
Analisis Pengaruh Aksesibilitas Ruas Jalan Yos Sudarso, Jalan Jendral Sudirman, dan Jalan Mulawarman Terhadap Nilai Jual Lahan di Kota Tarakan

Achmad Zultan M¹, Eko Sariyanto²

^{1,2}Universitas Borneo Tarakan (UBT), Jl. Amal Lama no. 1, Tarakan 77123 Indonesia,
Email: ¹achmadzultan@gmail.com, ²ekosariyanto885@gmail.com

Received 29 November 2017; Reviewed 15 Desember 2017; Accepted 25 Desember 2017

Abstract

One of the steps that taken by the Government of Tarakan City in supporting the development of the city is by the way of developing transportation of infrastructure in the form of a road network that aims to provide accessibility, for making it easier for people to do the movement. This study aims to find out the sale value of land for connection with the accessibility of the road and to know the accessibility factor of the road that has the most influence on the sale value of land in the city of Tarakan. Sampling was conducted on three streets namely, Yos Sudarso road, Mulawarman road, and Sudirman road as the location of this research. From the data that obtained were analyzed by using statistical analysis that using by multiple regression. For this analysis shows that the results of 70.6% of the variable sale value of land can be explained by the intensity variable of city transportation. The most influential accessibility factor of the sale value of land is the intensity of city transportation, which every addition of public transportation 8 vehicle / hour will increase the sale value of land amounted to Rp. 394,527.40 per m².

Key Words: Accessibility of road, the factors sale value of land, the sale value of land.

Abstrak

Salah satu langkah yang diambil oleh Pemerintah Kota Tarakan dalam menunjang pembangunan kota tersebut yaitu dengan cara melakukan pengembangan prasarana transportasi berupa jaringan jalan yang bertujuan memberikan aksesibilitas, sehingga memudahkan masyarakat untuk melakukan pergerakan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui nilai jual lahan sehubungan dengan aksesibilitas jalan dan mengetahui faktor aksesibilitas jalan yang paling berpengaruh terhadap nilai jual lahan di kota tarakan. Pengambilan sampel dilakukan pada tiga ruas jalan yaitu, ruas jalan Yos Sudarso, ruas jalan Mulawarman, dan ruas jalan Jendral Sudirman sebagai lokasi penelitian. Dari data yang diperoleh tersebut dianalisis dengan menggunakan analisis statistik menggunakan regresi berganda. Pada analisis ini menunjukkan bahwa hasil 70,6% dari variabel nilai jual lahan dapat dijelaskan oleh variabel intensitas angkutan kota. Faktor aksesibilitas yang paling berpengaruh terhadap nilai jual lahan adalah intensitas angkutan kota, yaitu setiap penambahan angkutan umum 8 kendaraan/jam akan meningkatkan nilai jual lahan sebesar Rp. 394.527,40 per m².

Kata Kunci: Aksesibilitas jalan, Faktor nilai jual lahan, Nilai jual lahan.

1. Pendahuluan

Saat ini Kota Tarakan terus dibenahi sebagai upaya meningkatkan sarana dan prasarana agar semakin mudah dan menarik dikunjungi bagi siapa saja yang menyukai keunikan, keindahan dan kedamaian.

Pesatnya perkembangan kota Tarakan menunjukkan eksistensinya sebagai daerah rujukan pembangunan sekaligus pintu gerbang utama di wilayah utara Kalimantan Timur.

Salah satu langkah yang diambil oleh Pemerintah Kota Tarakan dalam menunjang pembangunan kota tersebut yaitu dengan cara melakukan pengembangan prasarana transportasi berupa jaringan jalan yang bertujuan memberikan aksesibilitas, sehingga memudahkan masyarakat untuk melakukan pergerakan.

Kenyataan yang terjadi yaitu, terdapatnya perbedaan nilai jual lahan pada beberapa lokasi di Kota Tarakan yang menunjukkan, daerah dengan kondisi prasarana transportasi yang mempunyai nilai jual lahan yang lebih tinggi dibandingkan dengan daerah yang mempunyai kondisi prasarana transportasi yang baik. Faktor-faktor yang mempengaruhi nilai jual lahan yaitu, intensitas angkutan kota, lebar jalur lalu lintas, kecepatan, dan luas lahan. Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini, untuk mengetahui nilai jual lahan sehubungan dengan aksesibilitas jalan dan untuk mengetahui faktor aksesibilitas jalan yang paling berpengaruh terhadap nilai jual lahan di Kota Tarakan.

Harapan dari penelitian ini adalah Sebagai bahan pertimbangan bagi Pemerintah Kota Tarakan dalam menetapkan standar nilai jual objek pajak berupa tanah dengan memperhatikan faktor aksesibilitas jalan dan Sebagai bahan masukan dan informasi bagi peneliti-peneliti selanjutnya yang melakukan penelitian yang berkaitan dengan penelitian ini.

2. Kajian Pustaka

2.1. Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Hubungan transportasi dapat dinyatakan sebagai ukuran memperlihatkan mudah atau sukarnya suatu tempat dicapai. Semuanya selanjutnya dinyatakan dalam bentuk jarak, waktu, atau biaya. (Ofyar, 2000).

2.2. Hirarki Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Didalam Undang-undang jalan No. 38 tahun 2004, secara jelas hirarki jalan dikelompokkan menurut sistem jaringannya, menurut fungsinya dan menurut statusnya.

- a. Menurut Sistem Jaringan Jalan
- b. Menurut Fungsi Jalan
- c. Menurut Status Jalan

2.3. Bagian-Bagian Jalan

- a. Jalur Lalulintas
- b. Bahu Jalan
- c. Trotoar (Jalur Pejalan Kaki/Side Walk)
- d. Median
- e. Saluran Sampung
- f. Talud/Kemiringan
- g. Kereb
- h. Pengaman Tepi

2.4. Tata Guna Lahan

a. Definisi Tata Guna Tanah (*Land*)

Menurut istilah tata guna tanah juga berarti aturan atau pengaturan tanah agar diperoleh tatanan penggunaan yang diinginkan. Keinginan tersebut merupakan tujuan (*goal*) yang secara normatif diformulasikan dalam bentuk azas-azas tata guna tanah yang disingkat LOSS (Lestari, Optimal, Serasi, dan Seimbang), yang artinya penggunaan tanah yang ada telah sesuai dengan yang diharapkan.

b. Nilai dan Harga Tanah

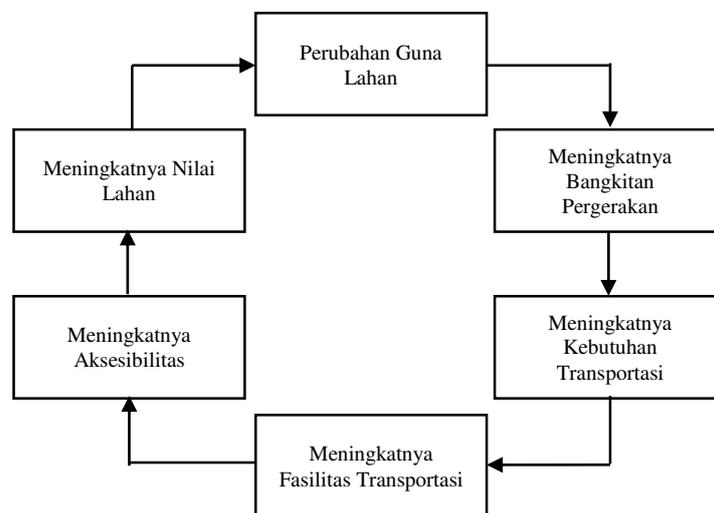
Pengertian nilai tanah dibedakan antara tanah yang diusahakan (*improved land*) dan tanah yang tidak diusahakan (*unimproved land*). Nilai tanah yang tidak diusahakan adalah harga tanah tanpa bangunan di atasnya. Sedangkan nilai tanah yang diusahakan adalah harga tanah ditambah dengan harga bangunan yang terdapat di atasnya.

c. Pola dan Struktur Nilai Harga Tanah

Menurut Sincalir (Hadi Sabari Yunus 2002), nilai tanah dibagi ke dalam 2 tipe yang berbeda, yaitu nilai tanah pertanian yang dikaitkan dengan usaha-usaha dalam bidang pertanian dan nilai tanah spekulatif sebagai akibat adanya derajadantisipasi terhadap perluasan fisik kota yang meningkat pada areal yang bersangkutan sehingga penentuan besarnya nilai tanah selalu dikaitkan dengan kepentingan non agraris. Karena gejala perluasan kota dianggap sebagai sesuatu yang berjalan terus, walau lambat namun pasti, maka para petani mempunyai penilaian bahwa nilai tanah yang mendekati kota mempunyai nilai spekulasi yang semakin tinggi.

d. Sistem Guna Lahan

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas seperti bekerja, sekolah, olahraga, belajar, dan bertemu yang berlangsung di atas sebidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah, dan lain – lain).



Gambar 1. Siklus Guna Lahan – Transportasi

e. Faktor Penentu Nilai dan Harga Tanah

Nilai tanah terbentuk oleh faktor-faktor yang mempunyai hubungan, pengaruh serta daya tarik yang kuat terhadapnya yang diklasifikasikan menjadi dua faktor, yaitu :

1. Faktor-faktor terukur (*tangible factors*)
2. Faktor-faktor tak terukur (*intangibile factors*)

- f. Faktor Penyebab Perubahan Nilai dan Harga Tanah pada dasarnya nilai suatu tanah dapat diciptakan, dipelihara, diubah atau dirusak oleh permainan keempat kekuatan penggerak kehidupan masyarakat, yaitu :
1. Standar kehidupan sosial
 2. Perubahan dan penyesuaian kehidupan ekonomi
 3. Peraturan Pemerintah
 4. Pengaruh-pengaruh alam dan lingkungan.

2.5. Penentuan Nilai Jual Lahan

Berdasarkan buku panduan Pajak Bumi dan Bangunan yang disusun oleh tim penyusun direktorat jenderal pajak dan yayasan bina pembangunan (dalam Mendeng K.Y. 2002:25) maka NJOP atau Nilai Jual Objek Pajak yang berupa tanah (bumi) dan bangunan dapat ditentukan melalui :

- a. Pendekatan Perbandingan Harga Dengan Objek Lain yang Sejenis.
- b. Pendekatan Nilai Perolehan Baru.
- c. Pendekatan Nilai Jual Pengganti.

2.6. Pengertian SPSS

SPSS adalah singkatan dari *Statistical Package for the Social Sciences*, sekarang diperluas untuk melayani berbagai jenis user, seperti untuk proses produksi dipabrik, riset ilmu-ilmu sains dan lainnya. Sekarang kepanjangan SPSS adalah *Statistical Product and Service Solutions*. SPSS merupakan sebuah program komputer statistik yang berfungsi untuk membantu dalam memproses data-data statistik secara tepat dan cepat, serta menghasilkan berbagai output yang dikehendaki oleh para pengambil keputusan.

3. Metode Penelitian

3.1. Lokasi Penelitian

Penelitian yang akan dikaji merupakan masalah yang bersifat sosial dan dinamis, penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif untuk menentukan cara mencari, mengumpulkan, mengolah dan menganalisis hasil penelitian tersebut. Sesuai dengan judul penelitian ini, maka tempat atau lokasi yang dilaksanakan yaitu pada beberapa ruas jalan yang berada di dalam Kota Tarakan seperti jalan Yos Sudarso, jalan Jend. Sudirman dan jalan Mulawarman.

3.2. Populasi dan Sampel

- a. Populasi
Populasi dalam penelitian ini adalah ruas-ruas jalan utama di dalam Kota Tarakan serta pengguna lahan yang terdapat pada ruas-ruas jalan tersebut.
- b. Sampel
Penentuan sampel dilakukan dengan sampel acak (*random sampling*) yaitu mengambil secara sampel secara acak dari jumlah populasi yang ada.

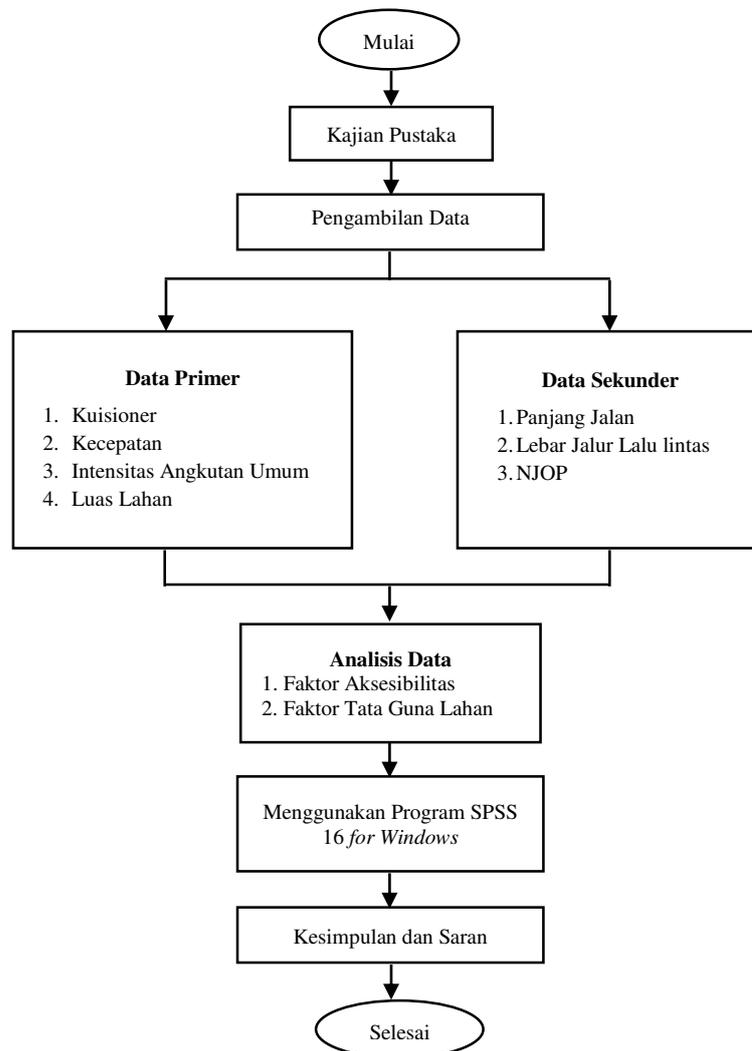
3.3. Pengumpulan Data

- a. Jenis dan Sumber Data
Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh dari sejumlah responden maupun informan serta pengamatan

langsung dilapangan melalui daftar pertanyaan (koesioner), wawancara, maupun dokumentasi. Sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh dari dokumen-dokumen dan referensi yang dianggap relevan dengan masalah yang akan diteliti.

- b. Metode Pengumpulan Data
1. Metode Angket/ Kuesioner
 2. Wawancara (*interview*)
 3. Pustaka
 4. Observasi
 5. Dokumentasi

Secara lengkap metode penelitian ini dapat dilihat pada bagan alir penelitian pada **Gambar 2**:



Gambar 2. Bagan Alir Penelitian

3.4. Teknis Analisis Data

Untuk penyelesaian masalah dalam penelitian ini maka data-data intensitas angkutan kota, lebar jalur lalu lintas, kecepatan dan luas lahan yang diperoleh akan dihasilkan dengan menggunakan

metode analisis regresi berganda. Secara umum regresi ganda dituliskan dalam matematis sebagai berikut:

$$Y = aX_1 + bX_2 + cX_3 + dX_4 + C \quad (1)$$

Dimana,

Y = Variable tak bebas (terikat),

X₁, X₂, X₃, X₄ = Variabel bebas,

C = Nilai konstanta,

a, b, c, d = Nilai koefisien regresi.

Dengan keterangan variabel yang digunakan sebagai berikut,

Y = Nilai jual lahan (Rp/m²),

X₁ = Intensitas angkutan kota (Kendaraan/jam),

X₂ = Lebar jalur lalu lintas (m),

X₃ = Kecepatan (km/jam),

X₄ = Luas Lahan (m²).

4. Hasil dan Pembahasan

4.1. Analisis Output Regresi Berganda

Untuk mengetahui bagaimana pengaruh aksesibilitas jalan terhadap nilai jual lahan, maka akan dilakukan analisis dengan model regresi berganda menggunakan program SPSS 16.

3.5.1. Analisis Model Regresi Nilai Jual Lahan Langkah Demi Langkah

Dalam melakukan analisis nilai jual lahan dengan regresi linier berganda digunakan metode analisis langkah demi langkah sesuai dengan prosedur. Permodelan nilai jual lahan dapat ditentukan dengan model analisis tahap demi tahap, model ini secara bertahap mengurangi jumlah variabel bebas sehingga didapatkan model terbaik yang terdiri dari beberapa variabel bebas. Hasil analisis model regresi linier berganda dengan metode langkah demi langkah di sajikan pada tabel berikut :

Tahap 1 : Melakukan uji korelasi antara sesama variabel bebas dan antar variabel bebas dengan variabel terikat. Hal ini dilakukan sesuai dengan persyaratan statistik yang harus dipenuhi, yaitu sesama variabel bebas tidak boleh mempunyai korelasi, sedangkan antara variabel bebas dan variabel terikat harus mempunyai korelasi.

Tabel 1 berikut menampilkan hasil uji korelasi yang disyaratkan, terlihat bahwa variabel bebas X₂ dan X₁ mempunyai koefisien korelasi = 0,702. Ini dianggap bahwa variabel bebas X₂ mempunyai korelasi cukup tinggi dengan variabel bebas X₁. Jadi, berdasarkan persyaratan yang ada, hanya salah satu saja diantara kedua variabel bebas tersebut yang boleh digunakan dalam model nantinya. Tentu yang dapat dipakai adalah variabel bebas yang mempunyai korelasi tinggi terhadap variabel terikatnya. Dalam hal ini, variabel bebas X₁ yang terpilih karena mempunyai nilai koefisien korelasi yang lebih tinggi terhadap variabel terikat Y₁ dibandingkan dengan variabel X₂.

Tabel 1. Hasil uji korelasi Y (nilai jual lahan)

	Y	X1	X2	X3	X4
Y	1	-	-	-	-
X1	0,840	1	-	-	-
X2	0,486	0,702	1	-	-
X3	-0,675	0-884	-0,953	1	-
X4	-0,205	-0,088	-0,030	0,057	1

Tahap 2 : Berdasarkan hasil uji korelasi pada **Tabel 1** maka selanjutnya lakukan analisis regresi linier berganda dengan semua variabel bebas terpilih untuk mendapatkan nilai koefisien determinansi serta nilai konstanta dan koefisien regresinya. Hasil permodelan tarikan pergerakan dengan model analisis langkah demi langkah dapat dilihat pada **Tabel 2**.

Tabel 2 Hasil analisis model regresi nilai jual lahan

No	Variabel	Tanda yang diharapkan	Parameter Model	Tahap		
				1	2	3
1	Konstanta	+/-	C	-322743,57	-562833,33	- 1788272,31
2	Intensitas Angkutan Kota	+	X1	454691,11	462500,00	394527,40
3	Lebar Jalur Lalulintas	+	X2	-124753,71	-129777,77	-
4	Kecepatan	+	X3	-	-	-
5	Luas Lahan	+	X4	-597,34	-	-
R²				0,743	0,728	0,706
F-Stat				68,455	96,176	175,40

Tabel 2 menunjukkan hasil permodelan nilai jual lahan dengan model langkah demi langkah. Berdasarkan kriteria yang telah ditentukan, model terpilih adalah model yang dihasilkan pada tahap ke- 3.

Tahap 3: Setelah di kaji nilai koefisien determinansi serta nilai konstanta dan koefisien regresinya maka model yang dapat digunakan dalam persamaan regresi adalah model tahap ke-3. Beberapa alasan yang menyebabkan model tahap ke 3 yang dipilih adalah sebagai berikut:

- Meskipun nilai R^2 ($=0,706$) yang dihasilkan bukan yang tertinggi, tanda koefisien regresi variabel bebasnya sesuai dengan yang diharapkan (nilai positif).
- Nilai konstanta regresi termasuk besar jika dibandingkan dengan hasil tahap lainnya.

Selanjutnya model tahap ke-2 akan di masukkan dalam persamaan regresi seperti berikut:

$$Y = -1788272,31 + 394527,40 X1 \quad (2)$$

Dimana :

Y = Nilai jual lahan

X1 = Intensitas angkutan kota

Dari persamaan regresi yang didapat, akan menjelaskan informasi sebagai berikut :

1. Konstanta sebesar -1788272,31 menyatakan bahwa jika tidak ada nilai dari variabel-variabel bebas, maka nilai variabel terikat adalah Rp. 1.788.272,31 per m².
2. Dari persamaan diatas dapat dibaca bahwa setiap penambahan 8 kendaraan/jam akan meningkatkan nilai jual lahan sebesar Rp. 394.527,40 per m². Sebaliknya pada model tahap 1 dan 2 memiliki konstanta regresi bernilai negatif yang lebih kecil dibandingkan dengan model tahap ke-3 dimana hal ini dapat diartikan bahwa meskipun tidak ada angkutan kota yang lewat, tetap terjadi peningkatan nilai jual lahan.

3.5.2. Uji koefisien regresi berganda

1. Uji F pada regresi linier berganda

Untuk memperoleh kepastian bahwa model yang dihasilkan secara umum dapat digunakan maka diperlukan suatu pengujian secara bersama-sama. Pengujian dilakukan apabila uji F hitung dengan F tabel, apabila F hitung lebih beda dari F tabel maka dapat disimpulkan bahwa model berarti dan dapat digunakan secara simultan.

Tabel 3 Hasil analisis F (Model Summary)

Model	Change Statistics					Durbin-Watson
	R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.706	175,404	1	73	.000	.338

Dari **Tabel 3** dapat diketahui bahwa nilai F hitung adalah sebesar 175,404. Selanjutnya nilai F tersebut kemudian dibandingkan dengan nilai F tabel pada derajat bebas pembilang 73 dan derajat bebas penyebut 1 dan menggunakan α yang ditentukan = 0,05. Besarnya nilai F tabel tersebut adalah 3,97. Karena F hitung lebih besar dari F tabel maka, model secara serentak dapat digunakan.

2. Uji T pada regresi linier berganda

Pada sebelumnya kita telah melakukan uji F, yang dimana uji F merupakan proses pengujian terhadap model secara keseluruhan. Sekarang akan ditinjau proses pengujian model bagian demi bagian atau secara sendiri-sendiri yang dilakukan dengan uji-t. Hasil uji-t pada analisis kemudian dibandingkan dengan nilai t pada tabel dengan derajat bebas $n - k - 1$ dan α yang ditentukan = 0,05.

Tabel 4 Hasil analisis T hitung

Model	Unstandardized	Coefficients	Standardized	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Constant	-1788272,31	245838,909		-7.274	0
X1	394527,407	29789,109	0.840	13.244	0

Dari **Tabel 4** didapatkan t hitung variabel $X_1 = 13,244$. Sedangkan besarnya nilai t tabel pada derajat bebas $n - k - 1 = 70$ dan $\alpha = 0,05$ adalah 1,6669. Karena t hitung variabel X_1 lebih besar dari 1,6669 maka dapat disimpulkan bahwa koefisien tersebut dapat digunakan, sehingga nampak bahwa variabel X_1 mempengaruhi Y .

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang sudah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa :

- Hasil analisis menggunakan regresi berganda dengan menggunakan program SPSS 16 for Windows, didapat suatu persamaan regresi dengan tingkat kepercayaan sebesar 70,6 %, yaitu

$$Y = -1788272,31 + 394527,40 X_1$$

Keterangan :

Y = Nilai jual Lahan (Rp/m²)

X₁ = Intensitas Angkutan Kota (kend./jam)

- b. Dari persamaan diatas dapat dibaca bahwa setiap penambahan 8 kendaraan/jam akan meningkatkan nilai jual lahan sebesar Rp. 394.527,40 per m². Sebaliknya pada model tahap 1 dan 2 memiliki konstanta regresi bernilai negatif yang lebih kecil dibandingkan dengan model tahap ke-3 dimana hal ini dapat diartikan bahwa meskipun tidak ada angkutan kota yang lewat, tetap terjadi peningkatan nilai jual lahan.

Daftar Pustaka

- Anonim. *Undang-undang RI Nomor 38 Tahun 2004. Tentang Jalan*. 2004, Jakarta.
- Bambang Suharjo. 2008. *Analisis Regresi Terapan Dengan SPSS*. Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Maksi Milyan. 2007. *Pengaruh Aksesibilitas Jalan Terhadap Nilai Jual Lahan di Kota Palangka Raya*. Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Mendeng, K. Y.. 2002. *Pengaruh Pengembangan Jalan Terhadap Perubahan Nilai Jual Lahan di Kabupaten Tana Toraja*. Tesis, PPS Unhas, Makassar.
- Morlok, E. K. 1978. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Terjemahan oleh Johan Kelanaputra dan Yani Sianipar. 1984. Erlangga, Jakarta.
- Ofyar Z. Tamin. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. ITB, Bandung.
- Siti Khoeriyah. 2015. *Analisis Faktor Aksesibilitas Jalan Terhadap Nilai Tanah di Sekitar Kampus Tembalang Universitas Diponegoro*. Universitas Diponegoro, Semarang.
- Sugiono. 2004. *Statistik untuk Penelitian*. Alfabeta, Bandung.
- Yunus, H. S. 2005. *Struktur Tata Ruang Kota*. Pustaka Pelajar, Yogyakarta