

BAB IV PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Kota Malang

4.1.1 Karakteristik Wilayah

Secara geografis wilayah Kota Malang berada antara 07°46'48" - 08°46'42" Lintang Selatan dan 112°31'42" - 112°48'48" Bujur Timur, dengan luas wilayah 110,06 km² dengan batas-batas sebagai berikut :

Batas Utara : Kabupaten Malang

Batas Selatan : Kabupaten Malang

Batas Timur : Kabupaten Malang

Batas Barat : Kabupaten Malang

Kota Malang terdiri dari 5 Kecamatan yaitu Kedungkandang, Klojen, Blimbing, Lowokwaru, dan Sukun.

4.1.2 Karakteristik Tata Guna Lahan Kota Malang

Luas wilayah Kota Malang adalah 11.006 Ha. Luasan terbesar ada pada Kecamatan Kedungkandang, yakni 3.989 ha, sedangkan luas terkecil ada pada Kecamatan Klojen, yakni 883 ha.

Tabel 4. 1 Luas Wilayah Kota Malang Tiap Kecamatan

| No | Kecamatan | Luas Wilayah (ha) |
|---------------|---------------|-------------------|
| 1 | Kedungkandang | 3.989 |
| 2 | Sukun | 2.097 |
| 3 | Klojen | 883 |
| 4 | Blimbing | 1.777 |
| 5 | Lowokwaru | 2.260 |
| JUMLAH | | 11.006 |

Sumber: Kota Malang Dalam Angka 2014

Wilayah Kota Malang terdiri dari dengan perincian lahan luasan peruntukan lahan permukiman 6.352,33 Ha, Lahan Sawah 1.497,95 Ha, Lahan Tegalan 2.654,17 Ha, Lahan Kebun sebesar 29.652 Ha, lahan yang difungsikan untuk aktifitas perikanan dan tambak seluas 1,32 Ha, dan luasan lahan tanah Kosong sebesar 500,59 Ha. Lahan di Kota Malang mayoritas difungsikan sebagai areal permukiman yaitu sebesar 58% dari luasan keseluruhan Kota Malang. Untuk rincian penggunaan lahan Kota Malang dapat dilihat pada **Tabel 4.2**.

Tabel 4. 2 Penggunaan lahan Kota Malang Tahun 2014

| No | Kecamatan | Permukiman | Sawah | Tegalan | Kebun | Tanah Perikanan/ tambak | Tanah kosong | Jumlah |
|--------|---------------|------------|----------|----------|-------|----------------------------|--------------|-----------|
| 1 | Kedungkandang | 1.328,26 | 621,19 | 2.003,32 | 0,28 | 0,28 | 36,12 | 3.989,46 |
| 2 | Sukun | 1.380,76 | 342,36 | 287,20 | 0,00 | 1,04 | 85,21 | 2.096,57 |
| 3 | Klojen | 839,64 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 42,86 | 882,50 |
| 4 | Blimbing | 1.290,27 | 197,81 | 101,88 | 0,00 | 0,00 | 187,69 | 1.777,65 |
| 5 | Lowokwaru | 1.513,41 | 336,59 | 261,77 | 0,00 | 0,00 | 148,70 | 2.260,48 |
| Jumlah | | 6.352,33 | 1.497,96 | 2.654,17 | 0,28 | 1,32 | 500,59 | 11.006,66 |

Sumber: Kota Malang Dalam Angka 2014

4.1.3 Karakteristik Kependudukan Kota Malang

Jumlah penduduk Kota Malang secara keseluruhan adalah 820. 243 jiwa. Penduduk dengan jumlah terbanyak berada pada Kecamatan Lowokwaru, yakni 186.243 jiwa. Sedangkan jumlah tersedikit berada pada Kecamatan Klojen, yakni 105.907 jiwa.

Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk Kota Malang

| No | Kecamatan | Jumlah Penduduk |
|--------|---------------|-----------------|
| 1 | Kedungkandang | 174.477 |
| 2 | Sukun | 181.513 |
| 3 | Klojen | 105.907 |
| 4 | Blimbing | 172.333 |
| 5 | Lowokwaru | 186.013 |
| Jumlah | | 820.243 |

Sumber : Kota Malang Dalam Angka 2014

4.2 Gambaran Umum Kecamatan Lowokwaru

4.2.1 Kondisi Geografis dan Batas Admintrasi

Kecamatan Lowokwaru terletak pada bagian Barat Kota Malang dengan luas 2.089,51 Ha. Secara regional Kecamatan Lowokwaru dipengaruhi oleh kondisi geografis Kota Malang yang terletak pada koordinat 112034'09,48" BT – 112041'34,93" BT dan 7054'52,22" LS – 8003'05,11" LS. Adapun batas administrasi Kecamatan Lowokwaru adalah:

- Sebelah Utara : Kecamatan Singosari, Kabupaten Malang
- Sebelah Timur : Kecamatan Blimbing dan Kecamatan Klojen
- Sebelah Selatan : Kecamatan Sukun dan Kecamatan Klojen
- Sebelah Barat : Kecamatan Dau, Kabupaten Malang

Secara administrasi Kecamatan Lowokwaru terdiri dari 12 kelurahan, yakni sebagai berikut:

- a. Kelurahan Tasik Madu
- b. Kelurahan Tunggul Wulung
- c. Kelurahan Tlogomas
- d. Kelurahan Merjosari

- e. Kelurahan Dinoyo
- f. Kelurahan Sumbersari
- g. Kelurahan Ketawanggede
- h. Kelurahan Jatimulyo
- i. Kelurahan Tunjungseka
- j. Kelurahan Mojolangu
- k. Kelurahan Tulusrejo
- l. Kelurahan Lowokwaru

4.2.2 Karakteristik Tata Guna Lahan Kecamatan Lowokwaru

Luas Wilayah Kecamatan Lowokwaru sebesar 22,6 Km² yang terbagi dalam 12 kelurahan. Dari 12 kelurahan yang memiliki wilayah terluas adalah Kelurahan Merjosari (3,36 Km²), sedangkan wilayah terkecil adalah Kelurahan Dinoyo (1,17 Km²). Kelurahan Tulusrejo merupakan Kelurahan terdekat dengan pusat pemerintahan Kecamatan, sedangkan Kelurahan Tasikmadu merupakan kelurahan yang terjauh dari pusat pemerintahan kecamatan.

Tabel 4. 4 Luas Wilayah Kecamatan Lowokwaru Dirinci Menurut Kelurahan

| No | Kelurahan | Luas Wilayah (Km ²) |
|----|---------------|---------------------------------|
| 1 | Merjosari | 3.36 |
| 2 | Dinoyo | 1.17 |
| 3 | Sumbersari | 1.28 |
| 4 | Ketawanggede | 0.83 |
| 5 | Jatimulyo | 2.51 |
| 6 | Lowokwaru | 1.23 |
| 7 | Tulusrejo | 1.31 |
| 8 | Mojolangu | 2.88 |
| 9 | Tanjungsekar | 1.87 |
| 10 | Tasikmadu | 2.43 |
| 11 | Tunggulwulung | 1.87 |
| 12 | Tlogomas | 1.86 |
| | Jumlah | 22.6 |

Sumber: Data Statistik Kecamatan Lowokwaru, 2015

Secara keseluruhan, wilayah Kecamatan Lowokwaru sebagian besar merupakan kawasan terbangun (54 % atau 1125,3 Ha). Dari luas lahan terbangun tersebut sebagian besar merupakan kawasan perumahan yaitu seluas 656,6 Ha atau 58,3 %, selebihnya adalah untuk fasilitas perdagangan-jasa, pendidikan dan sebagainya.

Kawasan terbangun ini cenderung berkembang pada wilayah-wilayah yang kondisi topografinya relatif datar, yaitu di Kelurahan dan lahan pertanian basah (sawah) dengan luas 969,64 Ha atau 46 %. Lahan pertanian kering yaitu terdapat di bagian Barat kawasan (Kelurahan Merjosari dan Tlogomas), sedangkan Lowokwaru, Mojolangu, Ketawang Gede, Sumbersari, Dinoyo. Sedangkan selebihnya adalah kawasan belum terbangun yang

merupakan lahan pertanian kering (tegalan/ladang) lahan pertanian basah (sawah) yaitu terdapat Kelurahan Merjosari dan Tlogomas sebelah Timur, bagian Utara kawasan (Kelurahan Tunggul Wulung dan Jatimulyo sebelah Barat, Kelurahan Tunjung Sekar dan Desa Tasikmadu). Pola penggunaan tanah di Kecamatan Lowokwaru pada dasarnya adalah sebagai berikut:

- a. Pola penggunaan tanah membentuk pola linier yaitu cenderung berkembang memanjang pada jalan-jalan utama kawasan (Jalan MT Haryono, Jalan Tlogomas, Jalan Sukarno Hatta, Jalan Borobudur, Jalan Sumpersari, Jalan Bendungan Sutami, Jalan Veteran) maupun jalan-jalan lokal. Jenis kegiatan di sepanjang jalan-jalan utama kawasan tersebut yaitu cenderung untuk kegiatan yang bersifat komersial seperti: perdagangan, jasa dan pelayanan umum (pendidikan, perkantoran pemerintah, dsb). Pola tersebut dipengaruhi oleh:
 1. Sistem transportasi yang ada (struktur jaringan jalan dan angkutan umum),
 2. Pusat-pusat kegiatan/pelayanan yang tumbuh secara linier pada jaringan jalan di kawasan perencanaan.
- b. Terdapat beberapa pusat kegiatan yang mempunyai pengaruh terhadap perkembangan penggunaan tanah di sekitarnya, yaitu:
 1. Di Kelurahan Dinoyo (sekitar Pasar Dinoyo), dimana pada pusat kegiatan tersebut selain terdapat pasar dan pertokoan, juga terdapat fasilitas pendidikan berskala nasional (Universitas Islam Malang) dan fasilitas kesehatan berskala kota (RS Islam).
 2. Di Kelurahan Mojolangu (sekitar Pasar Blimbing), dimana pada pusat kegiatan tersebut selain terdapat pasar dan pertokoan, juga terdapat kawasan pendidikan berskala nasional (ABM, Universitas Widyagama) dan skala kota (SMU Widyagama).
 3. Di Kelurahan Ketawang Gede, yaitu sekitar Universitas Brawijaya (Jalan MT Haryono).
 4. Di Desa Tlogomas (sekitar Universitas Muhammadiyah).

Tabel 4. 5 Penggunaan Lahan Eksisting di Kecamatan Lowokwaru Tahun 2014

| Penggunaan Lahan | | | | |
|------------------|-------------------|-------|--------------------|--------|
| No. | Area Terbangun | Luas | Area Tak Terbangun | Luas |
| 1 | Perumahan | 656,6 | Sawah | 573,13 |
| 2 | Lapangan Olahraga | 8,5 | Tegalan | 122,03 |
| 3 | Kuburan | 17,8 | Lahan Kosong | 435,89 |
| 4 | Perkantoran | 4,9 | Lahan Konservasi | 137,24 |
| 5 | Sarana Pendidikan | 107,0 | | |

| Penggunaan Lahan | | | | |
|------------------|------------------|---------------|--------------------|---------------|
| No. | Area Terbangun | Luas | Area Tak Terbangun | Luas |
| 6 | Sarana Kesehatan | 1,0 | | |
| 7 | Sarana Ibadah | 0,9 | | |
| 8 | Pasar | 3,86 | | |
| 9 | Pertokoan | 5,5 | | |
| 10 | Pergudangan | 2,5 | | |
| 11 | Lokasi hiburan | 2,67 | | |
| 12 | Hotel | 1,05 | | |
| 13 | Industri rakyat | 3,53 | | |
| 14 | Jalan | 245,6 | | |
| 15 | Sungai | 51,3 | | |
| 16 | Lain-lain | 12,7 | | |
| Jumlah | | 1125,3 | Jumlah | 969.64 |

Sumber: Kota Malang dalam Angka, 2015

4.2.3 Karakteristik Kependudukan Kecamatan Lowokwaru

Jumlah Penduduk Kecamatan Lowokwaru dari hasil penghitungan dengan Proyeksi Penduduk Tahun 2014 sebesar 192.066 jiwa yang terdiri dari penduduk laki-laki sebesar 94.516 jiwa dan 97.550 jiwa penduduk perempuan. Dari gambaran tersebut terlihat bahwa rasio jenis kelamin penduduk Kecamatan Lowokwaru sebesar 96,89%, yang artinya dari 96-97 penduduk laki-laki dari 100 penduduk perempuan. Pertumbuhan penduduk Kecamatan Lowokwaru hasil penghitungan Proyeksi Penduduk 2013 sebesar 0,89% pertahun. Kepadatan penduduk Kecamatan Lowokwaru tahun 2014 sebesar 8.498 jiwa/Km². Dari 12 kelurahan yang ada di Kecamatan Lowokwaru Kelurahan Dinoyo merupakan kelurahan dengan tingkat kepadatan yang paling tinggi 14.680 jiwa/Km², sedangkan Kelurahan Tasikmadu merupakan wilayah dengan kepadatan penduduk yang paling rendah (2.336 jiwa/Km²).

Guna mengendalikan laju pertumbuhan penduduk melalui Badan Keluarga Berencana dan Pemberdayaan Perempuan telah melaksanakan program Keluarga Berencana. Jumlah peserta KB di Kecamatan Lowokwaru mencapai 20.634 peserta. Alat Kontrasepsi terbanyak yang dipergunakan adalah jenis suntik (9.968 peserta), sedang yang paling sedikit peminatnya adalah alat kontrasepsi MOP (51 peserta).

Tabel 4. 6 Jumlah Penduduk pada Masing-Masing Kelurahan Tahun 2014

| No | Kelurahan | Jumlah Penduduk |
|----|--------------|-----------------|
| 1 | Merjosari | 19278 |
| 2 | Dinoyo | 17802 |
| 3 | Sumbersari | 17523 |
| 4 | Ketawanggede | 10203 |
| 5 | Jatimulyo | 21216 |
| 6 | Lowokwaru | 17605 |
| 7 | Tulusrejo | 15985 |
| 8 | Mojolangu | 24777 |
| 9 | Tanjungsekar | 15098 |

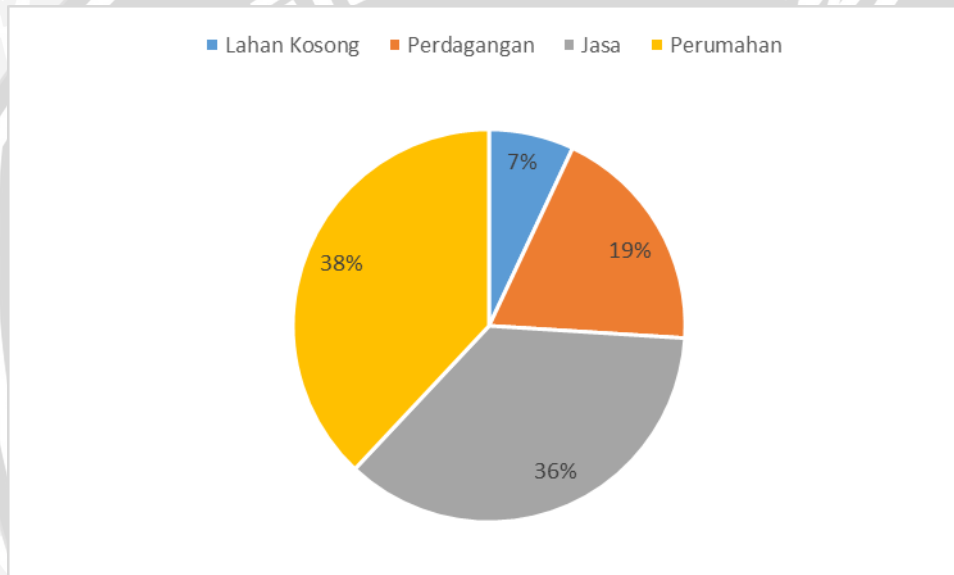
| No | Kelurahan | Jumlah Penduduk |
|----|---------------|-----------------|
| 10 | Tasikmadu | 6031 |
| 11 | Tunggulwulung | 7524 |
| 12 | Tlogomas | 19024 |

Sumber: Kecamatan Lowokwaru Dalam Angka Tahun 2015

4.3 Gambaran Umum Koridor Jalan Soekarno Hatta

4.3.1 Karakteristik Pola Guna Lahan

Pada koridor Jalan Soekarno Hatta, Kota Malang terdapat empat jenis penggunaan lahan, yakni perdagangan, jasa, perumahan dan lahan kosong. Penggunaan lahan yang mendominasi di koridor Jalan Soekarno Hatta adalah permukiman, yakni sebesar 38%. Sedangkan penggunaan lahan dengan prosentase paling kecil adalah lahan kosong, yakni 7%.



Gambar 4.1 Prosentase Penggunaan Lahan di Koridor Jalan Soekarno Hatta

Berdasarkan RDTRK Kecamatan Lowokwaru, Koridor Jalan Soekarno merupakan salah satu jalan utama di Kota Malang yang memiliki aksesibilitas tinggi, dimana memiliki karakteristik kawasan perdagangan yang menyatu dengan kawasan permukiman. Hal ini dikarenakan, Jalan Soekarno Hatta sebagai penghubung permukiman dengan pusat-pusat sarana pelayanan umum seperti kawasan pendidikan, perdagangan maupun perkantoran.

Seiring perkembangan tingkat kebutuhan ekonomi, banyak bermunculan pertambahan fungsi bangunan yang mengarah ke perdagangan dan jasa di koridor Jalan Soekarno Hatta. Hal ini menjadikan terciptanya lapangan kerja dalam skala kecil di wilayah studi tersebut. Aktivitas di sekitar koridor Jalan Soekarno Hatta adalah aktivitas bisnis, pertokoan, perkantoran dan perbankan.



Permukiman



Kesehatan



Sosial Budaya



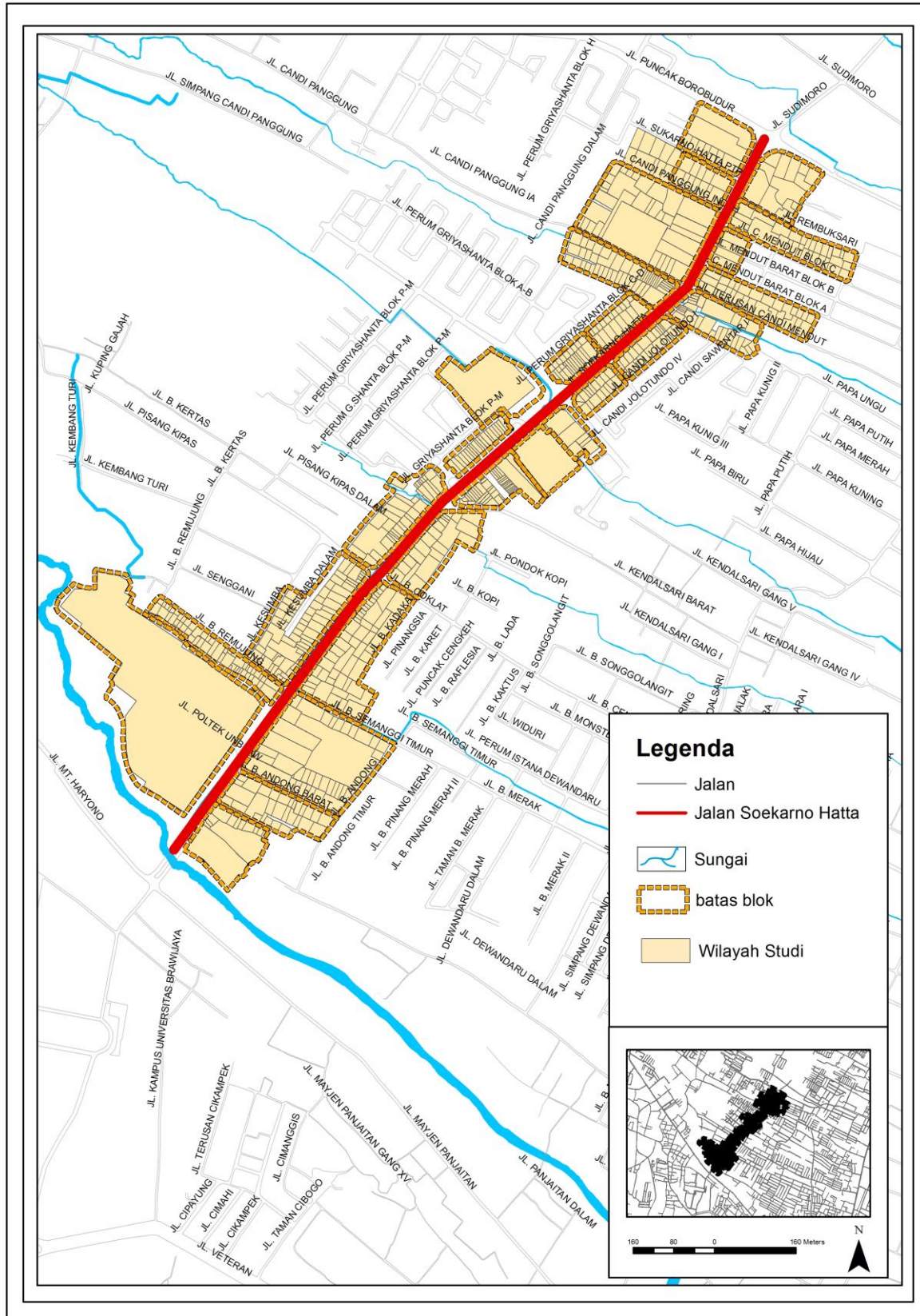
Perdagangan



Jasa Perhotelan

Gambar 4. 2 Jenis Jenis Guna Lahan di Jalan Soekarno Hatta

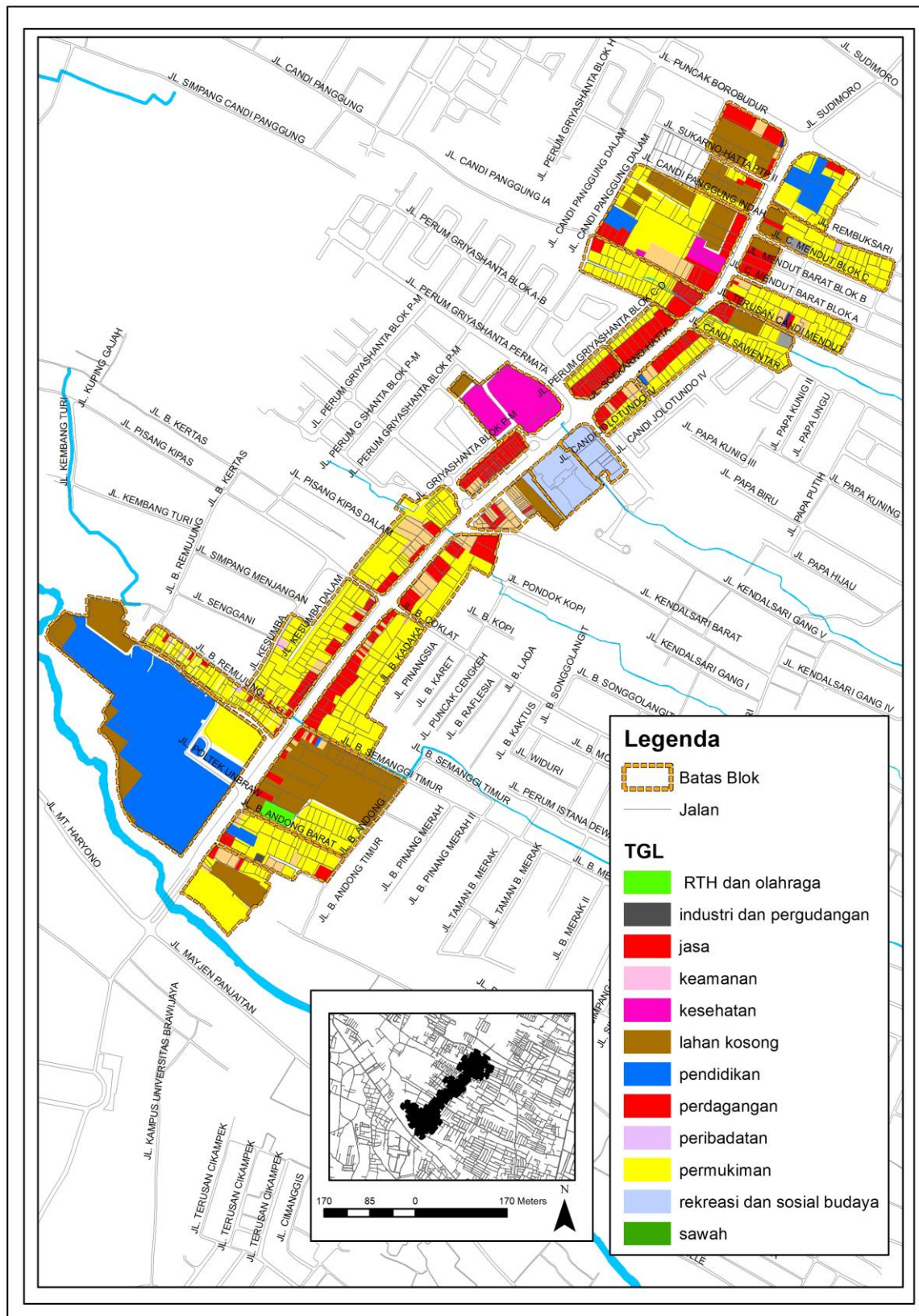




Gambar 4. 3 Peta Koridor Jalan Soekarno Hatta

Sumber : Survei Primer, 2015





Gambar 4. 4 Peta Sebaran Penggunaan Lahan Pada Koridor Jalan Soekarno Hatta
 Sumber : Survei Primer, 2015

4.3.2 Karakteristik Aksesibilitas Jalan

Jalan Soekarno Hatta merupakan jalan provinsi yang masuk kedalam hirarki jalan kolektor sekunder di Kota Malang dengan lebar jalan 16 m.



Gambar 4. 5 Kondisi Jaringan Jalan Soekarno Hatta

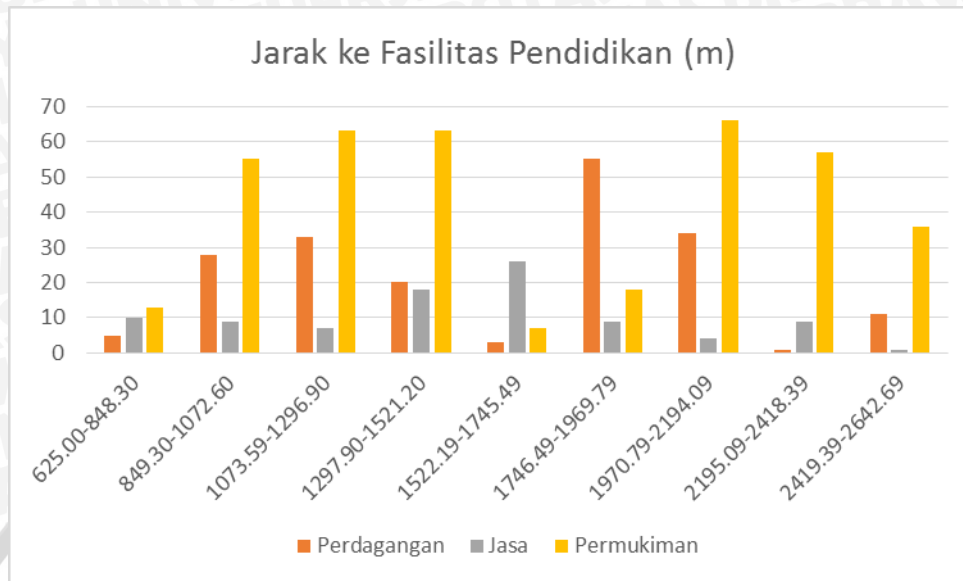
Sumber: Survei Primer, 2015

Pada koridor Jalan Soekarno Hatta terdapat jenis penggunaan lahan yang mendominasi, yakni perdagangan, jasa, dan permukiman. Masing-masing penggunaan lahan tersebut memiliki karakteristik aksesibilitas jalan yang berbeda-beda. Adapun beberapa aspek yang terkait dengan aksesibilitas jalan adalah jarak ke pusat kegiatan, jarak ke jalan utama, ketersediaan transportasi, kondisi jalan dan waktu tempuh.

A. Jarak ke Pusat Pendidikan

Jarak merupakan salah satu hal yang salah satu faktor yang mempengaruhi harga lahan. Karena perkembangan suatu kawasan atau wilayah juga mengikuti perkembangan jalan. Semakin dekat jarak suatu tempat ke tempat lain maka semakin tinggi pula harga lahan tersebut, akan tetapi jika semakin jauh jarak tersebut dari suatu tempat ke tempat lain maka semakin rendah pula harga lahannya. Hal ini dikarenakan adanya keterkaitan antara jarak dan harga suatu lahan. Pusat kegiatan yang menjadi identifikasi peneliti antara lain pusat pendidikan berupa perguruan tinggi, yakni Universitas Brawijaya. Jalan Soekarno Hatta merupakan salah satu jalan yang digunakan masyarakat yang hendak menuju Universitas Brawijaya, maupun dari Universitas Brawijaya ke tempat-tempat bisnis, perdagangan dan jasa serta perumahan.

Identifikasi jarak ke pusat kegiatan pendidikan tersebut dapat digunakan untuk menunjukkan jarak masing-masing persil ke pusat kegiatan pendidikan dalam meter.

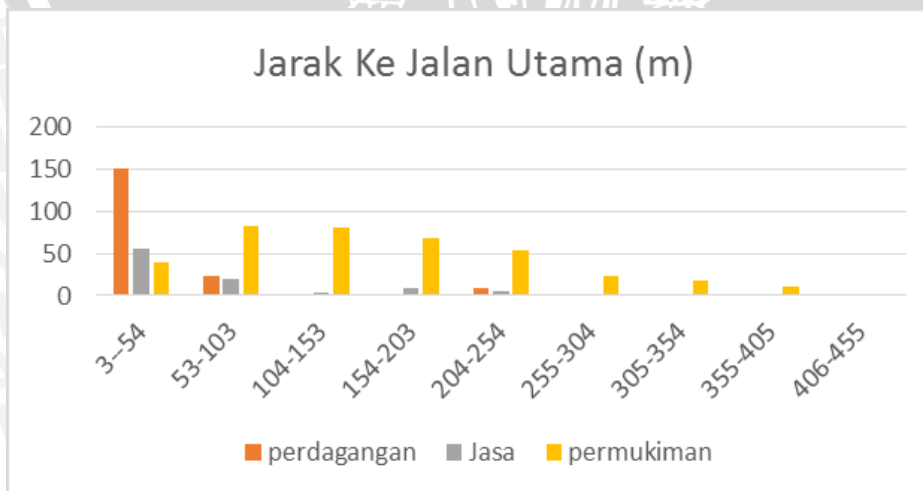


Gambar 4. 6 Jarak ke Fasilitas Pendidikan pada masing-masing penggunaan lahan

Berdasarkan **Gambar 4. 6**, terdapat sembilan *range* mulai dari range terendah, yakni 625-848,30 m hingga range dengan jarak terjauh dari pusat pendidikan adalah 2.419,39-2.642,69 m. Pada *range* terendah, yakni 625-848,30 m penggunaan paling mendominasi adalah permukiman.. Sedangkan range tertinggi, yakni 2.419,39-2.642,69 m penggunaan lahan permukiman juga mendominasi. Hal tersebut dapat menggambarkan bahwa jarak terdekat dengan pusat pendidikan di dominasi oleh guna lahan permukiman.

B. Jarak ke Jalan Utama

Jalan utama yang dimaksud dalam penelitian ini adalah Koridor Jalan Soekarno Hatta. Data jarak setiap persil pada masing-masing guna lahan didapatkan dari pengukuran dari citra satelit. Persil bangunan yang menjadi objek studi adalah 250 m dari jalan utama.



Gambar 4. 7 Jarak Persil ke Jalan Utama pada Masing-Masing Penggunaan Lahan

Berdasarkan **Gambar 4.7** guna lahan perdagangan terletak paling dekat dengan jalan utama, yakni dapat dilihat pada range 3-54 m. Hal ini dikarenakan, sepanjang koridor Jalan Soekarno Hatta sebelah barat dan timurnya adalah pusat perdagangan dan jasa. Sedangkan paling jauh adalah guna lahan permukiman, yakni dengan jarak 406-455 m.

Keterkaitan antara harga lahan dan jarak menuju jalan utama adalah semakin dekat dengan jalan utama maka harga lahan memiliki kecenderungan lebih tinggi dibandingkan dengan harga lahan pada lokasi yang jauh dengan jalan utama.

C. Ketersediaan Transportasi

Ketersediaan transportasi akan memberikan kemudahan bagi penghuni perumahan dalam melakukan pencapaian terhadap tempat-tempat untuk melakukan aktifitas dan rutinitasnya serta untuk memenuhi kebutuhannya. Ketersediaan transportasi yang dimaksud dapat berupa sarana transportasi pribadi maupun sarana transportasi umum. Berikut merupakan jalur angkutan umum yang ada di Koridor Jalan Soekarno Hatta :

Tabel 4. 7 Jalur Angkutan Umum Yang Melintas di Wilayah Studi

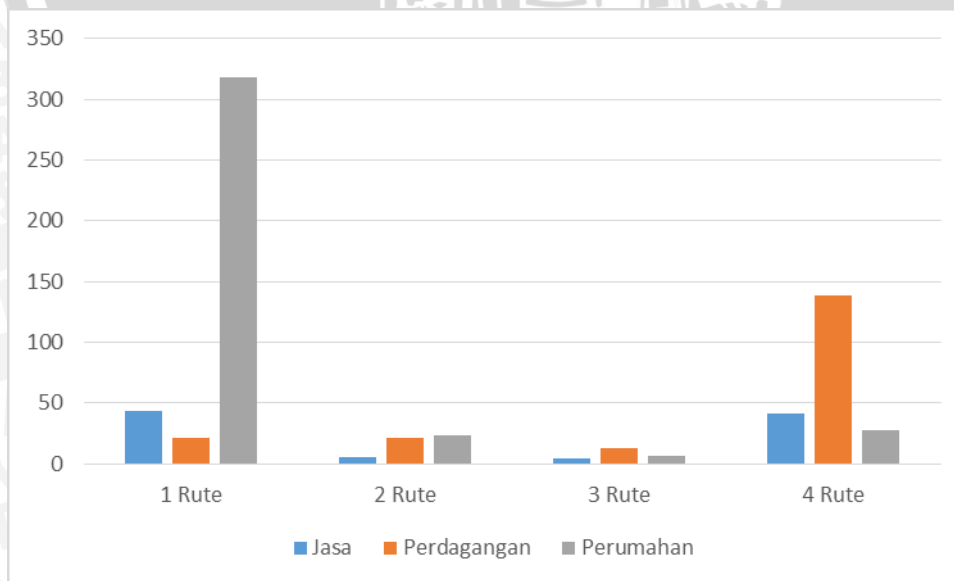
| No. | Jalur | Jumlah | Keluar | Masuk |
|-----|-----------------------|--------|---|---|
| 1. | TSG Suhat | 27 | Pasar Tawangmangu – Jl. Gilimanuk – Tembalangan – Jl. Sukarno Hatta – Jl. MT Haryono Jl. Gajayana – Jl. Bend Sigura – gura – Apk Gasek | Apk Gasek – Jl. Bend Sigura-gura – Jl. Gajayana Jl. MT Haryono – Jl. Sukarno Hatta – Tembalangan Jl. Gilimanuk – Pasar Tawangmangu |
| 2. | ABG Suhat-cengkeh | 85 | Term Arjosari – Jl. Simp. RP Suroso – Jl. R. Intan – Jl. A. Yani – Jl. Borobudur – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Cengkeh – Jl. Kalpataru – Jl. Melati – Jl. Mawar – Jl. Saranagan – Jl. Tawangmangu – Jl. Kaliurang – Jl. WR. Supratman – Jl. P. Sudirman – Jl. Pattimuara – Jl. Trunojoyo – Jl. Jembatan Pahlawan – Jl. Gatot Subroto – Jl. L. Martadinata – Jl. Kol Sugiyono – Term Gadang | Term Gadang – Jl. Kol Sugiyono – Jl. L. Martadianta – Jl. Gatot Subroto – Jl. Jembatan Pahlawan – Jl. Trunojoyo – Jl. Cokro Aminoto – Jl. Dr. Cipto – Jl. P. Sudirman – Jl. WR. Supratman – Jl. Kaliaurang – Jl. Tawangmangu – Jl. Sarangan – Jl. Mawar – Jl. Bungur – Jl./ Kalpataru – Jl. Cengkeh – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Borobudur – Jl. A. yani – Jl. R. Intan – Term Arjosari |
| 3. | CKL Suhat+cen gkeh | 88 | APK Cemoro Kandang – Jl. Raya Cemoro Kandang – Jl. Raya Madyopuro – Jl. Sekarpuro – Jl. Komplek UNIDA – Jl. D. Sentani – Jl. D. Tigi – Jl. D. Kerinci – Jl. D. Tondano – Jl. Limboto – Jl. Raya Sawojajar – Jl. Ranu Grati – Jl. M. Wiyono – Jl. Kesatrian – Jl. Hamid Rusdi – Jl. RT. Suryo – Jl. S. Priyo Sudarmo – Jl. Ciliwung – Jl. L. Sutoyo – Jl. Kedawung – Jl. Kalpataru – Jl. | Term Landungsari – Jl. Raya Tlogomas – Jl. M. Haryono – Jl. Keramik – Jl. Vinolia – Jl. Simp Panggung – Jl. Panggung – Jl.; Sukarno Hatta – Jl. Cengkeh – Jl. Kalpataru – Jl. Kedawung – Jl. Sutoyo – Jl. Hamid Rusdi – Jl. Kesatrian – Jl. M. Wiyono – Jl. Ranu Grati – Jl. Raya Sawojajar – Jl. D. Limboto Barat Ters – Jl. D. Tandono – Jl. D.Paniai – Jl. Komp UNIDA – Jl. Sekar Puro – Jl. Tigi – Jl. D.Sentanu – Jl. Raya Madyopuro |

| No. | Jalur | Jumlah | Keluar | Masuk |
|-----|------------------------------|--------|--|---|
| | | | Cengkeh – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Simp Panggung – Jl. Vinolia – Jl. Keramik – Jl. MT. Haryono – Jl. Tlogomas – Term Landungsari | – Jl. Cemoro Kandang – APK Cemoro Kandang |
| 4. | JPK Suhat-pisang kipas | 54 | Perum Joyo Grand – Jl. Tamansari – Jl. Joyosuryo – Jl. Mertojoyo – Jl. Tambaksari – Jl. Simp GajaHyana – Jl. Gajahyana – Jl. MT. Haryono – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Pisang Kipas – Jl. Vinolia – Jl. Tunggul Wulung – Jl. Arkodion – Jl. Biola – Jl. Ikan Gurami – Jl. Ikan Kakap – Jl. Piranha Atas – Jl. Piranha – Jl. A. Yani – Jl. Cerme – Jl. Balarjosari – Jl. Karang Asem – Jl. APK Karanglo Indah | APK Karanglo Indah – Jl. Karang Asem – Jl. Cerme – Jl. A. Yani – Jl. Ikan Piranha – Jl. Piranha Atas – Jl. Ikan Kakap – Jl. Ikan Gurami – Jl. Biola – Jl. Arkodion – Jl. Tunggul Wulung – Jl. Bunga Vinolia – Jl. Pisang Kipas – Jl. Sukarno Hatta – Jl. MT.Haryono – Jl. Gajahyana – Jl. Simp Gajahyana – Jl. Tambaksari – Jl. Mertojoyo – Jl. Joyo Suryo – Jl. Tamansari – APK Joyo Grand |
| 5. | TST Candi mendut | 83 | Sub Term Tlogowaru – Jl. Perum Puri Cempaka Putih – Jl. Raya Arjowilangun – Jl. Wonorejo – Jl. K. Parseh Jaya – Jl. M. Sungkono – Jl. Muharto – Jl. Puntodewa – Jl. Kalimasada – Jl. M. Wiyono – Jl. Kesatrian – Jl. Untung Suropati – Jl. P. Sudirman – Jl. WR. Supratman – Jl. L. Sutoyo – Jl.; Sarangan – Jl. Sarangan Atas – Jl. Selorejo – Jl. Selorejo Blok A – Jl. Selorejo Blok B – Jl. Mawar – Jl. Setaman – Jl. Melati – Jl. Bungur – Jl. Cengger Ayam – Jl. Cengger Ayam I – Jl. Ters Kendalsari – Jl. Bukirsari – Jl. Ters Candi Mendut – Jl. C. Bima – Jl. C. Badut – Jl. C. Sari Utara – Jl. Sudimoro – Jl. Ikan Kakap – Jl. Ikan Tombro – Jl. Ikan Tombro Barat – Jl. KH.Yuuf Timur – Jl. KH Yusuf Barat – Jl. Ds Jeruk – Jl. Joyo Utama – APK Tasik Madu | APK Tasik Madu – Jl. Joyo utomo – jl. KH.Yusuf Timur Jl. Ikan Tombro Barat – Jl. Ikan Tombro – Jl. Kakap – Jl. C. sari - Jl. C. Mendut – Jl. Ters .C. Mendut – Jl. Bukit Sari – Jl. Cengger Ayam I – Jl. Cengger Ayam – Jl. Melati – Jl. Setaman – Jl. Mawar – Jl. Selorejo Blok B – Jl. Selorejo Blok A Jl. Sarangan Atas – Jl. Sarangan - Jl. L. Sutoyo - Jl. WR. Supratman - Jl. P. Sudirman - Jl. P. Sudirman Utara - Jl. Untung Suropati Utara – Jl. Kesatrian – Jl. M. Wiyono – Jl. Kalimasodo – Jl. Puntodewo – Jl. Muharo – Jl. Jl. M.Sungkono - Jl. K. Parseh Jaya – Jl. Wonorejo – Jl. Arjowilangun – Jl. Perum. Putri Cempaka Putih – Sub . Term. Putri Cempaka Putih – Sub . Term . Tlogo waru. |
| 6. | ASD Suhat+cngkeh | 46 | Term. Arjosari – Jl. Simp. PR. Suroso – Jl. PR. Suroso – Jl. Plaosan TMR – Jl. Tl. Grajakan – Jl. Sucipto – Jl. Simp. Batu Bara – Jl. Batu Bara – Jl. LA. Sucipto – Jl. Tembaga – Jl. Simp. Emas – Jl. Emas – Jl. Sulfat – Jl. RT. Suryo – Jl. Sanan – Jl. Barito – Jl. Mahakam – Jl. Indragiri – Jl. Letjend Sutoyo – Jl. Sarangan – | APK Puncak Dieng – Jl. Ters Dieng – Jl. Raya Langsep – Jl. Mundu – Jl. Kawi Atas – Jl. Taman Wilis – Jl. Klampok Kasri – Jl. Bondowoso – Jl. Gresik – Jl. Surabaya – Jl. Jakarta – Jl. Simp Bogor – Jl. Veteran – Jl. Bogor – Jl. Jl. M Panjaitan – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Cengkeh – Jl. Kalpataru – Jl. Melati – Jl. Mawar – Jl. Sarangan – Jl. Letjend Sutoyo – Jl. |

| No. | Jalur | Jumlah | Keluar | Masuk |
|-----|-------|--------|---|---|
| | | | Jl. Mawar –Jl. Bungur –Jl. Melati –Jl. Kalpataru –Jl. Cengkeh –Jl. Sukarno Hatta –M. Panjaitan –Jl. Bandung –Jl. Garut –Jl. Jakarta –Jl. Surabaya –Jl. Gresik –Jl. Bondowoso –Jl. Klampok Kasri –Jl. Taman Wilis –Jl. Kawi Atas –Jl. Mundu –Jl. Raya Langsep –Jl. Ters Dieng –AKP Puncak Dieng. | Jl. Indragiri –Jl. Sanan –Jl. RT. Suryo –Jl. Sulfat –Jl. Emas –Jl. Simp Emas –Jl. Tembaga –Jl. Batu Bara –Jl. Simp Batu Bara –Jl. LA. Sucipto –Jl. TL Grajakan –Jl. Plaosan Timur –Jl. RP Suroso –Jl. R. Intan –Term arjosari |

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang, 2014

Koridor Jalan Soekarno Hatta dilewati oleh angkutan umum, yakni dengan kode TSG, ABG, CKL, JPK, TST dan ASD. Untuk rute angkutan TSG melayani daerah Soekarno Hatta hingga Jalan MT. Haryono, Untuk ABG melayani dari Jalan Borobudur, Jalan Soekarno Hatta hingga Jalan Bunga Cokelat. Untuk CKL pada koridor Soekarno Hata melayani dari Jalan Cengkeh, Soekarno Hatta dan Jalan Candi Panggung. Untuk rute angkutan JPK yang melalui koridor Jalan Soekarno Hatta Hanya melayani dari Jalan MT Haryono, Jalan Soekarno Hatta dan Jalan Pisang Kipas. Untuk rute angkutan TST yang melalui Koridor Soekarno hatta hanya melayani Jalan Candi Mendut, sedangkan rute angkutan ASD yang melalui Koridor Jalan Soekarno Hatta melayani Jalan Cengkeh, Jalan Soekarno Hatta dan Jalan Panjaitan. Untuk pelayanan moda transportasi umum, pilihan trayek lebih banyak melewati Jalan yang di dominasi oleh guna lahan perdagangan dan jasa.



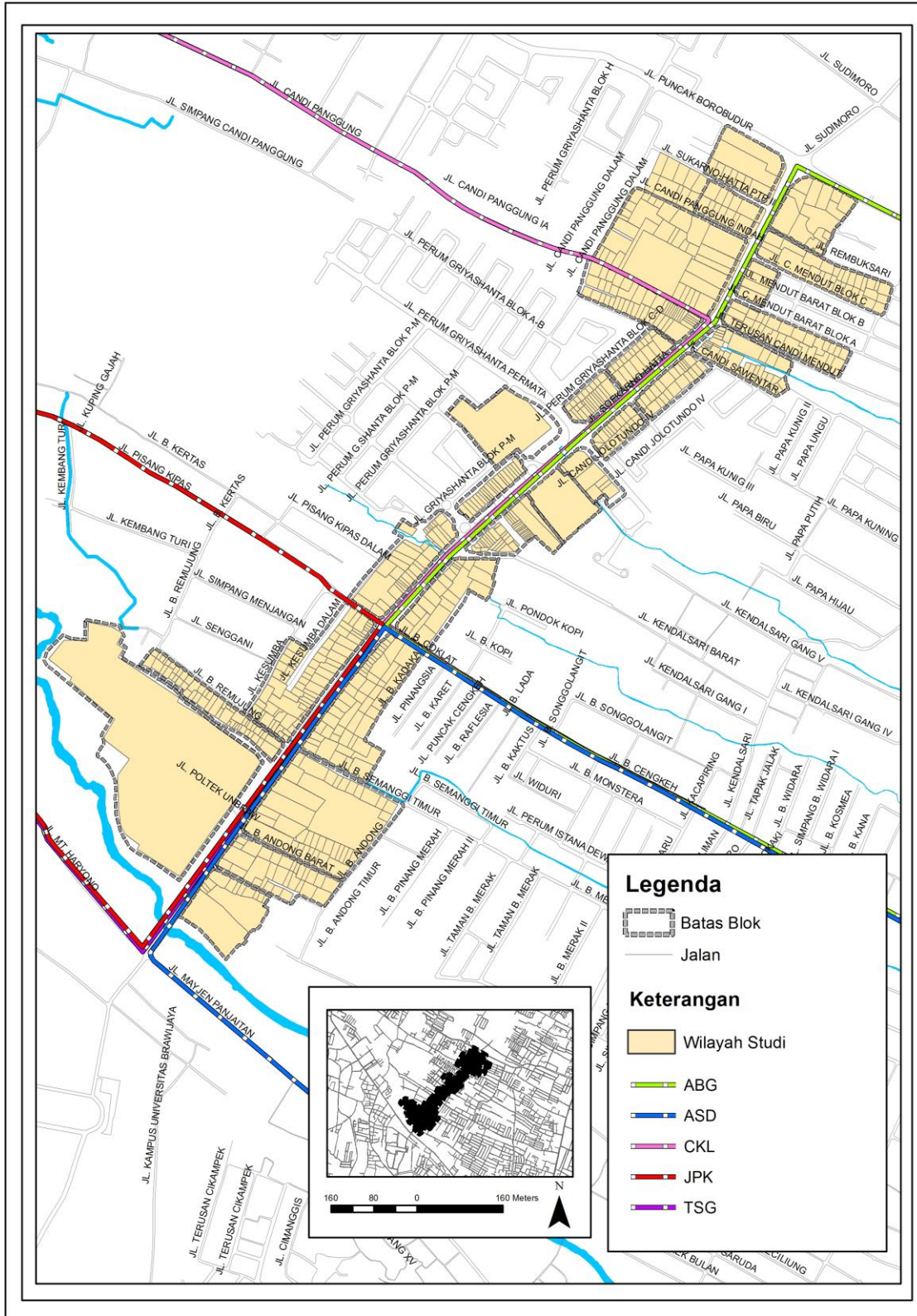
Gambar 4. 8 Ketersediaan Transportasi Pada Masing-Masing Penggunaan Lahan

Berdasarkan **Gambar 4. 8**, ketersediaan transportasi yang paling mendominasi pada jumlah trayek angkutan umum adalah pada guna lahan perdagangan, yaitu sebanyak empat trayek angkutan. Ketersediaan transportasi disini erat kaitannya dengan harga lahan, karena terutama transportasi umum akan mendekati pusat-pusat kegiatan dan keramaian, seperti Koridor Jalan Soekarno Hatta. Kemudahan akses masyarakat baik dari dan menuju pusat bisnis, perdagangan dan jasa serta pendidikan akan menjadi nilai tambah, sehingga pada lokasi dengan ketersediaan transportasi yang memadai maka harga lahan turut mengalami kenaikan.



Gambar 4. 9 Sarana Angkutan Umum di Jalan Soekarno Hatta
Sumber : Survei Primer, 2015



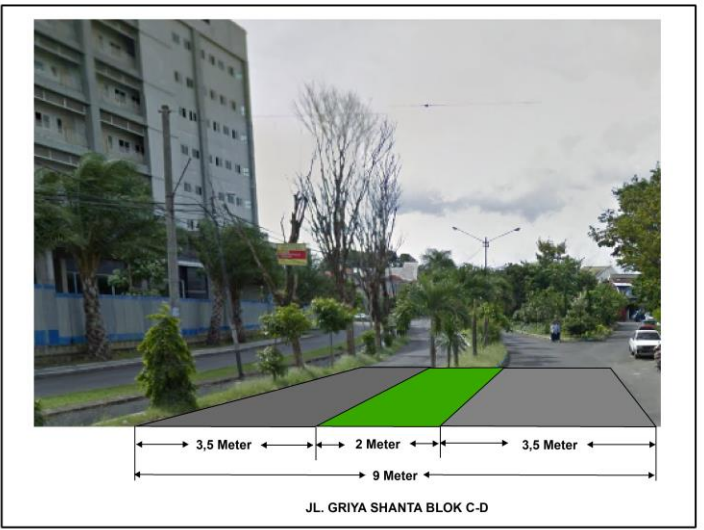


Gambar 4. 10 Peta Jalur Angkutan Umum
 Sumber : Hasil Survei 2015

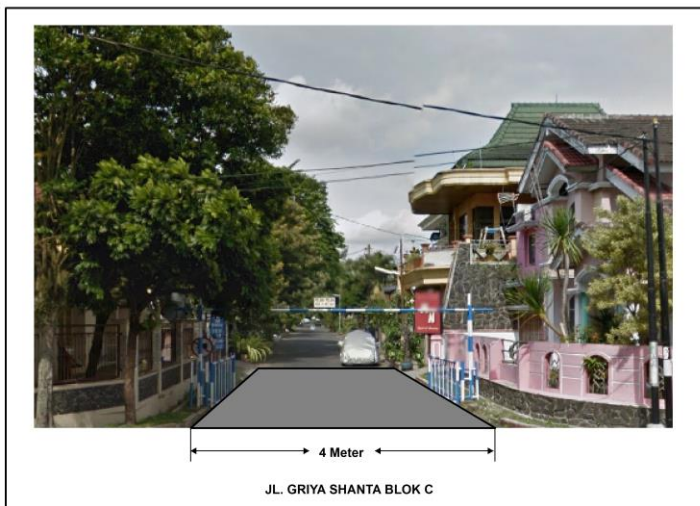
D. Lebar Jalan

Kondisi jalan yang baik salah satunya dapat dilihat dari lebar jalannya, jalan yang lebar/luas memberikan tingkat pelayanan yang lebih baik bagi masyarakat dalam berlalu lintas. Lingkungan perumahan yang memiliki jalan yang lebar/luas akan menjadi daya tarik tersendiri dan berdampak positif terhadap nilai jual tanah yang berada disekitarnya. Terlebih lagi lingkungan perdagangan dan jasa seperti pada Koridor Jalan Soekarno Hatta yang menjadi pusat kegiatan masyarakat akan lebih memberikan tingkat pelayanan jalan yang lebih baik. Jalan yang diambil merupakan jalan utama dan jalan-jalan yang berada di sekitar kawasan Koridor Jalan Soekarno Hatta. Lebar jalan pada masing-masing jalan di sekitar kawasan Koridor Jalan Soekarno Hatta dapat dilihat pada tabel berikut:

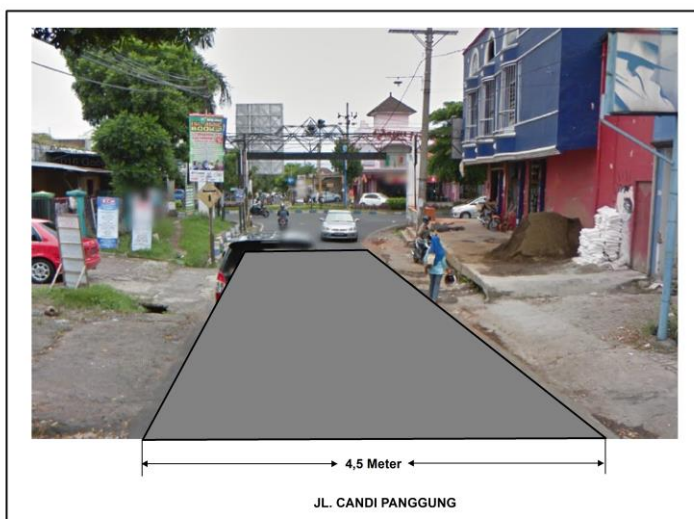
Tabel 4. 8 Lebar Jalan Koridor Soekarno Hatta

| No | Nama Jalan | Lebar Jalan (m) | Hirarki | Gambar |
|----|---------------------------------|-----------------|--------------|--|
| 1 | Jl. Bunga Coklat | 8 | Lokal Primer |  |
| 2 | Jl. Perum Griya Shanta Blok C-D | 9 | Lingkungan |  |

3 Jl. Griya Shanta Blok C 4 Lingkungan



4 Jl. Candi Panggung 4,5 Lokal Primer



5 Jl. Puncak Borobudur 12 Lingkungan



6 Jl. Soekarno Hatta 16 Kolektor Primer



7 Jl. PTP 4 Lingkungan



8 Jl PTP II 3,75 Lingkungan



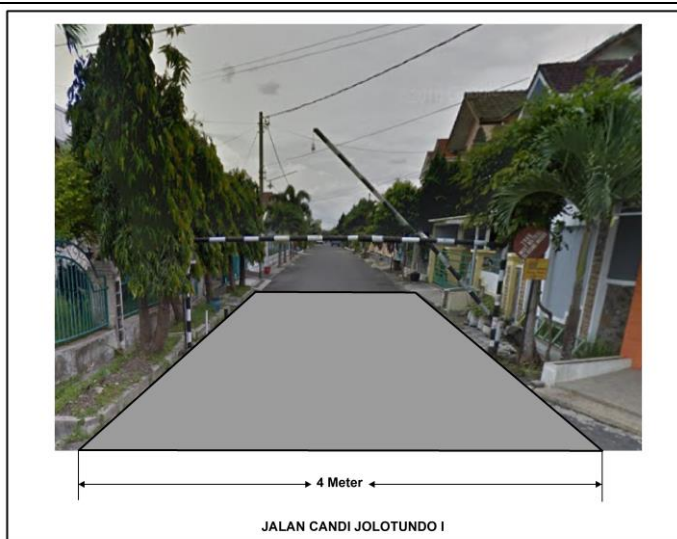
9 Jl. Semanggi Timur 4 Lingkungan



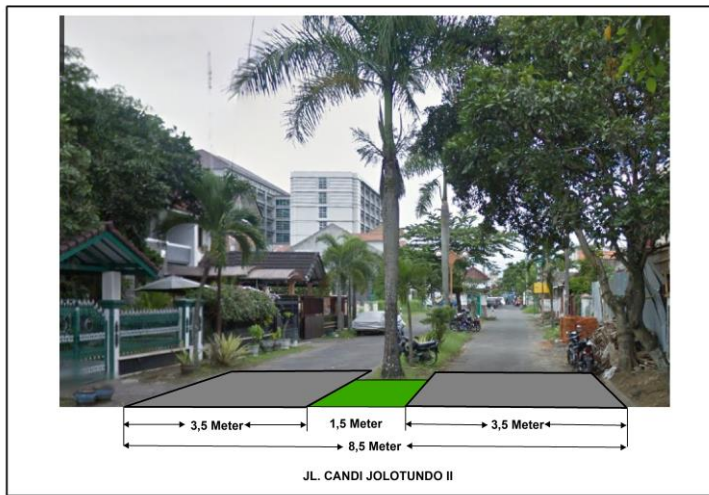
10 Jl. Kendalsari Barat 4,5 Lingkungan



11 Jl. Candi Jolotundo 4 Lingkungan



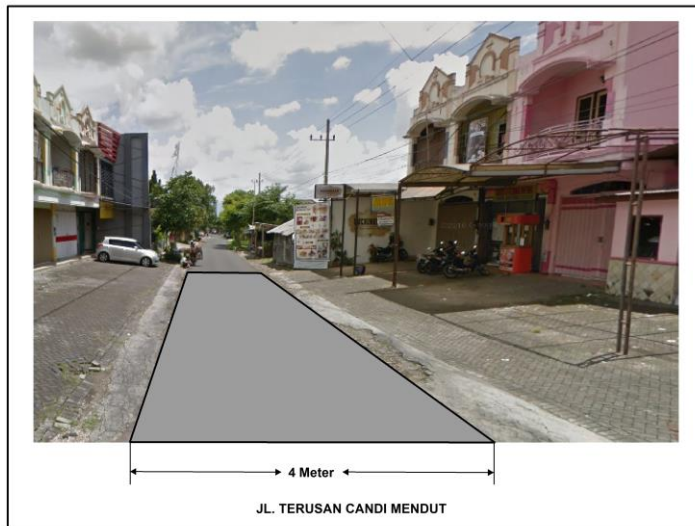
12 Jl. Candi Jolotundo II 8,5 Lingkungan



13 Jl. Sawentar 6 Lingkungan



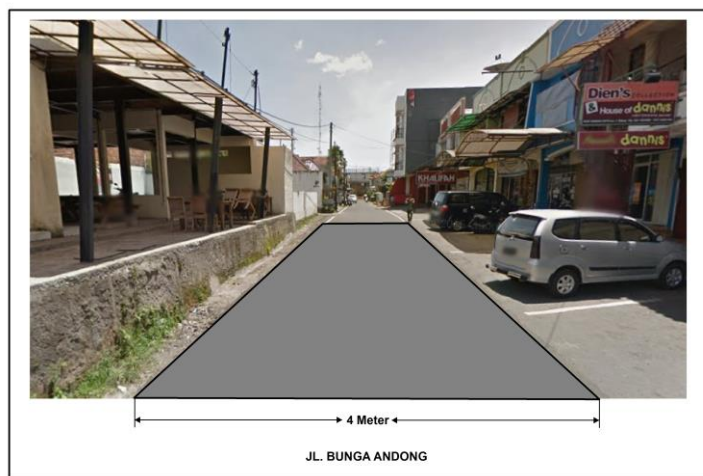
14 Jl. Terusan Candi Mendut 4 Lokal Sekunder



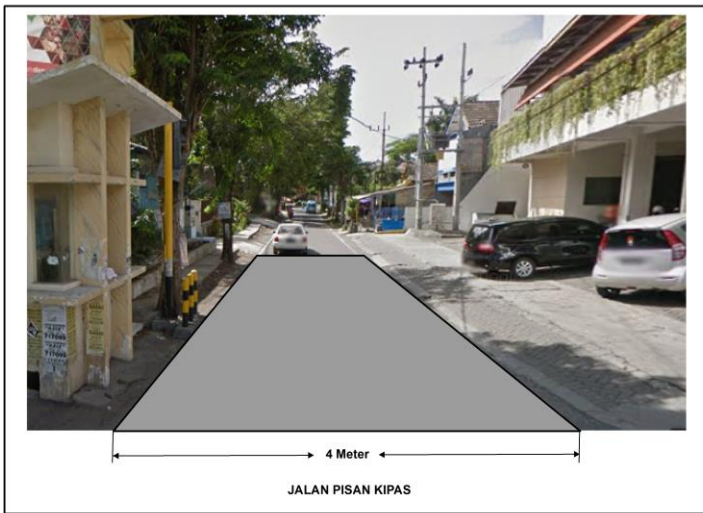
15 Jl Candi Mendut Barat Blok A 4 Lingkungan



16 Jl. Bunga Andong Selatan 4 Lingkungan



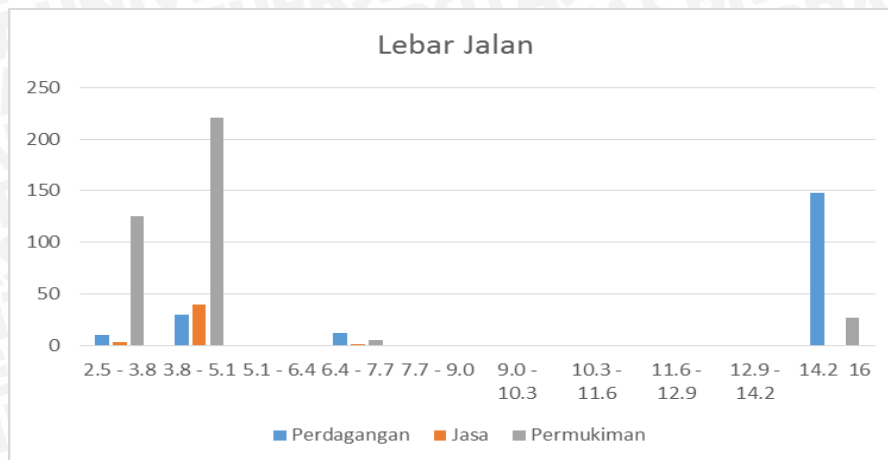
17 Jl. Pisang Kipas 4 Lokal Sekunder



Sumber : Hasil survei 2015



Berikut merupakan grafik perbandingan antara empat jenis penggunaan lahan di Jalan Soekarno Hatta berdasarkan lebar jalan.

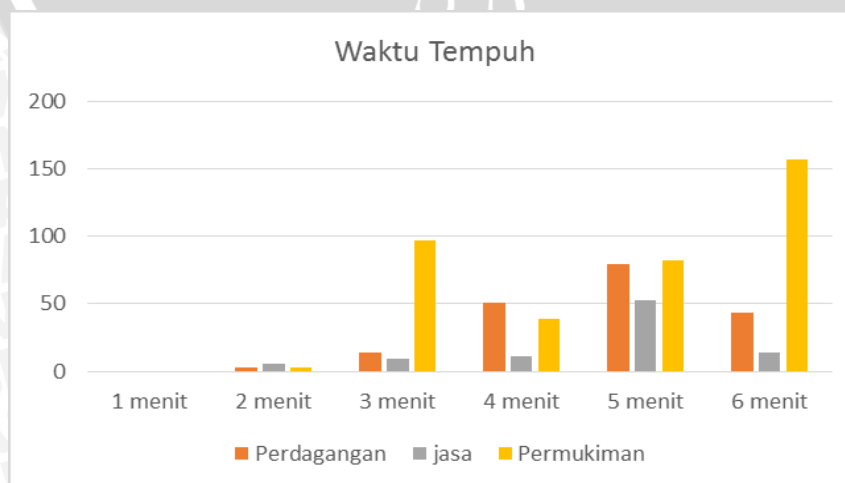


Gambar 4.11 Lebar Jalan Pada Masing-Masing Penggunaan Lahan

Berdasarkan **Gambar 4.11** untuk penggunaan lahan yang mendominasi pada lebar jalan antara 4-6 m adalah permukiman. Sedangkan penggunaan lahan yang berada pada lebar jalan antara 15 hingga 16 m adalah perdagangan. Hal tersebut menunjukkan bahwa penggunaan lahan perdagangan berada pada sisi barat dan timur Koridor Jalan Soekarno Hatta.

E. Waktu Tempuh

Waktu tempuh yang dimaksud adalah waktu yang digunakan orang dalam berpindah dari masing-masing guna lahan di koridor Jalan Soekarno Hatta menuju pusat kegiatan pendidikan, yakni Universitas Brawijaya. Perhitungan waktu tempuh tersebut didapatkan dari data jarak dari masing-masing persil guna lahan menuju pusat kegiatan pendidikan dan kecepatan rata-rata yang digunakan pada Koridor Jalan Soekarno Hatta. Kecepatan rata-rata ditentukan dengan mempertimbangkan persimpangan, titik-titik keramaian, kemacetan dan hambatan samping berupa Pedagang Kaki Lima (PKL).



Gambar 4.12 Waktu Tempuh Kendaraan

Berdasarkan **Gambar 4.12**, terdapat 5 jenis waktu tempuh yang digunakan orang untuk berpindah dari masing-masing guna lahan, yakni 2 menit, 3 menit, 4 menit, 5 menit dan 6 menit. Waktu tempuh 2 menit dapat dicapai oleh orang-orang yang bergerak dari sekitar Appartemen Soekarno Hatta menuju Universitas Brawijaya. Ataupun dari Universitas Brawijaya menuju guna lahan pada sekitar Politeknik Malang. Pada waktu tempuh 3 menit, penggunaan lahan paling mendominasi adalah permukiman, karena penggunaan lahan permukiman tersebar lebih dekat dengan Universitas Brawijaya, yakni di sebelah timur dan utara Appartemen Soekarno Hatta serta di sebelah barat Politeknik Malang. Untuk waktu tempuh paling lama, yakni 6 menit juga didominasi oleh penggunaan lahan permukiman, karena pada batas sebelah utara Koridor Jalan Soekarno Hatta yaitu pada kawasan Griya Santa serta permukiman di area Jalan Candi Mendut.

4.3.3 Kapasitas Jalan

Kapasitas Jalan Koridor Soekarno Hatta berkaitan dengan kondisi lingkungan lalu lintas di Kawasan Koridor Jalan Soekarno Hatta, kondisi tersebut akan berdampak pada kenyamanan serta keamanan pada aktifitas disekitarnya. Kapasitas Jalan Koridor Jalan Soekarno Hatta merupakan tingkat kinerja jalan berdasarkan komponen-komponen yang berpengaruh pada kinerja jaringan jalan seperti volume kendaraan, lebar jalan, faktor hambatan samping, bahu jalan, dan faktor ukuran kota. Berikut merupakan kompilasi data perhitungan tingkat kinerja jalan berdasarkan panduan MKJI 1997.

Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997), kapasitas adalah arus lalu lintas maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu. Kondisi tertentu yang dimaksud mencakup geometri, distribusi arah, komposisi lalu lintas, dan factor lingkungan. Kapasitas jalan perkotaan dinyatakan dalam satuan mobil penumpang per jam (smp/jam). Sedangkan menurut Khisy dan Lall (2003:171), informasi tentang kapasitas jalan raya memiliki tiga tujuan, diantaranya yaitu:

- a. Menilai kecukupan jaringan jalan raya yang ada dan memperkirakan kapan pertumbuhan lalu lintas akan cenderung melampaui kapasitas.
- b. Membantu proses pemilihan jenis jalan raya dan kebutuhan dimensional dari jaringannya.
- c. Mempersiapkan kemungkinan-kemungkinan penyempurnaan operasional yang mungkin harus dilakukan di masa mendatang berdasarkan perubahan-perubahan yang cenderung terjadi dalam pengendalian lalu lintas atau geometri jalan raya.

Untuk dapat menghitung besarnya kapasitas jalan dapat digunakan rumus perhitungan berdasarkan MKJI 1997 pada persamaan:

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \quad (4-1)$$

Keterangan :

C = kapasitas (smp/jam)

C_o = kapasitas dasar (smp/jam)

FC_w = faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

FC_{sp} = faktor penyesuaian pemisah arah

FC_{sf} = faktor penyesuaian hambatan samping

FC_{cs} = faktor penyesuaian ukuran kota

d. Derajat kejenuhan merupakan tingkat pelayanan jalan yang dihitung dengan rumus

$$DS = V/C$$

Setelah diketahui Derajat Kejenuhan maka dapat diketahui LOS (*level of service*)

masing-masing Jalan yang dapat dikategorikan sebagai berikut :

Tabel 4. 9 Standar Nilai Derajat Kejenuhan

| Tingkat Pelayanan Jalan | Karakteristik | Derajat Kejenuhan (NKV) |
|-------------------------|---|-------------------------|
| A | <ul style="list-style-type: none"> • Arus bebas • Kecepatan lalu lintas > 100 km / jam • Jarak pandang bebas untuk mendahului harus selalu ada | 0,00 – 0,20 |
| B | <ul style="list-style-type: none"> • Awal dari kondisi arus stabil • Kecepatan lalu lintas \geq 80 km / jam | 0,21 – 0,45 |
| C | <ul style="list-style-type: none"> • Arus masih stabil • Kecepatan lalu lintas \geq 65 km / jam | 0,46 – 0,70 |
| D | <ul style="list-style-type: none"> • Mendekati arus tidak stabil • Kecepatan lalu lintas turun sampai 60 km / jam | 0,71 – 0,85 |
| E | <ul style="list-style-type: none"> • Kondisi mencapai kapasitas dengan volume mencapai 2000 smp / jam, 2 arah • Kecepatan lalu lintas pada umumnya berkisar 50 km / jam | 0,86 – 1,0 |
| F | <ul style="list-style-type: none"> • Kondisi arus tertahan • Kecepatan lalu lintas < 50 km / jam | Lebih besar dari 1,0 |

Sumber : MKJI 1997

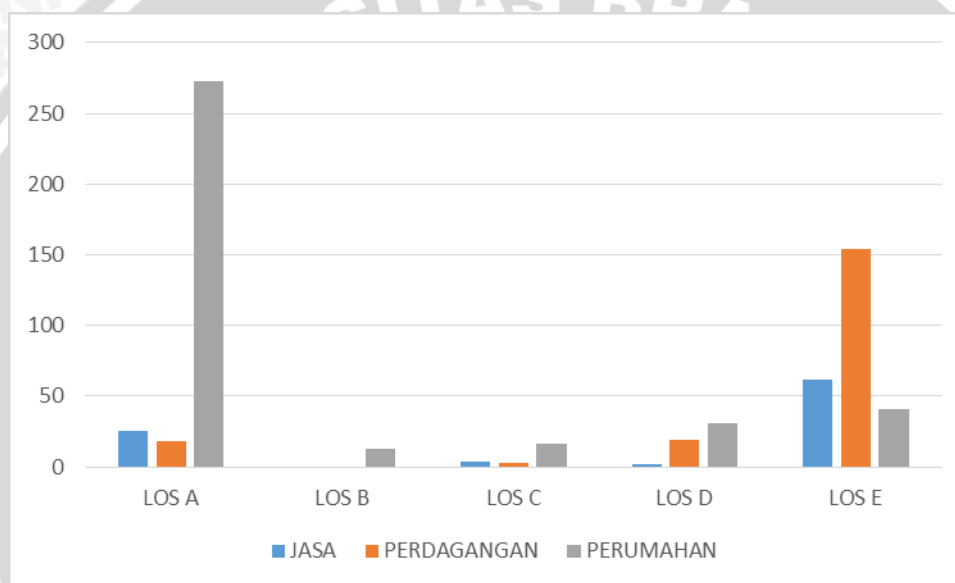
Hasil analisa Kapasitas Jalan, derajat kejenuhan dan LOS masing-masing Jalan di koridor Soekarno Hatta dijelaskan pada **Tabel 4.10**.

Tabel 4. 10 Kinerja Jalan di Wilayah Studi

| Jalan | Golongan Kendaraan | | | | smp/jam | | | Jumlah Kendaraan /Jam | Jumlah smp/jam (V) | C0 | FCW | FC SP | FC SF | FC CS | Kapasitas Dasar (C) | Derajat Kejenuhan (V/C) | Kinerja Jalan (LOS) |
|---------------------------------|--------------------|------|----|-----|------------|------------|------------|-----------------------|--------------------|------|------|-------|-------|-------|---------------------|-------------------------|---------------------|
| | MC | LV | HV | U M | MC smp/jam | LV smp/jam | HV smp/jam | | | | | | | | | | |
| Jl. Bunga Coklat | 2062 | 170 | - | | 824.80 | 170.00 | - | 2,232 | 994.80 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.88 | 1 | 1429.12 | 0.70 | C |
| Jl. Perum Griya Shanta Blok C-D | 321 | 117 | - | | 112.35 | 117.00 | - | 438 | 229.35 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.96 | 1 | 1559.04 | 0.15 | A |
| Jl. Griya Shanta Blok C | 28 | 16 | - | | 9.80 | 16.00 | - | 44 | 25.80 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.96 | 1 | 1559.04 | 0.02 | A |
| Jl. Candi Panggung | 1888 | 350 | 14 | | 755.20 | 350.00 | 18.20 | 2,252 | 1,123.40 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.88 | 1 | 1429.12 | 0.79 | D |
| Jl. Puncak Borobudur | 2219 | 633 | 6 | | 887.60 | 633.00 | 7.80 | 2,858 | 1,528.40 | 6600 | 1.08 | 1 | 0.98 | 1 | 6985.44 | 0.22 | B |
| Jl. Soekarno Hatta | 4145 | 1297 | 24 | | 5,181.25 | 1,297.00 | 28.80 | 5,466 | 6,507.05 | 6600 | 1.08 | 1 | 0.88 | 1 | 6272.64 | 0.94 | E |
| Jl. PTP | 32 | 11 | - | | 11.20 | 11.00 | - | 43 | 22.20 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.96 | 1 | 1559.04 | 0.01 | A |
| Jl PTP II | 39 | 12 | - | | 13.65 | 12.00 | - | 51 | 25.65 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.96 | 1 | 1559.04 | 0.02 | A |
| Jl. Semanggi Barat | 490 | 8 | - | | 171.50 | 8.00 | - | 498 | 179.50 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.96 | 1 | 1559.04 | 0.12 | A |
| Jl. Semanggi Timur | 493 | 193 | - | | 172.55 | 193.00 | - | 686 | 365.55 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.96 | 1 | 1559.04 | 0.23 | B |
| Jl. Kendalsari Barat | 462 | 126 | - | | 161.70 | 126.00 | - | 588 | 287.70 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.96 | 1 | 1559.04 | 0.18 | A |
| Jl. Candi Jolotundo | 44 | 14 | - | | 15.40 | 14.00 | - | 58 | 29.40 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.96 | 1 | 1559.04 | 0.02 | A |
| Jl. Candi Jolotundo II | 81 | 25 | - | | 28.35 | 25.00 | - | 106 | 53.35 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.96 | 1 | 1559.04 | 0.03 | A |
| Jl. Sawentar | 100 | 26 | - | | 35.00 | 26.00 | - | 126 | 61.00 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.96 | 1 | 1559.04 | 0.04 | A |
| Jl. Candi Mendut I | 1681 | 407 | 0 | | 588.35 | 407.00 | - | 2,088 | 995.35 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.92 | 1 | 1494.08 | 0.67 | C |
| Jl Candi Mendut Barat Blok A | 49 | 8 | - | | 17.15 | 8.00 | - | 57 | 25.15 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.96 | 1 | 1559.04 | 0.02 | A |
| Jl. Bunga Andong Selatan | 663 | 56 | - | | 232.05 | 56.00 | - | 719 | 288.05 | 2900 | 0.56 | 1 | 0.96 | 1 | 1559.04 | 0.18 | A |

Sumber : Survei primer lalu lintas harian rata-rata disertasi Budi Sugiarto W., (2015)

Berdasarkan tabel tersebut dapat dilihat bahwa tingkat pelayanan jalan yang memiliki LOS E atau tingkat pelayanan jalan pada kategori E yaitu jalan Soekarno Hatta, hal ini dikarenakan Jalan Soekarno Hatta merupakan poros jalan yang memiliki kepadatan lalu lintas yang tinggi sehingga berpotensi terjadinya kemacetan dan tingkat pelayanan jalan yang kurang baik. Hal ini juga tentunya akan mengakibatkan mobilitas masyarakat dan pengguna jalan lainnya terganggu sehingga berakibat pada terganggunya baik kegiatan sosial masyarakat, kenyamanan serta kegiatan ekonomi pada masing-masing penggunaan lahan. Sedangkan untuk tingkat pelayanan jalan dengan kategori A dan B tergolong baik, kondisi ini terjadi pada jalan-jalan lingkungan dengan lalu lintas yang jarang, secara garis besar berada pada kawasan penggunaan lahan perumahan.

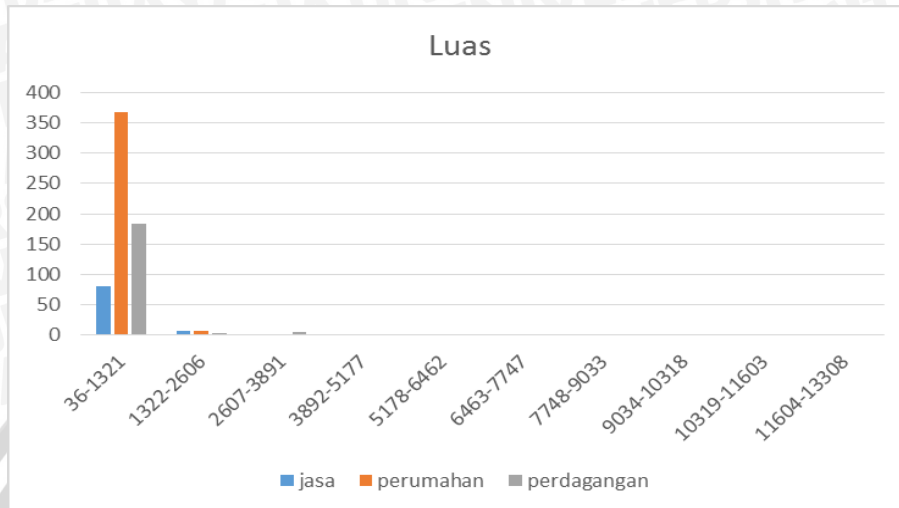


Gambar 4. 13 Kinerja Jalan (LOS)

Berdasarkan **Gambar 4. 13** dapat dilihat bahwa guna lahan terbesar yang berada pada LOS E adalah guna lahan perdagangan, sedangkan jalan dengan LOS A didominasi oleh guna lahan perumahan. Pada kondisi ini tingkat pelayanan jalan yang rendah berdampak pada kecepatan kendaraan yang secara langsung dapat mempengaruhi waktu tempuh perjalanan untuk suatu tujuan hal ini dikarenakan kemacetan lalu lintas yang terjadi akibat kapasitas jalan yang semakin berkurang serta akan mengganggu kegiatan social, ekonomi masyarakat serta aktifitas guna lahan disekitar Koridor Jalan Soekarno Hatta, sehingga kondisi ini akan berpengaruh pada produktifitas lahan yang dapat mengurangi harga suatu lahan di Koridor Jalan Soekarno Hatta.

4.3.4 Karakteristik Luas lahan

Luas lahan pada masing-masing persil di Koridor Jalan Soekarno Hatta berbeda-beda, sesuai dengan penggunaan lahannya. Semakin luas tanah dan bangunan maka semakin besar pula harga lahannya.



Gambar 4.14 Luas Persil Pada Masing-Masing Penggunaan Lahan

Berdasarkan **Gambar 4.14**, total jumlah luasan lahan terbesar berada pada interval 1 yaitu 36-1321 m² pada guna lahan perumahan, kemudian guna lahan perdagangan dan jasa. Pada interval 10 luas lahan didominasi oleh jasa dan perumahan dengan luasan terbesar berada pada guna lahan jasa dengan interval luas 11.604-13.308 m².

4.3.5 Karakteristik Harga Lahan

Sebagai salah satu sumber daya, lahan memiliki potensi dan kekuatan ekonomi, sehingga memiliki nilai dan harga tertentu. harga lahan atau land value adalah suatu penilaian atas lahan didasarkan pada kemampuan lahan secara ekonomi dalam hubungannya dengan produktivitas strategi ekonominya (Yunus, 2000). Harga lahan dapat dikatakan juga apabila nilai tanah di pandang dari segi ekonomi, maka nilai ekonomi tanah dinyatakan sebagai harga nominal tanah, yaitu harga tanah apabila diperjualbelikan (Mulyono S., 2008:96). Satuan harganya bisa Rp/m² Oleh karena itu nilai lahan adalah suatu penilaian atas lahan yang didasarkan pada kemampuan lahan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan strategi ekonominya (Drabkin dalam Yunus, 2000).

Berdasarkan teori, yang menjadi indikator dalam nilai lahan adalah lokasi strategis dan harga lahan. Hal ini diungkapkan oleh Drabkin (1977). Menurutnya lokasi yang strategis akan mempengaruhi intensitas persaingan untuk mendapatkan lahan. Sedangkan menurut Kurdianto (1985) tinggi rendahnya harga lahan tergantung pada perubahan nilai lahan, hal ini dapat disimpulkan bahwa harga lahan yang rendah mengindikasikan bahwa

nilai lahan di wilayah tersebut juga rendah begitu pula sebaliknya, jika harga lahan tersebut tinggi maka nilai lahan di wilayah tersebut tinggi.

Pada penelitian ini jumlah kelas pada harga lahan yang telah ditetapkan pada Koridor Jalan Soekarno Hatta adalah 10 kelas berdasarkan rumus Sturgess seperti yang telah di jelaskan pada bab sebelumnya. Lebar kelas di tentukan berdasarkan harga minimum dan maksimum dari data. Untuk Koridor Jalan Soekarno Hatta, harga maksimum adalah Rp.11.000.0000/m² dan harga minimum adalah Rp.1.573.000/ m² dengan rentang harga maksimm dan minimum adalah 9.427.000/m². Kemudian akan dibagi dengan banyaknya kelas yaitu 10 kelas maka akan didapatkan interval untuk setiap kelas adalah 910.505/m². Berikut merupakan penjabaran interval harga lahan yang di tunjukkan pada table berikut :

Tabel 4. 11 Interval Harga Lahan

| Kelas | Interval Harga Lahan (Juta Rupiah) |
|-------|---------------------------------------|
| 1 | 1,573,000 - 2,483,505 |
| 2 | 2,483,506 - 3,394,010 |
| 3 | 3,394,011 - 4,304,516 |
| 4 | 4,304,517 - 5,215,021 |
| 5 | 5,215,022 - 6,125,527 |
| 6 | 6,125,528 - 7,036,033 |
| 7 | 7,036,034 - 7,946,538 |
| 8 | 7,946,539 - 8,857,044 |
| 9 | 8,857,045 - 9,767,549 |
| 10 | 9,767,550 - 11,000,000 |

Sumber : Hasil Olahan 2015

4.3.6 Jarak dari Jalan Utama

Setelah dilakukan proses kompilasi data, langkah berikutnya adalah menentukan jarak dari jalan utama yang juga merupakan data kuantitatif, dari hasil kompilasi data diperoleh rentang jarak maksimum dan minimum dari jalan utama adalah 430m, nilai rentang ini akan dibagi dengan jumlah kelas sehingga didapatkan interval setiap kelas jarak sebesar 41m.

1. Jarak dari Jalan Utama Pada Penggunaan Lahan Jasa dan Perkantoran

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan jarak ke jalan utama pada guna lahan jasa terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada kelas 1 yaitu dengan rentang jarak 2-43 m dengan harga rata-rata tertinggi Rp 7.387.115/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 3.100.000/m² pada rentang jarak 293-333 m, kemudian pada rentang berikutnya terjadi penurunan harga lahan dengan semakin

jauh dari jalan utama. Pada kelas 7,9 dan 10 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan jasa yang mewakili pada rentang tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan jasa di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki hubungan terhadap jaraknya terhadap jalan utama yaitu jalan poros Soekarno hatta dimana dengan jarak yang semakin dekat dengan jalan utama maka suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin jauh dari jarak utama maka harga lahan akan semakin menurun. Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, kelas jarak terhadap jalan utama yang memiliki frekuensi paling banyak adalah kelas pertama sebanyak 45 sampel, kemudian kelas kedua dengan 23 sampel, kelas keempat dengan 10 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan jarak terhadap jalan utama pada guna lahan jasa.



Tabel 4. 12 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Jarak Terhadap Jalan Utama pada Guna Lahan Jasa

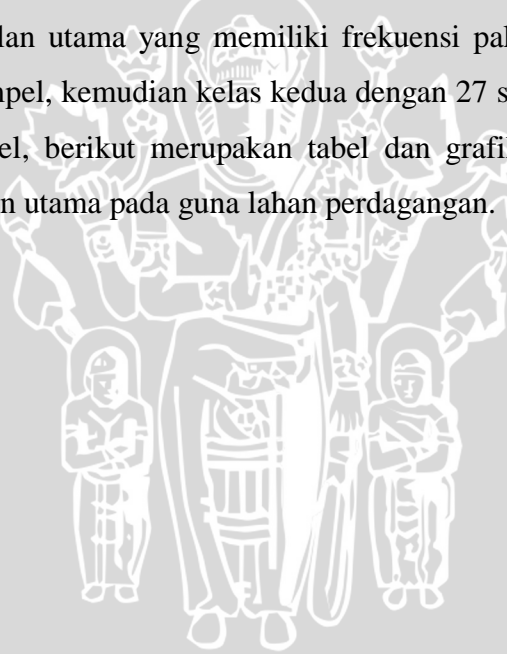
| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | 2.0 - 43 (m) | | 44 - 84 (m) | | 85 - 126 (m) | | 127 - 167 (m) | | 168 - 209 (m) | | 210 - 250 (m) | | 251 - 292 (m) | | 293 - 333 (m) | | 334 - 375 (m) | | 376 - 432 (m) | | |
|-----------------|----------------------------------|--------------|------------|-------------|-----------|--------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---|
| | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | |
| 1 | 1,573,000 | - | 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 2 | 2,483,506 | - | 3,394,010 | - | 2,885,000 | 3 | 3,300,000 | 1 | 3,000,000 | 4 | 3,100,000 | 1 | - | - | - | 3,100,000 | 1 | - | - | - | - | |
| 3 | 3,394,011 | - | 4,304,516 | 4,198,000 | 1 | 4,029,294 | 17 | 3,532,000 | 4 | 3,400,000 | 4 | 3,800,000 | 1 | 3,766,667 | 3 | - | - | - | - | - | - | |
| 4 | 4,304,517 | - | 5,215,021 | - | 4,546,500 | 2 | 4,749,333 | 3 | 4,595,500 | 2 | 4,579,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 5 | 5,215,022 | - | 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 6 | 6,125,528 | - | 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 7 | 7,036,034 | - | 7,946,538 | 7,800,000 | 1 | 7,700,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 8 | 7,946,539 | - | 8,857,044 | 8,393,709 | 23 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 9 | 8,857,045 | - | 9,767,549 | 9,156,750 | 20 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 10 | 9,767,550 | - | 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Rata-rata harga | | | | 7,387,115 | 45 | 4,790,199 | 23 | 3,860,444 | 8 | 3,665,167 | 10 | 3,826,333 | 3 | 3,766,667 | 3 | - | - | 3,100,000 | 1 | - | - | - |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)
 F = Frekuensi

2. Jarak dari Jalan Utama Pada Penggunaan Lahan Perdagangan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan jarak ke jalan utama pada guna lahan perdagangan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada kelas 1 yaitu dengan rentang jarak 2-43 m dengan rata-rata harga tertinggi Rp6.038.123/m², sedangkan untuk harga terendah adalah Rp 3.300.000/m² pada rentang jarak 251-292 m, kemudian pada rentang berikutnya terjadi penurunan harga lahan dengan semakin jauh dari jalan utama. Pada kelas 4,8,9 dan 10 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan perdagangan yang mewakili pada rentang tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan perdagangan di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki hubungan terhadap jaraknya terhadap jalan utama yaitu jalan poros Soekarno hatta dimana dengan jarak yang semakin dekat dengan jalan utama maka suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin jauh dari jarak utama maka harga lahan akan semakin menurun. Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, kelas jarak terhadap jalan utama yang memiliki frekuensi paling banyak adalah kelas pertama sebanyak 153 sampel, kemudian kelas kedua dengan 27 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan jarak terhadap jalan utama pada guna lahan perdagangan.



Tabel 4. 13 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Jarak Terhadap Jalan Utama pada Guna Lahan Perdagangan

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | 2.0 - 43 (m) | | 44 - 84 (m) | | 85 - 126 (m) | | 127 - 167 (m) | | 168 - 209 (m) | | 210 - 250 (m) | | 251 - 292 (m) | | 293 - 333 (m) | | 334 - 375 (m) | | 376 - 432 (m) | |
|----|----------------------------------|--------------|------------|-------------|-----|--------------|-----------|---------------|---|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|---|---------------|---|---------------|---|
| | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 | - | 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - | 3,394,010 | 3,340,000 | 1 | 2,925,000 | 1 | - | - | - | 3,202,000 | 1 | 3,202,000 | 1 | 3,202,000 | 3 | - | - | - | - | - |
| 3 | 3,394,011 | - | 4,304,516 | 3,400,000 | 1 | 4,020,857 | 22 | 3,856,667 | 3 | - | - | 3,400,000 | 1 | 3,433,333 | 3 | 3,400,000 | 1 | - | - | - | - |
| 4 | 4,304,517 | - | 5,215,021 | - | - | 4,750,000 | 3 | - | - | - | - | - | 4,379,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 | - | 6,125,527 | 6,125,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 | - | 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 | - | 7,946,538 | - | - | - | 7,700,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 | - | 8,857,044 | 8,295,011 | 92 | 8,350,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 | - | 9,767,549 | 9,030,603 | 58 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 | - | 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | Rata-rata | 6,038,123 | 153 | 5,011,464 | 27 | 5,778,333 | 4 | - | - | 3,301,000 | 2 | 3,671,444 | 5 | 3,301,000 | 4 | - | - | - | - |

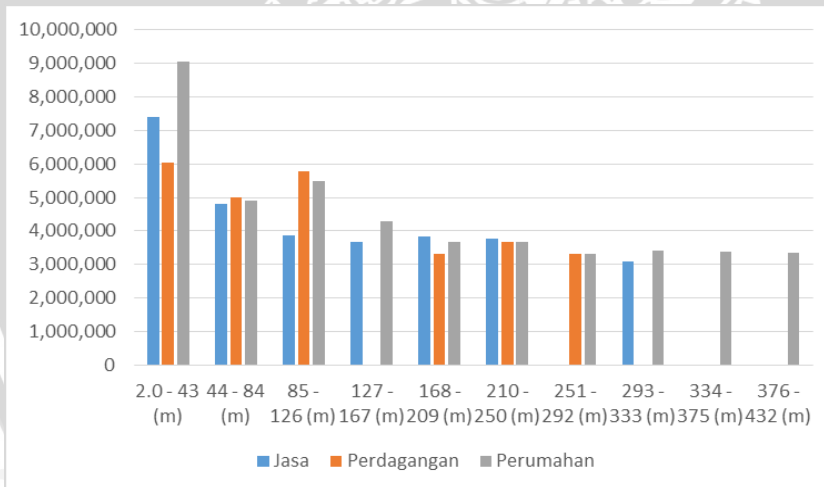
Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

F = Frekuensi

3. Jarak dari Jalan Utama Pada Penggunaan Lahan Perumahan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan jarak ke jalan utama pada guna lahan perumahan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada kelas 1 yaitu dengan rentang jarak 2-43 m dengan rata-rata harga tertinggi Rp9.040.268/m², sedangkan untuk harga terendah rata-rata adalah Rp 3.318.179/m² pada rentang jarak 251-292 m, kemudian pada rentang berikutnya terjadi penurunan harga lahan dengan semakin jauh dari jalan utama.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan perumahan di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki hubungan terhadap jaraknya terhadap jalan utama yaitu jalan poros Soekarno hatta dimana dengan jarak yang semakin dekat dengan jalan utama maka suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin jauh dari jarak utama maka harga lahan akan semakin menurun. Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, kelas jarak terhadap jalan utama yang memiliki frekuensi paling banyak adalah kelas keempat sebanyak 67 sampel, kemudian kelas ketiga dengan 64 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan jarak terhadap jalan utama pada guna lahan perumahan.



Gambar 4. 15 Grafik Hubungan Harga lahan dengan Variabel Jarak Terhadap Jalan Utama

Tabel 4. 14 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Jarak Terhadap Jalan Utama pada Guna Lahan Perumahan

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | 2.0 - 43 (m) | | 44 - 84 (m) | | 85 - 126 (m) | | 127 - 167 (m) | | 168 - 209 (m) | | 210 - 250 (m) | | 251 - 292 (m) | | 293 - 333 (m) | | 334 - 375 (m) | | 376 - 432 (m) | |
|----|----------------------------------|--------------|----|-------------|----|--------------|----|---------------|----|---------------|----|---------------|----|---------------|----|---------------|----|---------------|----|---------------|---|
| | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 - 2,483,505 | - | - | 2,002,000 | 4 | - | - | 1,870,500 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 - 3,394,010 | - | - | 2,968,750 | 9 | 3,109,750 | 16 | 3,074,960 | 25 | 2,960,167 | 18 | 3,020,000 | 19 | 3,034,500 | 6 | 3,209,250 | 4 | 3,080,000 | 4 | 3,020,000 | 4 |
| 3 | 3,394,011 - 4,304,516 | - | - | 3,673,227 | 24 | 3,649,972 | 36 | 3,625,552 | 29 | 3,567,000 | 23 | 3,494,400 | 25 | 3,601,857 | 14 | 3,629,909 | 11 | 3,675,000 | 8 | 3,687,500 | 4 |
| 4 | 4,304,517 - 5,215,021 | - | - | 4,641,909 | 11 | 4,700,000 | 7 | 4,594,444 | 9 | 4,510,333 | 6 | 4,477,000 | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 - 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 - 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 - 7,946,538 | 7,800,000 | 2 | 7,700,000 | 1 | 7,700,000 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 - 8,857,044 | 8,400,000 | 11 | 8,500,000 | 2 | 8,278,000 | 3 | 8,278,000 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 - 9,767,549 | 8,961,071 | 14 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 - 1,000,000 | 11,000,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Rata-rata | 9,040,268 | 28 | 4,914,314 | 51 | 5,487,544 | 64 | 4,288,691 | 67 | 3,679,167 | 47 | 3,663,800 | 48 | 3,318,179 | 20 | 3,419,580 | 15 | 3,377,500 | 12 | 3,353,750 | 8 |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

F = Frekuensi

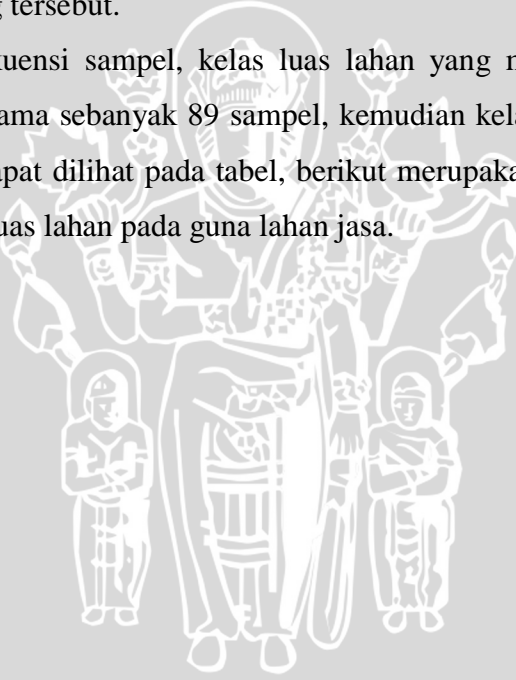
4.3.7 Luas lahan

Pada variabel luas lahan, setelah dilakukan proses kompilasi data, langkah berikutnya adalah menghitung luasan dari masing-masing persil lahan yang juga merupakan data kuantitatif, dari hasil kompilasi data diperoleh rentang luas maksimum dan minimum luas lahan adalah 13.308 m², nilai rentang ini akan dibagi dengan jumlah kelas sehingga didapatkan interval setiap kelas luas lahan sebesar 1.285.

1. Luas Lahan pada Guna Lahan Jasa dan Perkantoran

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan luas pada guna lahan jasa terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada kelas 10 yaitu dengan rentang jarak 11604-13308 m dengan harga rata-rata tertinggi Rp 9.300.000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 6.100.000/m² pada rentang luas 36-1321 m². Pada kelas 3,4,5,6,7,8 dan 9 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan jasa yang mewakili pada rentang tersebut.

Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, kelas luas lahan yang memiliki frekuensi paling banyak adalah kelas pertama sebanyak 89 sampel, kemudian kelas kedua dengan 3 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan luas lahan pada guna lahan jasa.



Tabel 4. 15 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Luas Lahan pada Guna Lahan Jasa

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | 36 - 1321 | | 1322 - 2606 | | 2607 - 3891 | | 3892 - 5177 | | 5178 - 6462 | | 6463 - 7747 | | 7748 - 9033 | | 9034 - 10318 | | 10319 - 11603 | | 11604 -13308 | |
|----|----------------------------------|-----------|------------|-------------|----|-------------|---|-------------|---|-------------|---|-------------|---|-------------|---|--------------|---|---------------|---|--------------|---|
| | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 | - | 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - | 3,394,010 | 3,015,500 | 10 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | 3,394,011 | - | 4,304,516 | 3,850,800 | 30 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | 4,304,517 | - | 5,215,021 | 4,667,143 | 7 | 4,441,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 | - | 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 | - | 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 | - | 7,946,538 | 7,750,000 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 | - | 8,857,044 | 8,391,905 | 21 | 8,412,650 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 | - | 9,767,549 | 9,149,211 | 19 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 9,300,000 | 1 |
| 10 | 9,767,550 | - | 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Rata-rata | 6,137,426 | 89 | 6,426,825 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 9,300,000 | 1 |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

F = Frekuensi

2. Luas Lahan pada Guna Lahan Perdagangan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan luas pada guna lahan perdagangan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada kelas kedua yaitu dengan rentang jarak 1,322-2,606 m² dengan harga rata-rata tertinggi 8,112,500/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah 6.126.000/m² pada rentang luas 36-1321 m². Pada kelas 4,5,6,7,8,9 dan 10 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan jasa yang mewakili pada rentang tersebut.

Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, kelas luas lahan yang memiliki frekuensi paling banyak adalah kelas pertama sebanyak 180 sampel, kemudian kelas ketiga dengan 6 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan luas lahan pada guna lahan perdagangan.



Tabel 4. 16 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Luas Lahan pada Guna Lahan Perdagangan

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | 36 - 1321 | | 1322 - 2606 | | 2607 - 3891 | | 3892 - 5177 | | 5178 - 6462 | | 6463 - 7747 | | 7748 - 9033 | | 9034 - 10318 | | 10319 - 11603 | | 11604 -13308 | |
|----|----------------------------------|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|---|-------------|---|-------------|---|-------------|---|--------------|---|---------------|---|--------------|---|
| | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 | - | 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - | 3,394,010 | 3,182,143 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | 3,394,011 | - | 4,304,516 | 3,883,600 | 29 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | 4,304,517 | - | 5,215,021 | 4,657,250 | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 | - | 6,125,527 | - | - | - | 6,125,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 | - | 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 | - | 7,946,538 | 7,700,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 | - | 8,857,044 | 8,308,517 | 86 | 8,112,500 | 4 | 8,100,000 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 | - | 9,767,549 | 9,024,818 | 54 | - | - | 9,136,667 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 | - | 0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | 6,126,055 | 180 | 8,112,500 | 4 | 7,787,222 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

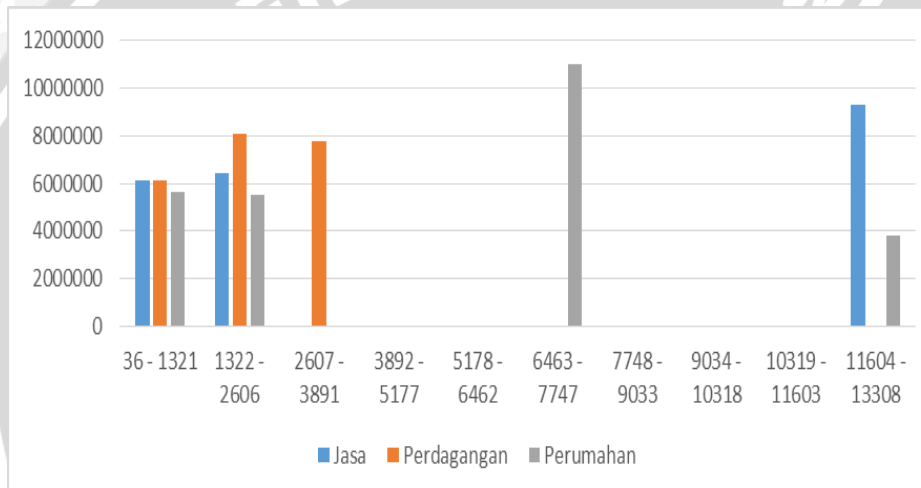
Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

F = Frekuensi

3. Luas Lahan pada Guna Lahan Perumahan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan luas pada guna lahan perumahan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada kelas keenam yaitu dengan rentang jarak 6463-7747 m² dengan harga rata-rata tertinggi Rp11,000,000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 3,779,000/m² pada rentang luas 11604-13308 m². Pada kelas 3,4,5,,7,8 dan 9 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan jasa yang mewakili pada rentang tersebut.

Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, kelas luas lahan yang memiliki frekuensi paling banyak adalah kelas pertama sebanyak 228 sampel, kemudian kelas kedua dengan 8 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan luas lahan pada guna lahan perdagangan.



Gambar 4. 16 Grafik Hubungan Harga lahan dengan Variabel Luas Lahan



Tabel 4. 17 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Luas Lahan pada Guna Lahan Perumahan

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | 36 - 1321 | | 1322 - 2606 | | 2607 - 3891 | | 3892 - 5177 | | 5178 - 6462 | | 6463 - 7747 | | 7748 - 9033 | | 9034 - 10318 | | 10319 - 11603 | | 11604 -13308 | |
|----|----------------------------------|-----------|-----------|-------------|-----|-------------|---|-------------|---|-------------|---|-------------|---|-------------|---|--------------|---|---------------|---|--------------|---|
| | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 | - | 2,483,505 | 1,958,167 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - | 3,394,010 | 3,064,898 | 108 | 3,128,000 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | 3,394,011 | - | 4,304,516 | 3,614,408 | 79 | 3,530,333 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 3,779,000 | 1 |
| 4 | 4,304,517 | - | 5,215,021 | - | - | 4,750,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 | - | 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 | - | 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 | - | 7,946,538 | 7,725,000 | 4 | 7,800,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 | - | 8,857,044 | 8,370,000 | 17 | 8,500,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 | - | 9,767,549 | 8,961,071 | 14 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 | - | 1,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | 11,000,00 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | 5,615,591 | 228 | 5,541,667 | 8 | - | - | - | - | 11,000,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | 3,779,000 | 1 |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

F = Frekuensi

4.3.8 Jarak Terhadap Pendidikan

Jarak terhadap pusat pendidikan yang dimaksud adalah jarak terhadap perguruan tinggi yaitu universitas brawijaya dengan perolehan data jarak lahan dari universitas Brawijaya kemudian dilakukan proses kompilasi data, berikutnya adalah menentukan jarak dari Universitas Brawijaya yang juga merupakan data kuantitatif, dari hasil kompilasi data diperoleh rentang jarak maksimum dan minimum dari Universitas Brawijaya adalah 1,911m, nilai rentang ini akan dibagi dengan jumlah kelas sehingga didapatkan interval setiap kelas jarak sebesar 185 m.

1. Jarak Terhadap Pendidikan Pada Penggunaan Lahan Jasa dan Perkantoran

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan jarak ke Universitas Brawijaya pada guna lahan jasa terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada kelas pertama yaitu dengan rentang jarak 125-309 m dengan harga rata-rata tertinggi Rp 7.121.000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 3.320.500/m² pada rentang jarak 1.786-2036 m, kemudian pada rentang berikutnya terjadi penurunan harga lahan dengan semakin jauh dari jalan utama.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan jasa di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki hubungan terhadap jaraknya terhadap pusat pendidikan yaitu Kampus Universitas Brawijaya dimana dengan jarak yang semakin dekat dengan Kampus UB maka suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin jauh dari kampus Universitas Brawijaya maka harga lahan akan semakin menurun. Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, kelas jarak terhadap kampus Universitas Brawijaya yang memiliki frekuensi paling banyak adalah kelas keenam sebanyak 23 sampel, kemudian kelas kelima dengan 16 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan jarak terhadap pendidikan kampus UB pada guna lahan jasa.

Tabel 4. 18 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Jarak Terhadap Pendidikan pada Guna Lahan Jasa

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | | 125 - 309 | | 310 - 493 | | 494 - 678 | | 679 - 862 | | 863 - 1047 | | 1048 - 1231 | | 1232 - 1416 | | 1417 - 1601 | | 1602 - 1785 | | 1786 - 2036 | |
|----|----------------------------------|--------------|-----------|---|-----------|---|-----------|---|-----------|---|------------|----|-------------|----|-------------|---|-------------|---|-------------|---|-------------|---|
| | | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 | - 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - 3,394,010 | - | - | - | - | 3,300,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | 3,100,000 | 1 | - | - | 3,100,000 | 3 | 2,891,000 | 5 |
| 3 | 3,394,011 | - 4,304,516 | - | - | 3,970,000 | 1 | 3,475,000 | 4 | - | - | 3,887,500 | 6 | 3,962,875 | 16 | - | - | 3,424,000 | 2 | - | - | - | - |
| 4 | 4,304,517 | - 5,215,021 | 4,750,000 | 2 | 4,693,000 | 3 | - | - | - | - | - | - | 4,545,500 | 2 | - | - | - | - | 4,441,000 | 1 | - | - |
| 5 | 5,215,022 | - 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 | - 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 | - 7,946,538 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 7,750,000 | 2 |
| 8 | 7,946,539 | - 8,857,044 | - | - | - | - | - | - | - | - | 8,532,000 | 9 | 8,414,260 | 5 | 8,278,000 | 7 | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 | - 9,767,549 | 9,492,500 | 6 | 9,085,000 | 3 | 9,212,500 | 2 | 8,950,000 | 8 | 8,900,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 | - 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | 7,121,250 | 8 | 5,916,000 | 7 | 5,329,167 | 7 | 8,950,000 | 8 | 7,106,500 | 16 | 5,640,878 | 23 | 5,689,000 | 8 | 3,424,000 | 2 | 3,770,500 | 4 | 5,320,500 | 7 |

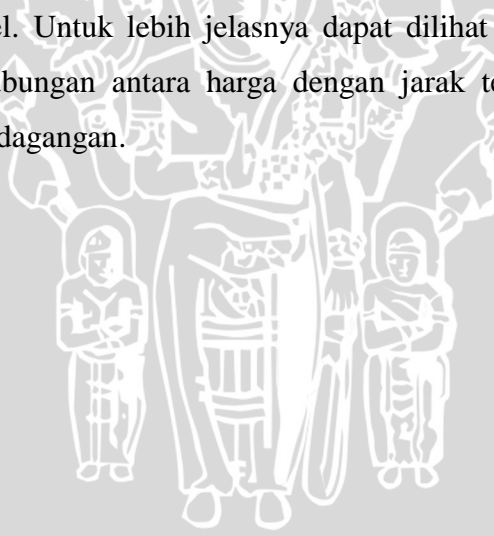
Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

F = Frekuensi

2. Jarak Terhadap Pendidikan Pada Penggunaan Lahan Perdagangan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan jarak ke Universitas Brawijaya pada guna lahan perdagangan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada kelas pertama yaitu dengan rentang jarak 125-309 m dengan harga rata-rata tertinggi Rp 7.150.833/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp5.136.667/m² pada rentang jarak 1786-2036 m, dari tren harga pada jarak terhadap pendidikan terjadi penurunan harga lahan dengan semakin jauh dari kampus Universitas Brawijaya.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan perdagangan di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki hubungan terhadap jaraknya terhadap pusat pendidikan yaitu Kampus Universitas Brawijaya dimana dengan jarak yang semakin dekat dengan Kampus UB maka suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin jauh dari kampus Universitas Brawijaya maka harga lahan akan semakin menurun. Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, kelas jarak terhadap kampus Universitas Brawijaya yang memiliki frekuensi paling banyak adalah kelas ketiga sebanyak 33 sampel, kemudian kelas ketujuh dengan 30 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan jarak terhadap pendidikan kampus UB pada guna lahan perdagangan.



Tabel 4. 19 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Jarak Terhadap Pendidikan pada Guna Lahan Perdagangan

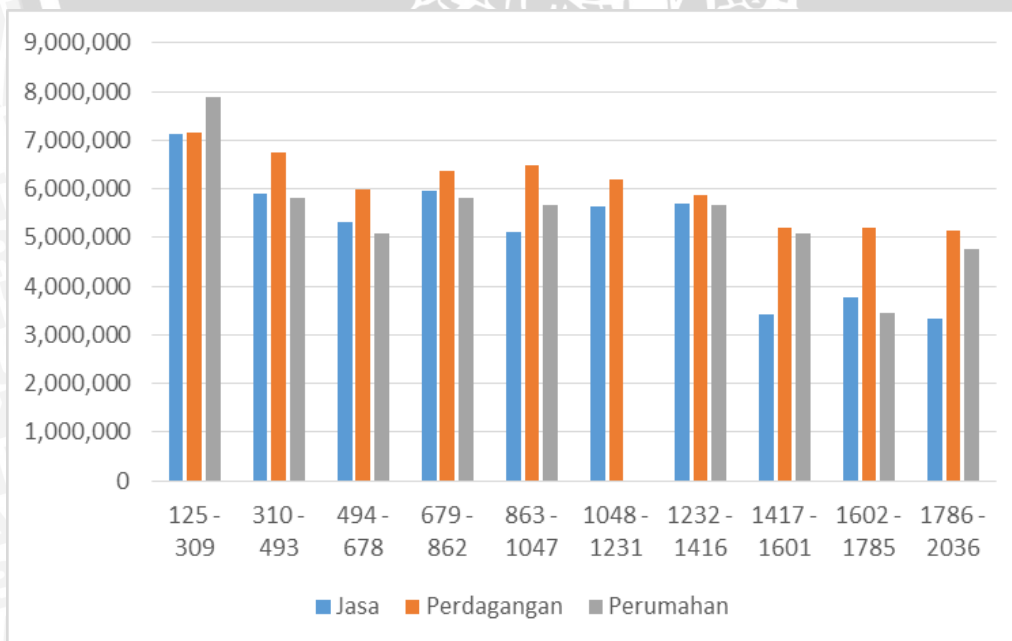
| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | 125 - 309 | | 310 - 493 | | 494 - 678 | | 679 - 862 | | 863 - 1047 | | 1048 - 1231 | | 1232 - 1416 | | 1417 - 1601 | | 1602 - 1785 | | 1786 - 2036 | |
|----|----------------------------------|-----------|---|-----------|---|-----------|----|-----------|----|------------|----|-------------|----|-------------|----|-------------|----|-------------|----|-------------|---|
| | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 - 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 - 3,394,010 | - | - | - | - | 3,202,000 | 1 | 3,202,000 | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - | 3,340,000 | 1 | 2,925,000 | 1 |
| 3 | 3,394,011 - 4,304,516 | - | - | - | - | 3,400,000 | 4 | - | - | 3,883,333 | 3 | 3,970,000 | 2 | 3,448,000 | 1 | - | - | 4,146,667 | 15 | 3,433,333 | 3 |
| 4 | 4,304,517 - 5,215,021 | 4,750,000 | 1 | 4,379,000 | 1 | - | - | 4,800,000 | 1 | 4,700,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 - 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 6,125,000 | 1 |
| 6 | 6,125,528 - 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 - 7,946,538 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 7,700,000 | 1 |
| 8 | 7,946,539 - 8,857,044 | - | - | - | - | 8,350,000 | 1 | 8,500,000 | 1 | 8,473,308 | 13 | 8,423,000 | 14 | 8,278,000 | 29 | 8,206,583 | 24 | 8,087,500 | 8 | 8,000,000 | 1 |
| 9 | 8,857,045 - 9,767,549 | 9,551,667 | 3 | 9,145,714 | 7 | 9,000,000 | 27 | 8,960,000 | 20 | 8,900,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 - 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | 7,150,833 | 4 | 6,762,357 | 8 | 5,988,000 | 33 | 6,365,500 | 26 | 6,489,160 | 18 | 6,196,500 | 16 | 5,863,000 | 30 | 8,206,583 | 24 | 5,191,389 | 24 | 5,636,667 | 7 |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)
F = Frekuensi

3. Jarak Terhadap Pendidikan Pada Penggunaan Lahan Perumahan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan jarak ke Universitas Brawijaya pada guna lahan perdagangan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada kelas pertama yaitu dengan rentang jarak 125-309 m dengan harga rata-rata tertinggi Rp 7.875.000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp3.450.516/m² pada rentang jarak 1.602-1.785 m, dari tren harga pada jarak terhadap pendidikan terjadi penurunan harga lahan dengan semakin jauh dari kampus Universitas Brawijaya, namun pada jarak kelas kedelapan harga masih cukup tinggi,. Pada kelas 6 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan perumahan yang mewakili pada rentang tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan perumahan di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki hubungan terhadap jaraknya terhadap pusat pendidikan yaitu Kampus Universitas Brawijaya dimana dengan jarak yang semakin dekat dengan Kampus UB maka suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin jauh dari kampus Universitas Brawijaya maka harga lahan akan semakin menurun. Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, kelas jarak terhadap kampus Universitas Brawijaya yang memiliki frekuensi paling banyak adalah kelas kesepuluh sebanyak 71 sampel, kemudian kelas ketiga dengan 67 sampel, kelas kelima dengan 51 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan jarak terhadap pendidikan kampus UB pada guna lahan perumahan.



Gambar 4. 17 Grafik Hubungan Harga lahan dengan Variabel Jarak Terhadap Pendidikan

Tabel 4. 20 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Jarak Terhadap Pendidikan pada Guna Lahan Perumahan

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | 125 - 309 | | 310 - 493 | | 494 - 678 | | 679 - 862 | | 863 - 1047 | | 1048 - 1231 | | 1232 - 1416 | | 1417 - 1601 | | 1602 - 1785 | | 1786 - 2036 | |
|----|----------------------------------|------------|---|-----------|----|-----------|----|-----------|----|------------|----|-------------|---|-------------|---|-------------|----|-------------|----|-------------|----|
| | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 - 2,483,505 | - | - | - | - | 1,958,167 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 - 3,394,010 | - | - | - | - | 3,255,833 | 6 | 3,202,000 | 6 | 2,779,667 | 3 | - | - | - | - | 3,348,000 | 4 | 3,281,577 | 26 | 2,941,625 | 64 |
| 3 | 3,394,011 - 4,304,516 | - | - | 3,694,750 | 4 | 3,532,267 | 45 | 3,636,080 | 25 | 3,638,000 | 40 | - | - | 3,668,000 | 8 | 3,788,696 | 36 | 3,619,455 | 22 | 3,624,000 | 2 |
| 4 | 4,304,517 - 5,215,021 | 4,750,000 | 5 | 4,579,800 | 25 | 4,475,000 | 2 | 4,800,000 | 3 | 4,343,000 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 - 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 - 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 - 7,946,538 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 7,740,000 | 5 |
| 8 | 7,946,539 - 8,857,044 | - | - | - | - | 8,278,000 | 5 | 8,500,000 | 3 | 8,750,000 | 4 | - | - | - | - | 8,150,000 | 6 | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 - 9,767,549 | - | - | 9,127,500 | 2 | 9,000,000 | 3 | 8,914,286 | 7 | 8,900,000 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 - 11,000,000 | 11,000,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Rata-rata | 7,875,000 | 6 | 5,800,683 | 31 | 5,083,211 | 67 | 5,810,473 | 44 | 5,682,133 | 51 | - | - | 3,668,000 | 8 | 5,095,565 | 46 | 3,450,516 | 48 | 4,768,542 | 71 |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

F = Frekuensi

4.3.9 Lebar Jalan

Lebar yang dimaksud adalah lebar jalan yang berada di depan objek atau kavling lahan, kemudian dilakukan proses kompilasi data, Lebar jalan yang ada di Koridor Jalan Soekarno Hatta berbeda pada setiap gang, kondisi ini tentunya akan mempengaruhi harga dari setiap lahan. Karakteristik harga lahan berdasarkan lebar jalan tiap penggunaan lahan jasa, perdagangan dan perumahan akan di jelaskan sebagai berikut:

1. Lebar Jalan Pada Penggunaan Lahan Jasa dan Perkantoran

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan lebar jalan pada guna lahan jasa terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada kelas kesepuluh yaitu dengan rentang lebar jalan 14-16 m dengan harga rata-rata tertinggi Rp 8,447,510/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 3,457,000/m² pada rentang lebar jalan 4-5 m, kemudian pada rentang berikutnya terjadi penurunan harga lahan dengan semakin kecil dimensi jalan. Pada kelas 1,4,5,7,8 dan 9 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan jasa yang mewakili pada rentang tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan jasa di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki hubungan terhadap dimensi jalan dimana dengan lebar jalan yang semakin besar mempengaruhi suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin kecil dimensi jalan maka harga lahan akan semakin menurun. Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, kelas lebar jalan yang memiliki frekuensi paling banyak adalah kelas kesepuluh sebanyak 42 sampel, kemudian kelas ketiga dengan 41 sampel, kelas kedua dengan 8 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan lebar jalan pada guna lahan jasa.

Tabel 4. 21 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Lebar Jalan pada Guna Lahan Jasa

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | | (2.5 - 3.8) | | (3.9 - 5.1) | | (5.2 - 6.4) | | (6.5 - 7.7) | | (7.8 - 9.0) | | (9.1 - 10.3) | | (10.4 - 11.6) | | (11.7 - 12.9) | | (13.0 - 14.2) | | (14.2 - 16) | | |
|----|----------------------------------|--------------|-------------|---|-------------|---|-------------|----|-------------|---|-------------|---|--------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|-------------|---------|----|
| | | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | |
| 1 | 1,573,000 | - 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 2 | 2,483,506 | - 3,394,010 | - | - | 3300000 | 1 | 2983889 | 9 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 3 | 3,394,011 | - 4,304,516 | - | - | 3614286 | 7 | 3922783 | 23 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 4 | 4,304,517 | - 5,215,021 | - | - | - | - | 4667143 | 7 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 5 | 5,215,022 | - 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 6 | 6,125,528 | - 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 7 | 7,036,034 | - 7,946,538 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 7700000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 7800000 | 1 |
| 8 | 7,946,539 | - 8,857,044 | - | - | - | - | 8402300 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 8393318 | 22 |
| 9 | 8,857,045 | - 9,767,549 | - | - | - | - | 9300000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 9149211 | 19 |
| 10 | 9,767,550 | - 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Rata-rata | - | - | 3457142.857 | 8 | 5855222.871 | 41 | - | - | - | - | 7700000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 8447510 | 42 |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)
F = Frekuensi

2. Lebar Jalan Pada Penggunaan Lahan Perdagangan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan lebar jalan pada guna lahan perdagangan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada kelas kesepuluh yaitu dengan rentang lebar jalan 14-16 m dengan harga rata-rata tertinggi Rp8,663,000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 3,800,000/m² pada rentang lebar jalan 4-5 m, kemudian pada rentang berikutnya terjadi penurunan harga lahan dengan semakin kecil dimensi jalan. Pada kelas 1,4,7,8 dan 9 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan jasa yang mewakili pada rentang tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan jasa di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki hubungan terhadap dimensi jalan dimana dengan lebar jalan yang semakin besar mempengaruhi suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin kecil dimensi jalan maka harga lahan akan semakin menurun. Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, kelas lebar jalan yang memiliki frekuensi paling banyak adalah kelas kesepuluh sebanyak 142 sampel, kemudian kelas ketiga dengan 31 sampel, kelas kedua dengan 10 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan lebar jalan pada guna lahan perdagangan.



Tabel 4. 22 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Lebar Jalan pada Guna Lahan Perdagangan

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | | (2.5 - 3.8) | | (3.9 - 5.1) | | (5.2 - 6.4) | | (6.5 - 7.7) | | (7.8 - 9.0) | | (9.1 - 10.3) | | (10.4 - 11.6) | | (11.7 - 12.9) | | (13.0 - 14.2) | | (14.2 - 16) | | |
|----|----------------------------------|---|-------------|---|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|---|-------------|-----------|--------------|-----------|---------------|---|---------------|---|---------------|---|-------------|-----------|-----|
| | | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | |
| 1 | 1,573,000 | - | 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 2 | 2,483,506 | - | 3,394,010 | - | - | 3,202,000 | 5 | 3,132,500 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 3 | 3,394,011 | - | 4,304,516 | - | - | 3,400,000 | 4 | 3,958,000 | 26 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 4 | 4,304,517 | - | 5,215,021 | - | - | 4,800,000 | 1 | 4,609,667 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 5 | 5,215,022 | - | 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | 6,125,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 6 | 6,125,528 | - | 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 7 | 7,036,034 | - | 7,946,538 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 7,700,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 8 | 7,946,539 | - | 8,857,044 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 8,324,667 | 7 | - | - | - | - | - | - | 8,295,686 | 85 | |
| 9 | 8,857,045 | - | 9,767,549 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 9,030,603 | 57 | |
| 10 | 9,767,550 | - | 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | | Rata-rata | - | - | 3,800,666 | 10 | 3,900,055 | 31 | - | - | 6,125,000 | 1 | 8,012,333 | 8 | - | - | - | - | - | - | 8,663,145 | 142 |

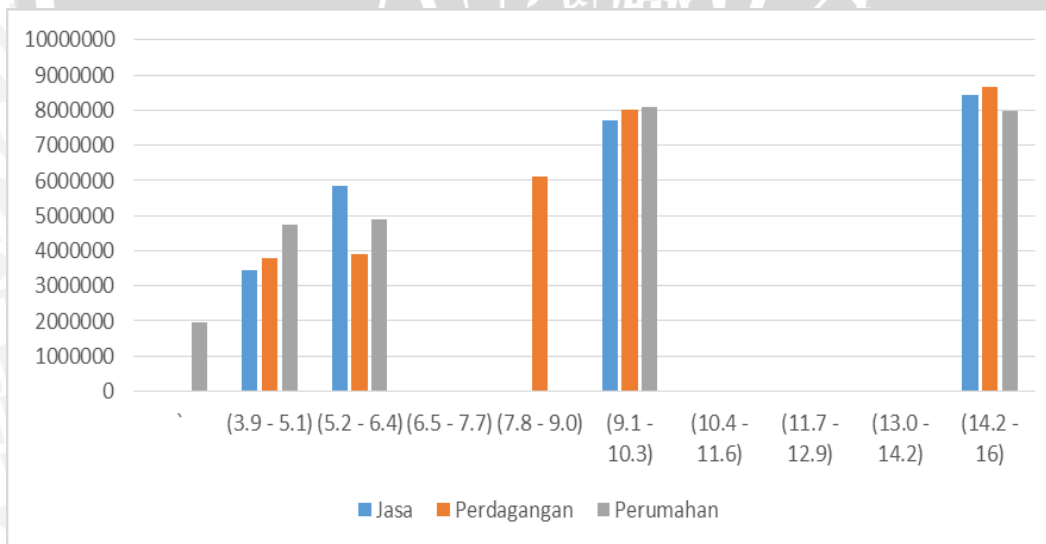
Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

F = Frekuensi

3. Lebar Jalan Pada Penggunaan Lahan Perumahan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan lebar jalan pada guna lahan perumahan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada kelas kesepuluh yaitu dengan rentang lebar jalan 14-16 m dengan harga rata-rata tertinggi Rp7,980,000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 1,950,000/m² pada rentang lebar jalan 2-3 m, kemudian pada rentang berikutnya terjadi penurunan harga lahan dengan semakin kecil dimensi jalan. Pada kelas 4,5,7,8 dan 9 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan jasa yang mewakili pada rentang tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan jasa di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki hubungan terhadap dimensi jalan dimana dengan lebar jalan yang semakin besar mempengaruhi suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin kecil dimensi jalan maka harga lahan akan semakin menurun, namun pada kelas lebar jalan keenam yaitu pada rentang lebar jalan 9-10 m harga lahan masih tinggi. Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, kelas lebar jalan yang memiliki frekuensi paling banyak adalah kelas ketiga sebanyak 215 sampel, kemudian kelas kedua dengan 117 sampel, kelas kesepuluh dengan 28 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan lebar jalan pada guna lahan perumahan.



Gambar 4. 18 Grafik Hubungan Harga lahan dengan Variabel Lebar Jalan

Tabel 4. 23 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Lebar Jalan pada Guna Lahan Perumahan

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | | (2.5 - 3.8) | | (3.9 - 5.1) | | (5.2 - 6.4) | | (6.5 - 7.7) | | (7.8 - 9.0) | | (9.1 - 10.3) | | (10.4 - 11.6) | | (11.7 - 12.9) | | (13.0 - 14.2) | | (14.2 - 16) | | |
|----|----------------------------------|--------------|-------------|---|-------------|-----|-------------|-----|-------------|---|-------------|---|--------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|-------------|------------|----|
| | | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | |
| 1 | 1,573,000 | - 2,483,505 | 1,958,167 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 2 | 2,483,506 | - 3,394,010 | - | - | 2,960,069 | 27 | 3,103,988 | 80 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 3 | 3,394,011 | - 4,304,516 | - | - | 3,557,000 | 86 | 3,663,208 | 96 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 3,779,000 | 1 | |
| 4 | 4,304,517 | - 5,215,021 | - | - | 4,800,000 | 3 | 4,584,735 | 34 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 5 | 5,215,022 | - 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 6 | 6,125,528 | - 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 7 | 7,036,034 | - 7,946,538 | - | - | 7,700,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | 7,700,000 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | 7,800,000 | 2 |
| 8 | 7,946,539 | - 8,857,044 | - | - | - | - | 8,278,000 | 5 | - | - | - | - | 8,500,000 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | 8,390,000 | 10 |
| 9 | 8,857,045 | - 9,767,549 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 8,961,071 | 14 |
| 10 | 9,767,550 | - 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 11,000,000 | 1 |
| | | | 1,958,167 | 6 | 4,754,267 | 117 | 4,907,483 | 215 | - | - | - | - | 8,100,000 | 5 | - | - | - | - | - | - | - | 7,986,014 | 28 |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)
F = Frekuensi

4.3.10 Waktu Tempuh

Waktu tempuh pada penelitian ini merupakan waktu yang di butuhkan kendaraan untuk menempuh suatu perjalanan untuk tujuan tertentu dan pada penelitian ini menggunakan waktu tempuh suatu kavling lahan menuju fasilitas pendidikan yaitu Universitas Brawijaya, hal ini dikarenakan kampus Universitas Brawijaya merupakan perguruan tinggi negeri berskala nasional dan internasional yang memberikan tarikan yang besar terhadap mahasiswa dan pendatang, dan juga sebagian besar kawasan soekarno hatta merupakan pusat pelayanan yang tumbuh akibat adanya pertumbuhan jumlah penduduk pendatang yang bermukim dan beraktifitas di kawasan soekarno hatta, oleh karenanya waktu tempuh menuju fasilitas pendidikan akan memberikan nilai tambah terhadap nilai suatu lahan yaitu harga lahan. Perhitungan waktu tempuh diasumsikan berdasarkan jarak kavling lahan dengan Universitas Brawijaya dibagi dengan kecepatan rata-rata kendaraan sehingga di peroleh waktu tempuh masing-masing lahan. Setelah dilakukan pengukuran terhadap waktu tempuh kemudian dilakukan proses kompilasi data, waktu tempuh menuju kampus Universitas Brawijaya pada kasus ini berbeda-beda pada setiap lahan tergantung lalu lintas dan kondisi jalan. Karakteristik harga lahan berdasarkan waktu tempuh pada tiap penggunaan lahan jasa, perdagangan dan perumahan akan di jelaskan sebagai berikut :

1. Waktu Tempuh Menuju Fasilitas Pendidikan Pada Penggunaan Lahan Jasa dan Perkantoran

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan waktu tempuh pada guna lahan jasa terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada rentang waktu 2-3 menit dengan harga rata-rata tertinggi Rp 7,121,000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 4,960,000/m² pada rentang waktu tempuh 5-6 menit, kemudian pada rentang berikutnya terjadi penurunan harga lahan dengan semakin lama waktu tempuh. Pada rentang waktu tempuh 7,8,9,10 dan 11 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan jasa yang mewakili pada rentang tersebut. Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan jasa di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki tren pertambahan harga lahan pada waktu tempuh tertentu dengan waktu yang semakin singkat mempengaruhi suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin lama waktu yang dibutuhkan untuk menuju fasilitas pendidikan tren harga lahan akan semakin menurun. Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, waktu tempuh yang memiliki frekuensi paling banyak adalah pada waktu tempuh 5 menit sebanyak 24 sampel, kemudian waktu tempuh 4 menit dengan 21 sampel dan waktu tempuh 6 menit dengan 8 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 24 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Waktu Tempuh pada Guna Lahan Jasa

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | | 2.0 | | 3.0 | | 4.0 | | 5.0 | | 6.0 | | 7.0 | | 8.0 | | 9.0 | | 10.0 | | 11.0 | |
|----|----------------------------------|--------------|-----|---|-----------|----|-----------|----|-----------|----|-----------|---|-----|---|-----|---|-----|---|------|---|------|---|
| | | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 | - 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - 3,394,010 | - | - | - | - | 3,300,000 | 1 | 3,100,000 | 1 | 2,969,375 | 5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | 3,394,011 | - 4,304,516 | - | - | - | - | 3,705,000 | 7 | 3,913,286 | 10 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | 4,304,517 | - 5,215,021 | - | - | 4,750,000 | 4 | 4,579,000 | 1 | 4,545,500 | 2 | 4,441,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 | - 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 | - 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 | - 7,946,538 | - | - | - | - | - | - | - | - | 7,750,000 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 | - 8,857,044 | - | - | - | - | 7,492,750 | 5 | 8,319,581 | 11 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 | - 9,767,549 | - | - | 9,492,500 | 6 | 9,012,857 | 7 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 | - 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Rata-rata | - | - | 7,121,250 | 10 | 5,617,921 | 21 | 4,969,592 | 24 | 5,053,458 | 8 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)
F = Frekuensi

2. Waktu Tempuh Menuju Fasilitas Pendidikan Pada Penggunaan Lahan Perdagangan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan waktu tempuh pada guna lahan perdagangan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada rentang waktu 2-3 menit dengan harga rata-rata tertinggi Rp 7,113,000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 5,249,000/m² pada rentang waktu tempuh 4-5 menit, kemudian pada rentang berikutnya terjadi penurunan harga lahan dengan semakin lama waktu tempuh, namun pada rentang waktu 5-6 menit harga lahan masih tergoong masih tinggi yaitu sebesar Rp 5,642,000/m². Pada rentang waktu tempuh 6,7,8,9,10 dan 11 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan jasa yang mewakili pada rentang tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan jasa di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki tren pertambahan harga lahan pada waktu tempuh tertentu dengan waktu yang semakin singkat mempengaruhi suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin lama waktu yang dibutuhkan untuk menuju fasilitas pendidikan tren harga lahan akan semakin menurun.

Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, waktu tempuh yang memiliki frekuensi paling banyak adalah pada waktu tempuh 4 menit sebanyak 100 sampel, kemudian waktu tempuh 2 menit dengan 78 sampel dan waktu tempuh 4 menit dengan 13 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan waktu tempuh pada guna lahan perdagangan.



Tabel 4. 25 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Waktu Tempuh pada Guna Lahan Perdagangan

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | 2.0 | | 3.0 | | 4.0 | | 5.0 | | 6.0 | | 7.0 | | 8.0 | | 9.0 | | 10.0 | | 11.0 | |
|----|----------------------------------|-----------|---|-----------|----|-----------|-----|-----------|----|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|------|---|------|---|
| | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 - 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 - 3,394,010 | - | - | 3,202,000 | 5 | 3,340,000 | 1 | 2,925,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | 3,394,011 - 4,304,516 | - | - | 3,529,167 | 6 | 4,117,526 | 19 | 3,420,000 | 5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | 4,304,517 - 5,215,021 | 4,750,000 | 1 | 4,626,333 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 - 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | 6,125,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 - 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 - 7,946,538 | - | - | - | - | - | - | 7,700,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 - 8,857,044 | - | - | 8,496,111 | 9 | 8,290,613 | 80 | 8,040,000 | 5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 - 9,767,549 | 9,477,500 | 4 | 8,921,182 | 55 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 - 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | 7,113,750 | 5 | 5,754,959 | 78 | 5,249,380 | 100 | 5,642,000 | 13 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

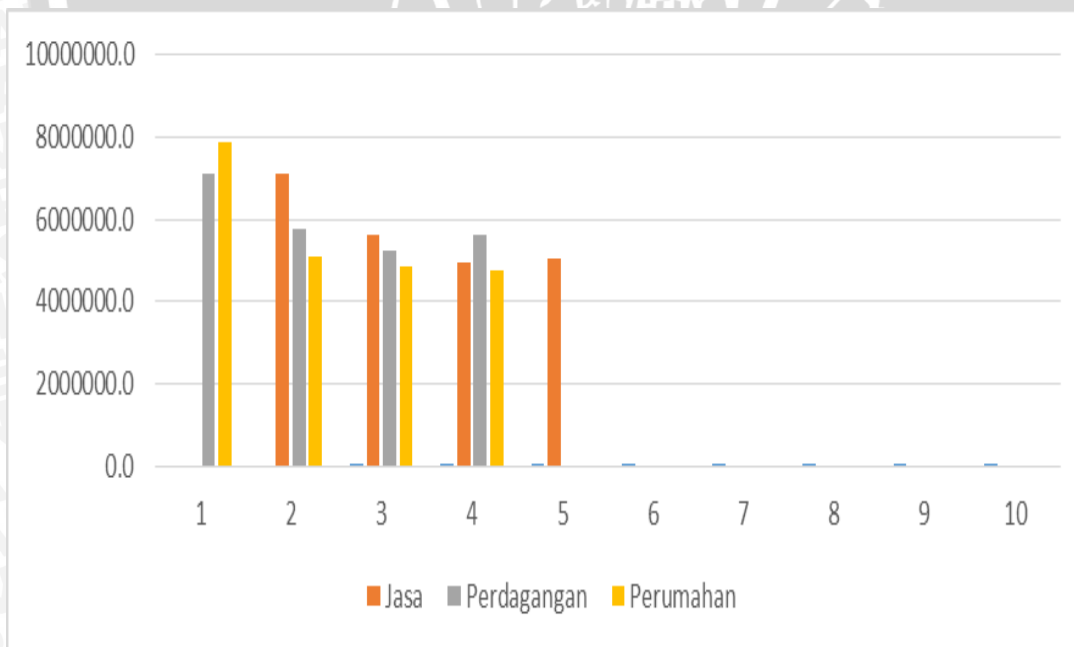
F = Frekuensi

3. Waktu Tempuh Menuju Fasilitas Pendidikan Pada Penggunaan Lahan Perumahan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan waktu tempuh pada guna lahan perdagangan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada rentang waktu 2-3 menit dengan harga rata-rata tertinggi Rp 7,875,000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 4,776,000/m² pada rentang waktu tempuh 5-6 menit, kemudian pada rentang berikutnya terjadi penurunan harga lahan dengan semakin lama waktu tempuh. Pada rentang waktu tempuh 6,7,8,9,10 dan 11 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan jasa yang mewakili pada rentang tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan jasa di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki tren pertambahan harga lahan pada waktu tempuh tertentu dengan waktu yang semakin singkat mempengaruhi suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin lama waktu yang dibutuhkan untuk menuju fasilitas pendidikan tren harga lahan akan semakin menurun.

Dilihat dari jumlah frekuensi sampel, waktu tempuh yang memiliki frekuensi paling banyak adalah pada waktu tempuh 3 menit sebanyak 182 sampel, kemudian waktu tempuh 4 menit dengan 103 sampel dan waktu tempuh 4 menit dengan 80 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan waktu tempuh pada guna lahan perumahan.



Gambar 4. 19 Grafik Hubungan Harga lahan dengan Variabel Waktu Tempuh

Tabel 4. 26 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Waktu Tempuh pada Guna Lahan Perumahan

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | | 2.0 | | 3.0 | | 4.0 | | 5.0 | | 6.0 | | 7.0 | | 8.0 | | 9.0 | | 10.0 | | 11.0 | |
|----|----------------------------------|---|------------|------------|-----|-----------|-----|-----------|-----------|-----------|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|------|---|------|---|
| | | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 | - | 2,483,505 | - | - | 1,958,167 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - | 3,394,010 | - | - | 3,143,000 | 16 | 3,334,133 | 15 | 2,999,557 | 79 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | 3,394,011 | - | 4,304,516 | - | - | 3,572,908 | 109 | 3,698,709 | 57 | 3,589,263 | 19 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | 4,304,517 | - | 5,215,021 | 4,750,000 | 8 | 4,577,593 | 25 | 4,343,000 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 | - | 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 | - | 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 | - | 7,946,538 | - | - | - | - | - | 7,740,000 | 5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 | - | 8,857,044 | - | - | 8,490,833 | 12 | 8,150,000 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 | - | 9,767,549 | - | - | 8,961,071 | 14 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 | - | 11,000,000 | 11,000,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | Rata-rata | 7,875,000 | 9 | 5,117,262 | 182 | 4,881,461 | 80 | 4,776,273 | 103 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

F = Frekuensi

4.3.11 Ketersediaan Transportasi

Transportasi merupakan prasarana yang sangat penting dalam akses perjalanan untuk memperoleh efektifitas waktu dan biaya, dalam hal ini ketersediaan transportasi merupakan jumlah atau banyaknya trayek angkutan umum yang melalui suatu kavling lahan, pada masing-masing trayek memiliki rute yang berbeda-beda tergantung pada tujuan pengangkutan, sehingga semakin banyak trayek angkutan umum yang melalui suatu kavling lahan tertentu maka pilihan terhadap trayek angkutan akan semakin banyak untuk tujuan masing-masing trayek dan juga akan memberikan kemudahan dalam akses. Oleh karena itu ketersediaan transportasi akan memberikan nilai tambah terhadap nilai suatu lahan yaitu harga lahan. Setelah dilakukan pengukuran terhadap ketersediaan transportasi kemudian dilakukan proses kompilasi data. Karakteristik harga lahan berdasarkan ketersediaan transportasi pada tiap penggunaan lahan jasa, perdagangan dan perumahan akan di jelaskan sebagai berikut :

1. Ketersediaan Transportasi Pada Penggunaan Lahan Jasa dan Perkantoran

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan ketersediaan transportasi pada guna lahan jasa terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada rentang jumlah 4 trayek dengan harga rata-rata tertinggi Rp 8.775.000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 3.770.000/m² pada rentang jumlah angkutan 2 trayek, dilihat dari tren perkembangan harga lahannya, dengan jumlah trayek yang semakin banyak maka harga lahan semakin tinggi. Pada rentang jumlah trayek 5,6,7,8,9 dan 10 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan jasa yang mewakili pada rentang tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan jasa di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki tren pertambahan harga lahan pada rute angkutan umum dengan trayek semakin banyak mempengaruhi suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin sedikit trayek angkutan umum yang melalui suatu kavling lahan maka tren harga lahan akan semakin menurun. Jika dilihat dari jumlah frekuensi sampel, ketersediaan transportasi yang memiliki frekuensi paling banyak adalah pada kavling lahan sebanyak 4 trayek angkutan yaitu 61 sampel, kemudian kavling lahan dengan 1 trayek 42 sampel dan kavling lahan dengan 2 trayek sebanyak 5 sampel.

Tabel 4. 27 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Ketersediaan Transportasi pada Guna Lahan Jasa

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 | | 9 | | 10 | |
|----|----------------------------------|--------------|-----------|----|-----------|---|-----------|---|-----------|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---|
| | | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 | - 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - 3,394,010 | 2,959,167 | 6 | 3,100,000 | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | 3,394,011 | - 4,304,516 | 3,850,800 | 30 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | 4,304,517 | - 5,215,021 | 4,667,143 | 6 | 4,441,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 | - 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 | - 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 | - 7,946,538 | - | - | - | - | 7,750,000 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 | - 8,857,044 | - | - | - | - | 8,125,000 | 2 | 8,393,709 | 32 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 | - 9,767,549 | - | - | - | - | - | - | 9,156,750 | 29 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 | - 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Rata-rata | 3,825,703 | 42 | 3,770,500 | 5 | 7,937,500 | 4 | 8,775,229 | 61 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)
F = Frekuensi

2. Ketersediaan Transportasi Pada Penggunaan Lahan Perdagangan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan ketersediaan transportasi pada guna lahan perdagangan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada rentang jumlah 4 trayek dengan harga rata-rata tertinggi Rp8.670.000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 4.044.000/m² pada rentang jumlah angkutan 2 trayek, dilihat dari tren perkembangan harga lahannya, dengan jumlah trayek yang semakin banyak maka harga lahan semakin tinggi. Pada rentang jumlah trayek 5,6,7,8,9 dan 10 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan perdagangan yang mewakili pada rentang tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan perdagangan di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki tren penambahan harga lahan pada rute angkutan umum dengan trayek semakin banyak mempengaruhi suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin sedikit trayek angkutan umum yang melalui suatu kavling lahan maka tren harga lahan akan semakin menurun. Jika dilihat dari jumlah frekuensi sampel, ketersediaan transportasi yang memiliki frekuensi paling banyak adalah pada kavling lahan sebanyak 4 trayek angkutan yaitu 134 sampel, kemudian kavling lahan dengan 1 trayek 22 sampel dan kavling lahan dengan 2 trayek sebanyak 21 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan ketersediaan transportasi pada guna lahan perdagangan.



Tabel 4. 28 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Ketersediaan Transportasi pada Guna Lahan Perdagangan

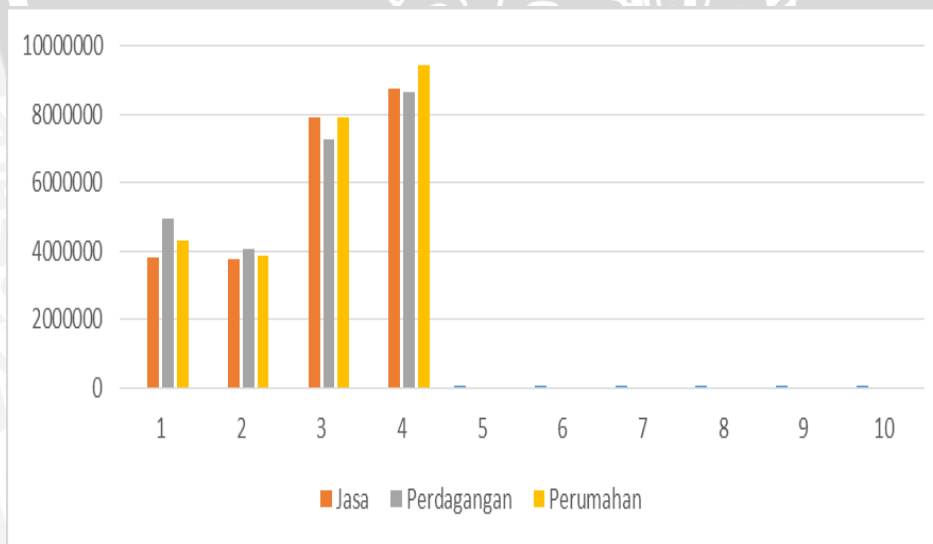
| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | 1.0 | | 2.0 | | 3.0 | | 4.0 | | 5.0 | | 6.0 | | 7.0 | | 8.0 | | 9.0 | | 10.0 | |
|----|----------------------------------|-----------|------------|-----------|----|-----------|----|-----------|-----|-----------|----|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|------|---|
| | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 | - | 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - | 3,394,010 | 3,155,833 | 6 | 3,340,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | 3,394,011 | - | 4,304,516 | 3,691,636 | 11 | 3,994,737 | 19 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | 4,304,517 | - | 5,215,021 | 4,609,667 | 4 | 4,800,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 | - | 6,125,527 | - | - | - | - | 6,125,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 | - | 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 | - | 7,946,538 | - | - | - | - | 7,700,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 | - | 8,857,044 | 8,350,000 | 1 | - | - | 8,086,364 | 11 | 8,323,346 | 81 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 | - | 9,767,549 | - | - | - | - | - | - | 9,030,603 | 53 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 | - | 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Rata-rata | 4,951,784 | 22 | 4,044,912 | 21 | 7,303,788 | 13 | 8,676,975 | 134 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)
 F = Frekuensi

3. Ketersediaan Transportasi Pada Penggunaan Lahan Perumahan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan ketersediaan transportasi pada guna lahan perumahan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada rentang jumlah 4 trayek dengan harga rata-rata tertinggi Rp 9.458.000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 3.847.000/m² pada rentang jumlah angkutan 2 trayek, dilihat dari tren perkembangan harga lahannya, dengan jumlah trayek yang semakin banyak maka harga lahan semakin tinggi. Pada rentang jumlah trayek 5,6,7,8,9 dan 10 nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan perumahan yang mewakili pada rentang tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan perdagangan di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki tren pertambahan harga lahan pada rute angkutan umum dengan trayek semakin banyak mempengaruhi suatu kavling lahan memiliki harga yang semakin tinggi, sebaliknya semakin sedikit trayek angkutan umum yang melalui suatu kavling lahan maka tren harga lahan akan semakin menurun. Jika dilihat dari jumlah frekuensi sampel, ketersediaan transportasi yang memiliki frekuensi paling banyak adalah pada kavling lahan sebanyak 1 trayek angkutan yaitu 318 sampel, kemudian kavling lahan dengan 4 trayek 28 sampel dan kavling lahan dengan 2 trayek sebanyak 23 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan ketersediaan transportasi pada guna lahan perumahan.



Gambar 4. 20 Grafik Hubungan Harga lahan dengan Variabel Ketersediaan Transportasi

Tabel 4. 29 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Ketersediaan Transportasi pada Guna Lahan Perumahan

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | | 1.0 | | 2.0 | | 3.0 | | 4.0 | | 5.0 | | 6.0 | | 7.0 | | 8.0 | | 9.0 | | 10.0 | |
|----|----------------------------------|---|------------|-----------|-----|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|------|---|
| | | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 | - | 2,483,505 | 1,958,167 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - | 3,394,010 | 3,051,364 | 99 | 3,198,182 | 11 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 3 | 3,394,011 | - | 4,304,516 | 3,617,523 | 174 | 3,544,444 | 9 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 4 | 4,304,517 | - | 5,215,021 | 4,584,735 | 34 | 4,800,000 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 5 | 5,215,022 | - | 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 6 | 6,125,528 | - | 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 7 | 7,036,034 | - | 7,946,538 | - | - | - | 7,740,000 | 5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 8 | 7,946,539 | - | 8,857,044 | 8,278,000 | 5 | - | 8,150,000 | 1 | 8,415,385 | 13 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 9 | 8,857,045 | - | 9,767,549 | - | - | - | - | - | 8,961,071 | 14 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 10 | 9,767,550 | - | 11,000,000 | - | - | - | - | - | 11,000,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | | | 4,297,958 | 318 | 3,847,542 | 23 | 7,945,000 | 6 | 9,458,819 | 28 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

F = Frekuensi

4.3.12 Kapasitas Jalan

Transportasi merupakan prasarana yang sangat penting dalam akses perjalanan untuk memperoleh efektifitas waktu dan biaya, dalam hal ini Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997), kapasitas adalah arus lalu lintas maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu. Kondisi tertentu yang dimaksud mencakup geometri, distribusi arah, komposisi lalu lintas, dan faktor lingkungan. Kapasitas jalan perkotaan dinyatakan dalam satuan mobil penumpang per jam (smp/jam). Kapasitas jalan akan dilihat berdasarkan tingkat kinerja jalan yang menilai pelayanan suatu jalan, lalu lintas yang ada pada suatu lahan memberikan dampak terhadap pergerakan atau akses menuju suatu kavling lahan, kinerja jalan yang baik akan memberikan nilai tambah terhadap nilai suatu lahan yaitu harga lahan.

Setelah dilakukan pengukuran terhadap kapasitas jalan kemudian dilakukan proses kompilasi data. Karakteristik harga lahan berdasarkan kapasitas jalan pada tiap penggunaan lahan jasa, perdagangan dan perumahan akan di jelaskan sebagai berikut :

1. Kapasitas Jalan Pada Penggunaan Lahan Jasa dan Perkantoran

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan kapasitas jalan pada guna lahan jasa terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada tingkat pelayanan jalan kategori E dengan harga rata-rata tertinggi Rp 6.737.000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 3.770.000/m² pada rentang pelayanan jalan dengan kategori C, dilihat dari tren perkembangan harga lahannya, dengan tingkat pelayanan jalan yang semakin tinggi maka harga lahan turun. Pada rentang tingkat pelayanan kategori B, D, dan F nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan jasa yang mewakili pada kategori tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan jasa di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki tren harga lahan yang tidak teratur, harga lahan pada tingkat pelayanan jalan pada kategori A yang tergolong baik harga lahan cenderung rendah, sementara itu pada tingkat pelayanan jalan dengan kategori E harga lahan cenderung tinggi, hal ini diakibatkan oleh faktor lain seperti lebar jalan, transportasi dan faktor lokasi lebih mendominasi dalam mempengaruhi harga lahan pada kavling lahan tertentu. Jika dilihat dari jumlah frekuensi sampel, tingkat pelayanan jalan yang memiliki frekuensi paling banyak adalah pada kavling lahan dengan pelayanan jalan kategori E yaitu 59 sampel, kemudian kavling lahan dengan pelayanan jalan kategori A dengan 25 sampel dan kavling lahan dengan pelayanan jalan D dengan 5 sampel, dijelaskan pada tabel dan grafik hubungan antara harga dengan tingkat pelayanan jalan pada guna lahan jasa.

Tabel 4. 30 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Kapasitas Jalan pada Guna Lahan Jasa

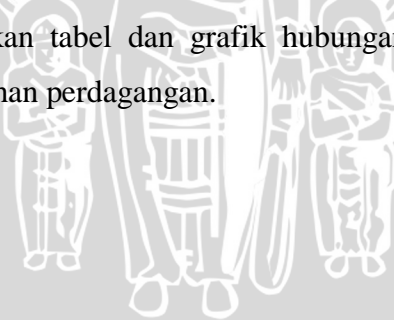
| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | LOS A | | LOS B | | LOS C | | LOS D | | LOS E | | LOS F | | | | | | |
|----|----------------------------------|-------|------------|-----------|----|-------|---|-----------|---|-----------|-----------|-------|---|---|---|---|---|---|
| | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | |
| 1 | 1,573,000 | - | 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - | 3,394,010 | 2,959,167 | 6 | - | - | 3,100,000 | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | 3,394,011 | - | 4,304,516 | 3,529,000 | 12 | - | - | - | - | - | 4,065,333 | 17 | - | - | - | - | - | - |
| 4 | 4,304,517 | - | 5,215,021 | 4,721,167 | 6 | - | - | 4,441,000 | 1 | - | 4,343,000 | 1 | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 | - | 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 | - | 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 | - | 7,946,538 | - | - | - | - | - | - | 7,750,000 | 2 | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 | - | 8,857,044 | - | - | - | - | - | - | 8,393,709 | 22 | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 | - | 9,767,549 | 9,000,000 | 1 | - | - | - | - | 9,137,778 | 17 | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 | - | 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | Rata-rata | 5,052,333 | 25 | - | - | 3,770,500 | 5 | - | 6,737,964 | 59 | - | - | - | - | - | - |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)
 F = Frekuensi

2. Kapasitas Jalan Pada Penggunaan Lahan Perdagangan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan kapasitas jalan pada guna lahan jasa terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada tingkat pelayanan jalan kategori E dengan harga rata-rata tertinggi Rp 6.393.000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 3.994.000/m² pada rentang pelayanan jalan dengan kategori C, dilihat dari tren perkembangan harga lahannya, dengan tingkat pelayanan jalan yang semakin tinggi maka harga lahan turun. Pada rentang tingkat pelayanan kategori E dan F nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan perdagangan yang mewakili pada kategori tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan jasa di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki tren harga lahan yang tidak teratur, harga lahan pada tingkat pelayanan jalan pada kategori A yang tergolong baik harga lahan cenderung rendah, sementara itu pada tingkat pelayanan jalan dengan kategori D harga lahan cenderung tinggi, hal ini diakibatkan oleh faktor lain seperti lebar jalan, transportasi dan faktor lokasi lebih mendominasi dalam mempengaruhi harga lahan pada kavling lahan tertentu. Jika dilihat dari jumlah frekuensi sampel, tingkat pelayanan jalan yang memiliki frekuensi paling banyak adalah pada kavling lahan dengan pelayanan jalan kategori D yaitu 154 sampel, kemudian kavling lahan dengan pelayanan jalan kategori C dengan 19 sampel dan kavling lahan dengan pelayanan jalan A dengan 18 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan tingkat pelayanan jalan pada guna lahan perdagangan.



Tabel 4. 31 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Kapasitas Jalan pada Guna Lahan Perdagangan

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | | LOS A | | LOS B | | LOS C | | LOS D | | LOS E | | LOS F | | | | | | |
|----|----------------------------------|---|------------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|---|-------|---|---|---|---|---|---|
| | | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | |
| 1 | 1,573,000 | - | 2,483,505 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - | 3,394,010 | 3,202,000 | 5 | 3,340,000 | 1 | - | - | 2,925,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | 3,394,011 | - | 4,304,516 | 3,424,667 | 6 | - | - | 3,994,737 | 19 | 4,012,000 | 5 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | 4,304,517 | - | 5,215,021 | 4,609,667 | 3 | 4,800,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 | - | 6,125,527 | 6,125,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 | - | 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 | - | 7,946,538 | - | - | - | - | - | - | 7,700,000 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 | - | 8,857,044 | 8,350,000 | 1 | 8,500,000 | 1 | - | - | 8,292,758 | 91 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 | - | 9,767,549 | 8,900,000 | 2 | - | - | - | - | 9,035,268 | 56 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 | - | 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | 5,768,556 | 18 | 5,546,667 | 3 | 3,994,737 | 19 | 6,393,005 | 154 | - | - | - | - | - | - | - | - |

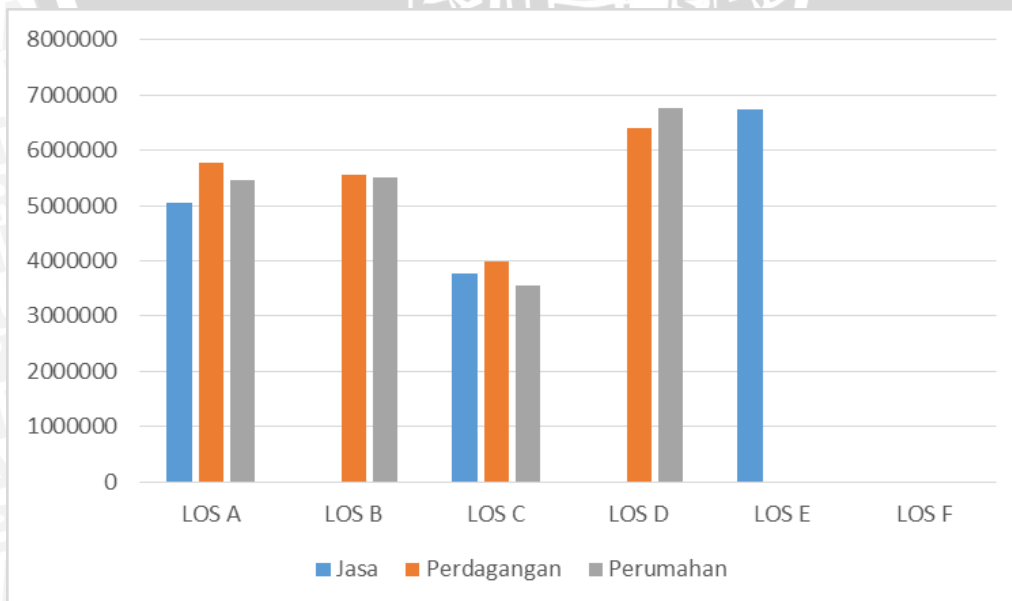
Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

F = Frekuensi

3. Kapasitas Jalan Pada Penggunaan Lahan Perumahan

Berdasarkan tabel dan grafik hubungan harga lahan dengan kapasitas jalan pada guna lahan perumahan terlihat bahwa nilai rata-rata harga lahan tertinggi terdapat pada tingkat pelayanan jalan kategori D dengan harga rata-rata tertinggi Rp 6.775.000/m², sedangkan untuk harga rata-rata terendah adalah Rp 3.550.000/m² pada rentang pelayanan jalan dengan kategori C, dilihat dari tren perkembangan harga lahannya, dengan tingkat pelayanan jalan yang semakin tinggi maka harga lahan turun. Pada rentang tingkat pelayanan kategori E dan F nilai rata-rata adalah 0 hal ini dikarenakan tidak terdapat guna lahan perdagangan yang mewakili pada kategori tersebut.

Berdasarkan data tersebut harga lahan pada guna lahan jasa di Koridor Jalan Soekarno Hatta memiliki tren harga lahan yang tidak teratur, harga lahan pada tingkat pelayanan jalan pada kategori A yang tergolong baik harga lahan cenderung rendah, sementara itu pada tingkat pelayanan jalan dengan kategori D harga lahan cenderung tinggi, hal ini diakibatkan oleh faktor lain seperti lebar jalan, transportasi dan faktor lokasi lebih mendominasi dalam mempengaruhi harga lahan pada kavling lahan tertentu. Jika dilihat dari jumlah frekuensi sampel, tingkat pelayanan jalan yang memiliki frekuensi paling banyak adalah pada kavling lahan dengan pelayanan jalan kategori B yaitu 309 sampel, kemudian kavling lahan dengan pelayanan jalan kategori D dengan 41 sampel dan kavling lahan dengan pelayanan jalan B dengan 16 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, berikut merupakan tabel dan grafik hubungan antara harga dengan tingkat pelayanan jalan pada guna lahan perumahan.



Gambar 4. 21 Grafik Hubungan Harga lahan dengan Variabel Kapasitas Jalan

Tabel 4. 32 Karakteristik Harga Lahan Berdasarkan Variabel Kapasitas Jalan pada Guna Lahan Perumahan

| No | Harga Lahan (Rp/m ²) | | LOS A | | LOS B | | LOS C | | LOS D | | LOS E | | LOS F | |
|----|----------------------------------|---|------------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|------------|-------|---|-------|---|
| | | | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F | R | F |
| 1 | 1,573,000 | - | 2,483,505 | 1,958,167 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | 2,483,506 | - | 3,394,010 | 3,063,696 | 92 | 3,198,182 | 11 | - | - | 2,889,286 | 7 | - | - | - |
| 3 | 3,394,011 | - | 4,304,516 | 3,602,653 | 170 | - | - | 3,550,000 | 8 | 4,099,600 | 5 | - | - | - |
| 4 | 4,304,517 | - | 5,215,021 | 4,599,844 | 32 | 4,800,000 | 3 | - | - | 4,343,000 | 2 | - | - | - |
| 5 | 5,215,022 | - | 6,125,527 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 6,125,528 | - | 7,036,033 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | 7,036,034 | - | 7,946,538 | 7,700,000 | 1 | - | - | - | - | 7,750,000 | 4 | - | - | - |
| 8 | 7,946,539 | - | 8,857,044 | 8,315,000 | 6 | 8,500,000 | 2 | - | - | 8,390,000 | 10 | - | - | - |
| 9 | 8,857,045 | - | 9,767,549 | 9,000,000 | 2 | - | - | - | - | 8,954,583 | 12 | - | - | - |
| 10 | 9,767,550 | - | 11,000,000 | - | - | - | - | - | - | 11,000,000 | 1 | - | - | - |
| | | | | 5,462,766 | 309 | 5,499,394 | 16 | 3,550,000 | 8 | 6,775,210 | 41 | - | - | - |

Keterangan R = Nilai Rata-rata (Rp/m²)

F = Frekuensi

4.4 Analisis Pola Spasial Harga Lahan di Koridor Jalan Soekarno Hatta

Berdasarkan uraian dari pembahasan sebelumnya, harga lahan di kawasan Jalan Soekarno Hatta memiliki tingkat harga yang cukup bervariasi, harga tertinggi rata-rata berada pada lokasi yang dekat atau berhadapan langsung dengan jalan utama. Untuk melihat sebaran harga lahan di Koridor Jalan Soekarno Hatta secara spasial di gunakan peta isovalue atau kontur harga lahan dengan menggunakan metode *kriging*, *kriging* merupakan metode geostatistika yang memanfaatkan nilai spasial pada suatu lokasi untuk memprediksi nilai pada lokasi lain dimana nilai prediksi tersebut tergantung pada kedekatannya terhadap lokasi tersampel, model yang digunakan adalah model *ordinary kriging* dengan variabel yang digunakan adalah **jarak dengan jalan utama**. Formula kriging dari data sampel keseluruhan yang berjumlah 683 objek dengan bentuk matematis sebagai berikut :

$$Z^* = \sum \lambda_i Z_i \quad (4-2)$$

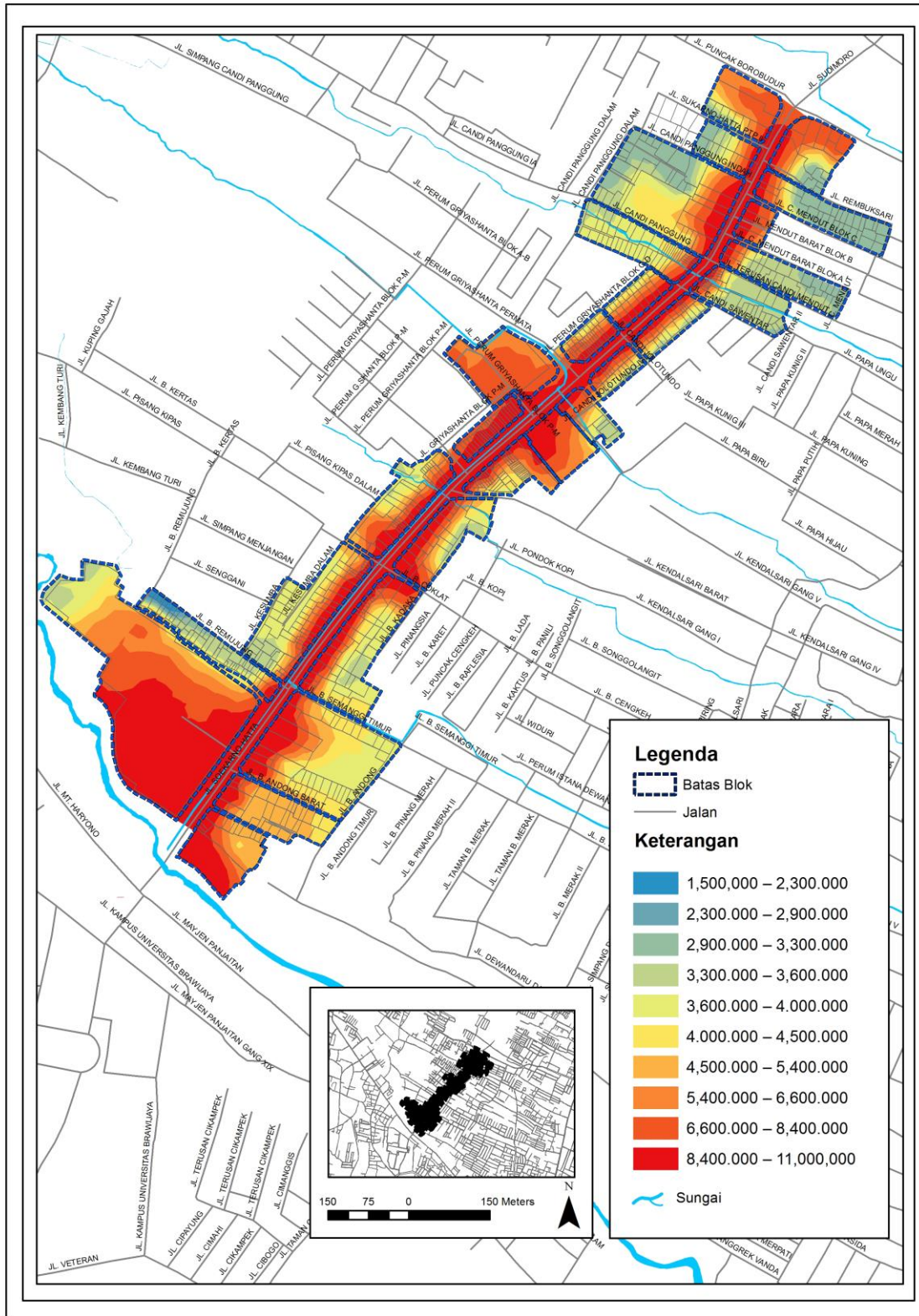
Dimana :

Z^* = nilai prediksi

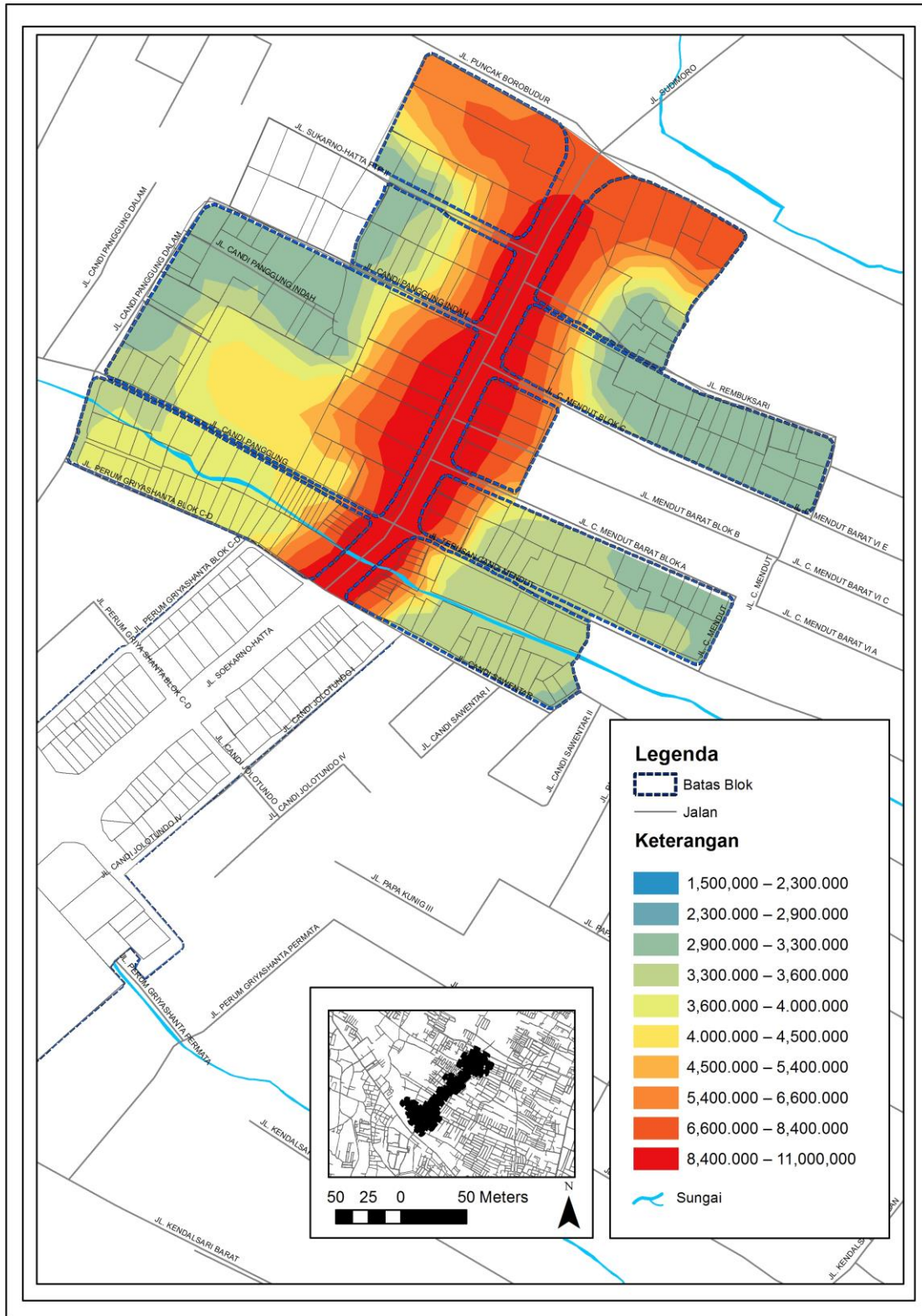
λ_i = bobot pada lokasi

Z_i = Nilai terukur pada lokasi pengamatan ke – i

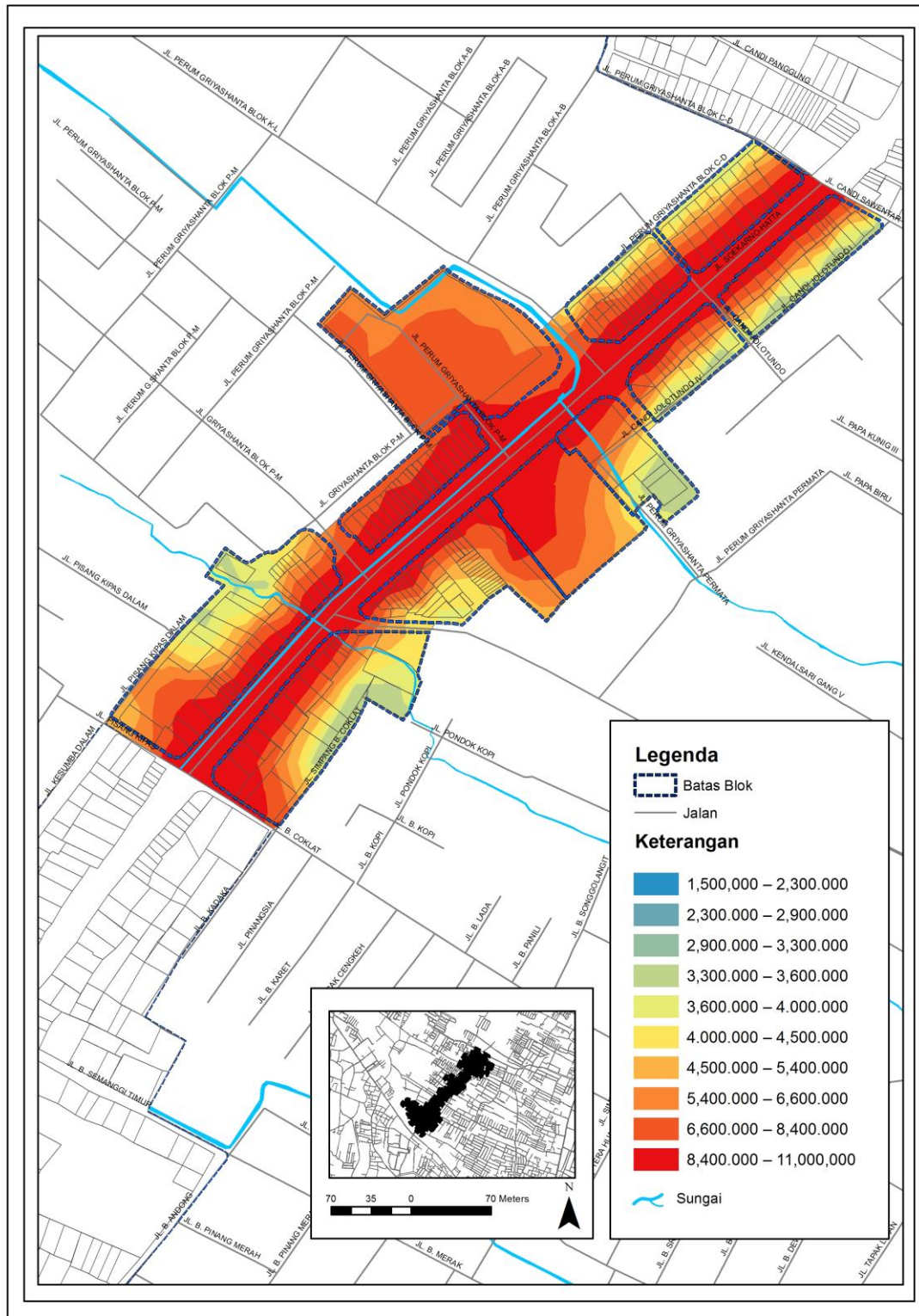
Dari hasil analisis menggunakan ArcGis 10.3 yang dapat dilihat pada **Gambar 4.22**, sebaran harga lahan di Koridor Jalan Soekarno Hatta tertinggi berada pada lokasi yang dekat dengan jalan utama dan pusat pendidikan yang berada disebelah selatan, Selain itu juga terjadi kecenderungan harga lahan yang semakin tinggi kearah selatan dimana terdapat fasilitas pendidikan yaitu Universitas Brawijaya dengan rentan harga tertinggi Rp. 8.000.000-11.000.000 /m², sementara itu untuk lahan yang berada jauh dari jalan utama atau berada pada jalan-jalan lingkungan harga lahan cenderung lebih rendah. Untuk lebih jelasnya sebaran harga lahan di Koridor Jalan Soekarno Hatta dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4. 22 Peta Analisis Kriging Koridor Jalan Soekarno Hatta
 Sumber : Hasil Analisis, 2015

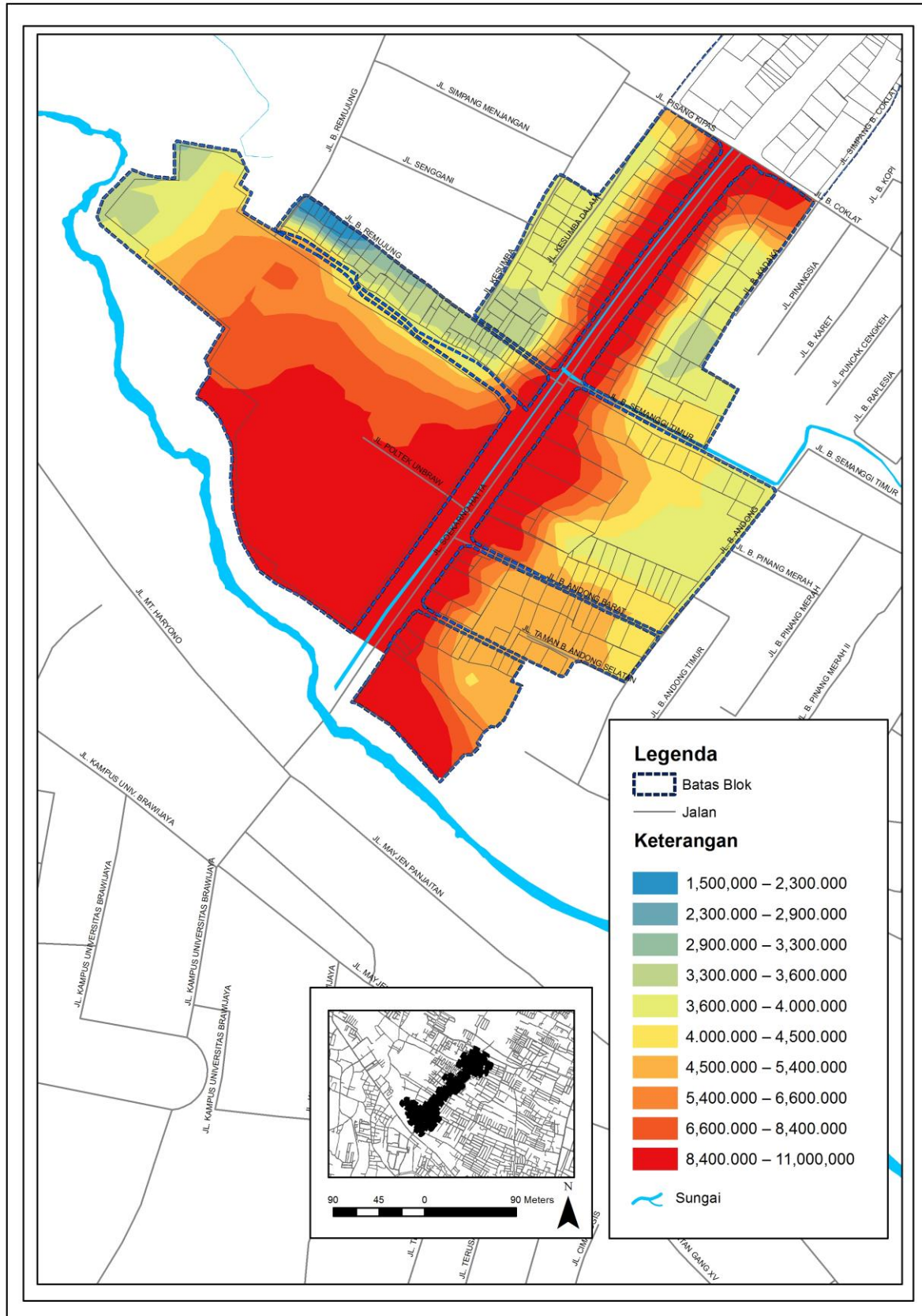


Gambar 4. 23 Peta Analisis Kriging Koridor Jalan Soekarno Hatta Segmen 1
 Sumber : Hasil Analisis, 2015



Gambar 4. 24 Peta Analisis Kriging Koridor Jalan Soekarno Hatta Segmen 2
 Sumber : Hasil Analisis, 2015





Gambar 4. 25 Peta Analisis Kriging Koridor Jalan Soekarno Hatta Segmen 3

Sumber : Hasil Analisis, 2015

4.5 Analisis Hubungan Jenis Penggunaan Lahan dengan Harga Lahan

Bahasan utama pada penelitian ini adalah untuk bagaimana hubungan jenis penggunaan lahan terhadap harga lahannya dengan menggunakan regresi linier berganda. Untuk mengetahui hubungan antara jenis penggunaan lahan dengan harga lahan maka digunakan analisis regresi linear berganda. Data dikumpulkan diambil dari hasil survei sekunder kepada instansi terkait, data berupa harga lahan yang didapat dari NJOP bumi suatu kavling lahan untuk seluruh kavling lahan di Koridor Jalan Soekarno Hatta. Variabel yang digunakan untuk mengetahui hubungan jenis penggunaan lahan dengan harga lahan adalah faktor fisik yaitu (X1) Luas lahan, faktor aksesibilitas yaitu (X2) Jarak terhadap jalan utama, (X3) Jarak terhadap pusat pendidikan (Universitas Brawijaya), (X4) Lebar jalan, (X5) Waktu tempuh, (X6) Ketersediaan transportasi, dan (X7) Kapasitas jalan, dengan variabel terikat atau dependent adalah (Y) Harga lahan. Pada penelitian ini hubungan jenis guna lahan terhadap harga lahan akan di analisis per guna lahan yaitu jasa dan perkantoran, perdagangan dan perumahan.

4.5.1 Analisis Regresi Linier Berganda

Setelah mengetahui data yang akan dimasukkan dalam perhitungan regresi, maka kemudian analisis linier berganda dilakukan dengan bantuan software SPSS. Langkah pertama untuk melakukan analisis regresi linier berganda adalah dengan melakukan pengujian antara lain terdapat uji validitas, uji reliabilitas, dan uji asumsi klasik kemudian akan muncul hasil dari perhitungan regresi linier berganda pada guna lahan jasa, perdagangan, dan perumahan

A. Uji Validitas

Uji validitas dilakukan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu data (Imam Gozali, 2001). Jika data tersebut valid, maka dapat dilanjutkan dalam tahapan analisis regresi selanjutnya, namun jika data tersebut tidak valid maka harus dihapus dari tahap regresi selanjutnya. Berikut merupakan hasil uji validitas pada masing-masing guna lahan jasa, perdagangan dan perumahan.

Tabel 4. 33 Hasil Uji Validitas Pada Guna Lahan Jasa

| Variabel | Sub Variabel | | Total | α | Keterangan |
|----------------------|--------------------------------------|---------------------|---------|----------|------------|
| Faktor Fisik | Luas Lahan (X1) | Pearson Correlation | .165** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .015 | | |
| | | N | 93 | | |
| Faktor Aksesibilitas | Jarak terhadap jalan utama (X2) | Pearson Correlation | -.307** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .003 | | |
| | | N | 93 | | |
| | Jarak terhadap pusat pendidikan (X3) | Pearson Correlation | .485** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | | N | 93 | | |

| Variabel | Sub Variabel | Total | α | Keterangan |
|--------------------------------|---------------------|--------|----------|------------|
| | N | 93 | | |
| Lebar jalan (X4) | Pearson Correlation | .697** | 0.01 | Valid |
| | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | N | 93 | | |
| Waktu tempuh (X5) | Pearson Correlation | .382** | 0.01 | Valid |
| | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | N | 93 | | |
| Ketersediaan transportasi (X6) | Pearson Correlation | .699** | 0.01 | Valid |
| | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | N | 93 | | |
| Kapasitas jalan (X7) | Pearson Correlation | .442* | 0.05 | Valid |
| | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | N | 93 | | |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Keterangan: * = nilai (α) dibawah 0,05

** = nilai (α) dibawah 0,01

Uji validitas dilakukan dengan membandingkan nilai signifikansi tiap variabel dengan nilai α . Data dapat dikatakan valid atau memenuhi uji validitas jika nilai sig. < α . Berdasarkan **Tabel 4. 333**, dapat diketahui bahwa variabel luas Lahan (X1), jarak ke jalan utama (X2), jarak terhadap pusat pendidikan (X3), lebar jalan (X4), waktu tempuh (X5), ketersediaan transportasi (X6) dan kapasitas jalan (X7) memiliki data yang valid dan dapat diterima dan dapat digunakan untuk analisis berikutnya.

Tabel 4. 34 Hasil Uji Validitas Pada Guna Lahan Perdagangan

| Variabel | Sub Variabel | Total | α | Keterangan | |
|--------------------------------|--------------------------------------|---------------------|----------|------------|-------|
| Faktor Fisik | Luas Lahan (X1) | Pearson Correlation | .165** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .021 | | |
| | | N | 194 | | |
| Faktor Aksesibilitas | Jarak terhadap jalan utama (X2) | Pearson Correlation | -.369** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | | N | 194 | | |
| | Jarak terhadap pusat pendidikan (X3) | Pearson Correlation | .539** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | | N | 194 | | |
| | Lebar jalan (X4) | Pearson Correlation | .666** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | | N | 194 | | |
| | Waktu tempuh (X5) | Pearson Correlation | .586** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | | N | 194 | | |
| Ketersediaan transportasi (X6) | Pearson Correlation | .642** | 0.01 | Valid | |
| | Sig. (2-tailed) | .000 | | | |
| | N | 194 | | | |
| Kapasitas jalan (X7) | Pearson Correlation | .695* | 0.05 | Valid | |
| | Sig. (2-tailed) | .000 | | | |
| | N | 194 | | | |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Keterangan: * = nilai (α) dibawah 0,05

** = nilai (α) dibawah 0,01

Berdasarkan **Tabel 4. 344**, dapat diketahui bahwa semua variabel beserta sub variabelnya memiliki data yang valid dan dapat diterima. Oleh karena itu, nilai pada semua variabel dapat digunakan untuk tahap perhitungan selanjutnya.

Tabel 4. 35 Hasil Uji Validitas Pada Guna Lahan Perumahan

| Variabel | Sub Variabel | | Total | α | Keterangan |
|--------------------------------|--------------------------------------|---------------------|--------|----------|------------|
| Faktor Fisik | Luas Lahan (X1) | Pearson Correlation | .153** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .003 | | |
| | | N | 374 | | |
| Faktor Aksesibilitas | Jarak terhadap jalan utama (X2) | Pearson Correlation | .190** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | | N | 374 | | |
| | Jarak terhadap pusat pendidikan (X3) | Pearson Correlation | .766** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | | N | 374 | | |
| | Lebar jalan (X4) | Pearson Correlation | .482** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | | N | 374 | | |
| | Waktu tempuh (X5) | Pearson Correlation | .718** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | | N | 374 | | |
| Ketersediaan transportasi (X6) | | Pearson Correlation | .440** | 0.01 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | | N | 374 | | |
| Kapasitas jalan (X7) | | Pearson Correlation | .484** | 0.05 | Valid |
| | | Sig. (2-tailed) | .000 | | |
| | | N | 374 | | |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Keterangan: * = nilai (α) dibawah 0,05

** = nilai (α) dibawah 0,01

Berdasarkan **Tabel 4. 355**, dapat diketahui bahwa semua variabel beserta sub variabelnya memiliki data yang valid dan dapat diterima. Oleh karena itu, nilai pada semua variabel dapat digunakan untuk tahap perhitungan selanjutnya.

B. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui apakah data yang digunakan dalam analisis regresi tersebut sudah reliabel. Uji reliabilitas ini dilakukan dengan melihat nilai *Cronbach's Alpha* yang apabila nilai tersebut memiliki nilai $> 0,6$ maka data tersebut reliabel. Berikut merupakan hasil uji reliabilitas pada masing-masing guna lahan.

Tabel 4. 36 Hasil Uji Reliabilitas Pada Guna Lahan Jasa

| Cronbach's Alpha | N of Items | Keterangan |
|------------------|------------|------------|
| .609 | 7 | Reliabel |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan **Tabel 4. 366**, dapat diketahui bahwa nilai *Cronbach's Alpha* pada uji reliabilitas guna lahan jasa yang dihasilkan berdasarkan data sebesar 0,609 yang lebih besar dari 0,6 sehingga dapat dikatakan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini reliabel.

Tabel 4. 37 Hasil Uji Reliabilitas Pada Guna Lahan Perdagangan

| Cronbach's Alpha | N of Items | Keterangan |
|------------------|------------|------------|
| .720 | 7 | Reliabel |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan

Tabel 4. 3737, dapat diketahui bahwa nilai *Cronbach's Alpha* pada uji reliabilitas guna lahan perdagangan yang dihasilkan berdasarkan data sebesar 0,720 yang lebih besar dari 0,6 sehingga dapat dikatakan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini reliabel.

Tabel 4. 38 Hasil Uji Reliabilitas Pada Guna Lahan Perumahan

| Cronbach's Alpha | N of Items | Keterangan |
|------------------|------------|------------|
| .687 | 7 | Reliabel |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

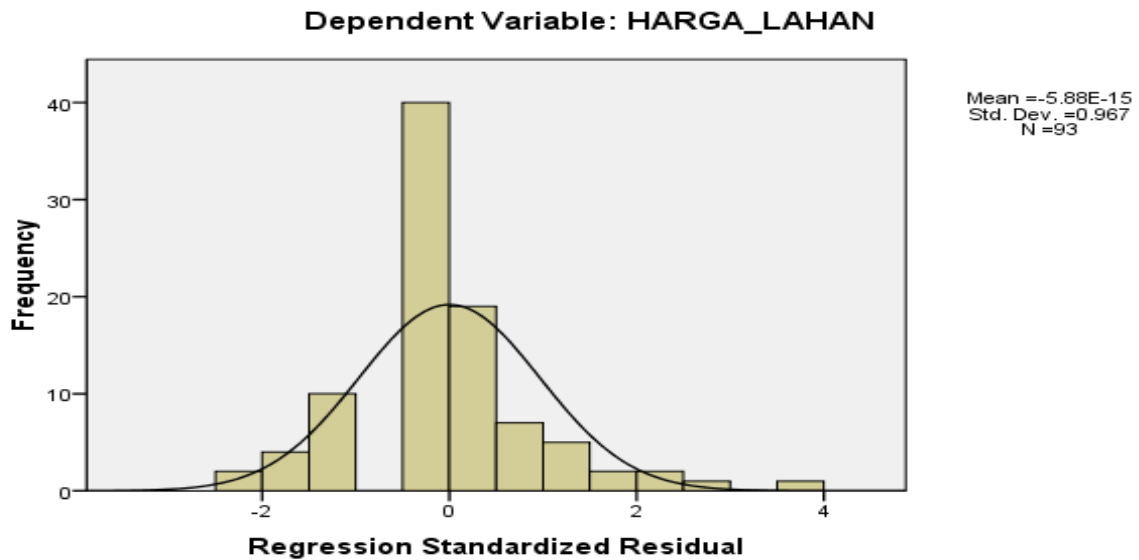
Berdasarkan **Tabel 4. 388**, dapat diketahui bahwa nilai *Cronbach's Alpha* pada uji reliabilitas guna lahan perumahan yang dihasilkan berdasarkan data sebesar 0,687 yang lebih besar dari 0,6 sehingga dapat dikatakan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini reliabel.

C. Uji Asumsi Klasik

Setelah data dinyatakan telah memenuhi uji validitas dan uji reliabilitas, maka selanjutnya akan dilakukan uji asumsi klasik. Dalam uji asumsi klasik ini akan dilakukan beberapa uji yakni uji normalitas, uji multikolinieritas, uji homoskedastisitas, dan uji autokorelasi.

1. Uji Normalitas

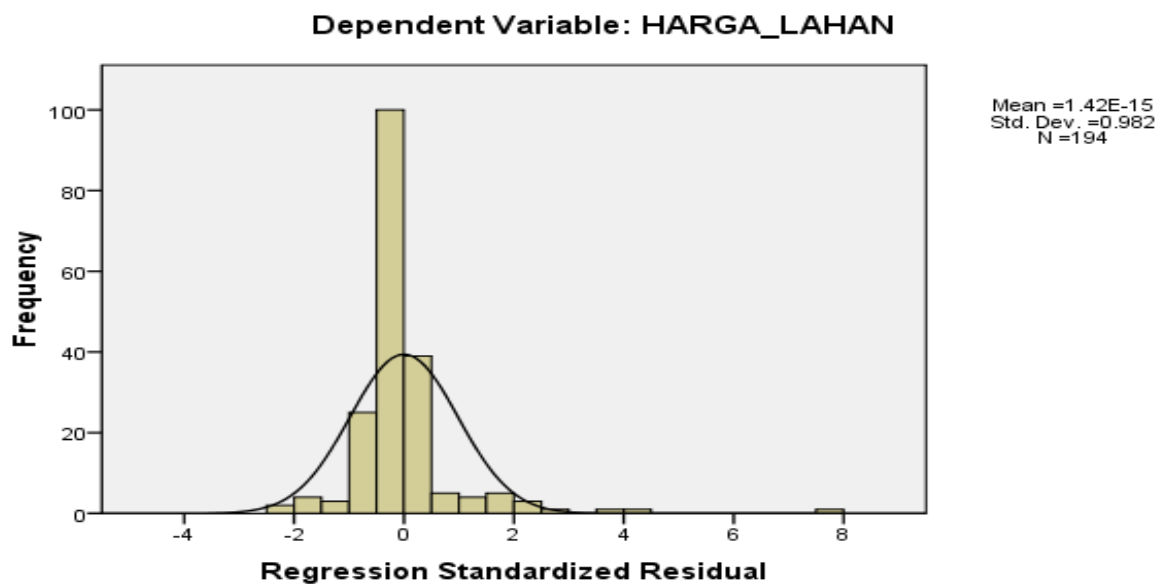
Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah dalam sebuah model regresi nilai residunya mempunyai distribusi yang normal. Pengujian ini dapat dilakukan dengan melihat histogram data yang ada. Apabila histogram berbentuk seperti bel, maka dapat dinyatakan bahwa data berdistribusi secara normal. Untuk lebih jelasnya terkait histogram pada setiap guna lahan dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4. 26 Histogram Regresi Linier Berganda Pada Guna Lahan Jasa

Sumber: Hasil Analisis, 2015

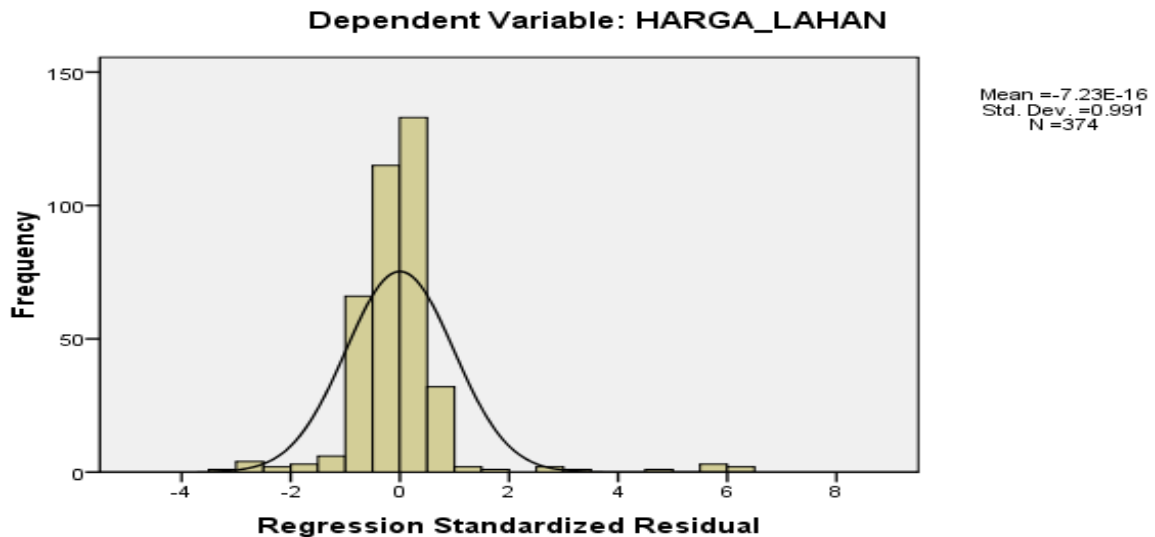
Berdasarkan histogram pada **Gambar 4.26**, dapat dilihat bahwa bentuknya sudah menyerupai bel yang berarti secara visual dapat dinyatakan bahwa histogram tersebut telah mengikuti distribusi yang normal.



Gambar 4. 27 Histogram Regresi Linier Berganda Pada Guna Lahan Perdagangan

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan histogram pada **Gambar 4.27**, dapat dilihat bahwa bentuknya sudah menyerupai bel yang berarti secara visual dapat dinyatakan bahwa histogram tersebut telah mengikuti distribusi yang normal.



Gambar 4. 28 Histogram Regresi Linier Berganda Pada Guna Lahan Perumahan

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan histogram pada **Gambar 4. 28**, dapat dilihat bahwa bentuknya sudah menyerupai bel yang berarti secara visual dapat dinyatakan bahwa histogram tersebut telah mengikuti distribusi yang normal.

2. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas digunakan untuk mengetahui apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel independen. Jika terjadi korelasi, maka model regresi tersebut terdapat probel multikolinieritas. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen ataupun variabel bebas dari masalah multikolinieritas. Untuk mendeteksi adanya permasalahan terkait multikolinieritas, dapat dilihat dari nilai VIF (*Variance Inflation Factor*) dan *Tolerance*. Suatu model regresi dinyatakan tidak terdapat permasalahan terkait multikolinieritas apabila mempunyai nilai VIF disekitar angka 1 dan nilai *Tolerance* mendekati 1. Hasil nilai VIF dan *Tolerance* untuk masing-masing guna lahan jasa, perdagangan dan perumahan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 39 Uji Multikolinieritas Untuk Guna Lahan Jasa

| Variabel | Sub Variabel | Tolerance | VIF |
|---------------|--------------------------------------|-----------|-------|
| Faktor Fisik | Luas (X1) | .725 | 1.379 |
| Aksesibilitas | Jarak terhadap jalan utama (X2) | .400 | 2.497 |
| | Jarak terhadap pusat pendidikan (X3) | .270 | 3.698 |
| | Lebar jalan (X4) | .101 | 9.896 |
| | Waktu tempuh (X5) | .220 | 4.555 |
| | Ketersediaan transportasi (X6) | .096 | 7.922 |
| | Kapasitas jalan (X7) | .504 | 1.984 |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan **Tabel 4. 399**, dapat dilihat bahwa nilai *Tolerance* pada semua variabel sudah mendekati angka 1. Untuk nilai VIF juga demikian, yakni nilai pada semua variabel mendekati 1. Oleh karena itu dapat dinyatakan bahwa pada penelitian ini tidak terdapat permasalahan terkait multikolinieritas.

Tabel 4. 40 Uji Multikolinieritas Untuk Guna Lahan Perdagangan

| Variabel | Sub Variabel | Tolerance | VIF |
|---------------|--------------------------------------|-----------|-------|
| Faktor Fisik | Luas Lahan (X1) | .870 | 1.149 |
| Aksesibilitas | Jarak terhadap jalan utama (X2) | .501 | 1.997 |
| | Jarak terhadap pusat pendidikan (X3) | .183 | 5.450 |
| | Lebar jalan (X4) | .141 | 7.102 |
| | Waktu tempuh (X5) | .175 | 5.707 |
| | Ketersediaan transportasi (X6) | .131 | 7.648 |
| | Kapasitas jalan (X7) | .391 | 2.554 |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan **Tabel 4. 4040**, dapat dilihat bahwa nilai *Tolerance* pada semua variabel sudah mendekati angka 1. Untuk nilai VIF juga demikian, yakni nilai pada semua variabel mendekati 1. Oleh karena itu dapat dinyatakan bahwa pada penelitian ini tidak terdapat permasalahan terkait multikolinieritas.

Tabel 4. 41 Uji Multikolinieritas Untuk Guna Lahan Perumahan

| Variabel | Sub Variabel | Tolerance | VIF |
|---------------|--------------------------------------|-----------|-------|
| Faktor Fisik | Luas Lahan (X1) | .953 | 1.049 |
| Aksesibilitas | Jarak terhadap jalan utama (X2) | .781 | 1.280 |
| | Jarak terhadap pusat pendidikan (X3) | .081 | 9.309 |
| | Lebar jalan (X4) | .176 | 5.692 |
| | Waktu tempuh (X5) | .078 | 9.772 |
| | Ketersediaan transportasi (X6) | .184 | 5.692 |
| | Kapasitas jalan (X7) | .408 | 2.450 |

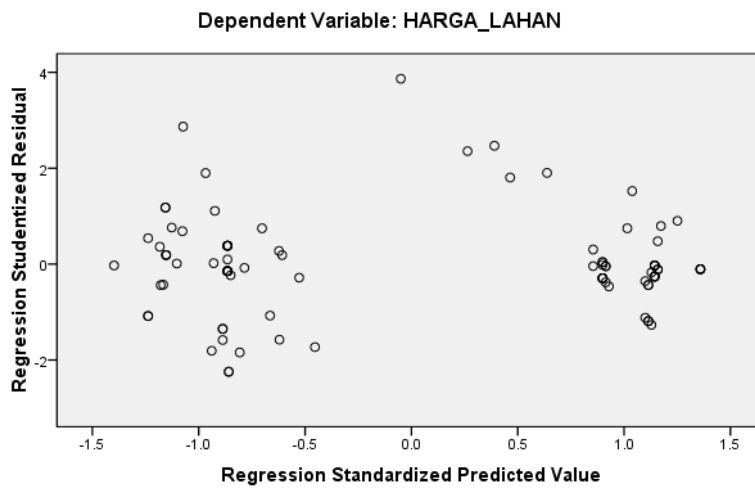
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan **Tabel 4. 4141**, dapat dilihat bahwa nilai *Tolerance* pada semua variabel sudah mendekati angka 1. Untuk nilai VIF juga demikian, yakni nilai pada semua variabel mendekati 1. Oleh karena itu dapat dinyatakan bahwa pada penelitian ini tidak terdapat permasalahan terkait multikolinieritas.

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk mengetahui apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan varians residual dari satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika varians residual dari satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka hal tersebut dinamakan homoskedastisitas. Uji heteroskedastisitas dapat dilihat pada ada atau tidaknya pola tertentu di grafik *scatterplot*. Apabila terdapat pola titik-titik yang menyebar diatas dan dibawa angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah yang tidak terjadi heteroskedastisitas. Untuk lebih jelas terkait

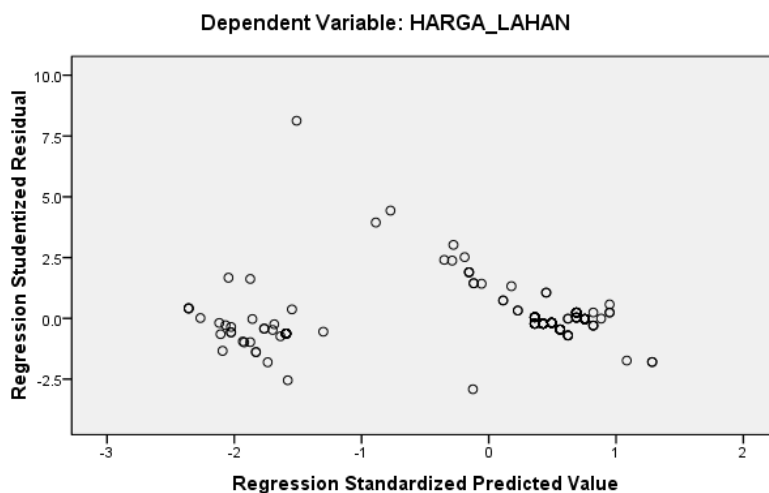
grafik *scatterplot* pada model regresi masing-masing guna lahan dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4. 29 Grafik *Scatterplot* Regresi Linier Berganda Untuk Guna Lahan Jasa

Sumber: Hasil Analisis, 2015

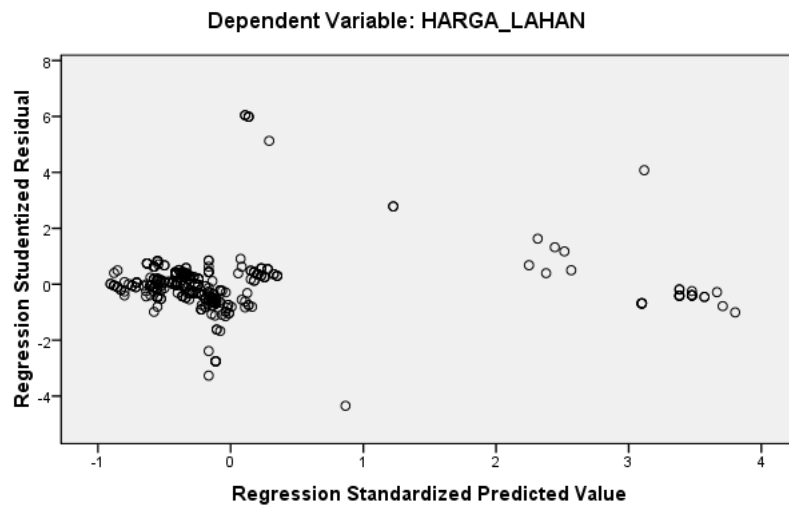
Berdasarkan grafik *scatterplot* pada **Gambar 4. 29**, dapat dilihat bahwa titik-titiknya sudah menyebar baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y dan juga sumbu X. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi, sehingga model regresi layak dipakai untuk mengetahui hubungan jenis penggunaan lahan pada guna lahan jasa dengan harga lahan.



Gambar 4. 30 Grafik *Scatterplot* Regresi Linier Berganda Untuk Guna Lahan Perdagangan

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan grafik *scatterplot* pada **Gambar 4. 30**, dapat dilihat bahwa titik-titiknya sudah menyebar baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y dan juga sumbu X. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi, sehingga model regresi layak dipakai untuk mengetahui hubungan jenis penggunaan lahan pada guna lahan perdagangan dengan harga lahan.



Gambar 4. 31 Grafik Scatterplot Regresi Linier Berganda Untuk Guna Lahan Perumahan
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan grafik scatterplot pada **Gambar 4. 31**, dapat dilihat bahwa titik-titiknyanya sudah menyebar baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y dan juga sumbu X. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi, sehingga model regresi layak dipakai untuk mengetahui hubungan jenis penggunaan lahan pada guna lahan perumahan dengan harga lahan.

4. Uji Autokolerasi

Uji autokolerasi digunakan untuk mengetahui apakah dalam sebuah model regresi linier berganda ini nilai residu yang ada tidak berkorelasi satu dengan lainnya. Jika terjadi korelasi maka ini disebut dengan problem autokolerasi. Model regresi yang baik adalah model regresi yang bebas dari permasalahan autokolerasi. Permasalahan terkait autokolerasi dapat dilihat dari nilai Durbin-Watson yang mana apabila menunjukkan nilai diantara -2 sampai +2 maka model tersebut bebas dari permasalahan autokolerasi.

Pada hasil regresi pada guna lahan jasa, nilai Durbin-Watson yang didapat adalah 1.283, pada hasil regresi guna lahan perdagangan didapatkan nilai Durbin-Watson 1.226, dan pada hasil regresi guna lahan perumahan nilai Durbin-Watson yang didapat adalah 0.520. Nilai Durbin-Watson dari ketiga hasil regresi berada diantara nilai -2 sampai +2 sehingga dapat dinyatakan bahwa model regresi pada guna lahan jasa, perdagangan dan perumahan tidak terjadi permasalahan autokolerasi.

4.6 Output Analisis Regresi Linier Berganda

Setelah melakukan beberapa uji validitas, reliabilitas, dan asumsi klasik, kemudian dilanjutkan dengan melakukan analisis regresi linier berganda. Output dari analisis regresi linier berganda adalah R Square, Uji F, Uji T, dan model regresi yang dihasilkan.

4.6.1 R Square

Nilai R Square digunakan untuk melihat seberapa besar pengaruh model regresi dalam memprediksikan nilai variabel terikat. Nilai R Square untuk model dalam penelitian ini secara lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut :

1. R Square untuk guna lahan Jasa

Tabel 4. 42 Model Summary

| R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| .983 ^a | .966 | .963 | .535 |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan **Tabel 4.42** dapat dilihat bahwa nilai R square sebesar 0,966 atau sama dengan 96,6% dan nilai *Adjusted R Square* adalah 0,963 atau sama dengan 96.3%. Kedua nilai tersebut berkaitan dengan model yang digunakan dalam penelitian ini. Dari nilai *Adjusted R Square* dapat dilihat bahwa variabel bebas memiliki pengaruh kontribusi sebesar 96.3% terhadap variabel terikat dan sisanya yakni sebesar 3.7% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel penelitian.

2. R Square untuk guna lahan Perdagangan

Tabel 4. 43 Model Summary

| R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| .965 ^a | .932 | .929 | .610 |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan **Tabel 4.43**, dapat dilihat bahwa nilai R square sebesar 0,932 atau sama dengan 93,2% dan nilai *Adjusted R Square* adalah 0,929 atau sama dengan 92,9%. Kedua nilai tersebut berkaitan dengan model yang digunakan dalam penelitian ini. Dari nilai *Adjusted R Square* dapat dilihat bahwa variabel bebas memiliki pengaruh kontribusi sebesar 92,9% terhadap variabel terikat dan sisanya yakni sebesar 7,1% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel penelitian.

3. R Square untuk guna lahan perumahan

Tabel 4. 44 Model Summary

| R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| .917 ^a | .841 | .838 | .520 |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan **Tabel 4. 444**, dapat dilihat bahwa nilai R square sebesar 0,841 atau sama dengan 84,1% dan nilai *Adjusted R Square* adalah 0,838 atau sama dengan 83,8%. Kedua nilai tersebut berkaitan dengan model yang digunakan dalam penelitian ini. Dari nilai *Adjusted R Square* dapat dilihat bahwa variabel bebas memiliki pengaruh kontribusi

sebesar 83,8% terhadap variabel terikat dan sisanya yakni sebesar 16,2% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel penelitian.

4.6.2 Uji F

Uji F dilakukan dengan membandingkan nilai F hitung dan F tabel serta melihat nilai signifikansi yang didapatkan dari hasil analisis regresi. Untuk hasil nilai F pada masing-masing guna lahan dapat dilihat pada tabel berikut :

1. Uji F pada guna lahan jasa

Tabel 4. 45 Uji F

| | Df | F Hitung | F Tabel | Sig |
|------------|----|----------|---------|-------------------|
| Regression | 7 | 347.496 | 2,12 | .000 ^a |
| Residual | 85 | | | |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Pada uji F dilakukan perbandingan antara nilai F hitung dan F tabel, serta nilai signifikansi harus kurang dari 0,05. Nilai F hitung didapatkan dari hasil perhitungan pada *software* SPSS, sedangkan untuk F tabel didapatkan dari nilai pada tabel F dengan derajat bebas (df) yang terdiri dari df Regression (perlakuan) sebesar 7 sebagai df pembilang dan df Residual (sisa) sebesar 85 sebagai df penyebut. Nilai tersebut digunakan pada tabel F dengan taraf signifikansi sebesar 0,05 sehingga didapatkan nilai F tabel yakni sebesar 2.12. Pada **Tabel 4. 455** dapat diketahui bahwa nilai F hitung lebih besar dari nilai F tabel yakni $347,496 > 2,12$ dan nilai Sig. $0,00 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa semua variabel bebas secara bersama-sama mempengaruhi variabel terikat dalam penelitian ini dan persamaan regresi yang terbentuk mampu menggambarkan keadaan yang sebenarnya.

2. Uji F pada guna lahan perdagangan

Tabel 4. 46 Uji F

| | df | F Hitung | F Tabel | Sig |
|------------|-----|----------|---------|-------------------|
| Regression | 7 | 362,655 | 2,06 | .000 ^a |
| Residual | 186 | | | |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Pada uji F dilakukan perbandingan antara nilai F hitung dan F tabel, serta nilai signifikansi harus kurang dari 0,05. Nilai F hitung didapatkan dari hasil perhitungan pada *software* SPSS, sedangkan untuk F tabel didapatkan dari nilai pada tabel F dengan derajat bebas (df) yang terdiri dari df Regression (perlakuan) sebesar 7 sebagai df pembilang dan df Residual (sisa) sebesar 186 sebagai df penyebut. Nilai tersebut digunakan pada tabel F dengan taraf signifikansi sebesar 0,05 sehingga didapatkan nilai F tabel yakni sebesar 2.06. Pada **Tabel 4. 466** dapat diketahui bahwa nilai F hitung lebih besar dari nilai F tabel yakni $362,655 > 2,06$ dan nilai Sig. $0,000 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa semua variabel

bebas secara bersama-sama mempengaruhi variabel terikat dalam penelitian ini dan persamaan regresi yang terbentuk mampu menggambarkan keadaan yang sebenarnya.

3. Uji F pada guna lahan perumahan

Tabel 4. 47 Uji F

| | df | F Hitung | F Tabel | Sig |
|------------|-----|----------|---------|-------------------|
| Regression | 7 | 277,450 | 205 | .000 ^a |
| Residual | 366 | | | |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Pada uji F dilakukan perbandingan antara nilai F hitung dan F tabel, serta nilai signifikansi harus kurang dari 0,05. Nilai F hitung didapatkan dari hasil perhitungan pada *software* SPSS, sedangkan untuk F tabel didapatkan dari nilai pada tabel F dengan derajat bebas (df) yang terdiri dari df Regression (perlakuan) sebesar 7 sebagai df pembilang dan df Residual (sisa) sebesar 366 sebagai df penyebut. Nilai tersebut digunakan pada tabel F dengan taraf signifikansi sebesar 0,05 sehingga didapatkan nilai F tabel yakni sebesar 2.05. Pada **Tabel 4. 477** dapat diketahui bahwa nilai F hitung lebih besar dari nilai F tabel yakni $277,450 > 2.05$ dan nilai Sig. $0,000 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa semua variabel bebas secara bersama-sama mempengaruhi variabel terikat dalam penelitian ini dan persamaan regresi yang terbentuk mampu menggambarkan keadaan yang sebenarnya.

4.6.3 Uji T

Uji T dilakukan dengan membandingkan nilai t hitung dan t tabel. Untuk lebih jelasnya terkait perbandingan t hitung dan t tabel untuk masing-masing guna lahan, dapat dilihat pada tabel berikut.

1. Uji T pada hasil regresi guna lahan jasa

Tabel 4. 48 Uji T

| Variabel | Sub Variabel | t hitung | t tabel | Sig. | Keterangan |
|---------------|--------------------------------------|----------|---------|-------|------------------|
| Faktor Fisik | Luas (X1) | 2.391 | 1.662 | 0.019 | |
| Aksesibilitas | Jarak terhadap jalan utama (X2) | -3.495 | 1.662 | 0.001 | Signifikan |
| | Jarak terhadap pusat pendidikan (X3) | -2.340 | 1.662 | 0.024 | Signifikan |
| | Lebar jalan (X4) | 4.078 | 1.662 | 0.000 | Signifikan |
| | Waktu tempuh (X5) | -2.191 | 1.662 | 0.031 | Signifikan |
| | Ketersediaan transportasi (X6) | 9.107 | 1.662 | 0.000 | Signifikan |
| | Kapasitas jalan (X7) | -0.637 | 1.662 | 0.526 | Tidak Signifikan |

Nilai t tabel pada **Tabel 4. 488** didapatkan dengan melihat nilai yang ada pada tabel t dengan df sebesar 86 dan taraf signifikansinya sebesar 0,05 sehingga didapatkan nilai sebesar 1,662. Setelah mendapatkan nilai t tabel, kemudian membandingkan nilai t tabel dengan t hitung pada setiap variabel. Variabel bebas akan berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat jika nilai t hitung lebih besar dari t tabel. Pada tabel uji t pada

guna lahan jasa didapatkan hasil bahwa variabel kapasitas jalan tidak berpengaruh signifikan.

2. Uji T pada guna lahan perdagangan

Tabel 4. 49 Uji T

| Variabel | Sub Variabel | t hitung | t tabel | Sig. | Keterangan |
|---------------|--------------------------------------|----------|---------|-------|------------------|
| Faktor Fisik | Luas Lahan (X1) | 3.970 | 1.653 | 0.000 | Signifikan |
| Aksesibilitas | Jarak terhadap jalan utama (X2) | -3.520 | 1.653 | 0.001 | Signifikan |
| | Jarak terhadap pusat pendidikan (X3) | -2.658 | 1.653 | 0.009 | Signifikan |
| | Lebar jalan (X4) | 6.114 | 1.653 | 0.000 | Signifikan |
| | Waktu tempuh (X5) | -2.231 | 1.653 | 0.027 | Signifikan |
| | Ketersediaan transportasi (X6) | 9.235 | 1.653 | 0.000 | Signifikan |
| | Kapasitas jalan (X7) | 1.595 | 1.653 | 0.074 | Tidak Signifikan |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Nilai t tabel pada **Tabel 4. 499** didapatkan dengan melihat nilai yang ada pada tabel t dengan df sebesar 186 dan taraf signifikansinya sebesar 0,05 sehingga didapatkan nilai sebesar 1,653. Setelah mendapatkan nilai t tabel, kemudian membandingkan nilai t tabel dengan t hitung pada setiap variabel. Variabel bebas akan berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat jika nilai t hitung lebih besar dari t tabel. Hasil uji t pada guna lahan perdagangan menunjukkan bahwa variabel kapasitas jalan tidak berpengaruh signifikan.

3. Uji T pada guna lahan perumahan

Tabel 4. 50 Uji T

| Variabel | Sub Variabel | t hitung | t tabel | Sig. | Keterangan |
|---------------|--------------------------------------|----------|---------|-------|------------------|
| Faktor Fisik | Luas Lahan (X1) | -1.084 | 1.652 | 0.279 | Tidak Signifikan |
| Aksesibilitas | Jarak terhadap jalan utama (X2) | -3.229 | 1.652 | 0.001 | Signifikan |
| | Jarak terhadap pusat pendidikan (X3) | 2.153 | 1.652 | 0.032 | Signifikan |
| | Lebar jalan (X4) | 6.701 | 1.652 | 0.000 | Signifikan |
| | Waktu tempuh (X5) | -6.558 | 1.652 | 0.000 | Signifikan |
| | Ketersediaan transportasi (X6) | 9.580 | 1.652 | 0.000 | Signifikan |
| | Kapasitas jalan (X7) | 0.625 | 1.652 | 0.532 | Tidak Signifikan |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Nilai t tabel pada **Tabel 4. 5050** didapatkan dengan melihat nilai yang ada pada tabel t dengan df sebesar 366 dan taraf signifikansinya sebesar 0,05 sehingga didapatkan nilai sebesar 1,652. Setelah mendapatkan nilai t tabel, kemudian membandingkan nilai t tabel dengan t hitung pada setiap variabel. Variabel bebas akan berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat jika nilai t hitung lebih besar dari t tabel. Hasil dari uji t pada guna lahan perumahan menunjukkan bahwa variabel luas lahan dan kapasitas jalan tidak berpengaruh secara signifikan.

4.6.4 Model Regresi Linier Berganda

Variabel bebas yang dimasukkan dalam model regresi adalah variabel bebas yang berpengaruh signifikan saja sesuai dengan hasil Uji T yang telah dilakukan. Untuk hasil nilai konstanta dan nilai koefisien dari variabel bebas yang akan dimasukkan kedalam persamaan regresi, dapat dilihat pada tabel berikut :

1. Model hubungan jenis guna lahan jasa dengan harga lahan

Tabel 4. 51 Koefisien Konstanta Variabel Bebas

| | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients |
|---------------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|
| | B | Std. Error | Beta |
| (Constant) | 3,233 | 0,381 | |
| Luas | 0,147 | 0,061 | 0,56 |
| Jarak ke jalan utama | -0,207 | 0,059 | -0,110 |
| Jarak ke Pusat Pendidikan | -0,093 | 0,040 | -0,088 |
| Waktu tempuh | -0,249 | 0,114 | -0,093 |
| Ketersediaan transportasi | 1,137 | 0,125 | 0,586 |
| Lebar jalan | 0,200 | 0,049 | 0,256 |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan **Tabel 4. 5151**, dapat diketahui nilai koefisien dari masing-masing variabel bebas. Nilai koefisien yang dimasukkan dalam persamaan regresi diambil dari nilai B pada tabel *Unstandardized Coefficients*, sehingga dapat didapatkan persamaan regresi:

$$\text{Hubungan Jenis Penggunaan Lahan dengan Harga Lahan} = 3,233 + 0,147 \text{ Luas} + -0,207 \text{ Jarak ke jalan utama} + -0,093 \text{ Jarak ke pusat pendidikan} + -0,249 \text{ Waktu tempuh} + 1,137 \text{ Ketersediaan transportasi} + 0,2 \text{ Lebar jalan}$$

Berdasarkan pada persamaan regresi yang terbentuk, maka dapat diketahui bahwa faktor-faktor dalam hubungan jenis penggunaan lahan dengan harga lahan pada penggunaan lahan jasa adalah faktor luas lahan, jarak ke jalan utama, jarak ke pusat pendidikan, waktu tempuh, ketersediaan transportasi dan lebar jalan.

2. Model hubungan jenis guna lahan perdagangan dengan harga lahan

Tabel 4. 52 Koefisien Konstanta Variabel Bebas

| | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients |
|---------------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|
| | B | Std. Error | Beta |
| (Constant) | 2,720 | 0,442 | |
| Luas | 0,503 | 0,127 | 0,80 |
| Jarak ke jalan utama | -0,175 | 0,050 | -0,095 |
| Jarak ke Pusat Pendidikan | -0,106 | 0,040 | -0,119 |
| Waktu tempuh | -0,334 | 0,150 | -0,102 |
| Ketersediaan transportasi | 1,064 | 0,115 | 0,490 |
| Lebar jalan | 0,232 | 0,038 | 0,312 |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan **Tabel 4. 522**, dapat diketahui nilai koefisien dari masing-masing variabel bebas. Nilai koefisien yang dimasukkan dalam persamaan regresi diambil dari nilai B pada tabel *Unstandardized Coefficients*, sehingga dapat didapatkan persamaan regresi:

$$\text{Hubungan Jenis Penggunaan Lahan dengan Harga Lahan} = 2.720 + 0,503 \text{ Luas} + -0,175 \text{ Jarak ke jalan utama} + -0,106 \text{ Jarak ke pusat pendidikan} + -0,334 \text{ Waktu tempuh} + 1,064 \text{ Ketersediaan transportasi} + 0,232 \text{ Lebar jalan}$$

Berdasarkan pada persamaan regresi yang terbentuk, maka dapat diketahui bahwa faktor-faktor dalam hubungan jenis penggunaan lahan dengan harga lahan pada penggunaan lahan perdagangan adalah faktor luas lahan, jarak ke jalan utama, jarak ke pusat pendidikan, waktu tempuh, ketersediaan transportasi dan lebar jalan.

3. Model hubungan jenis guna lahan perumahan dengan harga lahan

Tabel 4. 53 Koefisien Konstanta Variabel Bebas

| | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients |
|---------------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|
| | B | Std. Error | Beta |
| (Constant) | 3,918 | 0,282 | |
| Jarak ke jalan utama | -0,061 | 0,019 | -0,076 |
| Jarak ke Pusat Pendidikan | 0,092 | 0,043 | 0,157 |
| Waktu tempuh | -0,873 | 0,133 | -0,488 |
| Ketersediaan transportasi | 1,018 | 0,106 | 0,465 |
| Lebar jalan | 0,298 | 0,044 | 0,333 |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan **Tabel 4. 533**, dapat diketahui nilai koefisien dari masing-masing variabel bebas. Nilai koefisien yang dimasukkan dalam persamaan regresi diambil dari nilai B pada tabel *Unstandardized Coefficients*, sehingga dapat didapatkan persamaan regresi:

$$\text{Hubungan Jenis Penggunaan Lahan dengan Harga Lahan} = 3,918 + -0,061 \text{ Jarak ke jalan utama} + -0,092 \text{ Jarak ke pusat pendidikan} + -0,873 \text{ Waktu tempuh} + 1,018 \text{ Ketersediaan transportasi} + 0,298 \text{ Lebar jalan}$$

Berdasarkan pada persamaan regresi yang terbentuk, maka dapat diketahui bahwa faktor-faktor dalam hubungan jenis penggunaan lahan dengan harga lahan pada penggunaan lahan perumahan adalah faktor jarak ke jalan utama, jarak ke pusat pendidikan, waktu tempuh, ketersediaan transportasi dan lebar jalan.

4.7 Penerapan Model Hubungan Jenis Penggunaan Lahan dengan Harga Lahan

Penggunaan lahan merupakan suatu kondisi lahan yang merupakan suatu bentuk aktifitas yang di atasnya yang berkontribusi terhadap harga lahannya. (Chapin, 1972 dalam Anggi Ayu Lestari, 2013) mengemukakan bahwa enentuan nilai sebidang tanah tidak terlepas dari nilai keseluruhan tanah dimana sebidang tanah tersebut berlokasi. Oleh karena itu penentuan nilai tanah mempunyai kaitan dengan lokasi dan pola penggunaan tanah secara keseluruhan dari suatu bagian koya.(Alonso, 1960 dalam Anggi Ayu Lestari, 2013) mengemukakan bahwa zonasi konsentrik penggunaan lahan dari pusat kota, daerah perkotaan, dan macam-macam produksi pertanian menurut margin usaha menjadi atribut bagi hubungan *land use* dan *land value*, yitu *landuse* menentukan nilai tanah (*land value*), dan nilai tanah mendistribusikan *land use*. Sedangkan menurut Riza (2005) dalam Anggi Ayu Lestari (2013), harga sebidang tanah ditentukan oleh jenis kegiatan yang ditempatkan di atasnya dan terwujud dalam bentuk penggunaan tanah. perubahan nilai tanah serta penentuan nilai dengan harga tanah di pengaruhi oleh faktor-faktor yang menunjang kemanfaatan, kemampuan dan produktifitas ekonomis tanah tersebut.

Model hubungan jenis penggunaan lahan merupakan model yang di hasilkan berdasarkan hasil perhitungan pada analisis regresi linier berganda sehingga didapatkan model hubungan jenis guna lahan dengan bentuk

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5 + b_6X_6 \quad (4-3)$$

dimana :

Y = Harga lahan

a = Konstanta

X1 = Luas Lahan

X2 = Jarak dengan Jalan Utama

X3 = Jarak dengan Pusat Pendidikan

X4 = Waktu Tempuh ke Pusat Pendidikan

X5 = Ketersediaan Transpotasi

X6 = Lebar Jalan

A. Model Hubungan Guna Lahan Jasa dengan Harga Lahan

$$Y_{\text{Jasa}} = 3.233 + (0,147X_1) + (-0,2017X_2) + (-0,093X_3) + (-0,249X_4) + (1,137X_5) + (0,2X_6)$$

dimana :

- Y_{Jasa} = Harga lahan pada guna lahan jasa
 a = Konstanta
 X_1 = Luas Lahan
 X_2 = Jarak dengan Jalan Utama
 X_3 = Jarak dengan Pusat Pendidikan
 X_4 = Waktu Tempuh ke Pusat Pendidikan
 X_5 = Ketersediaan Transpotasi
 X_6 = Lebar Jalan

B. Model Hubungan Guna Lahan Perdagangan dengan Harga lahan

$$Y_{\text{Perdagangan}} = 2.720 + (0,503X_1) + (-0,175X_2) + (-0,106X_3) + (-0,334X_4) + (1.064X_5) + (0,232X_6)$$

dimana :

- $Y_{\text{Perdagangan}}$ = Harga lahan pada guna lahan perdagangan
 a = Konstanta
 X_1 = Luas Lahan
 X_2 = Jarak dengan Jalan Utama
 X_3 = Jarak dengan Pusat Pendidikan
 X_4 = Waktu Tempuh ke Pusat Pendidikan
 X_5 = Ketersediaan Transpotasi
 X_6 = Lebar Jalan

C. Model Hubungan Guna Lahan Perumahan dengan Harga Lahan

$$Y_{\text{Perumahan}} = 3.918 + (-0,061X_2) + (-0,092X_3) + (-0,873X_4) + (1.018X_5) + (0,298X_6)$$

dimana :

- $Y_{\text{Perumahan}}$ = Harga lahan pada guna lahan perumahan
 a = Konstanta
 X_2 = Jarak dengan Jalan Utama
 X_3 = Jarak dengan Pusat Pendidikan
 X_4 = Waktu Tempuh ke Pusat Pendidikan
 X_5 = Ketersediaan Transpotasi
 X_6 = Lebar Jalan

Berdasarkan hasil permodelan dari ketiga jenis guna lahan tersebut menunjukkan variabel Y merupakan harga lahan dengan variabel X yang mempengaruhinya, konstanta pada model tersebut dapat dijelaskan sebagai harga dasar lahan yang akan berubah sesuai dengan perubahan nilai X.

- a. Hasil koefisien X_1 yaitu luas lahan menunjukkan nilai positif dalam artian jika nilai variabel luas X_1 bertambah/meningkat satu unit maka nilai variabel terikat Y akan bertambah/meningkat sebesar X_1 unit dengan nilai variabel bebas X lainnya bernilai konstan, sebaliknya jika nilai X_1 berkurang/turun satu unit maka nilai variabel Y akan berkurang sebesar X_1 unit dengan variabel X lainnya bernilai konstan. Jadi, semakin luas lahan pada guna lahan jasa dan perdagangan maka akan semakin tinggi pula harganya.
- b. Variabel bebas X_2 yaitu jarak dengan jalan utama menunjukkan nilai negatif yang berarti bahwa jika nilai variabel X_2 bertambah/meningkat sebesar satu unit maka nilai variabel terikat Y akan berkurang/turun sebesar X_2 unit dengan nilai variabel bebas X lainnya bernilai konstan. sebaliknya jika nilai X_2 berkurang/turun satu unit maka nilai variabel Y akan bertambah/meningkat sebesar X_2 unit dengan variabel X lainnya bernilai konstan. Jadi semakin jauh jarak lahan dari jalan utama maka harga akan cenderung turun.
- c. Variabel X_3 yaitu jarak dengan pusat pendidikan menunjukkan nilai koefisien negatif yang berarti bahwa jika nilai variabel X_3 bertambah atau meningkat sebesar satu unit maka nilai variabel terikat Y akan berkurang/turun sebesar X_3 unit dengan nilai variabel bebas X lainnya bernilai konstan. sebaliknya jika nilai X_3 berkurang/turun satu unit maka nilai variabel Y akan bertambah/meningkat sebesar X_3 unit dengan variabel X lainnya bernilai konstan. Jadi, semakin jauh jarak lahan dengan pusat pendidikan maka harga lahan akan cenderung turun.
- d. Variabel X_4 yaitu waktu tempuh ke pusat pendidikan menunjukkan nilai koefisien negatif yang berarti bahwa jika nilai variabel X_4 bertambah atau meningkat sebesar satu unit maka nilai variabel terikat Y akan berkurang/turun sebesar X_4 unit dengan nilai variabel bebas X lainnya bernilai konstan. sebaliknya jika nilai X_4 berkurang/turun satu unit maka nilai variabel Y akan bertambah/meningkat sebesar X_4 unit dengan variabel X lainnya bernilai konstan. Jadi, semakin besar waktu tempuh lahan dengan pusat pendidikan maka harga lahan akan cenderung turun.
- e. Hasil koefisien X_5 yaitu ketersediaan transportasi menunjukkan nilai positif dalam artian jika nilai variabel luas X_5 bertambah/meningkat satu unit maka nilai variabel

terikat Y akan bertambah/meningkat sebesar X5 unit dengan nilai variabel bebas X lainnya bernilai konstan, sebaliknya jika nilai X5 berkurang/turun satu unit maka nilai variabel Y akan berkurang sebesar X5 unit dengan variabel X lainnya bernilai konstan. Jadi, ketersediaan transportasi yang melewati lahan akan semakin meningkatkan harga lahannya.

- f. Hasil koefisien X6 yaitu lebar jalan menunjukkan nilai positif dalam artian jika nilai variabel luas X6 bertambah/meningkat satu unit maka nilai variabel terikat Y akan bertambah/meningkat sebesar X6 unit dengan nilai variabel bebas X lainnya bernilai konstan, sebaliknya jika nilai X6 berkurang/turun satu unit maka nilai variabel Y akan berkurang sebesar X6 unit dengan variabel X lainnya bernilai konstan. Jadi, semakin lebar jalan yang berada di depan objek lahan maka harga lahan akan cenderung meningkat.

Dari hasil pemodelan jenis guna lahan tersebut juga terdapat hasil yang berbeda untuk faktor yang mempengaruhi harga lahan dari masing-masing guna lahan bahwa faktor atau variabel luas lahan pada guna lahan jasa dan guna lahan perdagangan memiliki pengaruh yang signifikan, sementara pada guna lahan perumahan, variabel luas lahan tidak berpengaruh secara signifikan dalam hubungannya dengan harga lahan. (Eckert, 1990) menyatakan bahwa penawaran dan permintaan sangat berpengaruh dalam penilaian tanah karena penawaran tanah bersifat tetap tidak dapat ditambah. Permintaan akan suatu bidang tanah juga ditentukan seberapa besar manfaat yang bias diperoleh dari kepemilikan tanah tersebut, semakin luas maka semakin banyak aktifitas yang dapat dilakukan diatas suatu bidang tanah sehingga semakin banyak manfaat yang diperoleh, dalam artian semakin luas tanah maka akan memberikan manfaat secara ekonomi untuk pemanfaatan lahan untuk kegiatan tertentu.

Berdasarkan pernyataan tersebut dapat dianalisa bahwa luas lahan pada guna lahan jasa dan perdagangan berhubungan signifikan dengan harga akibat dari kemanfaatan lahannya yang dapat memberikan keuntungan lebih karena semakin luas lahan perdagangan dan lahan peruntukan jasa maka semakin banyak aktifitas yang dapat dilakukan sehingga semakin banyak manfaat yang dapat diperoleh secara ekonomi. Jika di analisa secara lokasi guna lahan jasa dan guna lahan perdagangan di sepanjang koridor Jl. Soekarno Hatta berpola linier mengikuti jalan utama, lokasi ini memiliki akses yang mudah untuk kegiatan ekonomi dalam hal ini kegiatan perdagangan dan jasa, hal ini juga tentunya telah berkontribusi memberikan keuntungan pada lahan tersebut. Sementara itu pada guna lahan perumahan yang secara umum terletak lebih ke dalam atau lebih jauh dari

jalan utama tentunya memiliki akses yang lebih rendah dan kaitannya dengan kemanfaatannya terhadap keuntungan terhadap banyak atau tidaknya aktifitas yang dapat dilakukan, variabel luas lahan pada guna lahan perumahan memberikan kontribusi yang lebih kecil, hal ini diakibatkan oleh lokasi perumahan secara umum berada lebih jauh dari jalan utama dan peruntukannya pada hunian masyarakat sehingga untuk peningkatan aktifitas guna lahannya untuk kegiatan ekonomi memiliki kemungkinan yang lebih kecil, sehingga luas lahan miliki kontribusi yang lebih kecil yang kaitannya dengan harga lahan di dibandingkan dengan harga lahan pada guna lahan perdagangan dan guna lahan jasa.

Kemudian dengan variabel yang sama yaitu jarak ke jalan utama (X2), jarak dengan pusat pendidikan (X3), Waktu tempuh (X4), Ketersediaan transportasi (X5), dan Lebar jalan (X6) berhubungan secara signifikan dengan harga lahan pada guna lahan jasa, perdagangan dan perumahan. Untuk menilai kontribusi dari masing-masing variabel pada masing-masing jenis guna lahan dapat dilihat dari koefisien regresi pada setiap variabel. Dengan nilai konstanta dan nilai koefisien dapat diketahui seberapa besar kontribusi dari masing-masing variabel, sehingga secara spesifik masing-masing model akan memberikan informasi harga lahan pada masing-masing jenis guna lahan.

Tabel 4. 54 Perbandingan Model Masing-Masing Guna Lahan dengan Harga Lahan

| No | Jasa | Perdagangan | Perumahan |
|----|---|---|--|
| 1. | $Y_{\text{Jasa}} = 3.233 + (0,147X_1) + (-0,2017X_2) + (-0,093X_3) + (-0,249X_4) + (1,137X_5) + (0,2X_6)$ | $Y_{\text{Perdagangan}} = 2.720 + (0,503X_1) + (-0,175X_2) + (-0,106X_3) + (0,334X_4) + (1,064X_5) + (0,232X_6)$ | $Y_{\text{Perumahan}} = 3.918 + (-0,061X_2) + (-0,092X_3) + (-0,873X_4) + (1,018X_5) + (0,298X_6)$ |
| 2. | Variabel berpengaruh signifikan terhadap Y : X1 = Luas Lahan X2 = Jarak dengan Jalan Utama X3 = Jarak dengan Pusat Pendidikan X4 = Waktu Tempuh ke Pusat Pendidikan X5 = Ketersediaan Transpotasi X6 = Lebar Jalan | Variabel berpengaruh signifikan terhadap Y : X1 = Luas Lahan X2 = Jarak dengan Jalan Utama X3 = Jarak dengan Pusat Pendidikan X4 = Waktu Tempuh ke Pusat Pendidikan X5 = Ketersediaan Transpotasi X6 = Lebar Jalan | Variabel berpengaruh signifikan terhadap Y : X2 = Jarak dengan Jalan Utama X3 = Jarak dengan Pusat Pendidikan X4 = Waktu Tempuh ke Pusat Pendidikan X5 = Ketersediaan Transpotasi X6 = Lebar Jalan |

Sumber : Hasil analisis 2015

Hasil menunjukkan bahwa variabel jarak dengan jalan utama, jarak ke pusat pendidikan, waktu tempuh, ketersediaan transportasi, dan lebar jalan berpengaruh secara signifikan terhadap harga lahan pada guna lahan jasa, perdagangan dan perumahan, kemudian dari hasil tersebut juga terdapat perbedaan pada faktor yang mempengaruhi yakni variabel luas lahan pada guna lahan jasa dan perdagangan berpengaruh signifikan namun pada guna lahan perumahan tidak berpengaruh secara signifikan.

Perbedaan dapat dianalisa bahwa luas lahan pada guna lahan jasa berhubungan signifikan dengan harga akibat dari kemanfaatan lahannya yang dapat memberikan keuntungan lebih karena semakin luas lahan perdagangan dan lahan peruntukan jasa maka semakin banyak aktifitas yang dapat dilakukan sehingga semakin banyak manfaat yang dapat diperoleh secara ekonomi (Eckert, 1990 dalam Anggi Ayu Lestari, 2013), selain itu juga akibat kemudahan akses yang dapat memberikan keuntungan lebih di bandingkan guna lahan perumahan yang letaknya lebih jauh dari akses utama.

Dari **Tabel 4.54** dapat dilihat bahwa secara keseluruhan harga lahan di Koridor Jalan Soekarno Hatta sangat dipengaruhi oleh variabel luas lahan, jarak dengan jalan utama, jarak dengan pusat pendidikan, waktu tempuh terhadap pusat pendidikan, ketersediaan transportasi dan lebar jalan. Jika dilihat berdasarkan jenis penggunaan lahannya kontribusi faktor-faktor tersebut agar dapat meningkatkan nilai lahannya dapat dilakukan alternatif sebagai berikut :

- a. Pada jenis guna lahan jasa dan perdagangan dimana guna lahan tersebut merupakan guna lahan yang memiliki aktifitas ekonomi yang tinggi sehingga untuk meningkatkan nilai ekonomi lahan pada guna lahan jasa dan perdagangan yang apabila memiliki nilai lahan yang perkembangannya tergolong lamban dapat dilakukan dengan meningkatkan aksesibilitas lahannya seperti disebar pada kawasan dekat dengan jalan utama, dekat dengan pusat pendidikan, waktu tempuh yang singkat, jalan yang lebar, dan adanya akses angkutan umum serta luas lahan yang cukup luas untuk aktifitas yang lebih banyak sehingga dapat memicu peningkatan nilai lahannya. Sementara itu untuk pengendalian harga lahan yang tidak stabil dikemudian hari dapat dilakukan alternatif-alternatif lainnya dengan mempertimbangkan variabel-variabel tersebut yang ditemukan pada lokasi penelitian.
- b. Untuk jenis guna lahan perumahan agar pengendalian dan peningkatkan harga lahan pada suatu kawasan perumahan apabila terdapat kawasan yang harga lahannya cenderung rendah dan tidak stabil dapat dilakukan alternatif dengan mempertimbangkan variabel-variabel yang berpengaruh terhadap harga lahan perumahan diantaranya adalah dengan pertimbangan jarak dengan jalan utama, jarak dengan pusat pendidikan, waktu tempuh, akses transportasi, dan lebar jalan sebagai akses ke perumahan.

Halaman ini sengaja dikosongkan

