxiadis (1968) mengatakan, terbentuknya sebuah fisik permukiman dipengaruhi oleh beberapa variabel yang secara keseluruhan dapat dilihat unsur-unsur ekistiknya. Adapun unsur-unsur ekistik sebuah pola permukiman sebagai berikut :Natural (Fisik Alami): tanah/geologi, kelerengan/ketinggian, hidrologi/sumber daya air, tanam-tanaman/vegetasi, hewan, dan iklim. Man (Manusia): ruang, air dan temperature, persepsi dan pola pikir, hubungan antar manusia, dan nilai-nilai moral. Society (Sosial): komposisi dan kepadatan penduduk, stratifikasi masyarakat, bentuk-bentuk kebudayaan masyarakat, pertumbuhan ekonomi, tingkat pendidikan, tingkat kesehatan dan kesejahteraan, dan hukum dan administrasi. Shell

(Tempat): rumah, pelayanan masyarakat, pusat perdagangan dan pasar, fasilitas rekreasi, pusat perdagangan dan jasa, sektor industri, dan pusat pergerakan/pelayanan. Network (Jaringan): sistem jaringan air, sistem jaringan listrik, sistem transportasi, sistem komunikasi, sistem pembuangan dan drainase, bentuk fisik.

Jayadinata (1992: 46-51), mengatakan bahwa pola permukiman terbagi menjadi: (a) Permukiman memusat, yakni yang rumahnya mengelompok (*agglomerated rural settlement*), dan (b) Permukiman terpencar, yang rumahnya terpencar menyendiri (*disseminated rural settlement*). Pola-pola bentuk perkembangan permukiman kota pada kondisi geografis tanah datar, diklasifikasikan oleh Branch (1996) kedalam beberapa jenis yaitu Radial Menerus, Radial Tidak Menerus, Grid Iron Menerus, Radial Konsentris Menerus, dan Linier Menerus. (gambar 2)



Sumber : Branch (1996)

GAMBAR 2.
POLA PERKEMBANGAN KOTA DAN PERMUKIMANKOTA

Nilai lahan dan penggunaan lahan mempunyai kaitan yang sangat erat (Yunus, 2005). Branch (1996) menjelaskan, nilai ekonomi lahan merupakan suatu penilaian atas kemampuan lahan secara ekonomis hubungannya dengan produktifitas dan strategi ekonominya. Yeates (1980) juga mengatakan, pusat kota sebagai daerah dengan aksesibilitas yang paling tinggi memiliki nilai lahan tertinggi. Begitu juga Balchin (1982), menjelaskan permintaan lahan di pusat kota tinggi, karena memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi dan biaya transportasi yang rendah, khususnya lahan komersil. Sebaliknya, permintaan lahan menjadi turun untuk lokasi yang berada di daerah pinggiran (suburban) dengan aksesibilitas yang rendah dan biaya transportasi yang tinggi. Namun dalam perkembangan tata guna lahan kota, Kodoati (2003), menyatakan yang lebih berperan adalah faktor lokasi, yang meliputi aksesibilitas dan ketersediaan fasilitas dan faktor keuntungan serta tingkat kebutuhan penduduk terhadap penggunaan lahan kota.

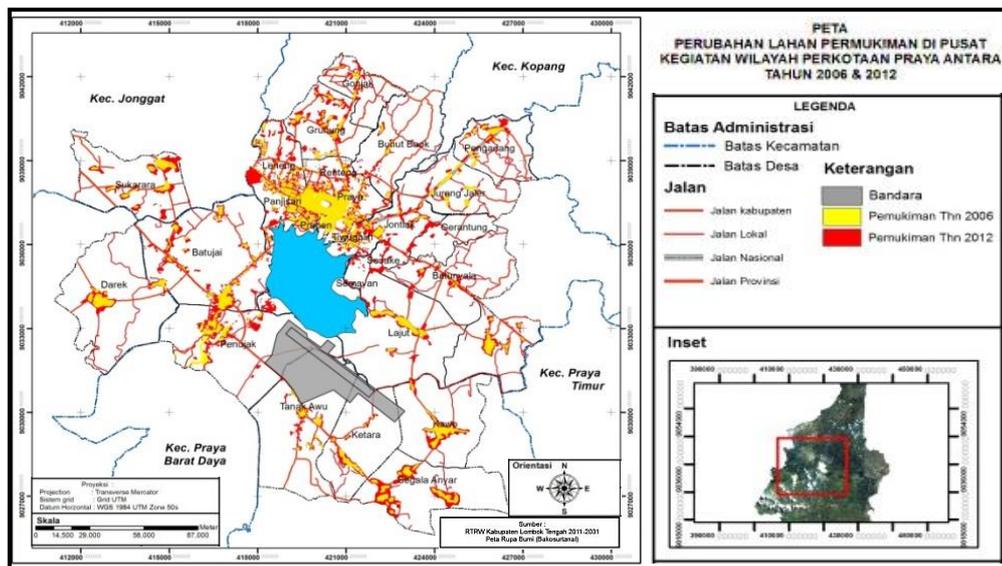
HASIL DAN PEMBAHASAN

Keberadaan BIL dalam lingkup PKW Perkotaan Praya

Keberadaan BIL memberikan pengaruh terhadap perkembangan PKW Perkotaan Praya. Perkotaan Praya yang sebelumnya adalah tergolong daerah dengan keterlambatan pembangunan dikarenakan keterbatasan aksesibilitas dan juga daerahnya yang termasuk kurang produktif dengan hanya dapat ditanami 1 kali dalam setahun, sekarang menjadi daerah yang mulai berkembang. Hal ini ditandai dengan semakin banyaknya ruas jalan yang dibangun dan diperbaiki, dimana pada tahun 2006 hanya ada 69,38 Km jalan dengan kondisi baik, pada tahun 2012 meningkat menjadi 406,93 Km. Kondisi ini mengakibatkan berkembangnya juga jaringan utilitas yang ada, dimana perkembangan utilitas ini sejajar mengikuti perkembangan jaringan jalan disebabkan oleh jaringan utilitas ini memanfaatkan wilayah bagian ruas jalan yaitu bahu jalan.

Perkembangan Permukiman di PKW Perkotaan Praya

Berdasarkan hasil interpretasi peta udara tahun 2006 dan 2012 didapatkan hasil bahwa perkembangan permukiman di PKW Perkotaan Praya adalah bukan akibat pengaruh langsung dari adanya BIL, namun lebih dipengaruhi oleh perkembangan aksesibilitas jalan dan jaringan utilitas. Dimana di pusat kota Praya perkembangan permukiman menyebar berbentuk Radial Menerus dan di kawasan PKW Perkotaan Praya lainnya mengikuti perkembangan aksesibilitas jalan dan utilitas, sedangkan yang mengarah/mendekati BIL sendiri tidak menunjukkan perkembangan yang signifikan. Pola persebaran permukiman yang tampak adalah masih mengikuti dari permukiman yang sudah ada (seperti tampak dalam gambar dibawah ini).

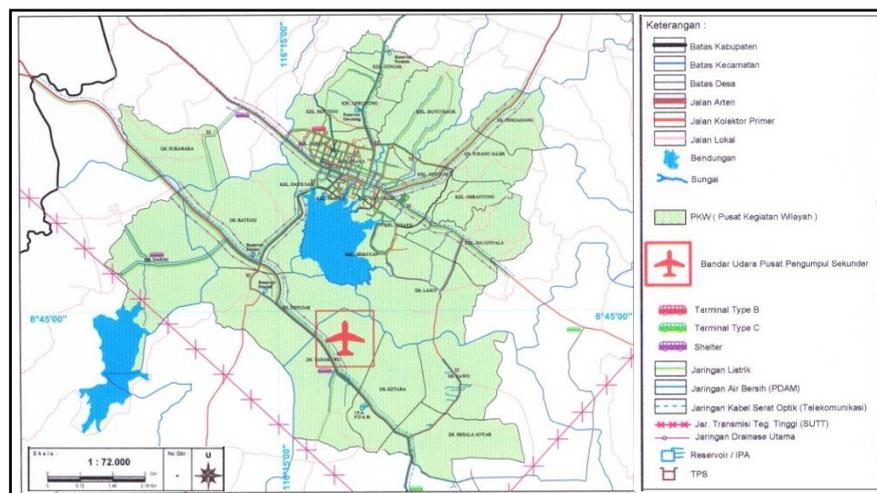


GAMBAR 3.
PETA PERUBAHAN LAHAN PERMUKIMANDI PKW PERKOTAAN PRAYA ANTARA TAHUN 2006 & 2012

Hasil survey primer yang disebarakan kepada responden yang ada di PKW Perkotaan Praya yang kemudian diolah dengan bantuan tabel distribusi frekuensi, didapatkan bahwa alasan utama yang menjadi dasar pemilihan lokasi membangun rumah/perumahan di PKW Perkotaan Praya adalah 99,63 % karena adanya aksesibilitas jalan, 95,93 % adanya jaringan listrik dan telekomunikasi, dan juga 94,44 % karena adanya jaringan air bersih. Berdasarkan motivasi membangun rumah adalah 91,11 % sebagai investasi masa depan dan 80,74 % karena adanya bandara. Kemudian untuk perubahan fungsi fisik permukiman yang terjadi adalah lebih di pengaruhi oleh 98 % adanya persepsi masyarakat akan peluang ekonomi/usaha, 96 % karena kondisi lalu lintas kendaraan yang mulai ramai namun dibatasi oleh biaya (harga tanah/rumah) yang mulai mahal sebanyak 97 %.

Perubahan Struktur dan Pola Ruang PKW Perkotaan Praya

Perkembangan dan peningkatan jumlah kondisi ruas jalan yang baik dan juga perkembangan jaringan utilitas yang ada di PKW Perkotaan Praya, telah mengakibatkan perubahan struktur ruang dari PKW Perkotaan Praya. Dimana sebelumnya kondisi persebaran dari jaringan yang ada, terbatas pada daerah sekitar kota Praya dan daerah pada jalan provinsi saja, sekarang telah berkembang dan tersebar telah menjangkau hampir semua wilayah di PKW Perkotaan Praya, seperti tampak dalam gambar berikut.



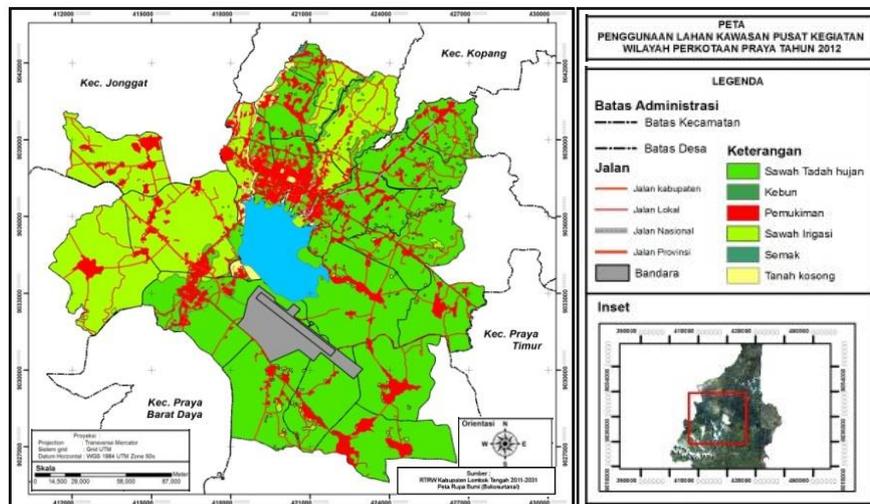
Sumber : Peta RBI Bakosurtanal, Data Sekunder,

GAMBAR 4.
PETA STRUKTUR RUANG PKW PERKOTAAN PRAJA TAHUN 2012

Perubahan struktur ruang yang terjadi di PKW Perkotaan Praya tersebut, telah mengakibatkan perubahan pola ruang, dimana dengan berkembangnya jaringan jalan dan utilitas yang ada telah mempengaruhi perkembangan penggunaan lahan permukiman. Bila merujuk pada teori yang dikemukakan oleh Von Thunen, seharusnya daerah sekitar BIL yang nyatanya berada di daerah pinggiran dari pusat kota Praya mestinya menjadi pilihan perkembangan permukiman, dimana semakin jauh dengan pusat pertumbuhan (pusat kota Praya) maka harga lahan akan cenderung menurun. Namun kenyataannya tidak, BIL dianggap sebagai sebuah pusat pertumbuhan baru, yang dapat mempengaruhi perkembangan sekitarnya sehingga harga lahan yang menjadi naik. Hal ini berdasarkan hasil penelitian Hartato (2012) yang meneliti tentang dampak pembangunan BIL terhadap harga tanah di kabupaten Lombok Tengah. Hartanto mengatakan bahwa, kenaikan harga

lahan disekitar BIL adalah sebagai akibat dari pembangunan BIL beserta fasilitas pendukungnya seperti pembangunan akses jalan beserta jaringan utilitasnya. Untuk wilayah lainnya peningkatan harga lahan dipengaruhi oleh munculnya daerah pertumbuhan baru dan juga pembangunan jalan-jalan arteri beserta utilitasnya. Hal ini juga dikemukakan oleh Rudiarto (1998) dalam penelitiannya di kota Semarang, bahwa penggunaan lahan permukiman yang mempunyai harga lahan tertinggi terletak pada pusat kota dan sekitarnya, serta di sepanjang jalan-jalan arteri utama kota. Dengan demikian, tinggi rendahnya harga lahan tergantung dari lokasi lahan tersebut, sehingga lahan yang berada di lokasi pertumbuhan dan sepanjang jalan mengalami peningkatan nilai harga lahan, walaupun kawasan tersebut tidak tergolong lahan produktif.

Berdasarkan peta perubahan tata guna lahan yang terjadi di PKW Perkotaan Praya, perkembangan permukiman telah mengkonversi lahan sawah sebesar 758,4. (seperti tampak pada gambar 5 dibawah ini).



Sumber : - RTRW Kab. Lombok Tengah 2011 -2031, Peta Rupa Bumi Bakosurtanal dan Analisis 2013

GAMBAR 5.

PETA STRUKTUR RUANG PKW PERKOTAAN PRAYA TAHUN 2012

KOMPARASI PERKEMBANGAN PERMUKIMAN TERKAIT BANDARA

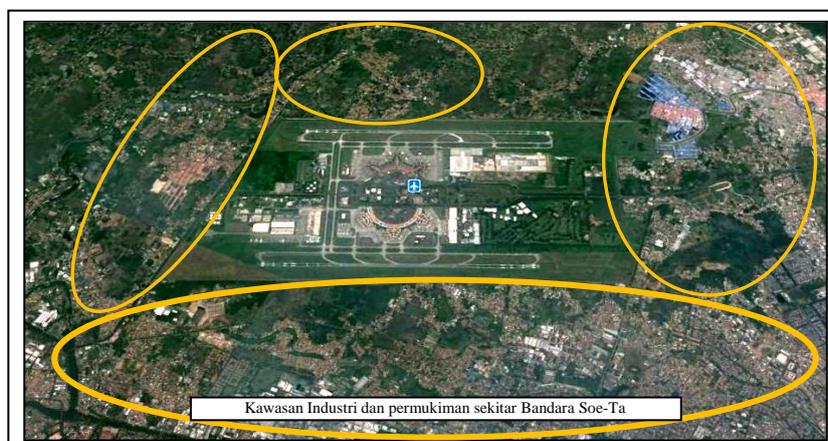
Perkembangan Permukiman Sekitar Bandara di Beberapa Bandara Indonesia

Bandara adalah infrastruktur yang memiliki peran cukup penting tidak hanya sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang, namun sebagai sarana transportasi interkoneksi dan pintu masuk wisatawan ke suatu wilayah. Oleh sebab itu, bandara haruslah di bangun dan dikelola secara baik dan berkelanjutan.

Peran penting bandara tersebut terkadang membawa pengaruh terhadap bandara sendiri dan juga daerah sekitar bandara tersebut. Lokasi yang strategis dan waktu yang efisien adalah salah satu sebab dipilihnya daerah sekitar bandara sebagai pilihan untuk lokasi investasi membangun baik itu rumah maupun industri.

Hal ini dapat kita lihat di beberapa bandara yang ada di Indonesia diantaranya Bandara Soekarno-Hatta, Bandara Juanda Surabaya, Bandara Polonia Medan, Bandara Adisumarmo dan juga Bandara Adisucipto. Seiring dengan pembangunan, kebutuhan akan lahan juga terus meningkat. Akibatnya, seringkali kawasan disekitar bandara yang tadinya adalah kawasan yang tidak terbangun seperti rawa-rawa atau perkebunan dirubah menjadi kawasan-kawasan baru disekitar bandara. Kawasan yang tumbuh dan berkembang di dekat bandara tersebut diantaranya kawasan industri, perhotelan, pergudangan dan perkantoran yang memicu munculnya kawasan permukiman baru sehingga menyebabkan lokasi bandara menjadi berada di pusat kota.

Hal ini seperti yang dikatakan oleh pengamat penerbangan Ruth Hanna Simatupang (dalam Harian Suara Merdeka, Kamis 28 Juni 2012) bahwa, ” hampir seluruh bandara di Indonesia saat dibangun awal sebenarnya jauh dari permukiman penduduk. Namun dalam hitungan tahun, langsung muncul bangunan properti, industri, perkantoran dan bangunan permukiman penduduk lainnya.”



Sumber : Google Earth dan Analisis 2013

GAMBAR 6. PERKEMBANGAN PERMUKIMAN DAN KAWASAN INDUSTRI SEKITAR BANDARA SOEKARNO-HATTA

Perkembangan tersebut tentu sangat berbahaya bukan hanya untuk orang-orang yang tinggal di wilayah sekitar bandara namun juga berbahaya untuk aktivitas penerbangan yang ada. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Ana Ekawati (2011), yang meneliti tentang pengaruh bandara terhadap tingkat kebisingan di perumahan sekitar bandara Juanda didapatkan bahwa tingkat kebisingan yang ditimbulkan oleh derungan mesin pesawat rata-rata diatas 65 dBA dan juga hasil penelitian Soetopo dkk (2007) yang mengukur tingkat kebisingan di permukiman sekitar bandara Adisucipto, didapatkan tingkat kebisingan sebagian besar berada di atas 100 dBA. Kedua hasil ini berada jauh dari ambang batas dari kebisingan yang diperbolehkan yaitu ± 55 dBA.

Kondisi Perkembangan Sekitar Bandara di Beberapa Bandara di Luar Indonesia

Bertolak belakang dengan pengelolaan bandara yang ada di beberapa negara yang ada di luar Indonesia. Di beberapa negara tetangga seasia contohnya, pembangunan dan pengelolaan bandara dilakukan dengan baik dan memperhatikan pengaruhnya. Mengetahui pengaruh akibat adanya bandara, beberapa negara memilih mengambil kebijakan dengan membangun bandara di luar wilayah kota ataupun dengan cara memberikan aturan

penggunaan lahan sekitar bandara bukan untuk areal industri dan sebagainya berada dekat dengan bandara sehingga dapat meminimalisir perkembangan permukiman yang ada. Bandara Incheon Cina, Bandara Kuala Lumpur Malaysia dan Bandara Changi Singapura adalah tiga contoh bandara yang menerapkan konsep yang meminimalisir perkembangan permukiman. Hal ini berimbas pada dapat dikembangkannya fasilitas dari bandara tersebut guna memenuhi kapasitas perkembangan jumlah penerbangan dan juga mengurangi efek dari bandara terhadap lingkungan sekitar bandara terutama polusi suara dan juga efek jika terjadinya kecelakaan pesawat.



Sumber : Google Earth, 2013

GAMBAR 7.
BANDARA CHANGI DENGAN MINIMNYA PERMUKIMAN

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa perkembangan permukiman yang terjadi di PKW Perkotaan Praya adalah bukan pengaruh langsung akibat dari adanya BIL, namun lebih dipengaruhi oleh perkembangan dan pembangunan jalur aksesibilitas jalan beserta jaringan utilitasnya. Hal ini tampak dari hasil Peta Citra, bahwa perkembangan permukiman terjadi di Pusat Kota Praya yang berbentuk Radial Menerus dan juga Linier mengikuti perkembangan akses jalan dan jaringan utilitas yang ada, sedangkan perkembangan permukiman yang mengarah/mendekati dari BIL sendiri belum terlalu signifikan (sedikit sekali).

Berdasarkan perubahan Struktur Ruang dan Pola penggunaan lahan permukiman, terjadi perubahan dari nilai harga lahan dimana umumnya sifat nilai harga lahan adalah semakin dekat dengan pusat kota, harga lahan semakin tinggi dan semakin jauh dari kota maka harga lahan semakin rendah. Namun bagi daerah dipinggiran kota Praya yang mengalami pertumbuhan dan juga perkembangan sarana aksesibilitas jalan beserta utilitasnya, nilai harga lahan mengalami peningkatan walaupun lahan dikawasan ini tergolong ke dalam lahan yang kurang produktif. Dengan demikian, nilai harga lahan suatu tempat tidak hanya dilihat sekedar dari dekat atau jauhnya dari pusat kota saja, namun juga di lihat dari lokasinya. Lokasi suatu tempat dari kawasan pertumbuhan baru dan juga dari sarana aksesibilitas jalan dan utilitas yang ada juga mempengaruhi nilai harga lahan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji, 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Graha Ilmu ; Yogyakarta.
- _____, Sakti Adji, 2012. *Penerbangan dan Bandar Udara*. Graha Ilmu ; Yogyakarta
- Arikunto, Suharsimi. 2002. *Metode Penelitian*. CV. Rajawali Jakarta
- Balchin, Paul N. And Jeffrey L. Kieve, 1982. *Urban Land Economics (second edition)*. London : The Macmillan Press Ltd.
- Branch, Melville C. 1996. *Comprehensive City Planning : Intoduction & Explanation (terjemahan Bambang H. Wibisono)*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.
- Doxiadis, A. Constantinos. 1968. *Ekistics : An Introduction to the Science of Human Settlement*. New York. Oxford University Press.
- Dwi A. & Antariksa. 2005. Studi Karakteristik Pola Permukiman Di Kecamatan Labang Madura. *Jurnal ASPI*. 4 (2): 78-93
- Hartato, Emir. 2012. *Dampak Pembangunan Bandara International Lombok (BIL) Terhadap Nilai Lahan di Kabupaten Lombok Tengah*. Skripsi Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Departemen Geografi. Universitas Indonesia, Depok.
- Jayadinata, J. T. 1992. *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan dan Wilayah*. Bandung: Penerbit ITB.
- Khadiyanto, Parfi. 2005. *Tata Ruang Berbasis Pada Kesesuaian Lahan*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro. Semarang
- Kota 2025 Rancangan Kebijakan dan Strategi Perkotaan Nasional (KSPN). 2011. Tim Koordinasi Pembangunan Perkotaan Nasional, 2011.
- Kodoati, Robert J. 2003. *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*. Yogyakarta : Penerbit Pustaka Pelajar
- Rudiarto, Iwan. 1998. Analisa Model Harga lahan dan Guna Lahan Kotamadya Semarang. Tugas Akhir. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota. Fakultas teknik UNDIP. Semarang
- Muhadjir, Noeng. 2007. *Metodologi Keilmuan*. Yogyakarta : Penerbit Rake Sarasin.
- Pembangunan Manusia Berbasis Gender*, 2011. Menteri Negara Pemberdayaan Perempuan. Terdapat dalam :[www. Mennegpp.go.id](http://www.Mennegpp.go.id)
- Rudiarto, Iwan. 1998. Analisa Model Harga lahan dan Guna Lahan Kotamadya Semarang. Tugas Akhir. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota. Fakultas teknik UNDIP. Semarang
- Sjafrizal, 2012. *Ekonomi Wilayah dan Perkotaan*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung : CV. Alfabeta.
- Yeates, M. and Garner B. 1980. *The North American City*. New York ; Harper and Row Publisher
- Yunus, S. Hadi. 2005. *Struktur Tata Ruang Kota*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.