

# **DAMPAK ALIH FUNGSI LAHAN TERHADAP SOSIAL EKONOMI PETANI**

**(Studi Kasus Pembangunan *New Yogyakarta International Airport* Desa  
Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo)**

**Khairul Rasyid Hidayat**

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Prodi Ilmu Ekonomi

E-mail: Rhully687@gmail.com

## **ABSTRAK**

*This study aims to analyze the influence of land conversion to sosial economic farmers. The subject in this study was farmers who had impact of the development of Yogyakarta international airport in Glagah Village, Temon Sub-district, Kulon Progo Regency. In this study, sampel of 89 respondent were selected using purposive sampling. Analysis tool used in this study is willcoxon match pair test, and the results of the wilcoxon match paired test were supported by descriptive analysis.*

*Based on the analysis that have been made the results are land conversion significantly influence land ownership pattern, welfare level, social interaction, social conflict, livelihood, income variables before and after the construction of the airport.*

**Keywords:** *Land Conversion, Social Economic, Farmers.*

## **PENDAHULUAN**

Pada dasarnya pembangunan memiliki tujuan utama yaitu mengubah ah kehidupan yang lebih baik dan lebih berguna bagi kehidupan manusia, dalam pembangunan banyak aspek yang melibatkan sumber daya yang bertujuan meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat, pembangunan selalu berkaitan dengan perubahan penggunaan lahan yang mana perubahanya selalu mempengaruhi sosial ekonomi masyarakat sekitarnya.

Suratmo, F. Gunawan. (2009), pembangunan pada suatu rancanganya memang ditujukan untuk meningkatkan sosial ekonomi masyarakat, dan dapat disimpulkan secara teoritis dampak dari setiap perencanaan pembangunan yang telah dilaksanakan maupun belum haruslah memberikan dampak yang positif bagi masyarakat setempat.

Todaro, M., Smith, I. I., Stephen, C. (2012), pembangunan ekonomi dilihat dari perubahan yang terencana pada struktur produksi serta kesempatan kerja, selama ini konsep pembangunan selalu berfokus pada proses industrialisasi yang

pesat yang merugikan pertanian serta pedesaan, oleh karena itulah pembangunan harus memiliki sifat multidimensi yang melibatkan bermacam perubahan pada struktur sosial, sikap masyarakat, lembaga nasional, percepatan pertumbuhan, pengurangan ketimpangan, dan penanggulangan kemiskinan.

Adanya perkembangan pembangunan akan memberikan dampak pada alih fungsi lahan, alih fungsi lahan sendiri di artikan sebagai perubahan fungsi pada suatu lahan dalam jangka waktu yang berbeda. Dalam Sutanto. (1986), adanya alih fungsi lahan akan merubah penggunaan akan lahan, pemanfaatan dari penggunaan lahan muncul dari perubahan jumlah penduduk atau adanya faktor politik dan ekonomi yang mempengaruhi.

Isu pembangunan Bandara New Yogyakarta International Airport di kabupaten Kulon Progo pembangunan dimulai di penghujung 2011 dan menimbulkan berbagai pertentangan di masyarakat, sampai saat ini ada lima desa yang terdampak oleh pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta di kabupaten Kulon Progo di kecamatan Temon yaitu desa Palihan, Glagah, Sindutan, Kebonrejo, dan desa Jangkar, dan dilihat dari kelima desa tersebut desa Palihan dan Glagah yang terkena dampak paling besar.

PT. Angkasa Pura I, memberikan alasan mengapa perlu adanya pembangunan bandara internasional Yogyakarta yaitu:

1. Pertama, kapasitas terminal Bandara Adisucipto sudah tak mampu menyediakan *take off* dan *landing*, serta daya tampung Bandara Adisucipto saat ini hanyalah 1,2-1,5 juta, sedangkan jumlah sampai tahun 2014 telah mencapai 6,2 juta penumpang, serta kapasitas area parkir pesawat (*apron*) yang hanya bisa menampung 8 *apron*.
2. Kedua, transportasi udara yang baru di Yogyakarta diperlukan melihat Yogyakarta sebagai lokasi destinasi wisatawan lokal maupun mancanegara, dimana wisatawan tersebut memerlukan jasa transportasi yang efektif, nyaman, dan efisien, ditambah lagi perlunya pembangunan bandara baru untuk memenuhi jasa penerbangan domestik maupun non-domestik yang meningkat tiap tahunnya dikarenakan kebutuhan konsumen.
3. Ketiga, Bandara Adisucipto ialah bandara TNI AU yang disewa oleh pihak PT. Angkasa Pura untuk kepentingan penerbangan komersial, hal ini jarang diketahui oleh masyarakat, memang sudah seharusnya Yogyakarta memiliki lokasi lain untuk digunakan sebagai bandara dengan kondisi dan fasilitas yang lebih baik. Menurut hasil *feasibility study* yang dilakukan pada tujuh lokasi, Kulon Progo merupakan lokasi yang paling tepat dan ideal.

Setiap proses pembangunan pasti selalu dihadapkan dengan pro dan kontra, termasuk pembangunan bandara ini. Pembangunan bandara baru ini mendapatkan

penolakan yang dilakukan oleh kelompok masyarakat kontra yang kehilangan lahannya akibat keberadaan bandara, sedangkan masyarakat yang mendukung adanya bandara tetap mengajukan syarat yang harus dipenuhi meliputi ganti rugi lahan, masalah ketenagakerjaan.

Lokasi pembangunan merupakan lahan pertanian yang menjadi penopang hidup petani, adanya alih fungsi lahan membuat hilangnya mata pencaharian, hilangnya lahan pertanian yang mereka menyebabkan hilangnya mata pencaharian petani, hal ini menciptakan dampak sosial yang terjadi dari pembangunan bandara. Para petani pesimis akan mendapatkan pekerjaan yang lebih layak dikarenakan kebanyakan petani hanya berpendidikan SD dan tidak mungkin mendapatkan pekerjaan posisi yang strategis..

Alasan inilah yang membuat peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai perubahan sosial ekonomi pada petani terdampak. Dengan permasalahan yang ada maka peneliti membuat judul penelitian dengan judul “DAMPAK ALIH FUNGSI LAHAN TERHADAP SOSIAL EKONOMI PETANI”.

## **METODE PENELITIAN**

### **Objek Penelitian**

Objek Penelitian ini ialah petani di desa Glagah pada dua padukuhan yakni Bapangan dan Kepek yang terkena relokasi dari pembangunan bandara. Penelitian dimulai pada tanggal 5 November sampai 25 Desember, sedangkan subjek penelitian ini ialah petani pemilik lahan dan buruh tani di padukuhan Bapangan dan Kepek.

### **Jenis Data**

Penelitian ini menggunakan data primer yang diperoleh dari masyarakat secara langsung didapatkan dengan cara menyebar kuesioner kepada responden yang dirasa representatif.

### **Definisi Operasional Variabel**

#### **1. Perubahan Pola Kepemilikan Lahan**

Perubahan dari pola kepemilikan lahan dihitung dari jumlah luas lahan pertanian dan non pertanian sebelum dan setelah pembangunan bandara serta perubahan fungsi lahan sebelum dan setelah pembangunan bandara.

#### **2. Perubahan Tingkat Kesejahteraan**

Tingkat kesejahteraan dilihat dengan melihat rasio ketergantungan pola pengeluaran konsumsi dan non konsumsi. Wilayah kabupaten Kulon Progo dikatakan memiliki tingkat kesejahteraan sangat rendah apabila konsumsi perkapita < Rp.500.000 sebulan, rendah apabila Rp 500.000 - Rp 750.000,

sedang apabila Rp 750.000-Rp 1.000.000 dan tinggi apabila >Rp1.000.000 sebulan.

3. Perubahan Interaksi Sosial

Perubahan Interaksi sosial dihitung dari frekuensi petani melakukan kegiatan bersama sebelum dan setelah pembangunan bandara, semakin sering adanya perkumpulan menunjukkan tingkat interaksi sosial yang tinggi.

4. Konflik Pemanfaatan Lahan

Konflik pemanfaatan lahan dihitung dari seberapa sering petani terdampak terlibat dengan konflik yang menyangkut dengan sengketa akan lahan atau partisipasinya dalam menolak keberadaan bandara Kulon Progo sebelum dan setelah pembangunan bandara.

5. Perubahan Mata Pencaharian

Perubahan pada mata pencaharian dilihat dari perubahan pekerjaan pokok dan sampingan petani terdampak sebelum dan setelah adanya pembangunan bandara apakah perubahan alih fungsi ini menciptakan peluang usaha serta pekerjaan untuk petani atau sebaliknya pembangunan bandara menciptakan pengangguran.

6. Perubahan Pendapatan

Perubahan pada pendapatan dilihat dari nilai ekonomi yang didapatkan rumah tangga dihitung dalam bulanan yang mana meliputi konsumsi dan investasi dimana pendapatan ini dibagi menjadi dua yaitu pendapatan pokok dan sampingan.

### **Populasi Dan Sampel**

Suharsimi, A. (2006), menjelaskan bahwa populasi ialah wilayah keseluruhan dari objek yang diteliti yang ditentukan oleh peneliti untuk diambil, dipelajari, serta mengambil kesimpulannya, sedangkan sampel ialah potongan kecil atau sebagian dari populasi yaitu sejumlah dari populasi penduduk yang diteliti

Dengan jumlah populasi 781 rumah tangga petani di desa Glagah, maka batas minimal pengambilan sampel berdasarkan rumus solvin diperoleh sampel sebanyak 89 rumah tangga.

### **Teknik Pengambilan Sampel**

Penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*, yang mana peneliti mengambil sampel berdasarkan kriteria yang pantas dijadikan sebagai sampel, hal ini dilakukan agar peneliti mendapatkan sampel yang representatif guna mendapatkan data yang akurat.

### Metode Analisis Data

Metode ekonometrika yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji beda *Wilcoxon match pair test* digunakan untuk mengukur signifikansi perbedaan antara dua kelompok data berpasangan. *Wilcoxon match pair test* dipakai untuk melihat perbandingan rata-rata dua sampel berpasangan. Jika probabilitas ( $p$ ) kurang atau sama dengan 0,05, berarti ada perbedaan sebelum dan sesudah pembangunan. Hasil dari uji beda tersebut akan diperkuat oleh analisis deskriptif yang berasal dari jawaban kuesioner.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### Uji Validitas Dan Reliabilitas Data

**Tabel 5.1**  
Uji Validitas Dan Reliabilitas Data

Variabel	r hitung	r tabel	Validitas	Cronbach Alpha	Keterangan
Sosial Ekonomi	0,294 - 0,629	0,208	Valid	0,713	Reliabel

Sumber Data primer 2017

Dari tabel 5.1 di atas diketahui bahwa semua jawaban responden yang berasal dari kuesioner valid, karena  $r$  hitung dari butir jawaban dari kuesioner lebih besar dari  $r$  tabel, dan reliabel karena nilai *cronbach alpha* memiliki nilai yang lebih besar dari 0,60 sehingga analisis dapat dilanjutkan.

### Uji Normalitas Data

**Tabel 5.2**  
Hasil Uji Normalitas Data

No	Variabel	Asymp.Sig (2-tailed)	
		Sebelum	Sesudah
Kondisi sosial ekonomi			
1	Perubahan pola kepemilikan lahan	0.002	0.000
2	Perubahan tingkat kesejahteraan	0.016	0.000
3	Perubahan interaksi sosial	0.000	0.000
4	Konflik pemanfaatan lahan	0.000	0.000
5	Perubahan pendapatan	0.009	0.028

Sumber: Data primer 2017

Suatu data dapat dikatakan memiliki distribusi normal, apabila p lebih besar dari 0,05 dan apabila p lebih kecil daripada 0,05 maka data dapat dikatakan tidak berdistribusi normal. Apabila data berdistribusi normal peneliti menggunakan *Paired Sampel T-Test* dan apabila data berdistribusi tidak normal peneliti menggunakan *Willcoxon Match Pair Test*.

Pada tabel 5.2 terlihat bahwa semua data yang diperoleh berdistribusi tidak normal karna p lebih kecil daripada 0,05 sehingga penelitian ini menggunakan *Willcoxon Match Pair Test*.

### Uji Wilcoxon Match Pair Test

**Tabel 5.3**  
Test Statistik *Wilcoxon Signed Ranks Test*

No	Variabel	Z	Asymp. Sig. (2-Tailed)	Signifikasi
1	Pola Kepemilikan Lahan	-8,195	0,000	Signifikan
2	Tingkat Kesejahteraan	-6,796	0,000	Signifikan
3	Interaksi Sosial	-8,136	0,000	Signifikan
4	Konflik Pemanfaatan Lahan	-8,151	0,000	Signifikan
5	Pendapatan	-7,352	0,000	Signifikan

Sumber: Olah Data *Wilcoxon Signed Ranks Test (Primer)*

Dari hasil uji beda *Wilcoxon Signed Ranks Test* diperoleh hasil bahwa pada semua variabel terdapat perubahan yang negatif dan signifikan dilihat dari nilai Z yang semuanya bernilai negatif dan nilai signifikasi yang dibawah 0,05.

### Perubahan Kondisi sosial ekonomi

1. Perubahan Pola Kepemilikan Lahan

**Tabel 5.4**  
Jenis Perubahan Pada Lahan

No	Jenis Perubahan Lahan	F	%
1	Pemukiman / Sawah/ Kebun	60	67,42
2	Tempat Usaha	10	11,24
3	Prasarana sosial	19	21,35
Total		89	100

Sumber: Data primer 2017

Dari tabel 5.4 diatas tampak bahwa secara umum, perubahan bentuk alih fungsi lahan yang dialami petani 67,42% didominasi oleh lahan pemukiman, sawah dan kebun yang berada dalam pembangunan bandara, sebanyak 11,24% tempat usaha, disusul 21,35% prasarana sosial.

**Tabel 5.5**  
Alokasi Keuntungan Penjualan Lahan Bagi Responden

No	Keuntungan Penjualan Lahan Diperuntukan	F	%
1	Modal Usaha	4	4,49
2	Dana Perbaikan Rumah/ Bangun Baru	57	64,04
3	Membeli Lahan Pertanian Baru	23	25,84
4	Memenuhi Kebutuhan Tersier	0	0,00
5	Membayar Hutang	3	3,37
6	Ditabung	0	0,00
Total		89	100

Sumber: Data Primer, 2017

Pada tabel 5.7 terlihat 64,04% yang menggunakan keuntungan penjualan lahan untuk membeli lahan baru tidak jauh dari lokasi pembangunan yang berada di pakualaman ground dan dihuni oleh dua padukuhan yakni Bapangan dan Kepek, 25,84% lainnya menggunakan keuntungannya untuk membeli lahan pertanian lain sisanya ada 4,49% yang menggunakannya sebagai modal usaha.

**Tabel 5.6**  
Kerugian Penjualan Lahan Bagi Responden

No	Kerugian penjualan lahan	F	%
1	kehilangan pekerjaan	19	21,35
2	beli tanah baru mahal	3	3,37
3	lahan pertanian semakin sempit	21	23,60
4	harga jual tanah rendah	0	0,00
5	tidak punya lahan untuk diwariskan	46	51,69
6	tidak ada kerugian	0	0,00
Total		89	100

Sumber: Data Primer, 2017

Dari 89 responden ada 51,69% yang mendapatkan kerugian karna tidak bisa mewariskan lahan pertanian untuk anak cucunya, 23,60% lainnya

mendapatkan kerugian dikarenakan sempitnya lahan pertanian yang ia miliki sekarang dan 21,35% mendapatkan kerugian kehilangan pekerjaan.

## 2. Perubahan Tingkat Kesejahteraan

**Tabel 5.7**  
Perubahan Tingkat Kesejahteraan Responden

No	Tingkat Konsumsi	Sebelum		Sesudah		Perubahan	
		F	%	F	%	F	%
1	Sangat Rendah (<Rp 500.000)	7	7,87	11	12,36	+4	4,5
2	Rendah (Rp 500.000-Rp 750.000)	29	32,58	43	48,31	+14	15,7
3	Sedang (Rp 750.000-Rp 1.000.000)	29	32,58	20	22,47	-9	10,1
4	Tinggi (> Rp 1.000.000)	24	26,97	15	16,85	-9	10,1
Total		89	100	89	100		

Sumber Data Primer, 2017

Dari tabel 5.9 diketahui dengan adanya perubahan penggunaan lahan membuat kesejahteraannya menurun. Pada tingkat kesejahteraan tinggi menurun sebanyak 10,11%, pada tingkat kesejahteraan sedang menurun dari 32,58% menurun menjadi 22,47%, sementara pada tingkat kesejahteraan rendah naik sebesar 15,73%, penurunan kesejahteraan dikarenakan dampak pembangunan bandara yang membuat hilangnya produktifitas lahan pertanian serta pendapatan ditambah lagi pembangunan rumah yang baru membuat tiap rumah tangga menekan pengeluaran konsumsi dan non konsumsinya.

## 3. Perubahan Interaksi Sosial

**Tabel 5.8**  
Interaksi Sosial Sebelum Dan Sesudah Alih Fungsi Lahan

No	Interaksi Sosial	Sebelum		Sesudah		Perubahan	
		F	%	F	%	F	%
1	Tidak Pernah	0	0	0	0	0	0
2	Pernah	5	37,08	25	28,09	+20	8,99
3	Kadang Kadang	12	13,48	52	58,43	+40	44,94
4	Sering	42	47,19	12	13,48	-30	33,71
5	Selalu	30	33,71	0	0,00	-30	33,71
Total		89	100	89	100	0	0,00

Sumber Data Primer, 2017

Dari tabel 5.10 terlihat bahwa responden yang menyatakan bahwa interaksi sosial menurun, pada tingkat interaksi selalu menurun dengan perubahan sebanyak 33,71%, pada tingkat sering terjadi penurunan sebesar 33,71% yang berarti interaksi sosial mengalami perubahan yang negatif. Sisanya terjadi perubahan pada tingkat kadang kadang sebanyak 44,94% dan pada tingkat pernah 8,99%.

#### 4. Konflik Pemanfaatan Lahan

**Tabel 5.10**  
Tingkat Partisipasi Pada Konflik Pemanfaatan Lahan

No	Konflik Pemanfaatan Lahan	Sebelum		Sesudah		Perubahan	
		F	%	F	%	F	%
1	Tidak Pernah	63	70,79	9	10,11	-54	60,67
2	Pernah	12	13,48	21	23,60	+9	10,11
3	Kadang Kadang	11	12,36	5	5,62	-6	6,74
4	Sering	1	1,12	34	38,20	+33	37,08
5	Selalu	2	2,25	20	22,47	+18	20,22
Total		89	100	89	100	0	0,00

Sumber Data Primer, 2017

Diketahui dari tabel 5.13 terjadi peningkatan sebelum dan setelah terjadi alih fungsi lahan sebesar 20,22% menyatakan selalu terlibat dalam konflik, pada tingkat sering meningkat 37,08% dari sini dapat disimpulkan terjadi konflik yang besar setelah pembangunan, dilihat dari peningkatan pada frekuensi sering dan selalu.

**Tabel 5.9**  
Jajak Pendapat Mengenai Pembangunan Bandara

No	Jajak Pendapat Mengenai Pembangunan Bandara	F	%
1	Tidak Pernah	61	68,5
2	Pernah	13	14,6
3	Kadang Kadang	7	7,9
4	Sering	7	7,9
5	Selalu	1	1,1
Total		89	100

Sumber: Data Primer, 2017

Pada tabel 5.12 terlihat bahwa 68,5% atau lebih dari setengah responden menyatakan bahwa pihak pembangun tidak pernah mengundang masyarakat untuk dimintai pendapat dan persetujuan atas alih fungsi lahan. Kurangnya keterbukaan inilah yang membuat terjadi banyak kesalah pahaman dan menciptakan masalah yang baru serta mempengaruhi kehidupan sosial antara masyarakat.

## 5. Perubahan Mata Pencaharian

**Tabel 5.11**  
Perubahan Mata Pencaharian

No	Pekerjaan	Sebelum		Sesudah		Perubahan	
		F	%	F	%	F	%
1	Petani	14	15,73	9	10,11	-5	5,62
2	Buruh Tani	17	19,10	2	2,25	-15	16,85
3	Nelayan	13	14,61	11	12,36	-2	2,25
4	Wirausaha	25	28,09	35	39,33	+10	11,24
5	PNS	5	5,62	5	5,62	0	0
6	Karyawan BUMN	1	1,12	1	1,12	0	0
7	TNI	1	1,12	1	1,12	0	0
8	Jasa Hotel	1	1,12	0	0,00	-1	1,12
9	Bengkel	2	2,25	2	2,25	0	0
10	Tambang Pasir	2	2,25	2	2,25	0	0
11	Kuli	7	7,87	3	3,37	4	4,49
12	Supir	1	1,12	1	1,12	0	0
13	Tidak Ada	-	0	17	19,10	+17	19,10
Total		89	100	89	100	0	0

Sumber Data Primer, 2017

Pada tabel 5.14 terlihat perubahan Pada mata pencaharian buruh tani terjadi penurunan sebanyak 16,85% hal ini disebabkan buruh tani telah kehilangan pekerjaannya dan beralih profesi atau menanggur, sedangkan pada pekerjaan wirausaha terjadi kenaikan sebanyak 11,24% , kenaikan dikarenakan petani pemilik lahan memilih bekerja sebagai wirausaha, pada pekerjaan petani terjadi perubahan berupa penurunan sebesar 5,62%, lain halnya dengan pekerjaan pokok seperti PNS, TNI, Karyawan BUMN tidak terjadi perubahan pekerjaan, pada tingkat tidak melakukan pekerjaan atau menganggur terjadi kenaikan 19.10% dan menjadi yang tertinggi hal ini disebabkan petani tidak tau harus melakukan pekerjaan apa karna hanya memiliki kemampuan yang minim dalam melakukan pekerjaan lain.

## 6. Perubahan Pendapatan

**Tabel 5.12**  
Tingkat Pendapatan Di Bidang Pertanian

No	Pendapatan Dari Tani	Sebelum		Setelah		Perubahan	
		F	%	F	%	F	%
1	Sangat Rendah (< Rp 600.000)	6	6,74	81	91,01	+75	84,3
2	Rendah (Rp 600.000-Rp 850.000)	21	23,6	6	2,25	+15	21,4
3	Sedang (Rp 850.000-Rp1.100.000)	38	42,7	2	2,25	-36	40,5
4	Tinggi(>Rp1.100.000)	24	26,97	0	0,00	-24	27,0
Total		89	100	89	100	0	0,0

Sumber Data Primer, 2017

hilangnya lahan pertanian produktif menjadi hal utama yang mempengaruhi penurunan pendapatan pertanian karna petani tidak mendapatkan hasil pertanian yang sama, pada tingkat pendapatan tinggi terjadi penurunan pendapatan sebesar 27,0% hal ini karna terhentinya kegiatan pertanian, pada tingkat pendapatan sedang terjadi penurunan sebesar 40,5%, sedangkan pada tingkat pendapatan sedang meningkat 21,4% dan pada tingkat sangat rendah terjadi kenaikan sebesar 84,3%.

**Tabel 5.13**  
Tingkat Pendapatan Di Bidang Non Pertanian

No	Pendapatan non Tani	Sebelum		Setelah		Perubahan	
		F	%	F	%	F	%
1	Sangat Rendah (< Rp 600.000)	12	13,48	3	3,37	-9	10,11
2	Rendah (Rp 600.000-Rp 850.000)	25	28,09	7	7,87	-18	20,22
3	Sedang (Rp 850.000-Rp1.100.000)	17	19,10	21	23,60	+4	4,49
4	Tinggi(>Rp1.100.000)	35	39,33	58	65,17	+23	25,84
Total		89	100	89	100		

Sumber Data Primer, 2017

Pada pendapatan non pertanian terjadi peningkatan yang di karnakan alih profesi petani melakukan pekerjaan lain yang memiliki upah lebih tinggi, sehingga terjadi peningkatan pada non pertanian. Pada pendapatan tinggi terjadi kenaikan sebesar 25,84% disebabkan sebagian petani membuka warung dari dana ganti untung atau menjadi buruh pembangunan pagar bandara, pada tingkat pendapatan sedang terjadi kenaikan pendapatan sebesar 4,49%, dan pada tingkat pendapatan rendah dan sangat rendah terjadi perubahan penurunan sebesar 20,22% dan 10,11%.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### KESIMPULAN

Dari hasil penelitian dan pembahasan dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Terdapat perubahan pada pola kepemilikan lahan, jenis perubahan lahan yang menjadi kawasan bandara 67,42% berasal dari lahan pemukiman dan sawah, 11,24% berasal dari lahan tempat usaha dan 21,35% berasal dari prasarana sosial. Semua responden penelitian menyatakan terpaksa menjual lahanya dikarenakan terkena proyek, petani menyatakan rugi karna tidak memiliki lahan lain untuk di wariskan dan dikarenakan kehilangan pekerjaanya sebagai petani Umumnya petani terdampak menggunakan dana ganti untung untuk membeli lahan yang baru yakni sebanyak 88,76%, sedangkan sisanya 11,24% menggunakannya untuk modal usaha.
2. Terdapat perubahan pada Perubahan tingkat kesejahteraan yang ditandai dari penurunan pengeluaran konsumsi dan non konsumsi, pada tingkat konsumsi dan non konsumsi “tinggi” turun sebesar 10,11%, pada “sedang” turun sebesar 10,11%. pada tingkat konsumsi dan non konsumsi “rendah” terjadi peningkatan sebesar 15,73% dan pada tingkat konsumsi dan non konsumsi “sangat rendah” terjadi peningkatan sebesar 4,49%.
3. Terdapat perubahan pada Perubahan interaksi sosial dapat dilihat dari penurunan pada tingkat interaksi sosial “sering” sebesar 33,71%, dan pada tingkat interaksi sosial “selalu” turun 33,71% menjadi 0%. terjadi perubahan yang negatif dimana frekuensi interaksi sosial petani setelah adanya pembangunan bandara berkurang, salah satu hal yang menyebabkan interaksi sosial berkurang ialah konflik yang terjadi antara masyarakat pro dan kontra yang menciptakan ketegangan antara warga dan terhadap pihak pembangun.
4. Terdapat perubahan pada Konflik pemanfaatan lahan dihitung dari frekuensi keterlibatan petani dalam konflik. Pada tingkat partisipasi konflik “sering” dan “selalu” meningkat sebanyak 37,08% dan 20,22%, sehingga disimpulkan terjadi perubahan yang negatif dimana keterlibatan masyarakat dalam konflik pemanfaatan lahan meningkat setelah pembangunan bandara, hal yang menyebabkan terjadinya konflik ialah tidak ada ruang bagi petani untuk berpendapat dan berdiskusi dimana 68,5% responden mengatakan pihak

pembangun tidak pernah melakukan diskusi dengan petani dan hanya 14,6% yang menyatakan pernah.

5. Terdapat perubahan pada mata pencaharian yang terjadi dikarenakan pembangunan bandara, dilihat dari penurunan pekerjaan buruh tani sebesar 16,85%, pada petani terjadi penurunan sebesar 5,62%, sebaliknya pada pekerjaan wirausaha terjadi kenaikan sebesar 11,24%, kenaikan ini dikarenakan beralihnya pekerjaan petani menjadi wirausaha, pada pekerjaan pokok seperti PNS, TNI, karyawan BUMN tidak terjadi perubahan, lainnya ialah peningkatan petani yang tidak melakukan pekerjaan sebesar 19,10%, yang mana disebabkan petani memiliki kemampuan yang minim dalam melakukan pekerjaan lain.
6. Terdapat perubahan pada tingkat pendapatan pada tingkat pendapatan “sangat rendah” terjadi peningkatan sebanyak 84,3%, pada tingkat pendapatan “rendah” terjadi penurunan sebesar 21,4%, sama halnya pada tingkat pendapatan sedang dan tinggi terjadi penurunan pendapatan sebesar 40,5% dan 27,0%, perubahan yang bersifat negatif pada pendapatan disebabkan vakumnya kegiatan pertanian dikarenakan berbagai hal, berbeda dengan pendapatan pertanian pada pendapatan non pertanian terjadi peningkatan, pada tingkat pendapatan sangat rendah terjadi penurunan sebesar 10,11%, serupa pada tingkat pendapatan rendah yang juga turun 20,22%. Berbeda halnya pada tingkat pendapatan sedang dan tinggi terjadi kenaikan sebesar 4,49% dan 25,84%, kenaikan pendapatan tersebut disebabkan beralihnya pekerjaan petani menjadi wirausaha.

## **SARAN**

1. Pemerintah sebaiknya memberikan aturan mengenai perubahan alih fungsi di sekitar bandara agar lahan pertanian produktif di sekitar pembangunan tidak terkonversi keperubahan lahan lainnya.
2. Kebijakan konversi lahan hendaknya tidak hanya terfokus pada upaya melarang konversi lahan sawah tetapi lebih diarahkan pada upaya menekan dan menetralkan dampak negatif konversi lahan.
3. Selain adanya pihak mediasi antara masyarakat pro dan kontra sebaiknya juga terdapat mediasi antara pemerintah dengan masyarakat kontra. Konflik yang terjadi pada pembangunan bandara salah satu penyebabnya ialah kurangnya ruang diskusi, konsultasi publik dan jajak pendapat. Pemerintah seharusnya

membuat forum agar pemerintah dapat mengetahui alasan-alasan masyarakat menolak sehingga pemerintah dapat memberikan solusi.

4. Pemerintah jangan hanya terjun ketika masalah telah terjadi, dibutuhkan jugaantisipasi agar hal-hal seperti konflik tidak terjadi terlebih dahulu.
5. Perlu adanya peningkatan sumber daya manusia di daerah desa Glagah berupa berbagai pelatihan pemberdayaan dan kewirausahaan yang ditujukan agar masyarakat setempat memiliki daya saing dengan para pendatang yang datang, diperlukan juga kepastian dan kesepakatan yang jelas dari pihak pembangun bandara untuk memberikan pekerjaan bagi petani terdampak, agar adanya bandara memberikan peningkatan mutu dan pendapatan bagi petani bukannya menghilangkan mata pencaharian petani yang menimbulkan hilangnya pendapatan.
6. Diperlukan peran pemerintah dan masyarakat agar pembangunan bandara memberikan perubahan sosial ekonomi yang positif, agar tidak terjadi pembangunan yang menyengsarakan layaknya pembangunan pada kota-kota besar lainnya.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Arsyad, S. (1989). *Korversi Tanah Dan Air*. IPB. Bogor.

Biang, F. D. (2008). *Dampak Pembangunan Jalan Metro Tanjung Bunga Terhadap Komunitas Nelayan Di Kota Makassar*. Universitas Diponegoro.

BPS, (2017). *Kecamatan Temon Dalam Angka*. Kulon Progo (ID): Badan Pusat Statistik. [internet].[dapat diunduh dari <http://kulonprogokab.bps.go.id>.

BPS, (2017). *Kulon Progo dalam Angka*. Kulon Progo (ID): Badan Pusat Statistik.[internet].[dapat diunduh dari <http://kulonprogokab.bps.go.id>.

Eric Iskandarsjah. Indira Rezkisari (2018, 12 Januari) Pengosongan Lahan Bandara Kulon Progo Selesai. [Online] Tersedia: <Http://Nasional.Republika.Co.Id>

Harsono, B. (1994). *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*. Djambatan.

- Lubis R. (1997). *AMDAL Regional Untuk Pembangunan Wilayah*. Yogyakarta: Gadjah Mada Press.
- Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2016 Tentang Penyelesaian Kasus Pertanahan.
- PP No. 50 Th 1993 mengenai analisis dampak lingkungan (AMDAL).
- Prianggoro, A., Kurniawan, A. (2016). Persepsi Masyarakat Dan Potensi Reorientasi Usaha Berkaitan Dengan Pembangunan Bandara Internasional Di Kulon Progo. *Jurnal Bumi Indonesia*, 5(1).
- Santoso, S. (2001) *SSBBI: SPSS Statistik Non Parametrik*. Elex Media Komputindo.
- SK Menteri Lingkungan Hidup No. 17 tahun 2001 tentang: jenis rencana usaha dan/ atau kegiatan yang wajib dilengkapi dengan analisis mengenai dampak lingkungan hidup.
- Sri Bintang Pamungkas. Anggalih Bayu (2017,27 Desember) Prahara Mega Proyek Pembangunan Bandara Kulon Progo. (Anatomi, Eskalasi Dan Resolusi). Nekropolis [Online] Tersedia: <https://Medium.Com/Nekropolis>
- Sudharto P. Hadi. (2000). *Aspek Sosial AMDAL*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Suharsimi, A. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sukirno, S. (2000). Makroekonomi Modern. *Penerbit Raja Grafindo Persada. Jakarta.*
- Sutanto. Phil. Astrid S. (1985). Pengantar Sosiologi Dan Perubahan Sosial. Jakarta: PT. Bina Cipta.
- Todaro, M., Smith, I. I., Stephen, C. (2012). *Pembangunan Ekonomi Edisi Kesebelas*
- Triyono. (2012). Pembangunan New International Airport Yogyakarta Di Kulon Progo. Yogyakarta: *Disampaikan Dalam Diskusi Panel Relokasi Bandara Adi Sutjipto Yogyakarta. FISIPOL UGM.*

Undang-Undang Republik Indonesia No. 11 Tahun 2009 Tentang: Kesejahteraan Sosial.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 5 Tahun 1960 Tentang: Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria.

Wahyukinasih, E. (2016). Sikap Masyarakat Desa Palihan Terhadap Rencana Pembangunan Bandara Internasional Di Kabupaten Kulon Progo. *Adinegara*, 5(4).

Winarso, B. (2012). Dinamika Pola Penguasaan Lahan Sawah Di Wilayah Pedesaan Di Indonesia. *Jurnal Penelitian Pertanian Terapan*, 12(3).

**SKRIPSI**

**DAMPAK ALIH FUNGSI LAHAN TERHADAP SOSIAL EKONOMI  
PETANI**

**(Studi Kasus Pembangunan *New Yogyakarta International Airport* Desa  
Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo)**

***IMPACT OF LAND CONVERSION ON SOCIAL ECONOMIC FARMERS  
(Case Study of New Yogyakarta International Airport Development of Glagah  
Village, Temon Sub-District, Kulon Progo)***



Telah disetujui Dosen Pembimbing  
Pembimbing

  
Ahmad Ma'ruf, SE., M.Si  
NIK: 19721212199804143064

Tanggal: 23/3/2018