

SKRIPSI

**PENGARUH KEBERADAAN TOL PERMAI TERHADAP
HARGA LAHAN DI JALAN ARTERI
PEKANBARU-DURI KECAMATAN PINGGIR**



Oleh:

Ahirman Sumbari

173410188

**PROGRAM STUDI TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU
2023**

**PENGARUH KEBERADAAN TOL PERMAI TERHADAP HARGA LAHAN
DI JALAN ARTERI
PEKANBARU-DURI KECAMATAN PINGGIR**

AHIRMAN SUMBARI

173410188

ABSTRAK

Nilai lahan adalah penilaian atas lahan yang didasarkan pada kemampuan lahan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan strategi ekonominya. Keberadaan tol Pekanbaru - Dumai berdampak terhadap nilai lahan di sekitar jalan arteri Pekanbaru - Duri. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui seberapa besar dampak peningkatan harga lahan dari keberadaan tol pekanbaru – dumai.

Penelitian ini merupakan penelitian deduktif dengan metode penelitian kuantitatif yang digunakan menganalisis keterkaitan antara keberadaan pintu tol Pinggir dengan nilai lahan yang ada di sekitar jalan arteri Pekanbaru - Duri tersebut dengan menggunakan teknik analisis Hedonic Price Method dengan model Regresi Linier Berganda. Hasil tersebut digunakan untuk mengetahui pengaruh keberaddan pintu tol terhadap harga lahan di sekitarnya.

Hasil evaluasi tentang keberadaan Jalan Tol Permai terhadap Jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir, bahwa variabel jarak lahan ke pintu tol terdapat pengaruh terhadap nilai lahan. Dapat dilihat pada nilai *sig.* nilai *sig* variabel jarak lahan ke Pintu Tol sebesar $0,000 < 0,05$, yang berarti jarak ke Pintu tol berpengaruh secara signifikan terhadap harga lahan. Berdasarkan *Unstandardized Coefficients* nilai B sebesar -208727, hal ini berarti jika jarak lahan semakin jauh dari pintu tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir akan mengalami penurunan sebesar Rp 208.727,00 /m²

Kata Kunci: Harga Lahan, Pintu tol , Jalan arteri Pekanbaru-Duri

**THE EFFECT OF THE EXISTENCE OF THE PERMAI TOLL ON LAND
PRICES ON ARTERIAL ROADS
PEKANBARU-DURI PINGGIR DISTRICT**

AHIRMAN SUMBARI

173410188

ABSTRACT

Land value is an assessment of land based on the economic capability of the land in relation to its productivity and economic strategy. The existence of the Pekanbaru - Dumai toll road has an impact on the value of land around the Pekanbaru - Duri arterial road. The aim of the research is to find out how big the impact of increasing land prices is from the existence of the Pekanbaru – Dumai toll road.

This research is a deductive research with quantitative research methods used to analyze the relationship between the existence of the Pinggir toll gate and the value of land around the Pekanbaru - Duri arterial road using the Hedonic Price Method analysis technique with a Multiple Linear Regression model. These results are used to determine the effect of the location of toll gates on surrounding land prices.

The results of the evaluation regarding the existence of the Permai Toll Road on the Pekanbaru-Duri Arterial Road, Pinggir District, show that the variable distance from land to the toll gate has an influence on land value. It can be seen in the sig value. The sig value of the variable distance from land to the toll gate is $0.000 < 0.05$, which means that the distance to the toll gate has a significant effect on land prices. Based on Unstandardized Coefficients, the B value is -208727, this means that if the distance of the land is further from the Permai (Pekanbaru-Duri) toll gate, Pinggir District, there will be a decrease of IDR 208,727.00 /m²

Keywords: Land prices, toll gates, Pekanbaru-Duri arterial road

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin, puji syukur saya ucapkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat serta karunia-nya kepada saya sehingga saya berhasil menyelesaikan tugas akhir ini yang berjudul “PENGARUH KEBERADAAN TOL PERMAI TERHADAP HARGA LAHAN DI JALAN ARTERI PEKANBARU-DURI KECAMATAN PINGGIR”. Tugas Akhir ini disusun untuk menyelesaikan Strata-1 di Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.

Pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan terima kasih dalam penyelesaian Tugas Akhir ini, oleh karena itu perkenankan saya untuk mengucapkan rasa terima kasih yang setulus-tulusnya kepada yang terhormat:

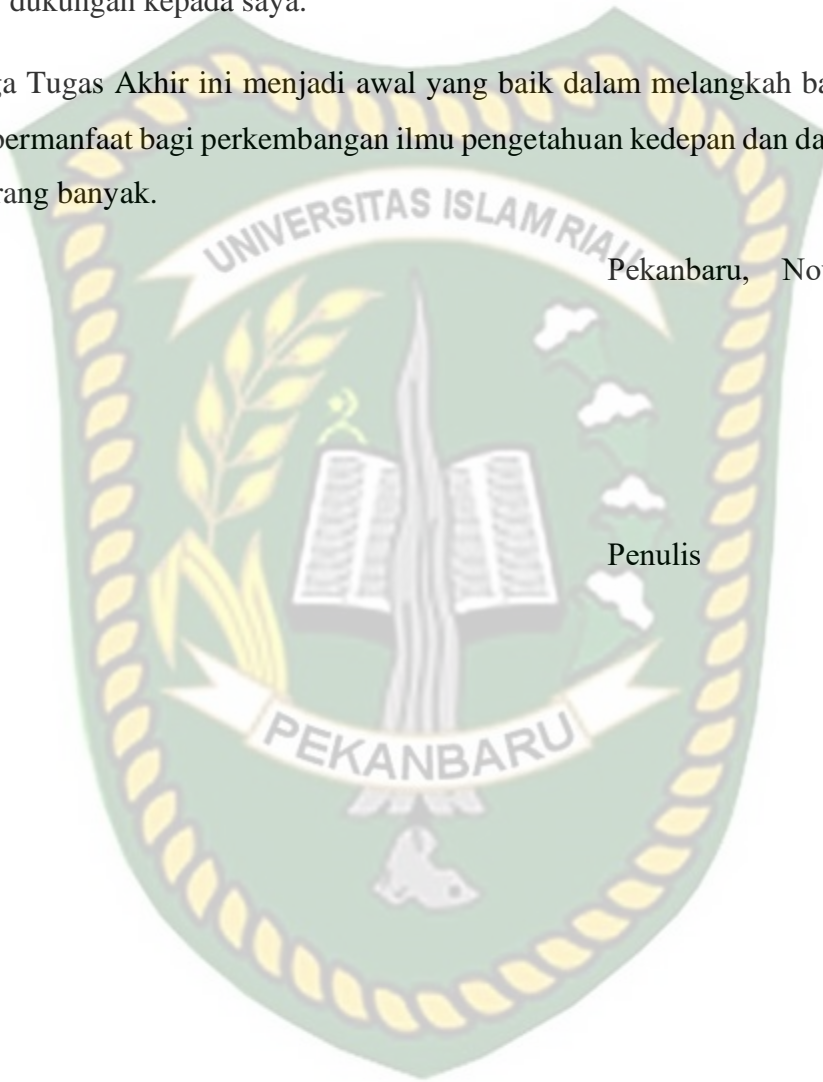
1. Bapak **Dr. Eng. Muslim, M.T** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
2. Ibu **Puji Astuti, S.T, M.T** selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
3. Bapak **Muhammad Sofwan, S.T, M.T** selaku Sekretaris Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau serta selaku Dosen Pembimbing yang telah membimbing, memberikan arahan dan dorongan yang berharga bagi saya untuk menyelesaikan Tugas Akhir ini.
4. Kepada **Seluruh Dosen** Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
5. Kepada **Seluruh Staff Tata Usaha** Fakultas Teknik Universitas Islam Riau yang telah banyak membantu penulis dalam urusan akademis.
6. Kepada Ayahanda **Syamsul Isbar** dan Ibunda **Yulita Erni** yang sangat saya cintai, sayangi dan hormati yang tak henti-hentinya memberikan dukungan moril dan materil doa, nasihat dan motivasi hingga sampai pada detik ini saya tetap kuat dan akan terus melangkah hingga menyelesaikan studi.

7. Kepada **Sanni Prilia Savira** yang selalu memberi motivasi dan mendengarkan keluh kesah saya.
8. Kepada **Ridho, Aulia, Zikri, Aldi, Afi dan Fitri** yang selalu memberi dukungan kepada saya.

Semoga Tugas Akhir ini menjadi awal yang baik dalam melangkah bagi penulis dan dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan kedepan dan dapat bermanfaat bagi orang banyak.

Pekanbaru, November 2023

Penulis



DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	6
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Ruang Lingkup Penelitian.....	5
1.6 Sistematika Penulisan	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	10
2.1 Infrastruktur	10
2.2 Transportasi.....	13
2.3 Jalan	15
2.4 Jalan Tol	15
2.4.1 Pengertian Jalan Tol.....	15
2.4.2 Persyaratan Teknis dan Spesifikasi Jalan Tol	16
2.4.3 Prinsip Pengusahaan Jalan Tol.....	18
2.5 Ketentuan Umum Jalan Tol	19
2.5.1 Sistem Jaringan Jalan Tol	19
2.6 Nilai Lahan.....	21
2.6.1 Nilai Sosial Lahan	23
2.6.2 Nilai Ekonomis Lahan	24
2.6.3 Teori Ekonomi Perkotaan	25
2.7 Harga Lahan	26
2.7.1 Pandangan Islam Terhadap Penetapan Harga Lahan	28
2.8 Hedonic Price	31

BAB III METODOLOGI PENELITIAN	33
3.1 Pendekatan Penelitian	33
3.2 Jenis Penelitian	33
3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian	33
3.4 Variabel dan Data Penelitian	36
3.4.1 Variabel Penelitian	36
3.4.2 Data Penelitian	38
3.5 Populasi dan Sampel	39
3.6 Metode Pengumpulan Data	40
3.6.1 Metode Pengumpulan Data Primer	40
3.6.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder	41
3.7 Metode Analisis	41
3.7.1 Analisa Perubahan Nilai Tanah	41
3.7.2 Analisis Regresi Linier Berganda	42
3.7.3 Uji Statistik Model	43
3.7.4 Analisis <i>Hedonic Price Model</i>	43
3.8 Tahap Penelitian	44
3.8.1 Tahap Persiapan Penelitian	44
3.8.2 Tahap Pelaksanaan Penelitian	44
3.8.3 Tahap Pasca Penelitian	45
BAB IV GAMBARAN UMUM.....	46
4.1. Gambaran Umum Kabupaten Bengkalis	46
4.2. Gambaran Umum Kecamatan Pinggir	51
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	60
5.1 Teridentifikasinya Harga Lahan di Sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir	60
5.2. Terindifikasinya Atribut Lokasi di Sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir	64
5.3 Teridentifikasinya atribut struktural di Sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir	71

5.4 Teridentifikasinya atribut lingkungan yang ada di Sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir	74
5.5 Evaluasi Nilai Pengaruh Keberadaan Tol Permai Terhadap Nilai Lahan di Sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Pema (Pekanbaru-Duri) Menggunakan Analisis Hedonic Model.....	78
BAB VI.....	101
PENUTUP.....	101
6.1. Kesimpulan	101
6.2. Saran.....	103
DAFTAR PUSTAKA.....	104
LAMPIRAN.....	106

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Waktu dan Tahap Penelitian	33
Tabel 3.2 Jenis Kebutuhan Data.....	36
Tabel 4. 1 Luas Wilayah Kab. Bengkalis.....	50
Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Pinggir Kabupaten Bengkalis Tahun 2017	55
Tabel 4. 3 Jumlah Sarana Pendidikan Di Kecamatan Pinggir Kabupaten Bengkalis .	56
Tabel 4. 4 Sarana Kesehatan Di Kecamatan Pinggir Kabupaten Bengkalis	58
Tabel 5. 1 Deskriptif Variabel dan Ringkasan Statistik	78
Tabel 5. 2 Uji Normalitas.....	83
Tabel 5. 3 Uji Multikolinearitas	85
Tabel 5. 4 Hasil pengujian heteroskedastisitas dengan Glejser	88
Tabel 5. 5 Variables Entered/Removed	91
Tabel 5. 6 Uji Koefisien Determinasi (R ²)	93
Tabel 5. 7 Hasil pengujian dengan Anova	93
Tabel 5. 8 Hasil Uji T dengan Coffiecients.....	94

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Administrasi Kawasan Penelitian.....	6
Gambar 3.1 Diagram Variabel Penelitian	34
Gambar 5. 1 Peta Harga Lahan	63
Gambar 5. 2 Peta Harga Lahan Berdasarkan Jarak Lahan Ke Pusat Kota.....	66
Gambar 5. 3 Peta Harga Lahan Berdasarkan Jarak Lahan Ke Jalan Utama	68
Gambar 5. 4 Peta Harga Lahan Berdasarkan Jarak Lahan Ke Pusat Kota.....	70
Gambar 5. 5 Peta Harga Lahan Berdasarkan Kemiringan Lahan	73
Gambar 5. 6 Peta Harga Lahan Berdasarkan Fasilitas Pasar	75
Gambar 5. 7 Peta Fasilitas Pendidikan.....	77
Gambar 5. 8 Uji Heteroskedastisitas dengan Scatterplot	90

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertambahan jumlah penduduk yang pesat tentunya akan memberikan dampak besar seperti kebutuhan akan pelayanan publik (fasilitas pendidikan, keagamaan, kesehatan) bagi penduduk perkotaan dan kurangnya lowongan pekerjaan serta tuntutan kualitas perkotaan dirasakan semakin tidak memadai. Pertambahan jumlah penduduk tidak hanya berdampak pada daerah perkotaan, tetapi juga berdampak pada daerah pinggiran kota (Mamas, 2015). Pertambahan jumlah penduduk juga berdampak pada harga lahan karena semakin padat penduduk semakin berharganya nilai lahan.

Permintaan akan lahan terus meningkat sehingga menyebabkan kenaikan harga lahan terutama jika mendekati pusat kota. Hukum ekonomi menjelaskan bahwa harga sangat bergantung pada permintaan dan penawaran. Hal ini menunjukkan bahwa harga tanah di daerah tertentu bergantung pada faktor permintaan, seperti tingkat pendapatan masyarakat, kepadatan penduduk, dan kesempatan kerja serta transportasi. (Sutawijaya, 2015).

Peranan transportasi sebagai urat nadi perekonomian dan pembangunan sosial berdampak positif terhadap pertumbuhan pembangunan nasional yang didukung secara seimbang oleh pembangunan di daerah. Perkembangan transportasi akan berdampak pada pertumbuhan bisnis atau pasar dan penciptaan lapangan kerja yang pada akhirnya akan memicu pertumbuhan ekonomi daerah seperti pembangunan jalan tol.

Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Duri akan berdampak terhadap penggunaan lahan disekitarnya. Menurut Soedarto dalam Wicaksono 2011 mengatakan bahwa salah

satu faktor yang mempengaruhi perubahan penggunaan lahan adalah transportasi. Transportasi baik berupa prasarana maupun sarana menjadi suatu pertimbangan dalam menentukan lokasi-lokasi aktivitas. Perubahan lahan di daerah Duri semakin cepat dikarenakan pembangunan jalan tol karena akan bertambahnya pemukiman-pemukiman warga serta industri. Akibatnya, pembangunan perumahan mulai muncul di daerah pinggiran khususnya Duri.

Jalan Arteri kecamatan Pinggir adalah salah satu lahan yang berdampak pada pembangunan jalan tol Pekanbaru-Duri. Konversi lahan yang meningkat terjadi karena permintaan (*Demand*) lahan di wilayah tersebut semakin meningkat karena keberadaan jalan tol Pekanbaru-Duri yang memberikan kemudahan aksesibilitas dan keefisienan waktu menuju kota Pekanbaru sebagai pusat aktivitas perkotaan komersial. Permintaan (*Demand*) lahan yang meningkat sementara penawaran (*supply*) lahan adalah tetap mengakibatkan terjadi kenaikan harga lahan. Kenaikan harga lahan memberikan tekanan terhadap lahan pertanian. Selain itu, kemampuan masyarakat yang berbeda untuk mengakses lahan dapat menimbulkan pemanfaatan lahan non terbangun menjadi terbangun yang tidak sesuai. Menurut Tamin (1997) dalam Dinda kholivia DKK (2016) pembangunan suatu area lahan akan menyebabkan timbulnya lalu lintas yang akan mempengaruhi prasarana transportasi, sebaliknya adanya prasarana transportasi yang baik akan mempengaruhi pola penggunaan lahan. Selain itu juga interaksi antara penggunaan lahan dengan transportasi sangat dipengaruhi oleh peraturan dan kebijakan pemerintah dalam rangka mengendalikan perkembangan lahan.

Estimasi harga lahan dilakukan dengan cara memasukkan unsur unsur atau atribut langsung atau tidak langsung yang mempengaruhi harga lahan dengan metode

Hedonik Price. Berdasarkan Metode Harga Hedonik dapat dilihat faktor-faktor yang dapat mempengaruhi harga lahan. Metode Harga Hedonik digunakan untuk mengevaluasi jasa/servis lingkungan, dimana kehadiran jasa lingkungan secara langsung mempengaruhi harga pasar tertentu. Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi harga rumah dapat dipengaruhi oleh (1) karakteristik lokasi contohnya luas tanah, luas bangunan, jumlah kamar mandi (2) karakteristik lingkungan contohnya akses kesehatan dan tingkat kriminilitas (3) kualitas lingkungan yang ditunjukkan oleh tingkat kebisingan dan kualitas udara (Hanley dan Spash, 1993).

Berdasarkan keterangan di atas, maka penulis ingin membuat penelitian yang berjudul “PENGARUH KEBERADAAN TOL PERMAI TERHADAP HARGA LAHAN DI JALAN ARTERI PEKANBARU-DURI KECAMATAN PINGGIR”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang dapat disimpulkan bahwa Kecamatan Pinggir merupakan wilayah pinggiran yang dilalui tol Permai. Konversi lahan yang meningkat terjadi karna permintaan (*Demand*) lahan di wilayah tersebut semakin meningkat karena keberadaan jalan tol Permai yang memberikan kemudahan aksesibilitas dan keefisienan waktu menuju kota Pekanbaru sebagai pusat aktivitas perkotaan komersial. Permintaan lahan yang semakin meningkat namun luas lahan tetap yang mengakibatkan kenaikan harga lahan di Jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir.

Berdasarkan permasalahan di atas, maka pengaruh antara keberadaan Jalan Tol Pekanbaru Riau menyebabkan pergeseran fungsi lahan terutama di sekitar Kawasan jalan Arteri Kecamatan Pinggir. Sehingga nilai lahan yang berdekatan dengan Jalan

Tol turut mengalami kenaikan. Berdasarkan hipotesa tersebut maka rumusan masalah dalam penelitian sebagai berikut “Seberapa besar pengaruh jalan Tol Permai terhadap harga lahan di jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir?

$H_0 : \rho \neq 0$ = Jalan Tol tidak memiliki pengaruh terhadap nilai lahan.

$H_1 : \rho \neq 0$ = Jalan Tol memiliki pengaruh terhadap nilai lahan.

1.3 Tujuan Penelitian

Dengan mengacu pada informasi tentang latar belakang dan permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi dampak dari Jalan tol terhadap harga tanah di area sekitarnya. Hal ini merupakan salah satu aspek yang mempengaruhi pertumbuhan wilayah yang muncul akibat adanya kompleks perkantoran tersebut. Oleh karena itu, beberapa sasaran penelitian telah ditetapkan untuk mencapai tujuan tersebut, di antaranya sebagai berikut:

- a. Mengidentifikasi harga lahan di Jalan arteri Pekanbaru-Duri.
- b. Mengidentifikasi atribut lokasi di Jalan arteri Pekanbaru-Duri.
- c. Mengidentifikasi atribut lingkungan yang ada di Jalan arteri Pekanbaru-Duri.
- d. Mengidentifikasi atribut struktural yang ada di Jalan arteri Pekanbaru-Duri.
- e. Untuk mengevaluasi pengaruh keberadaan Tol Permai di Jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir.

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan adanya penulisan ini diharapkan dapat bermanfaat antara lain:

1. Bagi penulis: penelitian ini bermanfaat memberikan pengetahuan dan menambah wawasan secara langsung di lapangan tentang pemerataan tol dan harga lahan.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pembuktian-pembuktian empiris pengaruh pemerataan tol terhadap harga lahan.
3. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah literatur dan karya tulis ilmiah bagi mahasiswa Universitas Islam Riau (UIR).

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Dalam ruang lingkup ini dibagi menjadi 2 bagian penting yaitu ruang lingkup studi dan ruang lingkup wilayah

1. Ruang lingkup studi
 - a. Mengidentifikasi harga lahan di Jalan arteri Pekanbaru-Duri, Setelah pintu tol Pinggir
 - b. Mengidentifikasi atribut lokasi di Jalan arteri Pekanbaru-Duri, Setelah pintu tol Pinggir
 - c. Mengidentifikasi atribut lingkungan di Jalan arteri Pekanbaru-Duri, Setelah pintu tol Pinggir
 - d. Untuk mengevaluasi pengaruh keberadaan Tol Permai di Jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir.

2. Ruang Lingkup Wilayah

Studi ini dilaksanakan di Kawasan pintu tol Pinggir di jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir menuju kecamatan Mandau. Lokasi wilayah Penelitian diambil menggunakan buffering pada ArcGis dengan jarak 500 meter pada sisi

kiri dan kanan jalan sejauh 6km. Sehingga luas wilayah penelitian 600Ha. Kemudian dengan jarak 6km dibagi menjadi 6 wilayah masing masing dengan jarak 1km. Untuk mendapatkan luas sampel menggunakan metode slovin, sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} = \frac{600Ha}{1 + (600Ha \cdot 10\%^2)} = 85Ha$$

$$85 : 6 = 14 Ha$$

Maka luas sampel pada masing masing wilayah seluas 14Ha.





UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS TEKNIK
PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
2023

GAMBAR 1.1
PETA ADM KAWASAN PENELITIAN

Legenda

Batas Administrasi

----- Batas Kecamatan

Jaringan Transportasi

- Jalan Tol
- Jalan Arteri
- Jalan Kolektor
- Jalan Lokal

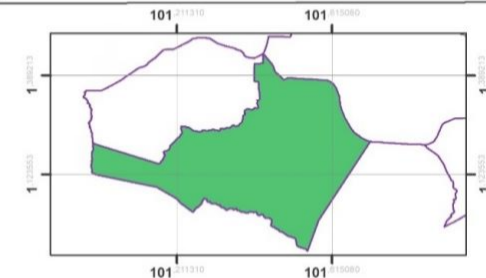
Keterangan

- Lokasi Penelitian
- Wilayah Penelitian



Skala 1:23.000

0 255 510 1.020 1.530 2.040 Meters



AHIRMAN SUMBARI
173410188

SUMBER :
- SAS Planet 2021

1.6 Sistematika Penulisan

Secara garis besar penyusunan Tugas Akhir yang berjudul “Pengaruh Keberadaan Tol Permai terhadap harga lahan di Jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir” ini terdiri dari 6 bab yang meliputi :

BAB I

PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang, perumusan masalah, tujuan, ruang lingkup, dan sistematika pembahasan

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Teori-teori yang digunakan dalam penelitian ini antara lain teori-teori yang berkaitan dengan Infrastruktur, Transportasi, Jalan, Jalan tol, Pemetaan Tol, Harga lahan dan lain lain.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ketiga ini akan membahas secara rinci metode pengumpulan data, variabel dan indikator penelitian, metode analisis data dalam pemecahan masalah, lokasi dan waktu penelitian, serta kerangka pikir penelitian.

BAB IV

GAMBARAN UMUM PENELITIAN

Pada bab ini memuat tentang gambaran secara umum bagaimana keadaan eksisting di wilayah penelitian, khususnya di sekitaran pintu tol Pinggir Jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi analisis masalah berdasarkan hasil-hasil yang didapat dari pengolahan data pada bab sebelumnya yaitu tentang analisis dan pemecahan masalah terhadap hasil dari pengolahan data yang dilakukan pada penelitian ini. analisis deskriptif kuantitatif.

BAB VI KESIMPULAN

Bagian ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan sehingga menemukan Pengaruh pemetaan terhadap harga lahan di Jalan Arteri Kecamatan Pinggir.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Infrastruktur

Definisi infrastruktur dapat diartikan sebagai layanan-layanan yang berasal dari kumpulan pekerjaan umum yang biasanya didukung oleh sektor publik untuk meningkatkan produksi sektor swasta dan memungkinkan konsumsi rumah tangga. Menurut Moteff (2014), infrastruktur tidak hanya terkait dengan aspek ekonomi tetapi juga pertahanan dan keberlanjutan pemerintah. Vaughn dan Pollard (2014) menyatakan bahwa infrastruktur secara umum mencakup berbagai hal seperti jalan, jembatan, sistem air dan pembuangan, bandara, pelabuhan, gedung umum, dan juga termasuk institusi pendidikan, kesehatan, penjara, rekreasi, pembangkit listrik, keamanan, pemadam kebakaran, tempat pembuangan sampah, dan telekomunikasi (Lulus Prapti, Dkk. 2015).

Berdasarkan konsep dan definisi infrastruktur yang telah diuraikan sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa infrastruktur secara umum mencakup fasilitas-fasilitas publik yang disediakan oleh pemerintah pusat maupun daerah untuk melayani kepentingan masyarakat. Hal ini dilakukan karena mekanisme pasar tidak dapat bekerja secara efektif dalam memenuhi kebutuhan masyarakat dalam hal ini. Infrastruktur bertujuan untuk mendukung dan mendorong aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat. Adapun jenis infrastruktur yang dibutuhkan oleh suatu wilayah harus disesuaikan dengan kebutuhan setiap wilayah agar dapat meningkatkan kesejahteraannya. Infrastruktur yang diperlukan oleh negara maju berbeda dengan yang diperlukan oleh negara berkembang atau terbelakang.

Demikian pula untuk wilayah perkotaan dan pedesaan, atau daerah industri dengan wilayah pertanian dan pesisir atau kepulauan.

Dalam konteks infrastruktur pedesaan, dapat dijelaskan bahwa infrastruktur pedesaan adalah sarana dan prasarana yang disiapkan oleh pemerintah atau pemerintah bekerja sama dengan sektor swasta untuk menunjang aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat. Jenis infrastruktur yang dibutuhkan di pedesaan meliputi jalan, jembatan, transportasi, terminal, pelabuhan, bandara, perumahan, pasar, perbankan, sarana dan prasarana pendidikan dan kesehatan, air bersih, penerangan, dan sanitasi. Fasilitas ini diharapkan dapat mendukung tercapainya kehidupan yang layak bagi masyarakat pedesaan baik dari segi materiil maupun spiritual.

Banyak penduduk yang hidup dalam kemiskinan yang sangat parah di wilayah terisolasi karena kurangnya infrastruktur. Masalah yang dihadapi oleh masyarakat mencakup kemiskinan, wabah penyakit menular, gizi buruk, buta huruf, dan keterbelakangan. Pembangunan infrastruktur dasar seperti jalan raya, irigasi, air bersih, pendidikan, dan kesehatan akan membantu mengatasi masalah-masalah ini. Infrastruktur juga memiliki peran penting dalam pertumbuhan ekonomi, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Pembangunan infrastruktur dapat membantu negara-negara untuk mengurangi kemiskinan, meningkatkan kualitas hidup, mendukung tumbuhnya pusat ekonomi, dan meningkatkan mobilitas barang dan jasa serta merendahkan biaya aktifitas investor dalam dan luar negeri. Meskipun pembangunan infrastruktur membutuhkan modal besar, terutama di daerah-daerah terpencil yang dinilai tidak memiliki potensi ekonomi dan sosial budaya yang memadai, namun pemerintah perlu mempertimbangkan investasi jangka panjang yang akan membantu peningkatan taraf hidup masyarakat melalui

akses ke pasar. Pengambil keputusan di tingkat pusat perlu mempertimbangkan investasi jangka panjang dan tidak berpandangan myopic (jangka pendek). Pembangunan infrastruktur di daerah-daerah seperti ini seharusnya dipandang sebagai bentuk investasi bangsa, bukan hanya sebagai beban.

Teori Dorongan Kuat menyatakan bahwa infrastruktur harus dibangun terlebih dahulu, kemudian pertumbuhan akan terjadi secara alami melalui *trickle down effect*. Teori ini juga mengatakan bahwa untuk mengatasi hambatan pembangunan ekonomi negara terbelakang dan mendorong kemajuan, diperlukan investasi besar dalam bentuk program menyeluruh dengan jumlah minimum tertentu. Ada beberapa sumber minimum yang harus disediakan agar program pembangunan tersebut berhasil. Memacu suatu negara menuju swasembada mirip dengan kapal terbang yang tinggal landas, di mana ada titik kritis kecepatan yang harus dilewati sebelum kapal dapat terbang. Teori ini jelas menyatakan bahwa cara pembangunan sedikit demi sedikit tidak akan berhasil, tetapi investasi besar dalam infrastruktur adalah syarat mutlak.

Berdasarkan konsep Teori Dorongan Kuat di atas, untuk membangun suatu wilayah diperlukan investasi besar dari pemerintah, dengan mengutamakan pelayanan kepada warga yang masih miskin dan terisolasi serta mengabaikan tingkat efisiensi. Selain itu, konsep pusat pertumbuhan yang diyakini akan berdampak *trickle down effect* perlu dipertimbangkan dalam pelaksanaan pembangunan di wilayah terpencil atau terisolasi. Hal ini dikarenakan konsep pembangunan ini telah diterapkan pada masa Orde Baru, namun *trickle down effect* kurang berhasil, sehingga memicu ketidakpuasan di daerah dan menimbulkan kekacauan pada tahun 1997.

Pembangunan infrastruktur jalan dapat menjadi pendorong utama bagi pertumbuhan ekonomi, tidak hanya di perkotaan tetapi juga di daerah pedesaan atau terpencil. Proyek infrastruktur dapat menciptakan lapangan kerja yang menyerap banyak tenaga kerja. Infrastruktur jalan juga menjadi faktor penting dalam menentukan kelancaran arus barang, jasa, manusia, uang, dan informasi dari satu zona pasar ke zona pasar lainnya. Dengan demikian, harga barang dan jasa menjadi lebih terjangkau sehingga dapat dibeli oleh sebagian besar masyarakat Indonesia yang berpenghasilan rendah. Infrastruktur jalan juga memiliki peran penting dalam menetralkan harga barang dan jasa antar daerah (baik antar kota maupun antar desa).

Terdapat tiga alasan utama yang dapat dijelaskan mengenai pentingnya pembangunan infrastruktur. Pertama, pembangunan infrastruktur mampu memberikan kesempatan kerja bagi masyarakat. Hal ini menjadi penting dan merupakan langkah menuju keadilan dan kemakmuran negara dan rakyatnya. Kedua, pembangunan infrastruktur dasar, teknologi, dan ilmu pengetahuan secara langsung akan mempengaruhi iklim investasi. Pertumbuhan modal dan aliran investasi sangat dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur pendukung baik di wilayah perkotaan, kawasan industri, pelabuhan, pasar, dan perguruan tinggi yang dapat mendorong penemuan-penemuan baru di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi yang dapat diterapkan oleh kalangan industri dan pelaku pasar. Infrastruktur sangat mempengaruhi bahkan menentukan integrasi sosial-ekonomi masyarakat di satu daerah dengan daerah lainnya. Ketiga, pembangunan infrastruktur akan membuka isolasi fisik dan nonfisik di sejumlah wilayah. Dalam rangka integrasi politik bangsa di bidang sosial dan ekonomi, tantangan bagi pemerintah adalah membangun infrastruktur yang dapat mengatasi isolasi fisik di

sejumlah daerah di Indonesia pada awal abad ke-21 saat ini. Karena isolasi fisik akan berdampak pada pembangunan sosial dan ekonomi pada wilayah tersebut. Akibat dari isolasi wilayah, hasil pertanian, perkebunan, dan kehutanan sulit dipasarkan ke kota terdekat sehingga hanya bisa dikonsumsi oleh anggota keluarga. Akibatnya, tingkat pendapatan tetap rendah, sehingga mereka dikategorikan sebagai masyarakat miskin.

2.2 Transportasi

Adler (1983) mengemukakan bahwa ada beberapa prasyarat yang harus terpenuhi sebelum dapat disimpulkan bahwa pembangunan transportasi telah mendorong pertumbuhan ekonomi. Prasyarat pertama yang paling penting adalah bahwa pertumbuhan ekonomi sama sekali tidak akan terjadi tanpa adanya pembangunan transportasi. Prasyarat kedua adalah bahwa sumber daya yang digunakan dalam pembangunan baru tidak akan digunakan atau digunakan dengan kurang produktif jika tidak ada peningkatan dalam transportasi. Artinya, kegiatan ekonomi baru yang muncul tidak akan menggantikan kegiatan yang seharusnya muncul tanpa pembangunan transportasi.

Dalam konteks sosial, layanan transportasi sangat membantu dalam menyediakan berbagai kemudahan, seperti: (a) memberikan pelayanan bagi individu dan kelompok; (b) memfasilitasi pertukaran atau penyampaian informasi; (c) memberikan kesempatan untuk perjalanan rekreasi; (d) memperluas jangkauan perjalanan sosial; (e) memperpendek jarak antara rumah dan tempat kerja; dan (f) membantu dalam memperluas wilayah perkotaan atau mengurangi ukuran kelompok penduduk (Nasution, 1999; Siregar, 1983). Anwar (1995) juga menyatakan bahwa kemajuan kehidupan masyarakat memiliki korelasi yang sangat

signifikan dengan perubahan teknologi baru yang semakin canggih dalam bidang transportasi dan angkutan umum (Lulus Prapti, Dkk. 2015).

Dalam konteks manfaat sosial-ekonomi dan biaya sosial yang dihasilkan oleh jasa transportasi, terdapat hubungan yang signifikan. Farris dan Harding (dalam Anwar dan Tito, 1996) menyatakan bahwa kegiatan transportasi, terutama di perkotaan, selalu menghasilkan manfaat sosial (social benefits) sekaligus biaya sosial (social costs). Manfaat sosial yang diperoleh dari transportasi meliputi: (1) pertumbuhan lapangan kerja yang lebih luas, yang pada akhirnya dapat meningkatkan pendapatan masyarakat; (2) penghematan waktu perjalanan; (3) perluasan pasar komoditas pertanian; (4) peralihan dari sistem barter ke transaksi pasar (pasar tradisional); dan (5) perubahan perilaku masyarakat.

Manfaat politik yang dihasilkan oleh sarana dan prasarana transportasi adalah sebagai berikut: (1) meningkatkan persatuan nasional dengan menghilangkan isolasi antarwilayah; (2) memungkinkan pelayanan publik yang lebih merata di seluruh negeri; (3) dapat meningkatkan keamanan negara melawan serangan dari luar dan memfasilitasi mobilisasi nasional selama perang; dan (4) sistem transportasi yang efisien dapat membantu negara dalam pemindahan penduduk atau bahan baku di daerah bencana.

Adler mengungkapkan bahwa pembangunan transportasi memberikan manfaat penting, diantaranya adalah: (1) menurunkan biaya eksploitasi; (2) mendorong pertumbuhan ekonomi; (3) menghemat waktu bagi penumpang dan pengangkutan barang; (4) mengurangi kerusakan dan kecelakaan; dan (5) meningkatkan kenyamanan dan kepuasan pengguna transportasi. Namun, manfaat tersebut tidak selalu berlaku untuk semua jalur transportasi, karena tergantung pada

sarana dan prasarana yang tersedia. Di sisi lain, terdapat biaya sosial yang harus ditanggung oleh masyarakat pedesaan, seperti kecelakaan lalu lintas, penggusuran tanah ulayat masyarakat karena pembangunan jalan, pengambilan sumber daya alam, dan perubahan pola hidup masyarakat yang cenderung meniru gaya hidup masyarakat perkotaan.

2.3 Jalan

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, didefinisikan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi seluruh bagian jalan, termasuk bangunan penunjang dan perlengkapannya untuk lalu lintas, yang berada di permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, dan/atau air dan di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.

Jalan menurut peruntukannya terdiri atas jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, sedangkan jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh badan, badan usaha, perorangan atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Jalan umum dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status dan kelas. Adapun penataan kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan menjadi jalan bebas hambatan, jalan utama, jalan sedang dan jalan kecil.

2.4 Jalan Tol

2.4.1 Pengertian Jalan Tol

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol disebutkan bahwa jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan

sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar tol. Kewenangan penyelenggaraan jalan tol ada pada Pemerintah Pusat.

Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk: 1) memperlancar lalu lintas di kawasan berkembang; 2) meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelayanan distribusi barang dan jasa untuk mendukung peningkatan pertumbuhan ekonomi; 3) meringankan beban keuangan Pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan; dan 4) meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan.

2.4.2 Persyaratan Teknis dan Spesifikasi Jalan Tol

Penyelenggaraan jalan tol secara teknis dipersyaratkan sebagai berikut, yaitu :

- 1) Jalan tol mempunyai tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang lebih tinggi dari jalan umum yang ada dan dapat melayani arus lalu lintas jarak jauh dengan mobilitas tinggi;
- 2) Jalan tol yang digunakan untuk lalu lintas antar kota didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 80 (delapan puluh) kilometer per jam dan untuk jalan tol di wilayah perkotaan didesain dengan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam;
- 3) Jalan tol didesain untuk mampu menahan muatan sumbu terberat (MST) paling rendah 8 (delapan) ton;
- 4) Setiap ruas jalan tol harus dilakukan pemagaran dan dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan jalan dalam bentuk jembatan atau terowongan;

- 5) Pada tempat-tempat yang dapat membahayakan pengguna jalan tol, harus diberi bangunan pengaman yang mempunyai kekuatan dan struktur yang dapat menyerap energi benturan kendaraan; dan
- 6) Setiap jalan tol wajib dilengkapi dengan aturan perintah dan larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, marka jalan dan/ atau alat pemberi isyarat lalu lintas.

Pembangunan jalan tol harus mempunyai spesifikasi :

- 1) tidak ada persimpangan sebidang dengan ruas jalan lain atau dengan prasarana transportasi lainnya;
- 2) jumlah jalan masuk dan jalan keluar ke dan dari jalan tol dibatasi secara efisien dan semua jalan masuk dan jalan keluar harus terkendali secara penuh;
- 3) jarak antar simpang susun, paling rendah 5 (lima) kilometer untuk jalan tol luar perkotaan dan paling rendah 2 (dua) kilometer untuk jalan tol dalam perkotaan;
- 4) jumlah lajur sekurang-kurangnya dua lajur per arah;
- 5) menggunakan pemisah tengah atau median; dan
- 6) lebar bahu jalan sebelah luar harus dapat dipergunakan sebagai jalur lalu lintas sementara dalam keadaan darurat.

Selain itu pula, setiap jalan tol harus tersedia :

- 1) sarana komunikasi, sarana deteksi pengamanan lain yang memungkinkan pertolongan dengan segera sampai ke tempat kejadian serta upaya pengamanan terhadap pelanggaran, kecelakaan dan gangguan keamanan lainnya;
- 2) pada jalan tol antar kota harus tersedia tempat istirahat dan pelayanan untuk kepentingan pengguna jalan tol;
- 3) tempat istirahat dan pelayanan disediakan paling sedikit satu untuk setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer pada setiap jurusan; dan
- 4) setiap tempat istirahat dan pelayanan dilarang dihubungkan dengan akses apapun dari luar jalan tol.

2.4.3 Prinsip Pengusahaan Jalan Tol

Dalam rangka percepatan realisasi jaringan jalan tol sebagai bagian dari jaringan jalan nasional, pelaksanaan pengusahaan jalan tol. Pengusaha jalan tol meliputi kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, konstruksi, pengoperasian dan/atau pemeliharaan. Pengusahaan jalan tol dilakukan oleh badan usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah dan/atau badan usaha milik swasta.

Dalam pelaksanaan pembangunan jalan tol harus menjamin keselamatan, keamanan, kenyamanan bagi pengguna jalan dan kelancaran lalu lintas pada jalan yang ada serta tidak menimbulkan kerugian bagi masyarakat sekitar.

Beberapa persyaratan yang terkait dengan pengusahaan jalan tol adalah: 1) dalam hal pembangunan jalan tol menggunakan jalan yang sudah ada, harus disediakan jalan pengganti; 2) jalan pengganti harus dilengkapi dengan jumlah lajur dan lapis struktur perkerasan yang sekurang-kurangnya sama dengan jumlah lajur dan lapis perkerasan jalan lintas yang terikat; 3) jalan pengganti harus memenuhi

persyaratan geometrik yang ditentukan; dan 4) selama pembangunan jalan pengganti belum selesai atau jalan pengganti belum dapat digunakan, jalan yang ada harus tetap berfungsi.

Dalam hal pelaksanaan pembangunan jalan tol mengganggu jalur lalu lintas yang ada, badan usaha terlebih dahulu menyediakan jalan pengganti sementara yang sesuai. Penyediaan jalan pengganti sementara dilakukan dengan memperhatikan pendapat instansi terkait. Sedangkan jika pembangunan jalan tol terletak di atas atau di bawah jalan eksisting, maka jalan tersebut harus tetap berfungsi dengan baik.

2.5 Ketentuan Umum Jalan Tol

2.5.1 Sistem Jaringan Jalan Tol

1) Karakteristik Jalan Tol

Karakteristik jalan tol Karakteristik jalan tol adalah sebagai berikut :

- a. Jalan tol harus mempunyai spesifikasi dan pelayanan yang lebih tinggi daripada jalan umum yang ada;
- b. Dalam keadaan tertentu, jalan tol dapat tidak merupakan lintas alternatif;
- c. Jalan tol melayani pergerakan yang tidak boleh terputus (menerus);
- d. Jalan tol sebaiknya dilengkapi/ disediakan tempat istirahat menurut pedoman perencanaan tempat istirahat yang ada;
- e. Jalan tol didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam (km/jam) untuk di dalam kota dan kecepatan paling rendah 80 (delapan puluh) km/jam untuk pergerakan di luar kota;

- f. Jumlah jalan masuk atau penghubung dibatasi secara efisien;
- g. Harus mempunyai perlengkapan jalan yang cukup seperti rambu, marka, lampu pengatur lalu lintas, lampu penerangan jalan, dan lain-lain;
- h. Jalan tol minimal mempunyai 4 lajur atau lebih dan dilengkapi dengan median.

2) Peran dan Fungsi Jalan Tol

- a. Peran dan fungsi pelayanan jalan tol antara lain:
 - Meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi untuk menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah;
 - Jalan tol sebagai bagian dari sistem jaringan jalan umum tidak merupakan lintas alternatif;
 - Melayani pergerakan barang dan jasa dengan kendaraan minimal beroda 4 (empat) Baik untuk menunjang pergerakan dalam kota maupun antar kota.
- b. Kriteria yang dipenuhi dalam pelayanan Jalan Tol meliputi:
 - Kelancaran, berkaitan dengan waktu perjalanan pengguna jalan yang secara teknis, diidentifikasi dengan kecepatan perjalanan. Untuk jalan tol, kecepatan perjalanan/ pergerakan minimal 60 km/jam. Kebutuhan akan kelancaran lalu lintas ini ditunjang dengan adanya persimpangan tidak sebidang, serta pembatasan jalan- jalan penghubung dengan jalan umum.
 - Keselamatan, merupakan persyaratan yang harus dipenuhi agar pengguna jalan dapat mengendarai kendaraannya dengan selamat, pada kecepatan yang telah ditentukan. Penataan lahan secara teknis

terkait dengan lebar bahu jalan, lebar bahu median, jarak simpang, dan tempat istirahat), dan lain-lain.

- Kenyamanan, berkaitan dengan penataan lingkungan jalan secara teknis, baik dalam penerapan geometrik jalan, penerapan bentuk arsitektur bangunan dan lansekap, serta berkaitan dengan lingkungan hidup alami dan kegiatan sosial ekonomi.

2.6 Nilai Lahan

Pengertian nilai tanah atau harga tanah, adalah pengukuran nilai tanah berdasarkan kemampuan ekonomi tanah dalam kaitannya dengan produktivitas dan strategi ekonomi. Sedangkan harga tanah adalah penilaian atas tanah yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk satuan luas tertentu di pasar tanah (Yunus, 2000 dalam Masyitah, 2019).

Nilai tanah dan harga memiliki arti yang berbeda, tetapi mereka terkait erat. Hal ini dapat dijelaskan bahwa harga tanah ada karena ada nilai tanah. Sehingga harga tanah merupakan cerminan dari nilai tanah, dimana nilai tanah merupakan wujud kemampuan tanah dalam kaitannya dengan pemanfaatan dan penggunaan tanah (Sujarto, 1985 dalam Masyitah, 2019).

Lahan merupakan sumber daya yang menyediakan ruang yang dapat menunjang segala kebutuhan makhluk hidup. Pada dasarnya ruang yang tersedia sangat terbatas, sedangkan kebutuhan akan tanah cenderung meningkat dari tahun ke tahun, baik untuk perumahan, pertanian, industri dan sebagainya. Inilah yang menuntut perkembangan teoritis nilai tanah.

Nilai tanah memiliki berbagai definisi atau arti tergantung pada konteks dan penggunaan serta sudut pandang. Nilai tanah diartikan sebagai nilai kekuatan tanah

untuk ditukar dengan barang lain. Sebagai contoh, tanah yang produktivitasnya rendah, seperti padang rumput, memiliki kerugian yang relatif lebih rendah karena keterbatasan dalam penggunaannya. Sedangkan nilai pasar tanah didefinisikan sebagai harga (diukur dalam satuan uang) yang diinginkan oleh penjual dan pembeli. Faktor non manusia menyangkut eksternalitas yang diterima oleh tanah.

Jika karakteristiknya positif, seperti dekat dengan pusat perekonomian, bebas banjir, kepadatan penduduk, dan adanya jalan raya, maka tanah akan memiliki nilai yang tinggi jika dibandingkan dengan tanah yang tidak menerima eksternalitas, meskipun luas dan bentuk tanahnya sama. Jika lahan menerima eksternalitas negatif, seperti dekat dengan sampah, jauh dari pusat kota/ekonomi, tidak bebas banjir, maka lahan tersebut akan bernilai rendah jika dibandingkan dengan lahan yang tidak menerima eksternalitas negatif (Pearce dan Turner 1990).

Nilai tanah dalam konteks pasar properti adalah nilai pasar wajar, yaitu nilai yang ditentukan atau ditetapkan oleh pembeli yang ingin membeli sesuatu dan penjual ingin menjual sesuatu berdasarkan kesepakatan atau kesepakatan kedua belah pihak dalam kondisi yang wajar. tanpa adanya tekanan dari pihak luar dalam proses transaksi jual beli sehingga tercapai kesepakatan. Pembeli dan penjual memiliki tenggang waktu yang cukup untuk properti yang diperdagangkan dan bertindak untuk kepentingan mereka sendiri. Nilai pasar pada dasarnya mencerminkan harga terbaik suatu properti pada waktu, tempat dan kondisi atau kondisi pasar tertentu. Hal ini sejalan dengan pengertian nilai menurut Eckert (1990) dalam Masyitah (2019) yang menyatakan bahwa nilai adalah waktu yang menggambarkan harga atau nilai uang dari properti, barang atau jasa bagi pembeli dan penjual. Dari beberapa definisi dapat disimpulkan bahwa nilai tanah merupakan

ukuran kemampuan tanah untuk menghasilkan atau menghasilkan sesuatu yang secara langsung memberikan manfaat ekonomi. Dalam konteks pasar properti, nilai tanah sama dengan harga pasar tanah, misalnya ketika harga pasar tanah tinggi, maka nilai tanah juga tinggi, begitu pula sebaliknya.

2.6.1 Nilai Sosial Lahan

Nilai tanah dapat diklasifikasikan menjadi tiga kelompok, yaitu a) nilai keuntungan, b) nilai kepentingan umum, dan c) nilai sosial (Maysitah, 2019). Nilai keuntungan tanah terkait dengan tujuan ekonomi terkait jual beli tanah di pasar bebas, sehingga tanah sering dijadikan sebagai salah satu modal investasi.

Perlakuan tanah sebagai komoditas ekonomi juga mempertimbangkan fungsi tanah sebagai objek sosial dan instrumen pembangunan daerah (Budiharjo, 2005). Dengan demikian, hal-hal yang menentukan nilai sosial tanah berkaitan dengan sifat fisik tanah dan proses organisasi yang berkaitan dengan masyarakat, yang kesemuanya berkaitan dengan tingkat perilaku dan tindakan kelompok masyarakat (Jayadinata, 1999).

Menurut Chapin, nilai-nilai sosial dihilangkan dari teori-teori: (1) teori bentuk perkotaan, teori ini dipecahkan dalam rancangan lingkungan fisik; (2) teori sistem aktivitas, teori ini menitikberatkan pada pola kebiasaan/perilaku di lingkungan hidup; dan (3) teori lingkungan sosial, sebuah teori yang memisahkan desain dan perilaku tetapi pada tingkat masyarakat (Chapin, 1995).

Sedangkan menurut Jayadinata, lingkungan sosial penduduk yang memberikan kontribusi terhadap pola penggunaan lahan adalah: pola penguasaan, pola kegiatan sosial ekonomi, dan pola konstruksi dan konstruksi, pola yang menggambarkan wujud identitas bangunan yang dibangun (Jayadinata, 1999).

2.6.2 Nilai Ekonomis Lahan

Manusia secara langsung dan tidak langsung berhubungan dengan tanah, baik penggunaan maupun kepemilikannya, sehingga tanah menjadi salah satu faktor produksi. Nilai ekonomi tanah adalah penilaian kemampuan ekonomi tanah dalam kaitannya dengan produktivitas dan strategi ekonominya. Tanah yang terletak di pusat kota dengan kondisi tanah yang baik, aksesibilitas yang tinggi, ketersediaan sarana dan prasarana yang lengkap secara kualitatif serta peranannya yang strategis menjadi faktor penentu nilai tanah. Dengan demikian, kerapatan dan nilai tanah menjadi lebih rendah untuk lokasi yang semakin ke arah pinggir kota (Branch, 1996).

Lahan memiliki efek spasial terhadap wilayah sekitarnya, yang berkaitan dengan sebaran penggunaan lahan itu sendiri yang telah ada akibat aktivitas manusia dan sebaran penggunaan lahan akibat perluasan wilayah. Jadi, secara fungsional nilai tanah adalah kemampuan tanah untuk memenuhi aktivitas manusia.

Pusat kota sebagai kawasan dengan aksesibilitas tertinggi memiliki nilai tanah tertinggi. Kawasan pusat kota ditandai dengan tingginya konsentrasi kegiatan perkotaan di sektor komersial/perdagangan, perkantoran, bioskop, hotel, jasa dan juga memiliki arus lalu lintas yang tinggi (Yeates, 1980). Setelah pusat kota, nilai tanah tertinggi kedua adalah kawasan yang berada di jalan arteri sekunder. Kemudian lanjutkan menyusuri area jalan kolektor menuju area jalan lokal. Arah yang semakin menjauh dari pusat kota menunjukkan pergerakan tanah ke arah yang lebih rendah, sehingga tanah dengan nilai rendah akan berdampak pada penurunan harga tanah.

Dalam perkembangan tata guna lahan perkotaan, faktor lokasi lebih berperan penting, yang meliputi aksesibilitas dan ketersediaan fasilitas dan faktor keuntungan serta tingkat permintaan penduduk terhadap tata guna lahan perkotaan. Pembangunan jaringan jalan mendongkrak harga tanah. Mahalnya harga tanah kemudian menjadi kendala bagi warga untuk menguasai tanah di wilayah yang memiliki akses yang baik (Kodoati, 2003).

Permintaan tanah tergantung pada preferensi masing-masing individu, sehingga tanah yang memiliki nilai ekonomi dan nilai tinggi akan dimanfaatkan oleh penduduk yang bersedia membayar dengan harga tinggi. Sebaliknya, penduduk yang tidak mampu membayar harga tinggi akan menempati lahan yang memiliki nilai ekonomis rendah. Dengan demikian, nilai ekonomi tanah berbeda-beda sesuai dengan jenis penggunaan tanah itu sendiri. Penggunaan lahan yang berbeda ini menyebabkan harga tanah bervariasi.

2.6.3 Teori Ekonomi Perkotaan

Lokasi memberikan gambaran tentang posisi suatu tempat atau daerah yang dimaksud. Letak suatu daerah sangat dipengaruhi oleh faktor eksternal, sehingga nilai tanah di suatu daerah akan berbeda dengan nilai tanah di daerah lain. Nilai relatif tanah akan selalu berubah dan akan bergantung pada tiga faktor yaitu jarak, sambungan dan pergerakan.

Salah satu yang banyak dibahas dalam teori lokasi adalah pengaruh jarak terhadap intensitas perpindahan manusia dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Analisis ini dapat dikembangkan untuk melihat bagaimana suatu lokasi memiliki potensi/daya tarik dengan batas wilayah pengaruhnya dimana masyarakat masih ingin mengunjungi suatu pusat yang memiliki potensi tersebut.

Perkembangan pembatasan wilayah yang terjadi di kota-kota besar tidak terlepas dari peran pemerintah dalam kebijakan yang telah diambil terkait penggunaan peraturan tata ruang kota (Deng, Huang, Rozelle, Zhang, & Li, 2015). Astuti (2016) Suatu kota selalu mengalami perkembangan secara terus menerus, perkembangan dalam hal ini melibatkan beberapa aspek antara lain aspek politik, sosial, budaya, teknologi, ekonomi dan fisik. Aspek fisik yang terkait dengan pembangunan wilayah adalah penggunaan lahan perkotaan dan pedesaan.

2.7 Harga Lahan

Harga tanah merupakan penilaian atas tanah yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk satuan luas tertentu melalui mekanisme pasar tanah (Darmawan, 2005). Nilai dan Harga tanah mempunyai hubungan yang fungsional, dimana harga tanah ditentukan oleh nilai tanah atau harga tanah mencerminkan tinggi rendahnya nilai tanah. Harga sebidang tanah ditentukan oleh jenis kegiatan yang ditempatkan di atasnya dan terwujud dalam bentuk penggunaan tanah. Harga tanah dalam keadaan sebenarnya dapat digolongkan menjadi harga tanah pemerintah (Government Land Price) dan harga tanah pasar (Market Land Price). Menurut Brian Berry (1984), dalam Luky (1997), harga tanah merupakan refleksi dari nilai tanah artinya harga merupakan cerminan dari nilai tanah tersebut. Pengertian umum dari nilai dan harga tanah adalah Nilai tanah (Land Value) adalah perwujudan dari kemampuan sehubungan dengan pemanfaatan dan penggunaan tanah. Harga tanah (Land price) adalah salah satu refleksi dari nilai tanah dan seiring digunakan sebagai indeks bagi nilai tanah.

Menurut Darin-Drabkin (1977) harga lahan adalah penilaian atas lahan yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk satuan luas pada

pasaran lahan. Nilai lahan dan harga lahan mempunyai kaitan yang erat. Semakin tinggi harga lahan disebabkan karena semakin meningkatnya kualitas dan nilai strategis suatu lahan. Sehingga harga lahan dapat diformulakan sebagai berikut

$$\text{harga lahan} = \text{nilai lahan} + f (X_1 + X_2 + X_3 + \dots X_n).$$

Perubahan penggunaan dan pemanfaatan lahan akan memberikan konsekuensi pada kenaikan harga lahan. Suatu lahan yang dimanfaatkan menjadi kawasan produktif akan menaikkan harga lahan. Pada pembangunan kota baru yang secara lengkap terdapat komponen-komponen kegiatan fungsional yang bersifat produktif, memerlukan suatu yang sangat peka terhadap kemungkinan kenaikan harga lahan (Budiharjo, 2005).

Menurut Soesilo dikatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi harga tanah pada suatu lokasi, adalah jarak dan kualitas lingkungan. Jarak yang dimaksud yaitu kemudahan menuju tempat kerja, pusat perdagangan, lokasi terminal terdekat, tempat-tempat aktivitas lainnya seperti sekolah, klinik pengobatan. Sedangkan kualitas lingkungan yaitu kondisi permukiman, kepadatan perumahan dan kualitas lingkungan lainnya (Soesilo, 2000).

Nilai dan harga lahan di perkotaan dan pedesaan berbeda, karena adanya perbedaan faktor-faktor penentu peningkatan harga lahan. Pemanfaatan lahan perkotaan banyak ditentukan oleh faktor-faktor untuk kegiatan perdagangan dan jasa, sedangkan lahan pertanian faktor penentunya sangat ditentukan oleh tingkat kesuburan lahan untuk usaha pertanian.

Selain itu, jika di perkotaan terjadi perubahan dalam penyediaan sarana dan prasarana, serta adanya investasi pemerintah dan swasta di kawasan tersebut, menjadi faktor-faktor penentu atas peningkatan harga lahan. Dengan demikian,

harga lahan akan menunjukkan suatu pola, dimana harga lahan suatu kawasan akan semakin tinggi apabila semakin mendekati lokasi kegiatan fungsional perkotaan.

Oleh karena ketersediaan lahan terbatas sedangkan aktivitas penduduk terus meningkat dan harga lahan cenderung terus menaik, maka seringkali penduduk melakukan investasi atas lahan. Lahan kemudian dijual ketika meningkatnya permintaan lahan yang mengakibatkan harga lahan melambung tinggi. Untuk itu, dalam pengendalian tata guna lahan perlu kiranya menerapkan pajak atas tanah kosong terhadap tanah yang tidak dimanfaatkan tersebut selama jangka waktu tertentu, sebelum tanah tersebut kemungkinan dinyatakan sebagai tanah telantar dan menjadi tanah negara (Maria SW Sumardjono, 2005).

2.7.1 Pandangan Islam Terhadap Penetapan Harga Lahan

Tanah merupakan salah satu faktor produksi penting yang harus dimanfaatkan secara optimal. Tanah juga mempunyai manfaat tertentu misalnya untuk pertanian, perumahan atau industri. Islam memperbolehkan seseorang memiliki tanah dan memanfaatkannya. Kalau dicermati nas-nas syara” yang berkaitan dengan kepemilikan tanah, maka ditemukan banyak Firman Allah Yang Berbicara Tentang Bumi/Tanah Sebagai Karunia Allah Swt Seperti yang terdapat di dalam QS. Al-Nahl 65 yang artinya:

“Dan Allah menurunkan dari langit air (hujan) dan dengan air itu dihidupkan-Nya bumi sesudah matinya. Sesungguhnya pada yang demikian itu benar-benar terdapat tanda-tanda (kebesaran Tuhan) bagi orang-orang yang mendengarkan (pelajaran)” -QS. Al-Nahl ayat 65

Dalam QS. An-Nur ayat 42 yang artinya:

“Dan kepunyaan Allah-lah kerajaan langit dan bumi dan kepada Allah-lah kembali (semua makhluk)”-QS. An-Nur ayat 42

Ayat-ayat tersebut menegaskan bahwa pemilik hakiki dari segala sesuatu (termasuk tanah) adalah Allah Swt sebagai pemilik hakiki, memberikan kuasa (istikhlaf) kepada manusia untuk mengelola dan memanfaatkan seluruh benda yang ada termasuk di dalamnya bumi dan segala isinya adalah karunia Allah.

Dalam melaksanakan pembangunan untuk kepentingan umum pemerintah mempunyai wewenang untuk mengeluarkan kebijakan untuk pembangunan karena pemerintah yang dianggap sebagai pelaksana pembangunan masyarakat untuk kemakmuran rakyat dan harus ditaati oleh rakyatnya, sebagaimana kaidah fiqh yang dirumuskan oleh imam syafi“yang berbunyi :

“kebijakan pemimpin/khalifah adalah untuk kepentingan rakyatnya.”

Oleh sebab itu, ummat Islam (rakyat) harus mematuhi segala kebijakan imam demi mewujudkan kemaslahatan tersebut. Hal ini sesuai dengan firman Allah yang menerangkan untuk mematuhi Allah, Rasul dan Ulil amri (pemimpin)

QS. An-Nisa ayat 59 :

“Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu. Kemudian jika kamu berlainan pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya”-QS.An-Nisa ayat 59

Ayat ini menunjukkan bahwa apa yang menjadi keputusan atau kebijakan pemimpin/Pemerintah (ulil amri) wajib di ikuti atau dituruti dan ditati oleh rakyatnya. Untuk memenuhi tuntutan dan kepentingan manusia serta merespon berbagai dinamika kehidupan, maka setiap pengambilan keputusan harus 22 memenuhi kriteria kepentingan umum.

Jual beli menurut pengertian fiqh, adalah menukar suatu barang dengan barang yang lain dengan rukun dan syarat tertentu. Jual beli juga dapat diartikan menukar uang dengan barang yang diinginkan sesuai dengan rukun dan syarat tertentu. Setelah terjadinya jual beli dilakukan secara sah, dan setelah pembayaran diselesaikan, maka barang yang dijual menjadi milik pembeli sedangkan uang yang dibayarkan pembeli sebagai pengganti harga barang, menjadi milik penjual. Sebagaimana firman Allah dalam Q.S. Al-Baqarah Ayat 275:

“Telah menceritakan kepada kami Qutaibah telah menceritakan kepada kami Al Laits dari Nafi’ dari Ibnu ‘Umar radliallahu ‘anhuma dari Rasulullah shallallahu ‘alaihi wasallam bahwa Beliau bersabda: “Jika dua orang melakukan jual beli maka masing-masingnya punya hak khiyar (pilihan) atas jual belinya selama keduanya belum berpisah. Jika keduanya sepakat atau salah satu dari keduanya memilih lalu dilakukan transaksi maka berarti jual beli telah terjadi dengan sah, dan seandainya keduanya berpisah setelah transaksi sedangkan salah seorang dari keduanya tidak membatalkan transaksi maka jual beli sudah sah”

Berdasarkan ayat dan hadis diatas, apabila kita menginginkan hak milik orang lain maka harus dengan penawaran harga atau dengan cara jual beli. Contoh-contoh pelepasan dan penyerahan hak atas tanah dalam perakteknya 23

dilaksanakan pada Zaman Rasulullah Saw, pada masa Khalifah Umar bin Khattab ra, pada masa Bani Umayyah dan pada masa khalifah-khalifah yang ada serta sampai pada saat ini, pelaksanaannya dengan cara ganti untung bukan ganti rugi karena bersifat jual beli, serta pelaksanaan jual belinya berupa uang pembayaran yang diberikan oleh penguasa dengan masyarakat. Pemimpin dalam hal ini pemerintah bertanggung jawab penuh atas kondisi rakyat termasuk hal-hal menyangkut dengan hak-hak rakyat. Setiap tindakan atau kebijaksanaan para pemimpin yang menyangkut dan mengenai hak-hak rakyat dikaitkan dengan kemaslahatan rakyat banyak dan ditujukan untuk mendatangkan suatu kebaikan.

Dalam hal pengadaan tanah, untuk memenuhi kemaslahatan untuk semua pihak pemimpin dalam hal ini harus mencari jalan terbaik sehingga tidak mencederai perasaan pemilik hak tanah tersebut dan menghindari tindakan sewenang-wenang yang merugikan pihak tertentu. Dalam Islam tidak membenarkan mencabut hak milik orang lain tanpa adanya kerelaan dari pemiliknya. Karena hak milik pribadi dalam Islam benar-benar dihargai dan dihormati. Sehingga cara memperoleh hak milik dalam Islam diatur sedemikian rupa. Bila seseorang menginginkan hak milik setidaknya sesuai dengan hukum Islam. Seperti contoh jual beli atau menawar harga yang sepadan. Ini sebagai bukti penghargaan dalam Islam.

2.8 Hedonic Price

Menurut Rahardjo dan Gravitiani (2012), metode penentuan harga hedonik berasal dari teori atribut atau karakteristik yang pertama kali diperkenalkan oleh Lancaster pada tahun 1966, kemudian dikembangkan lebih lanjut oleh Griliches pada tahun 1971 dan Rosen pada tahun 1974. Pendekatan ini bertujuan untuk menghitung nilai implisit dari karakteristik atau atribut yang melekat pada suatu

produk dan menganalisis hubungan antara karakteristik tersebut dengan permintaan atas barang dan jasa.

Metode ini menggunakan pendekatan pasar yang relevan untuk mengevaluasi amenitas lingkungan melalui observasi tidak langsung. Prinsip dasarnya adalah bahwa pada barang-barang lingkungan, konsumen cenderung memilih untuk membayar berdasarkan tingkat konsumsi atau kemampuan mereka, dengan memilih harga yang tersedia di pasar. Dengan menggunakan teknik Hedonic Price, kita dapat mengevaluasi barang-barang lingkungan yang tidak memiliki pasar yang jelas. Kunci dari teknik Hedonic Price adalah membuat perkiraan fungsi harga implisit. Fungsi harga implisit dibangun berdasarkan ide bahwa barang dan jasa terdiri dari sejumlah atribut, dan bahwa nilai total dari setiap barang tertentu tergantung pada kontribusi relatif dari atribut-atribut tersebut.

Secara matematis dapat ditulis sebagai berikut :

$$P = F (X_1, X_2, X_3, \dots, X_n)$$

Dimana P merupakan harga produk tertentu, dan X_1 hingga X_n adalah atribut dari produk tersebut. Dengan teknik regresi persamaan tersebut dapat terselesaikan untuk memperoleh koefisien dari setiap variabel bebas.

$(X_1, X_2, X_3, \dots, X_n)$ yang mewakili harga implisit dari setiap atribut.

Analisis Hedonic Price terdiri dari dua tahap. Tahap pertama adalah menentukan variabel kualitas lingkungan yang akan dijadikan studi dalam fungsi Hedonic Price. Untuk melakukan ini, data spasial dan harga dari objek yang akan dinilai diperlukan. Tahap kedua adalah menentukan fungsi permintaan yang menggambarkan hubungan antara harga dan kualitas lingkungan.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif adalah suatu pendekatan penelitian yang secara primer menggunakan paradigma *postpositivist* dalam mengembangkan ilmu pengetahuan, menggunakan strategi penelitian seperti eksperimen dan survei yang memerlukan data statistik.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan pendekatan kuantitatif adalah penelitian dengan metode korelasional. Metode korelasional adalah suatu metode penelitian untuk mengetahui hubungan dan tingkat hubungan antara dua variabel atau lebih tanpa ada upaya untuk mempengaruhi variabel tersebut sehingga tidak terdapat manipulasi variabel. Penelitian korelasional merupakan salah satu bagian penelitian *ex-post facto* karena pada umumnya peneliti tidak memanipulasi keadaan variabel yang ada dan langsung mencari adanya suatu hubungan dan tingkat hubungan variabel yang dinyatakan dalam koefisien korelasi. Dalam penelitian ini, metode korelasional digunakan untuk merumuskan model matematis serta penentuan arah perubahan penggunaan lahan.

3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini di Kawasan pintu tol Pinggir sekitar jalan Arteri Kecamatan Pinggir, yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh pembangunan tol terhadap harga lahan di Jalan Arteri Pekanbaru-Duri dan untuk mengetahui harga lahan sebelum dan sesudah adanya tol. Lokasi penelitian sepanjang jalan arteri di Kecamatan Pinggir dengan panjang ruas jalan 6 km dengan buffer 500 m dari kanan dan kiri setiap ruas jalan. Wilayah studi yang diteliti memiliki luas 600 Ha. Ruas jalan sepanjang 6 km akan dibagi menjadi 6 sesi. Adapun alasan memilih

wilayah tersebut sebagai lokasi penelitian karena sebelum adanya pembangunan jalan tol, jalan tersebut merupakan jalan yang digunakan sebagai perlintasan Pekanbaru - Duri.

Dengan adanya pembangunan jalan tol, mobilitas di sepanjang jalan arteri Kecamatan Pinggir semakin berkurang yang berimplikasi pada menurunnya aktivitas ekonomi yang berdampak pada harga lahan di sepanjang jalan tersebut sehingga hal ini sangat penting untuk dikaji. Sedangkan untuk waktu penelitian dilakukan selama yaitu dari bulan Maret 2023 sampai dengan Oktober 2023.



Tabel 0.1 Waktu dan Tahap Penelitian

No.	Tahapan Penelitian	Bulan							
		Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Agt	Sept	Okt
Pra Lapangan									
1	Berkonsultasi dengan dosen pembimbing tentang topik penelitian								
2	Pengurusan SK TA dan SK Pembimbing								
3	Merumuskan masalah, tujuan dan sasaran yang berkaitan dengan topik yang telah ditetapkan								
4	Orientasi atau eksplorasi teoretis yang mendalam dan pengamatan lapangan pertama								
5	Melaksanakan prosedur perijinan kepada instansi terkait di bidang penelitian untuk memudahkan proses pengumpulan data/informasi (survey)								
6	Merencanakan survei untuk data yang diperlukan								
7	Menyiapkan alat analisis								
8	Persiapan dan penyusunan proposal penelitian								
9	Bimbingan proposal								
10	Seminar proposal								
Lapangan									
1	Mengidentifikasi kebutuhan data sekunder dan dokumentasi terkait data yang diperlukan								
2	Menentukan data primer, yaitu melihat apa saja kebutuhannya								
3	Observasi, yaitu melakukan survey ke lokasi penelitian untuk melihat dan mengumpulkan data yang diperlukan untuk penelitian								
4	Survey instansional untuk melakukan pengambilan data sekunder ke instansi terkait								
Pasca Lapangan									
1	Kompilasi Data								
2	Analisis data								
3	Penyusunan laporan hasil penelitian								

No.	Tahapan Penelitian	Bulan							
		Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Agt	Sept	Okt
4	Seminar Komprehensif								

Sumber: Hasil Analisis, 2023

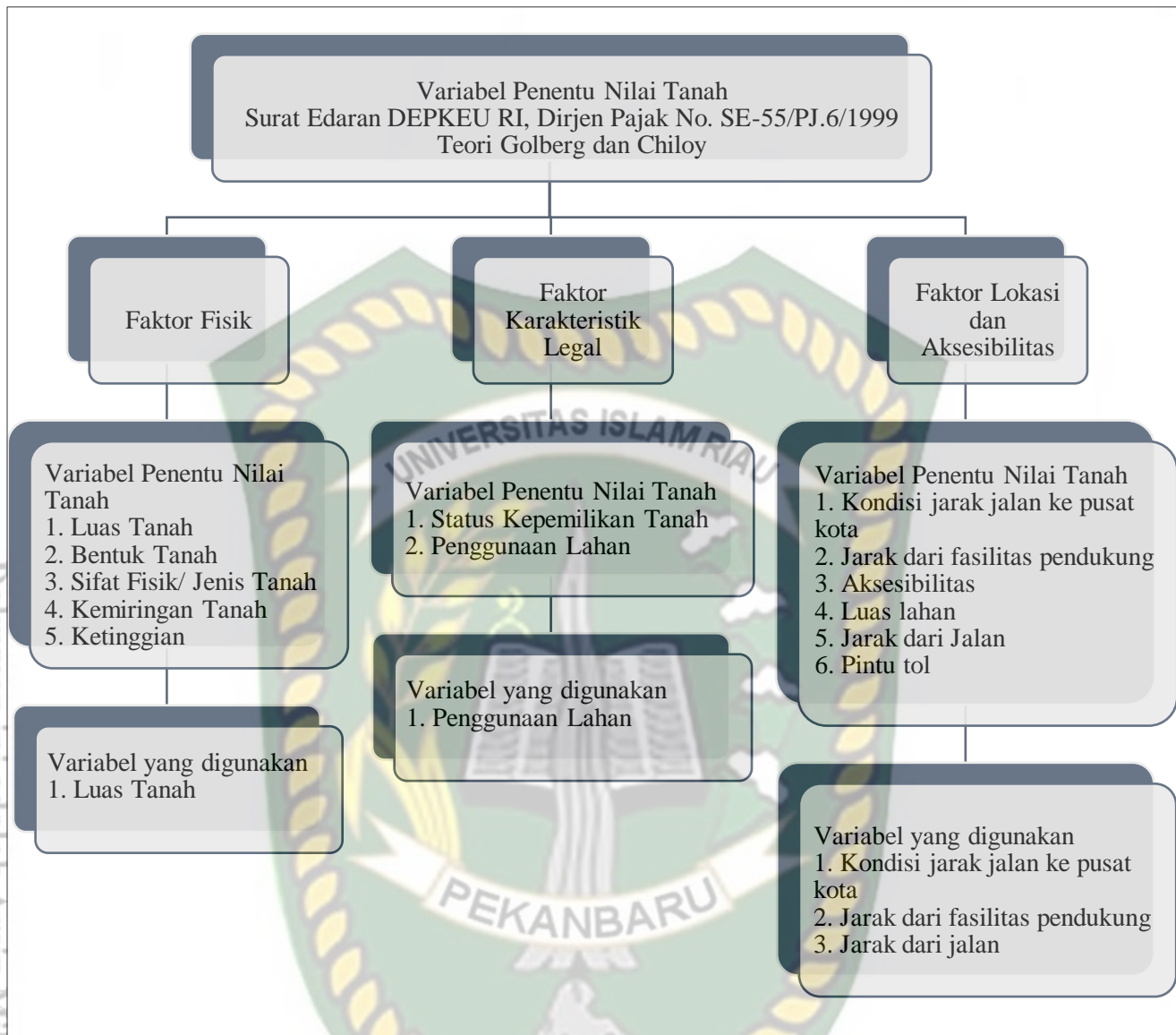
3.4 Variabel dan Data Penelitian

3.4.1 Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah segala sesuatu yang berbentuk apa pun yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Menurut Afifah (2019) Pengaruh adalah daya yang ada atau muncul dari sesuatu (orang atau benda) yang turut membentuk watak kepercayaan dan perbuatan seseorang, dalam penelitian ini pengaruh yang dimaksud yaitu daya yang timbul dari keberadaan Jalan Tol Dumai - Pekanbaru yang ikut membentuk perubahan harga lahan.

Variabel penentu nilai tanah yang digunakan dalam penelitian ini ada 4 (empat) yaitu luas tanah, penggunaan lahan, jarak terhadap pusat kota, jarak dari fasilitas pendukung dan jarak dari jalan. Variabel yang dipilih disesuaikan dengan keadaan yang ada dilapangan, serta kemungkinan adanya pengaruh paling besar terhadap adanya kemungkinan perubahan nilai tanah pada lokasi penelitian

Selain disesuaikan dengan keadaan yang ada dilapangan pemilihan variabel penentu nilai tanah juga disesuaikan berdasarkan Surat Edaran DEPKEU RI, Dirjen Pajak No. SE-55/PJ.6/1999 tentang “Petunjuk Teknis Analisis Penentuan Nilai Indikasi Rata-rata (NIR)” dan teori pustaka nilai tanah Golberg dan Chiloy dalam Ksamawan (2009). Berikut adalah diagram alir penentuan nilai tanah:



Gambar 3.1 Diagram Variabel Penelitian

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Variabel penentu nilai tanah yang dipilih disesuaikan keadaan sebenarnya yang ada dilapangan, hal ini dikarenakan:

1. Jarak lokasi terhadap akses jalan dipilih karena jalan ini cukup padat dilewati kendaraan, sehingga dengan aksesibilitas yang mudah dapat mempengaruhi perkembangan kawasan yang ada disekitar jalan. Perkembangan kawasan sekitar jalan merupakan faktor yang dapat memacu kenaikan nilai tanah. Kawasan disekitar jalan cenderung mempunyai nilai tanah yang lebih tinggi, yang secara

otomatis harga tanah menjadi lebih mahal dibandingkan dengan kawasan yang jauh dari akses jalan.

2. Jarak dari fasilitas umum dipilih karena setiap kawasan mempunyai fasilitas pendukung masing-masing yang dapat mempengaruhi nilai tanah. Dengan banyaknya fasilitas pendukung yang ada pada suatu lokasi secara tidak langsung dapat mempengaruhi perubahan nilai tanah. Suatu lokasi yang terletak dekat dengan pasar atau pusat ekonomi nilai tanahnya berbeda dengan lokasi yang jauh dengan pasar. Nilai tanah dipengaruhi oleh letak tanah tersebut, semakin strategis letak tanah tersebut maka nilai tanah dipastikan semakin meningkat
3. Setiap lahan difungsikan berbeda-beda, perbedaan fungsi lahan akan mempengaruhi perubahan nilai tanah. Berdasarkan penggunaan lahan pada daerah penelitian dapat diketahui:
 - a. Tanah yang difungsikan sebagai lahan pemukiman penduduk akan lebih tinggi nilainya dibandingkan dengan tanah yang difungsikan sebagai lahan pertanian.
 - b. Tanah yang difungsikan sebagai pemukiman dengan aksesibilitas mudah akan mempunyai nilai tanah yang lebih tinggi dibandingkan dengan tanah yang aksesibilitasnya kurang.

3.4.2 Data Penelitian

Data adalah rekaman dari sekumpulan kejadian yang belum memiliki arti yang berupa simbol, angka, dan lain-lain. Data didefinisikan sebagai deskripsi atau deskripsi dari suatu objek yang belum memiliki arti yang utuh, yang dapat berupa angka, karakter, gambar, suara atau simbol (Yusuf & Daris, 2019). Data diperoleh dengan mengukur nilai dari satu atau lebih variabel dalam sampel atau populasi (Suryani & Hendriyani, 2016).

Ada dua jenis data, data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh dari sumber primer atau dari perseorangan atau perseorangan seperti hasil wawancara atau hasil pengisian kuesioner yang biasa dilakukan oleh peneliti. Data primer dapat berupa data kuantitatif dan kualitatif, seperti pendapat seseorang atau kelompok, pengamatan terhadap benda fisik, hasil perhitungan, dan hasil tes. Data

sekunder adalah data primer yang telah diolah lebih lanjut dan disajikan oleh pengumpul data primer atau oleh pihak lain, misalnya dalam bentuk tabel atau diagram (Umar, 2013).

Data primer dan sekunder yang dibutuhkan dalam studi ini yaitu sebagai berikut:

Tabel 0.2 Jenis Kebutuhan Data

Data	Jenis Data	Metode Pengumpulan Data
• Kondisi penggunaan lahan	Data Primer	<ul style="list-style-type: none"> • Observasi • Dokumentasi
• Kondisi jalan	Data Primer	<ul style="list-style-type: none"> • Observasi • Dokumentasi
<ul style="list-style-type: none"> • Peta zona nilai tanah • Data NJOP untuk objek PBB 	Data sekunder	Survey instansional
• Penentu nilai tanah	Data sekunder	Kuisisioner
• Peta administrasi wilayah studi	Data sekunder	Survey instansional

Sumber: Hasil Kajian Literatur, 2023

3.5 Populasi dan Sampel

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek/subyek dengan kualitas dan karakteristik tertentu yang ditentukan oleh peneliti untuk menarik kesimpulan. Oleh karena itu, populasi terdiri dari benda-benda dan benda-benda alam lainnya serta manusia. Populasi tidak hanya mencakup objek atau jumlah yang ada pada subjek, tetapi juga semua karakteristik atau sifat yang dimiliki subjek atau objek (Sugiyono, 2013). Populasi dalam penelitian ini yaitu Kawasan pintu tol Pinggir sekitar jalan Arteri Kecamatan Pinggir seluas 600 Ha.

Sampel adalah sebagian dari populasi yang dipilih untuk penelitian (Hemawan & Amirullah, 2016). Analisis kuantitatif data sampel menghasilkan statistik sampel yang digunakan untuk mengestimasi parameter populasi (Agung & Puspaningtyas, 2016). Penentuan jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini ditentukan dengan Metode Slovin. Penentuan ukuran sampel dengan menggunakan metode slovin harus memenuhi kaidah yang sudah ditentukan. Karena data yang digunakan merupakan proporsi populasi, maka dalam penelitian ini menggunakan Metode Slovin. Adapun rumus menentukan ukuran sampel menurut Slovin adalah:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} = \frac{600}{1 + (600 \cdot 10\%^2)} = 85$$

$$85 : 6 = 14$$

Adapun populasi dari penelitian ini merupakan lahan di kawasan pintu tol Pinggir sekitar jalan Arteri Kecamatan Pinggir dengan luas lahan 600 Ha dengan panjang ruas sejauh 6 km. Sementara lahan sampel pada penelitian ini yaitu seluas 85 Ha. Ruas jalan sepanjang 6 km akan dibagi menjadi 6 sesi. Sehingga setiap sesi luas sampel lahan yang akan diteliti yaitu 14 Ha.

3.6 Metode Pengumpulan Data

3.6.1 Metode Pengumpulan Data Primer

Data primer merupakan jenis dan sumber data yang diperoleh secara langsung dari sumber datanya. Pengumpulan data primer dilakukan dengan menggunakan dua cara yaitu observasi lapangan dan menyebarkan kuesioner secara langsung dengan melibatkan beberapa pihak yang berhubungan dengan penelitian yang sedang dilakukan oleh peneliti (Sugiono, 2019). Metode yang digunakan untuk mendapatkan data primer dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Observasi

Observasi adalah suatu cara pengumpulan data dengan pengamatan langsung dan pencatatan secara sistematis terhadap obyek yang akan diteliti. Observasi dilakukan dengan cara pengamatan kondisi eksisting lokasi permukiman. Observasi lapangan ini berguna untuk mendapatkan data kondisi penggunaan lahan di wilayah studi.

2. Dokumentasi

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu (Sugiyono, 2019). Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya monumental dari seseorang. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan kuesioner. Metode ini dilakukan oleh peneliti untuk dapat melengkapi data penelitian yaitu lampiran foto eksisting di lapangan.

3. Kuisioner

Kuisioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam arti laporan pribadinya, atau hal yang diketahui oleh responden. Kuisioner digunakan untuk mengetahui nilai tanah.

3.6.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung diterima oleh pengumpul data, bisa melalui orang lain atau lewat dokumen. Sumber data sekunder merupakan sumber data pelengkap yang berfungsi melengkapi data yang diperlukan data primer.

1. Survey Instansional

Pengumpulan data dan melalui instansi teknik guna mengetahui data kuantitatif dan data kualitatif yaitu dalam bentuk data SHP (Shapefile) maupun dalam bentuk JPEG peta yang dikumpulkan dari Badan Pertanahan Nasional.

2. Telaah Dokumen

Cara pengumpulan data dan informasi melalui literatur atau referensi yang terkait dengan studi yang akan dilakukan, Seperti Jurnal dan Skripsi terdahulu.

3.7 Metode Analisis

Dalam menganalisis untuk mendapatkan data pada penelitian ini dilakukan dengan cara observasi lapangan, pembagian kuesioner dan dokumentasi. Observasi lapangan dilakukan untuk mendapatkan informasi mengenai harga lahan. Sedangkan dokumentasi gambar dilakukan untuk menggambarkan kondisi yang terjadi dilapangan. Dalam penelitian ini data yang diperoleh dianalisis menggunakan analisis Korelasi ekpearman dengan program SPSS 22 Windows untuk menguji setiap variabel yang diteliti (Muhammad Harum, Sutriani 2017)

3.7.1 Analisa Perubahan Nilai Tanah

Analisa perubahan nilai tanah dilakukan dengan menggunakan data harga tanah hasil survei langsung di lapangan. Dari data yang ada akan di analisa perubahan nilai tanah di desa yang terletak dekat dan jauh dengan lokasi jalan tol untuk mengetahui apakah perubahan nilai tanah yang terjadi dipengaruhi oleh faktor atau variabel penentu nilai tanah yang sama. Analisa perubahan nilai tanah dilakukan dari data nilai tanah

peta ZNT, data NJOP dan hasil survei lapangan. Pembuatan model matematika dilakukan berdasarkan data hasil survei lapangan, sehingga dapat digunakan untuk memprediksi harga tanah tahun berikutnya. Selain itu juga dilakukan pengujian model matematika dengan menggunakan data nilai tanah hasil survei langsung di lapangan. Diharapkan akan mendapatkan nilai tanah mendekati sebenarnya.

Besar perubahan nilai tanah yang dianalisa menggunakan data nilai tanah yang diperoleh dari Peta Zona Nilai Tanah Kecamatan Pinggir akan dibandingkan dengan data NJOP untuk objek PBB. Dari hasil perbandingan tersebut akan dianalisa perbedaan yang kemungkinan ada antara data nilai tanah dari peta ZNT dengan data NJOP pada lokasi penelitian.

3.7.2 Analisis Regresi Linier Berganda

Pada dasarnya proses penilaian tanah meliputi pengumpulan data dan analisa data tentang karakteristik nilai tanah yang akan digunakan untuk menghitung nilai tafsiran dengan menggunakan model penilaian. Model penilaian merupakan persamaan matematis (yang umumnya menggunakan persamaan regresi) yang menyatakan hubungan antara nilai tanah dan karakteristik dari nilai tanah. Analisis regresi yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi dengan *dummy variable*. Analisis regresi linea berganda digunakan untuk mengetahui arah dan seberapa besar pengaruh variabel bebas yaitu jumlah penduduk, nilai lahan, jarak ke pusat kota dan fasilitas umum terhadap variabel terikat yaitu penggunaan lahan terbangun (Ghozali 2011 dalam Zahra Dkk 2021). Model persamaan regresi linear berganda dinyatakan dalam formula sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + \dots + b_nX_n$$

Y = Variabel dependen (terikat)

X₁...X_n = Variabel independen (bebas)

a = Konstanta regresi

b₁...b_n = Koefisien regresi

3.7.3 Uji Statistik Model

Analisis regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui arah dan seberapa besar pengaruh variabel bebas. Pada tahap ini dilakukan pengujian terhadap signifikansi pengaruh dari setiap variabel bebas terhadap variabel tak bebasnya, yaitu dengan uji parsial (t-hitung) untuk mengetahui pengaruh masing - masing variabel bebas terhadap variabel terikat dan uji pengaruh simultan (F - hitung) untuk mengetahui apakah variabel bebas secara bersama - sama atau simultan mempengaruhi variabel terikat.

Jika nilai dari F-hitung $> F$ -tabel atau $p \text{ value} < \alpha$ maka pemodelan regresi dapat digunakan karena paling tidak ada ≥ 1 variabel penentu nilai tanah yang dapat menjelaskan nilai tanah. Tapi jika nilai dari F-hitung $\leq F$ - tabel atau $p \text{ value} \geq \alpha$ maka pemodelan regresi tidak dapat digunakan karena tidak ada variabel penentu nilai tanah yang dapat menjelaskan nilai tanah.

Pengujian koefisien regresi selanjutnya adalah pengujian koefisien regresi secara parsial (Uji t) untuk mengetahui apakah variabel penentu nilai tanah secara individu dapat menjelaskan nilai tanah.

3.7.4 Analisis *Hedonic Price Model*

Hedonic Pricing Model merupakan metode yang berupaya untuk menduga kontribusi variabel prediktor dari beberapa atribut yang berbeda terhadap indikator nilai lahan yang dapat diukur, yaitu harga sewa lahan (Tufail, 2018). Dalam penelitian ini, digunakan dua kategori atribut yang diprediksi mempengaruhi nilai lahan, yaitu faktor fisik, faktor karakteristik legal, dan faktor lokasi dan aksesibilitas seperti yang tertuang pada persamaan berikut:

$$p = (S1, S2, S3)$$

Dimana:

p = harga sewa lahan

S1 = faktor fisik

S2 = faktor karakteristik legal

S3 = faktor lokasi dan aksesibilitas

3.8 Tahap Penelitian

Pengujian koefisien regresi selanjutnya adalah pengujian koefisien regresi secara parsial

3.8.1 Tahap Persiapan Penelitian

Tahap persiapan merupakan tahap awal yang dilakukan dalam melakukan penelitian untuk memperoleh informasi awal sebelum ke lokasi penelitian. Adapun tahap persiapan yaitu:

1. Konsultasi dengan dosen pembimbing tentang tema penelitian,
2. Merumuskan masalah, tujuan dan sasaran terkait dengan tema yang telah ditentukan,
3. Orientasi atau eksplorasi teori secara menyeluruh dan observasi awal di lapangan,
4. Melakukan proses perijinan kepada instansi yang terkait pada wilayah penelitian untuk mempermudah proses pengumpulan data/informasi (survei),
5. Penyusunan desain survei untuk data-data apa saja yang dibutuhkan,
6. Menyiapkan kuesioner untuk pengumpulan data primer,
7. Menyiapkan alat analisis.

3.8.2 Tahap Pelaksanaan Penelitian

Tahap pelaksanaan penelitian merupakan tahap pengumpulan data yang dilakukan baik secara primer maupun sekunder. Adapun tahap pelaksanaan yang akan dilakukan meliputi pengumpulan data dan informasi di lapangan. Adapun tahapan pelaksanaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menentukan kebutuhan data sekunder dan literatur-literatur yang berkaitan dengan data-data yang diperlukan dalam penelitian.
2. Menentukan data primer yaitu melihat kebutuhan apa saja yang diperlukan dalam kuesioner.
3. Observasi yaitu melakukan survei ke lokasi penelitian guna melihat dan mengumpulkan data-data yang diperlukan dalam penelitian.
4. Survey instansional untuk melakukan pengambilan data sekunder ke instansi terkait

3.8.3 Tahap Pasca Penelitian

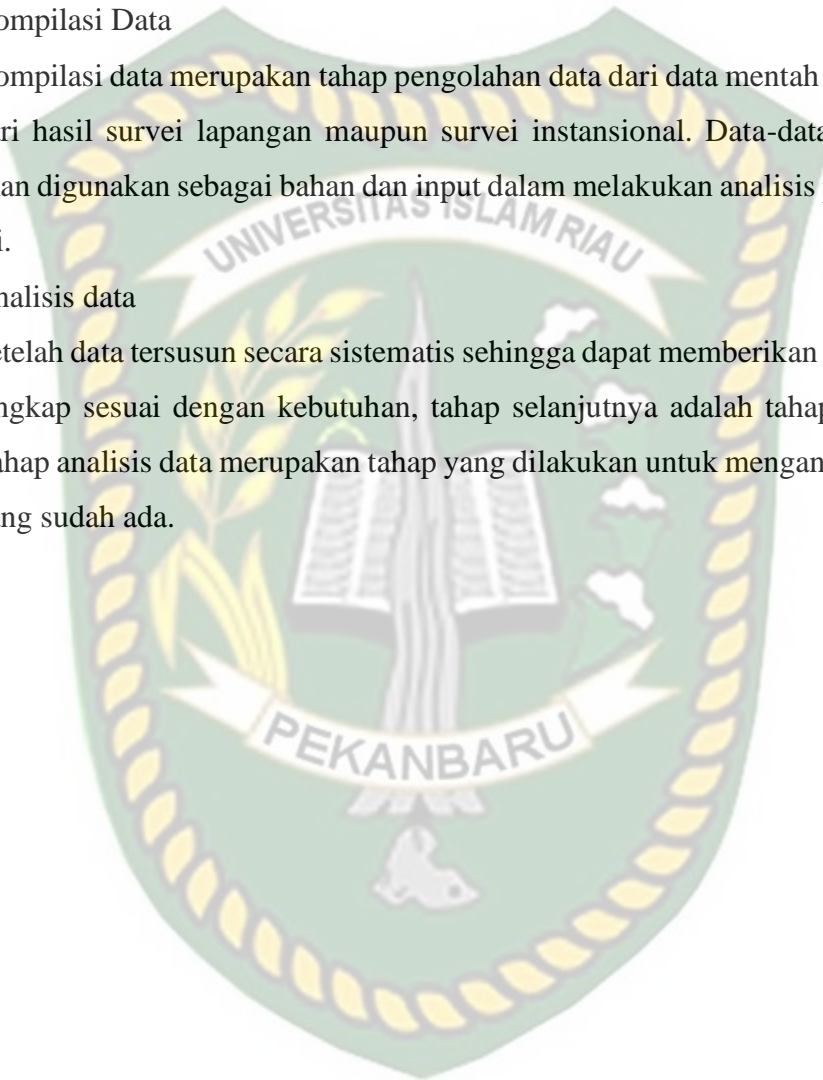
Tahap pasca penelitian merupakan tahap pengolahan data hasil penelitian yang dilakukan dan tahap analisis dari data tersebut baik primer maupun sekunder serta memberikan kesimpulan dari hasil analisis yang dilakukan. Adapun tahap pasca penelitian adalah sebagai berikut:

1. Kompilasi Data

Kompilasi data merupakan tahap pengolahan data dari data mentah yang diperoleh dari hasil survei lapangan maupun survei instansional. Data-data ini kemudian akan digunakan sebagai bahan dan input dalam melakukan analisis pada penelitian ini.

2. Analisis data

Setelah data tersusun secara sistematis sehingga dapat memberikan informasi yang lengkap sesuai dengan kebutuhan, tahap selanjutnya adalah tahap analisis data. Tahap analisis data merupakan tahap yang dilakukan untuk menganalisis data-data yang sudah ada.



BAB IV

GAMBARAN UMUM

4.1. Gambaran Umum Kabupaten Bengkalis

1. Sejarah Kabupaten Bengkalis

Gambaran umum kondisi Kabupaten Bengkalis menjelaskan tentang kondisi geografi dan demografi, kesejahteraan masyarakat, pelayanan umum dan daya saing serta indikator capaian kinerja penyelenggaraan Pemerintahan Kabupaten Bengkalis. Indikator capaian kinerja penyelenggaraan pemerintahan meliputi aspek kesejahteraan masyarakat, aspek pelayanan umum dan aspek daya saing daerah.

Analisis pada aspek Analisis sejarah meliputi deskripsi singkat tentang sejarah penamaan dan perkembangan administratif daerah dari berbagai referensi. Kabupaten Bengkalis dikenal orang dengan nama “Negeri Junjungan”, sedangkan penamaan “Bengkalis” sendiri dapat diurut dari dari berbagai versi “*Folklore*” (cerita dari mulut ke mulut) yang dihimpun oleh para sejarahwan yang selanjutnya dibukukan dengan beberapa judul seperti: “*Kisah Pelayaran Raja Kecil Ke Johor*”, “*Asal-muasal Nama Terubuk*” dan “*Syair Ikan Terubuk*”. Bengkalis sebelum dikenal orang dengan namanya sekarang, pada Abad Ke-16 dengan Abad-17 Masehi atau pada masa akhir dari keruntuhan Kerajaan Gasibtelah dikenal dengan nama “Pulau Sembilan” yang merujuk kepada penyebutan tumpukan tanah busut (tasik) di hulu Sungai Jantan (yang saat ini dikenal belakangan sebagai Sungai Siak). Selain itu juga para pedagang

melayu pada abad itu mengenal tanah tersebut dengan nama “Kuala Batanghari” yang merujuk kepada tanah di muara sungai.

Sejarah penamaan “Bengkalis” sendiri bermula dari akhir perjalanan panjang pelarian Raja Kecil sang pendiri Kerajaan Siak menghilir Sungai Jantan bersama pengikutnya dari tanah Melaka setelah sempat bermukim sementara dalam perlindungan Kerajaan Pagaruyung untuk membangun kembali kekuatan dalam rangka merebut hak atas tahtanya. Pada saat itu, Kuala Batanghari selain merupakan kampung nelayan juga sebagai tempat singah sementara (transit) kapal-kapal pedagang yang mengarungi Selat Malaka dari berbagai tempat seperti: Palembang, Jambi, Indragiri, Aceh, Jawa, Kedah, Perak, Kelong, Joh Penang, Petani, Siam, Kamboja, Kocin, Cina dan Minang Kabau yang mengambil kebutuhan kapal termasuk ikan terubuk yang menjadi tangkapan utama masyarakat pulau sebelum melanjutkan perjalanannya.

Kedatangan Raja Kecil bersama pengikutnya disambut oleh Datuk Bandar Pulau Bengkalis bersama pejabatnya. Maksud dari persinggahannya tersebut, Raja Kecil ingin membangun kekuatan baru yang akan dipusatkan di Pulau Bengkalis, namun atas saran dan pertimbangan para pembesar yang hadir pada waktu musyawarah berlangsung menyarankan agar pusat kekuatan diletakkan di muara sungai jantan atau di Sabak Auh yang kemudian hari menjadi pusat pemerintahan pertama dari Kerajaan Siak sebelum akhirnya berlokasi ditempatnya sekarang. Sehingga dapat dikatakan bahwa di Kuala Batang hari (Bengkalis) inilah tapak awal pembentukan Kerajaan Siak.

Pada masa persinggahan itulah Raja Kecil memberikan beberapa nama baru untuk hal-hal yang dijumpainya termasuk perubahan Kuala Batanghari menjadi Bengkalis

yang merupakan nama dari induk ikan terubuk yang banyak terdapat di sana yang pada versi lain berasal dari asal kata “mengkalis” yang merupakan wujud kesabaran terdalam sang raja setelah tersingkir dari Malaka.

Sejarah terbentuknya wilayah administrasi Kabupaten Bengkalis sebelum Indonesia merdeka, merupakan bagian dari wilayah pemerintahan Kerajaan Siak Sri Indrapura. Setelah diproklamasikannya Negara Kesatuan Republik Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945, Kesultanan Siak bergabung menjadi salah satu wilayah di dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia yang ditandai dengan pernyataan penggabungan oleh Sultan Syarif Kasim II kepada pemerintahan Republik Indonesia pada tahun 1946, maka seluruh wilayah yang berada dibawah kekuasaan Kerajaan Siak Sri Indrapura, termasuk wilayah Bengkalis berada di bawah pemerintahan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kemudian berdasarkan Peraturan Komisariat Pemerintah Pusat di Bukit Tinggi Nomor 81/Kom/U tertanggal 30 November 1948 tentang Pembentukan Kabupaten dalam Propinsi Sumatera Tengah ditetapkanlah 11 (sebelas) kabupaten yang salah satunya Kabupaten Bengkalis dengan ibukota Bengkalis yang meliputi Kewedanaan Bengkalis, Bagan Siapi-api, Selat Panjang, Siak dan Pelalawan (kecuali Langgam).

Setelah perang kemerdekaan Indonesia, berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1956 Lembaran Negara Nomor 25 Tahun 1956, ditentukan bahwa Kabupaten Bengkalis dengan ibukotanya Bengkalis dipimpin oleh seorang Bupati Kepala Daerah Tingkat II, yang pada waktu itu masih berada dibawah Provinsi Sumatera Tengah dengan pusat pemerintahan berkedudukan di Padang. Dengan dibentuknya Provinsi Daerah Tingkat I Riau berdasarkan Undang-undang Nomor 61 tahun 1958 tentang

Penetapan Pembentukan Daerah Swatantra Tingkat I Sumatera Barat, Riau dan Jambi, maka Kabupaten Daerah Tingkat II Bengkalis berada dalam Provinsi Daerah Tingkat I Riau.

Kabupaten Bengkalis merupakan wilayah kabupaten yang terluas nomor satu di Provinsi Riau, namun sejalan dengan perkembangan otonomi daerah, sejumlah wilayah yang selama ini merupakan bagian dari Kabupaten Bengkalis satu demi satu dimekarkan. Dimulai pada tahun 1999, berdasarkan Undang-undang Nomor 53 tahun 1999 terbentuklah Kabupaten Siak Sri Indrapura dan Kabupaten Rokan Hilir yang merupakan pemekaran dari Kabupaten Bengkalis. Selanjutnya pada tahun yang sama melalui Undang-Undang Nomor 16 tahun 1999 dibentuklah Kota Dumai merupakan pemekaran pertama dari Kabupaten Bengkalis dan terakhir berdasarkan Undang-undang Nomor 12 tahun 2009 beberapa kecamatan di Kabupaten Bengkalis dimekarkan menjadi Kabupaten Kepulauan Meranti.

Analisis pada aspek geografi Kabupaten Bengkalis meliputi gambaran mengenai karakteristik lokasi dan wilayah, potensi pengembangan wilayah dan kerentanan wilayah terhadap bencana. Gambaran kondisi demografi antara lain mencakup perubahan penduduk, komposisi dan populasi masyarakat.

Analisis karakteristik lokasi dan wilayah Kabupaten Bengkalis menggambarkan mengenai luas dan batas wilayah administrasi, letak dan kondisi geografis, topografi, geologi, klimatologi dan penggunaan lahan.

Luas wilayah Kabupaten Bengkalis secara keseluruhan termasuk kawasan perairan di sekitarnya adalah 7.773,93 Km² atau setara dengan 777.393 Ha atau sekitar

9,46 % dari wilayah Provinsi Riau yang memiliki luasan 107.932,71 Km² atau setara dengan 10.793.271 Ha.

Batas-batas Kabupaten Bengkalis sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara : berbatasan dengan Selat Malaka dan pantai bagaian barat Negara Malaysia.
- b. Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Siak
- c. Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kota Dumai dan Kabupaten Rokan Hilir.
- d. Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kabupaten Kepulauan Meranti.

Hingga tahun 2014, Kabupaten Bengkalis telah memiliki 8 kecamatan, 19 kelurahan dan 136 desa. Kecamatan dengan wilayah terluas adalah Kecamatan Pinggir dengan luasan 2.503,00 Km² (250.330 Ha) atau 32,20 % dari luas wilayah Kabupaten Bengkalis dan kecamatan yang paling kecil wilayahnya adalah Kecamatan Bantan dengan luasan 424,40 Km² (42.440 Ha) atau 5,46 % dari luas wilayah Kabupaten Bengkalis. Kecamatan dengan kelurahan terbanyak adalah Kecamatan Mandau yang memiliki 9 kelurahan, sedangkan Kecamatan dengan jumlah desa terbanyak adalah Kecamatan Bengkalis yang memiliki 28 Desa.

Pembagian wilayah administrasi Kabupaten Bengkalis disajikan dalam table dibawah ini.

Tabel 4. 1 Luas Wilayah Kab. Bengkalis

No	Kecamatan	Kelurahan	Desa	Luas Wilayah

				Km2	Ha	Presentase
1	Mandau	9	14	937.47	93.747	12.06
2	Pinggir	2	17	2.503,00	250.300	32.20
3	Bukit Batu	1	16	1.128	112.800	14.51
4	Siak Kecil	-	17	742,21	74.221	9.55
5	Rupat	4	12	896,35	89.635	11,53
6	Rupat Utara	-	8	628.50	62.850	8,08
7	Bengkalis	3	28	514,00	51.400	6.61
8	Bantan	-	23	424.40	42.440	5.46
Total Keseluruhan		19	136	7.773,93	777.393	100,000

Sumber. BPS Bengkalis 2015

Secara astronomis wilayah Kabupaten Bengkalis terletak antara 2°7'37,2''-0°55'33,6'' Lintang Utara dan 100°57'57,6'' – 102°30'25,2'' Bujur Timur. Wilayah Kabupaten Bengkalis secara umum dapat dikelompokkan menjadi tiga kelompok geografi, yaitu: (1) geografis pulau-pulau pesisir, (2) geografis pesisir dan (3) geografis daratan. Sebagian wilayah Kabupaten Bengkalis berada bersempadan dengan perairan dangkal dan sebagian lagi merupakan terusan dari bentangan daratan Pulau Sumatera bagian tengah dan timur.

4.2. Gambaran Umum Kecamatan Pinggir

1. Sejarah Umum Kecamatan Pinggir

Kecamatan Pinggir merupakan pemekaran dari Kecamatan Mandau Kabupaten Bengkalis, Kecamatan Pinggir diresmikan tepatnya pada tanggal 24 Oktober 2003.

Sebelum menjadi kecamatan pusat pemerintahan terletak di Duri, berdasarkan PP No. 129 Tahun 2000, ada beberapa tujuan dibentuknya sebuah daerah baru atau dilakukannya pemekaran daerah. Tujuan tersebut diantaranya, meningkatkan kesejahteraan rakyat, meningkatkan pelayanan masyarakat, mempercepat pertumbuhan demokrasi, mempercepat pelaksanaan pembangunan ekonomi daerah, mempercepat pengelolaan potensi daerah, meningkatkan keamanan dan ketertiban, meningkatkan hubungan yang serasi antara pusat dan daerah dengan menjadi daerah otonom maka pelayanan masyarakat menjadi lebih dekat dan memiliki anggaran yang dikelola sendiri yang dapat digunakan wilayah tersebut.

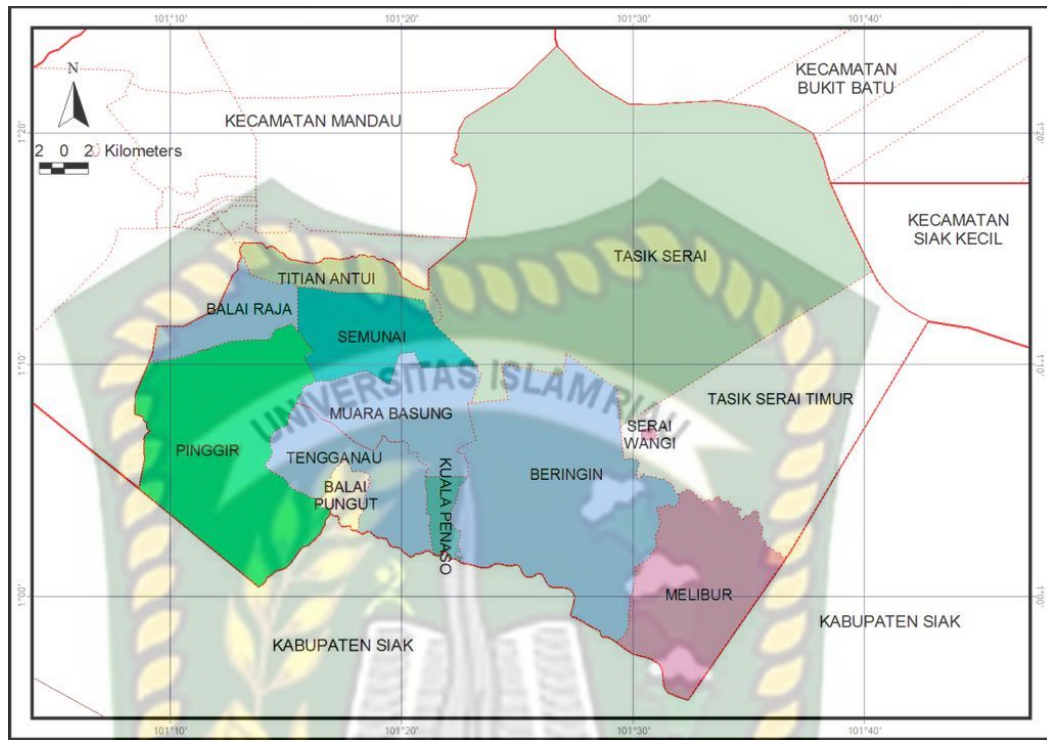
Pemekaran Kecamatan Pinggir membuka lapangan kerja, serta pembangunan infrastruktur lainnya, terbentuknya otonomi daerah akan menyebabkan tumbuh dan berkembangnya pusat-pusat pertumbuhan ekonomi. Karena semakin dekatnya pusat pemerintahan daerah dan memudahkan masyarakat untuk mendapatkan pelayanan.

2. Letak Geografis

Kecamatan Pinggir merupakan salah satu kecamatan yang termasuk di dalam wilayah administrasi Kabupaten Bengkalis, Kecamatan Pinggir terbentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Bengkalis nomor 01 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kecamatan Pinggir dan Kecamatan Siak Kecil yang berasal dari sebagian wilayah Kecamatan Mandau. Secara geografis, kecamatan pinggir berbatasan dengan :

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan kecamatan Bukit Batu
- b. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Siak
- c. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Siak

d. Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Mandau



Gambar 4. 1 Peta Wilayah Kecamatan Pinggir

(Sumber. BPS Bengkalis 2015)

Berdasarkan data dari BPN Kabupaten Bengkalis, luas wilayah Kecamatan Pinggir adalah 2503 KM² dengan desa terluas adalah desa Muara Basung seluas 378,00 atau sebesar 15,10% dari luas Kecamatan Pinggir keseluruhanya. Secara geografis Kecamatan Pinggir terletak antara 01°10'11,0" Lintang Utara sampai 1°15'07,5" Bujur Timur.

Kecamatan pinggir melakukan pemekaran desa pada tahun 2014 sebanyak 6 desa yaitu Desa Buluh Apo, Desa Sungai Meranti, Desa Pangkalan Libut, Desa Tasik Serai Barat, Desa Tasik Tebing Serai, Desa Koto Pait Beringin, Kecamatan Pinggir terdiri

dari 17 desa dan 2 kelurahan, sehingga menjadi 19 Desa/Kelurahan dengan ibu kota kecamatan terletak di Pinggir.

3. Kondisi Geografis

Sebagian wilayah yang terdiri dari dataran rendah yang ketinggiannya berada rata-rata antara 0-25 M di atas permukaan laut. Daerah Kecamatan Pinggir beriklim tropis dengan suhu udara maksimum 310c dan suhu minimum 250c jumlah hari dengan curah hujan yang terbanyak di Kecamatan Pinggir 145 hari dengan banyaknya curah hujan sebesar 2,760 M2/th. Bentuk wilayah Kecamatan Pinggir datar sampai berombak sebanyak 86% berombak sampai berbukit sebanyak 14 %.

Kecamatan pinggir sebagai daerah yang memiliki peranan penting untuk dapat ikut serta menunjang pertumbuhan serta pengembangan daerah, dalam industri yang sejalan dengan perkembangan ekonomi daerah serta potensi sumber daya alam yang dimiliki oleh daerah ini. Selanjutnya memberikan suatu pengaruh yang cukup besar terhadap perekonomian daerah, terutama sekali adalah adanya suatu perkembangan ekonomi daerah-daerah atau desa yang mengikuti gerak perekonomian Kecamatan Pinggir

4. Keadaan Penduduk dan Perkembangannya

Kecamatan Pinggir yang mempunyai luas wilayah lebih kurang 2.503 KM2 memiliki jumlah penduduk sebanyak 103.918 jiwa dengan jumlah laki-laki sebanyak 54.137 orang dan jumlah penduduk perempuan sebanyak 49.781 orang. Untuk lebih jelasnya mengenai keadaan penduduk di Kecamatan Pinggir Kabupaten Bengkalis dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Pinggir
Kabupaten Bengkalis Tahun 2017**

No	Desa/Kelurahan	Penduduk		Total
		Pria	Wanita	
1	Pinggir	9.660	8.808	18.468
2	Semunai	4.817	4.540	9.357
3	Tengganau	3.617	3.359	6.976
4	Balai Pungut	1.015	946	1.961
5	Muara Basung	5.143	4.734	9.877
6	Kuala Penaso	786	705	1.491
7	Beringin	1.506	1.377	2.883
8	Melibur	597	535	1.132
9	Serai Wangi	1.289	1.162	2.451
10	Tasik Serai	6.391	5.877	12.268
11	Titian Antui	11.442	10.668	22.110
12	Balai Raja	3.495	3.233	6.728
13	Tasik Serai Timur	2.301	1.971	4.272
14	Buluh Apo	157	136	293
15	Pangkalan Libut	519	499	1.018
16	Sungai Meranti	595	523	1.118
17	Tasik Serai Barat	356	322	678
18	Tasik Tebing Serai	248	225	473
19	Koto Parit Beringin	203	161	364

Jumlah	54.137	49.781	103.918
--------	--------	--------	---------

Sumber. BPS Bengkalis 2015

5. Penduduk

Pendidikan merupakan hal yang sangat penting dan menentukan dalam gerak pembangunan dan serta untuk meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap ketaatan akan peraturan dan ketentuan yang berlaku di masyarakat. Dalam bidang pendidikan, di Kecamatan Pinggir dapat dikatakan cukup mulai dari taman kanak-kanak sampai pendidikan tingkat atas baik negeri ataupun swasta, dan jumlah penduduk menurut pendidikan juga sudah ada beberapa yang mendapatkan gelar sarjana, dengan adanya fasilitas ini akan dapat meningkatkan Sumber Daya Manusia yang berpotensi dalam meningkatkan ekonomi Kecamatan Pinggir. Adapun jumlah sarana pendidikan adalah sebagai berikut :

Tabel 4. 3 Jumlah Sarana Pendidikan Di Kecamatan Pinggir Kabupaten Bengkalis

No	Desa/Kelurahan	TK	SD	SMP	SMA	SMK	Madrasah			SLB
							IT	Ts	AI	
1	Pinggir	5	4	1	1	-	1	1	1	-

2	Semunai	3	2	-	-	1	1	1	-	-
3	Tengganau	2	2	-	-	-	-	-	-	-
4	Balai Pungut	-	2	1	-	-	-	-	-	-
5	Muara Basung	1	3	2	1	1	1	1	-	-
6	Kuala Penaso	-	2	1	-	-	-	-	-	-
7	Beringin	1	1	1	1	-	-	1	-	-
8	Melibur	-	1	1	-	-	-	-	-	-
9	Serai Wangi	1	1	1	1	-	-	-	-	-
10	Tasik Serai	4	6	1	1	-	1	3	1	-
11	Titian Antui	8	6	4	3	-	-	1	-	-
12	Balai Raja	4	3	4	-	1	-	-	-	1
13	Tasik Serai Timur	1	3	-	-	-	-	-	-	-
14	Buluh Apo	2	1	-	-	-	-	-	-	-
15	Pangkalan Libut	2	1	1	-	-	-	-	-	-
16	Sungai Meranti	-	1	1	1	-	1	1	1	-
17	Tasik Serai Barat	2	2	1	-	-	-	-	-	-
18	Tasik Tebing Serai	-	1	-	-	-	-	-	-	-
19	Koto Parit Beringin	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah		38	43	20	9	3	5	9	3	1

6. Kesehatan

Kesehatan merupakan bagian penting bagi semua manusia untuk dapat menjalankan aktivitas sehari-hari. Untuk mendukung kesehatan masyarakat, di Kecamatan Pinggir terdapat beberapa sarana kesehatan, yakni:

Tabel 4. 4 Sarana Kesehatan Di Kecamatan Pinggir Kabupaten Bengkalis

No.	Desa/Kelurahan	Puskesmas	Pustu	Poliklinik	Praktek	Praktek
1	Pinggir	-	1	2	3	5
2	Semunai	-	-	1	-	-
3	Tengganau	-	-	-	-	5
4	Balai Pungut	-	1	-	-	-
5	Muara Basung	1	1	-	-	2
6	Kuala Penaso	-	-	-	-	1
7	Beringin	-	-	-	-	-
8	Melibur	-	-	-	-	-
9	Serai Wangi	1	-	-	-	-
10	Tasik Serai	-	1	-	-	4
11	Titian Antui	-	-	2	2	4
12	Balai Raja	-	-	-	-	1
13	Tasik Serai Timur	-	1	-	-	-
14	Buluh Apo	-	-	-	-	1

15	Pangkalan Libut	-	1	-	-	2
16	Sungai Meranti	-	-	1	-	3
17	Tasik Serai Barat	-	-	-	-	-
18	Tasik Tebing Serai	-	-	-	-	-
19	Koto Parit Beringin	-	-	-	-	-
Jumlah		2	6	6	5	28

Sumber. BPS Bengkalis 2015



BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Teridentifikasinya Harga Lahan di Sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir

Menurut Yunus (2006), penilaian atas lahan dapat diukur berdasarkan nominal harga dalam satuan luas pada pasaran lahan yang ada. Berdasarkan proses pengidentifikasian, harga lahan disekitaran Ruas Tol Jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir yang diperoleh dari hasil wawancara, yang mana wawancara tersebut dilakukan dengan mengidentifikasikan harga lahan/ m²

Penduduk yang memiliki kondisi ekonomi yang mencukupi, akan menempati lahan yang dipusat kota. Hal ini disebabkan oleh penduduk yang memiliki kondisi ekonomi yang mencukupi lebih mampu membeli lahan dengan harga yang lebih mahal. Dengan adanya kesenjangan social ini dapat menjadi faktor yang menjadi harga lahan disekitar pusat kota menjadi meningkat.

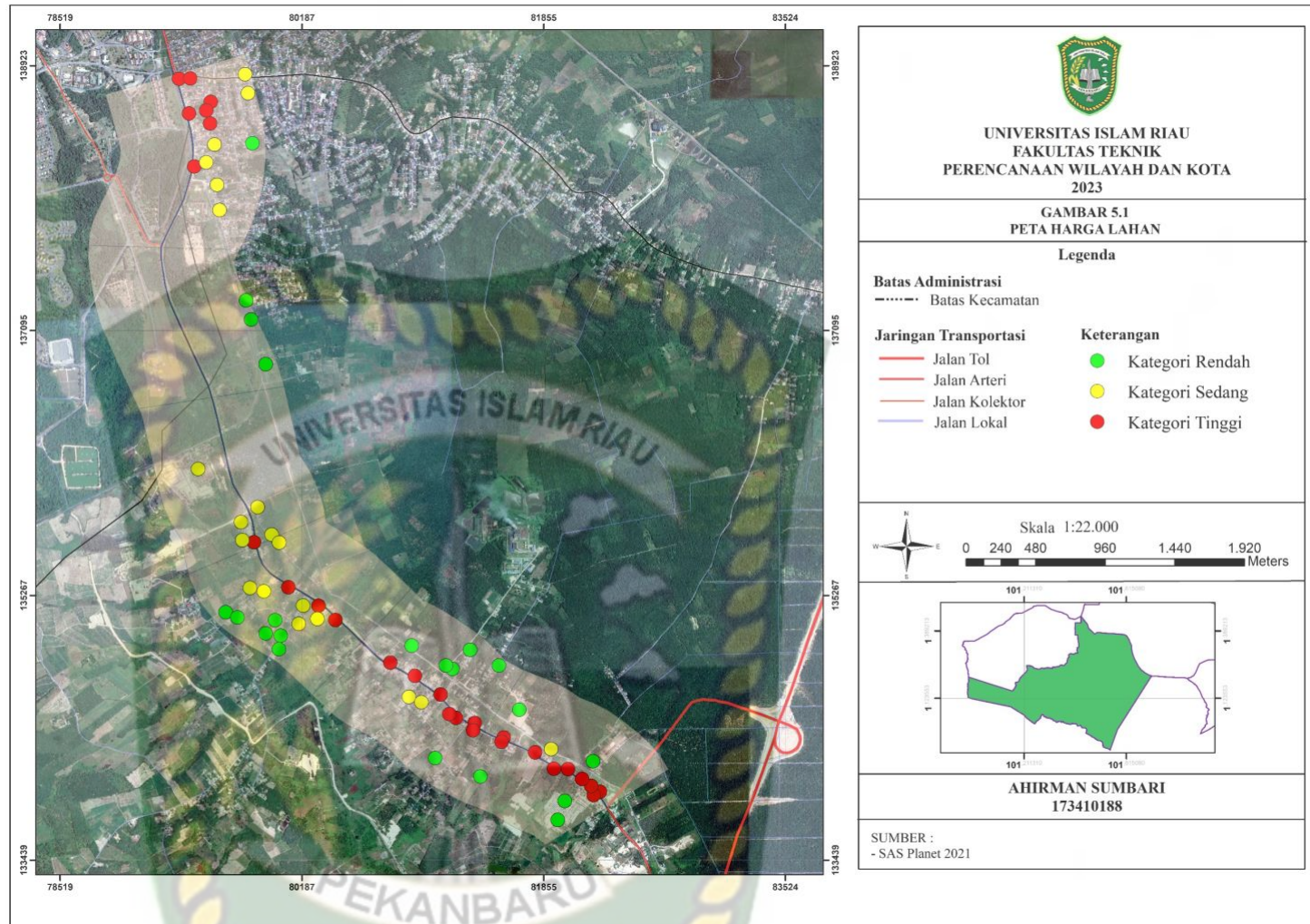
Terdapat beberapa variasi harga lahan disekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Pekanbaru Dumai Kecamatan Pinggir, dimana harga lahan tertinggi berada di kawasan hampir berdekatan dengan pusat kota, sedangkan harga menengah berada dikawasan yang terletak dari tidak jauh dari pusat kota, dan harga lahan yang terendah berada dikawasan yang jauh dari pusat kota. Jarak jalan arteri ke harga lahan adalah masing-masing 500 m. Adapun variasi harga lahan ini dikategorikan menjadi sebagai berikut.

- a. Harga lahan dengan kategori tinggi, yang berkisar antara Rp. 300.000 /m² sampai dengan Rp. 400.000 /m². Lahan pada kategori ini berdekatan dengan pusat kota dan lahan ini terletak di jalan arteri. Adapun jarak lahan ke jalan arteri berkisar di 1-50 meter. Harga lahan ini cenderung lebih tinggi dengan harga lahan yang lainnya, hal ini disebabkan oleh lahan ini memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi mempunyai topografi yang relatif datar dan keras, dan juga lahan ini memiliki akses lebih dekat ke sarana dan prasarana social, Oleh karena itu, lahan ini dapat dibandrol dengan harga tinggi karena adanya keuntungan yang diberikan.
- b. Harga lahan dengan kategori sedang, berkisar antara Rp. 100.000/ m² hingga Rp.200.000/ m² . Adapun lahan ini terletak tidak terlalu jauh dari pusat kota, Sebagian besar lahan ini terletak disepanjang jalan arteri atau jalan arteri kecamatan Pinggir, dimana tingkat aksesibilitas dari lahan ini relative sedang, seperti akses ke sarana dan prasarana untuk kategori lahan ini <10 km. Sedangkan jarak lahan ke jalan arteri berkisar antara 5-20 meter.
- c. Harga lahan dengan kategori rendah, berkisar antara Rp.50.000/m² hingga Rp. 100.000/m² . Lahan pada kategori ini terletak jauh dari pusat kota, dan jalan arteri. Adapun jarak lahan ke jalan arteri adalah sekitar 200 – 500 meter. Tingkat aksesibilitas lahan ini juga cenderung rendah, sehingga lahan ini mempunyai akses yang sangat jauh terhadap pusat kota, dan akses ke sarana dan prasarana social seperti sekolah, rumah sakit dan pasar kira-kira

>10 km. Lahan ini banyak digunakan untuk untuk perkebunan dan lahan yang tidak termanfaatkan.



Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau



Gambar 5. 1 Peta Harga Lahan

5.2. Terindifikasinya Atribut Lokasi di Sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir

Berdasarkan referensi dari Hidano, (2002) yang menyatakan atribut lokasi dalam mengidentifikasi atribut lokasi di sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) di bagi menjadi 3 bagian. Kemudian pada 3 bagian tersebut diambil sesuai dengan kondisi eksisting lapangan. Adapun atribut lokasi di sekitaran kompleks perkantoran pusat pemerintahan Kota Pekanbaru terdiri dari:

- a. Jarak lahan ke pusat kota
- b. Jarak lahan ke jalan utama
- c. Jarak lahan ke pintu tol

Lokasi dan lahan yang strategis mempunyai harga lahan yang tinggi dibandingkan dengan lokasi lahan yang tidak strategis, kondisi ini bergantung pada tingkat aksesibilitas tinggi dan akses sarana dan prasarana social, seperti rumah sakit, sekolah, dan pasar. Hal ini membuktikan bahwa tingginya harga lahan disebabkan karena lokasi lahan yang sangat dekat dengan pusat kota. Semakin tinggi harga lahan, maka semakin dekat juga dengan pusat kota.

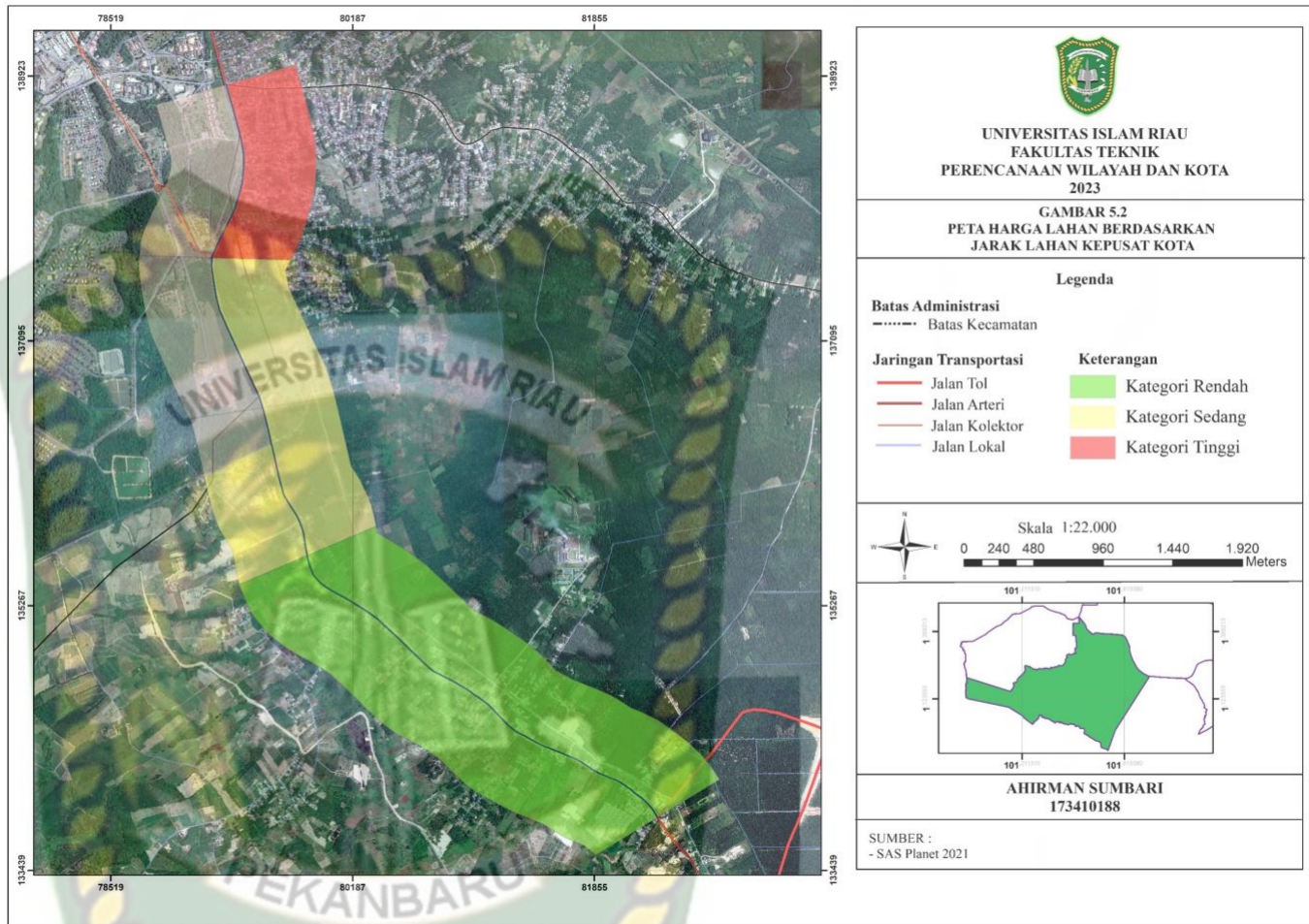
Adapun atribut lokasi di sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir adalah sebagai berikut.

a. Jarak lahan ke Pusat Kota

Lokasi lahan yang berdekatan dengan pusat kota menjadi lebih strategis dibandingkan dengan lokasi yang berjauhan dengan pusat kota Duri. Dari hasil observasi, jarak lahan dengan pusat kota yaitu sebanyak 25% kondisi

lokasi lahan berjarak sangat dekat (< 1000 m dari kawasan pusat kota), 25% kondisi lokasi lahan berjarak dekat (1000 m s/d 2000 m dari kawasan pusat kota), 25% kondisi lokasi lahan berjarak sedang (2000 m s/d 3000 m dari kawasan pusat kota), 25% kondisi lokasi lahan berjarak paling jauh (3000 m s/d 10000 m dari kawasan pusat kota).

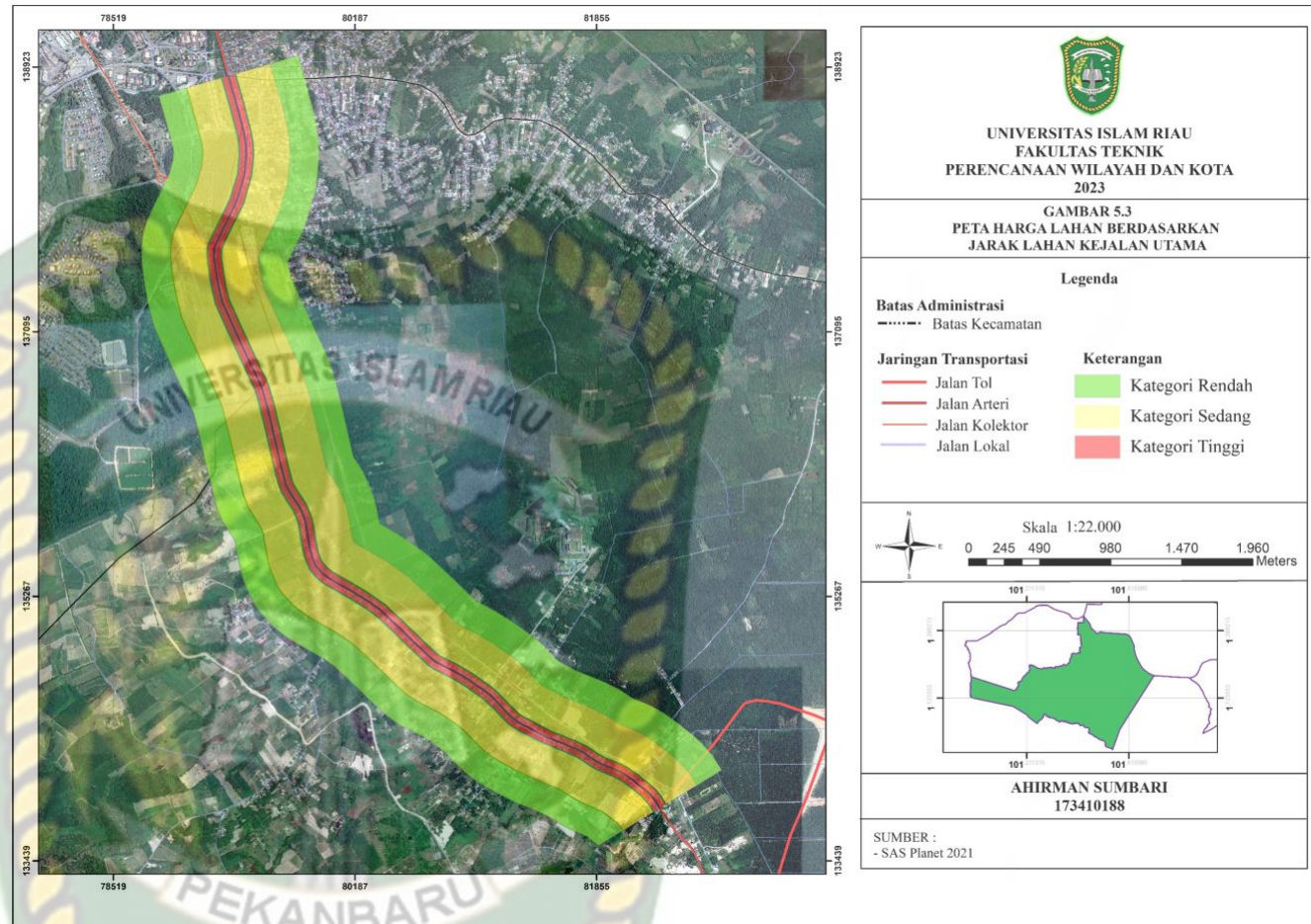
Jarak antara lahan dengan kawasan pusat kota didapatkan semakin dekat dengan pusat kota maka harga lahan juga semakin tinggi sebaliknya jika jarak antara lahan dengan kawasan pusat kota semakin jauh maka harga lahan menurun, harga lahan yang terdapat tepat di Kawasan dekat pusat kota memiliki harga tinggi yaitu sebesar Rp $400.000 / m^2$ dan harga terendah lahan yang jauh dari pusat kota sebesar Rp $100.000 / m^2$.



Gambar 5. 2 Peta Harga Lahan Berdasarkan Jarak Lahan Ke Pusat Kota

b. Jarak lahan ke Jalan Arteri

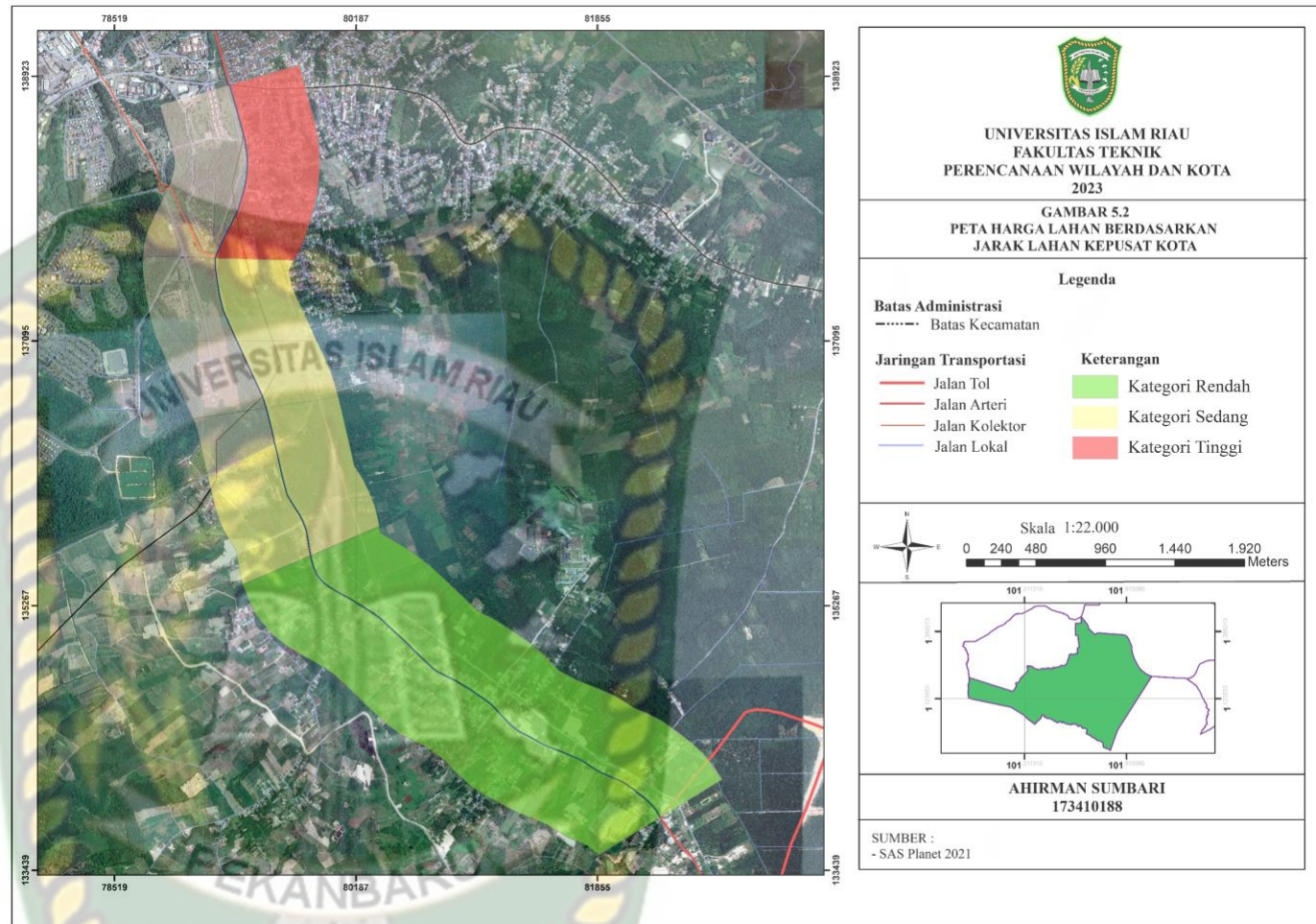
Lokasi lahan yang dekat dengan jalan arteri menjadi lebih strategis dibandingkan dengan lokasi yang jauh dari jalan arteri, dari hasil observasi, jarak lahan dari jalan arteri yaitu sebanyak 26% lokasi lahan yang diobservasi berdekatan dengan jalan utama, lahan yang berdekatan dengan jalan utama cenderung memiliki harga lahan yang tinggi dengan kondisi perkerasan jalan yang sudah di aspal dan sudah terjadi proses semenisasi. Jarak lahan ke jalan arteri berkisar 50 – 200 meter. Rata-rata lahan dengan letak yang berdekatan dengan jalan utama atau jalan arteri memiliki harga lahan yang tinggi, dimana harga lahan yang berada tepat di jalan utama dengan harga sebesar Rp 300.000 /m² sampai dengan sebesar Rp 400.000 /m².



Gambar 5. 3 Peta Harga Lahan Berdasarkan Jarak Lahan Ke Jalan Utama

c. Jarak Lahan ke Pintu Tol

Jalan Tol Permai (Pekanbaru-Dumai) merupakan jalan tol bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera yang menghubungkan Pekanbaru dengan Kota Dumai yang berada di Provinsi Riau. Jarak lahan ke Pintu Tol Permai adalah 37.6 Km. Lokasi lahan yang dekat Pintu Tol lebih strategis dibanding lahan yang jauh dari pintu tol. Jarak lahan yang dekat dengan pintu tol cenderung lebih murah dibanding lahan yang dekat dengan pusat kota. Hal ini disebabkan oleh kurangnya tingkat aksesibilitas yang rendah, dan akses ke sarana dan prasarana social cenderung lebih jauh, seperti : sekolah, rumah sakit, dan pasar. Adapun harga lahan yang didekat pintu tol berkisar antara : Rp.50.000/m² hingga Rp.100.000/m².



Gambar 5. 4 Peta Harga Lahan Berdasarkan Jarak Lahan Ke Pusat Kota

5.3 Teridentifikasinya atribut struktural di Sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol

Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir

Berdasarkan referensi dari Hidano, (2002) yang menyatakan atribut struktural dalam mengidentifikasi atribut struktural di sekitar Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir di bagi menjadi 2 bagian, yang kemudian di amati langsung pada wilayah penelitian. Adapun atribut struktural di sekitar Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir, terdiri dari:

1. Perkerasan lahan
2. Kemiringan lahan

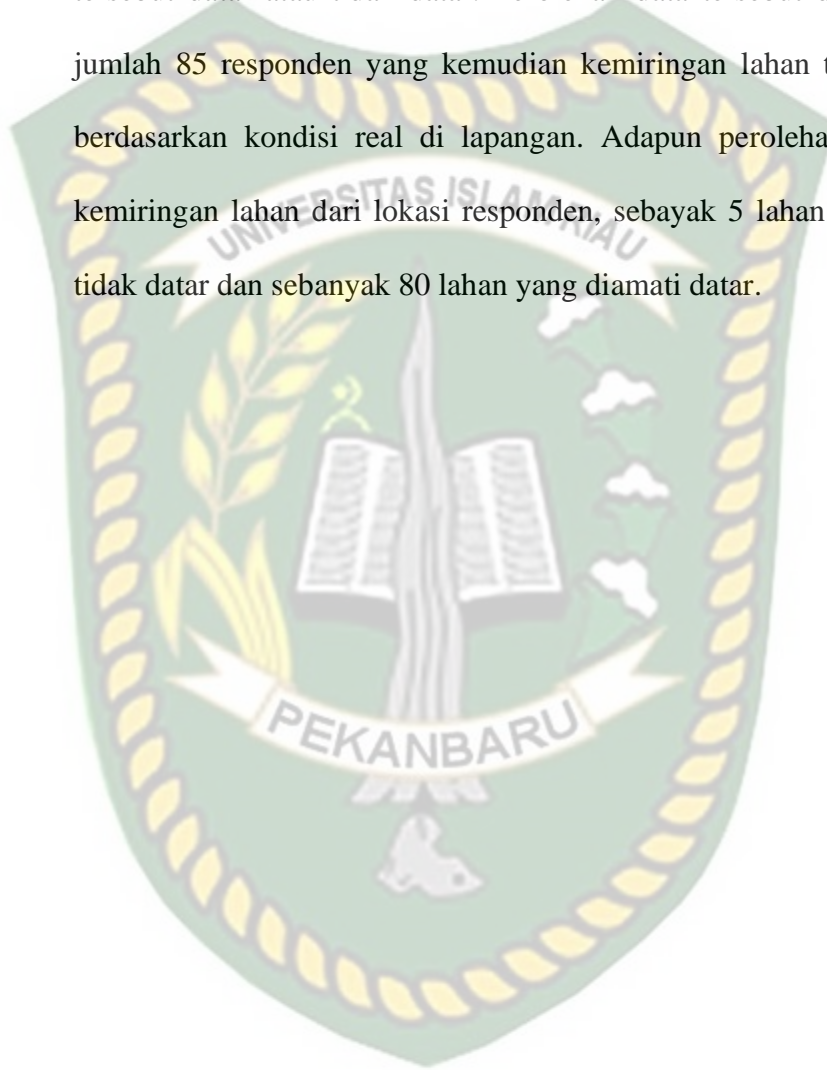
Adapun atribut struktural di sekitar Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir adalah sebagai berikut.

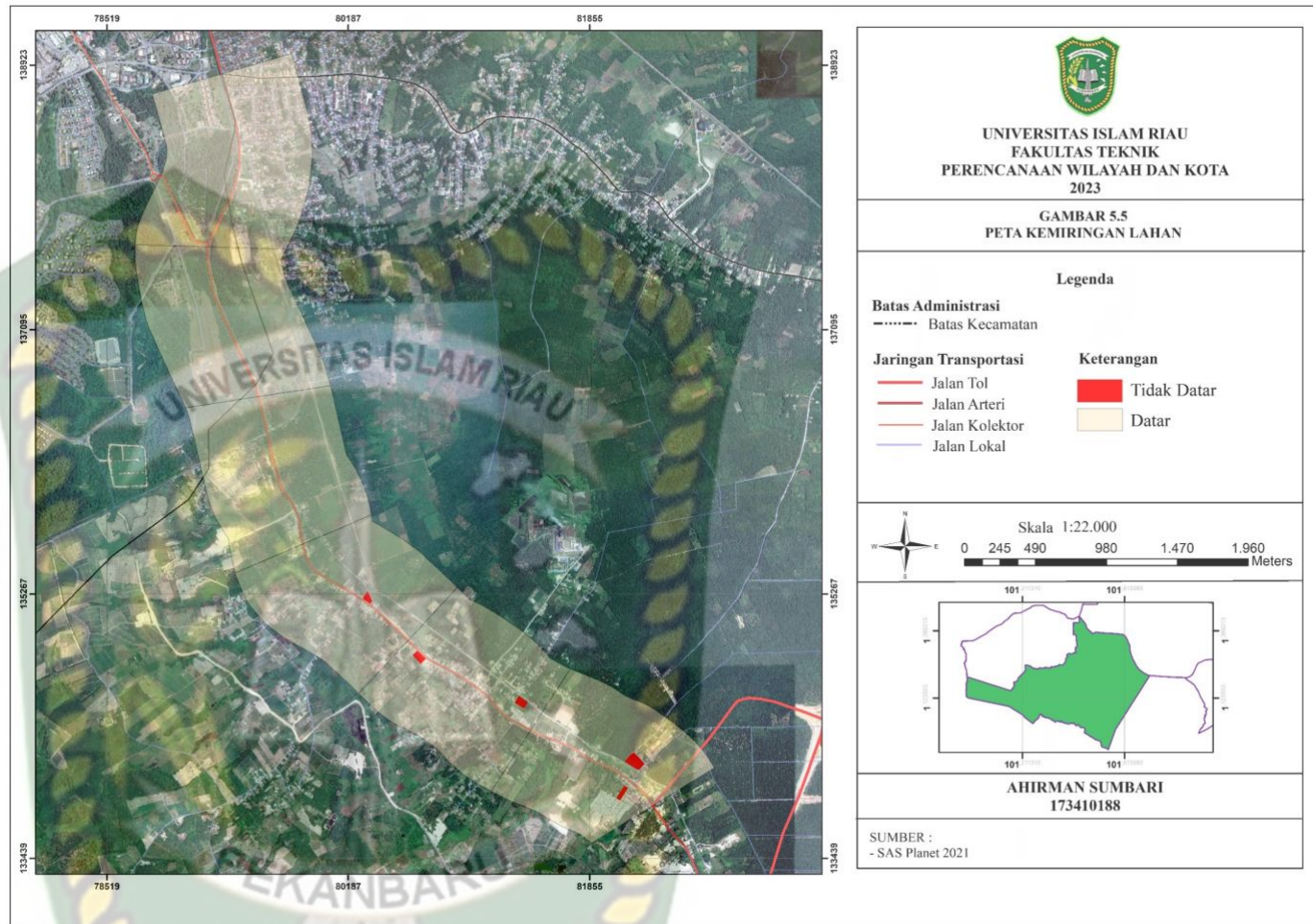
a. Perkerasan Lahan

Berdasarkan perolehan data dari observasi lapangan dalam menentukan perkerasan lahan dengan mengamati 2 hal yaitu apakah lahan tersebut keras atau tidak. Perolehan data tersebut didapatkan dari jumlah 85 responden yang kemudian perkerasan lahan tersebut dilihat berdasarkan kondisi real di lapangan. Adapun perolehan hasil terkait perkerasan lahan dari lokasi responden, sebanyak 85 lahan yang di amati merupakan lahan keras dengan perkerasan tanah kuning.

b. Kemiringan Lahan

Berdasarkan perolehan data dari observasi lapangan dalam menentukan kemiringan lahan dengan mengamati 2 hal yaitu apakah lahan tersebut datar atau tidak datar. Perolehan data tersebut didapatkan dari jumlah 85 responden yang kemudian kemiringan lahan tersebut dilihat berdasarkan kondisi real di lapangan. Adapun perolehan hasil terkait kemiringan lahan dari lokasi responden, sebanyak 5 lahan yang di amati tidak datar dan sebanyak 80 lahan yang diamati datar.





Gambar 5. 5 Peta Harga Lahan Berdasarkan Kemiringan Lahan

5.4 Teridentifikasinya atribut lingkungan yang ada di Sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir

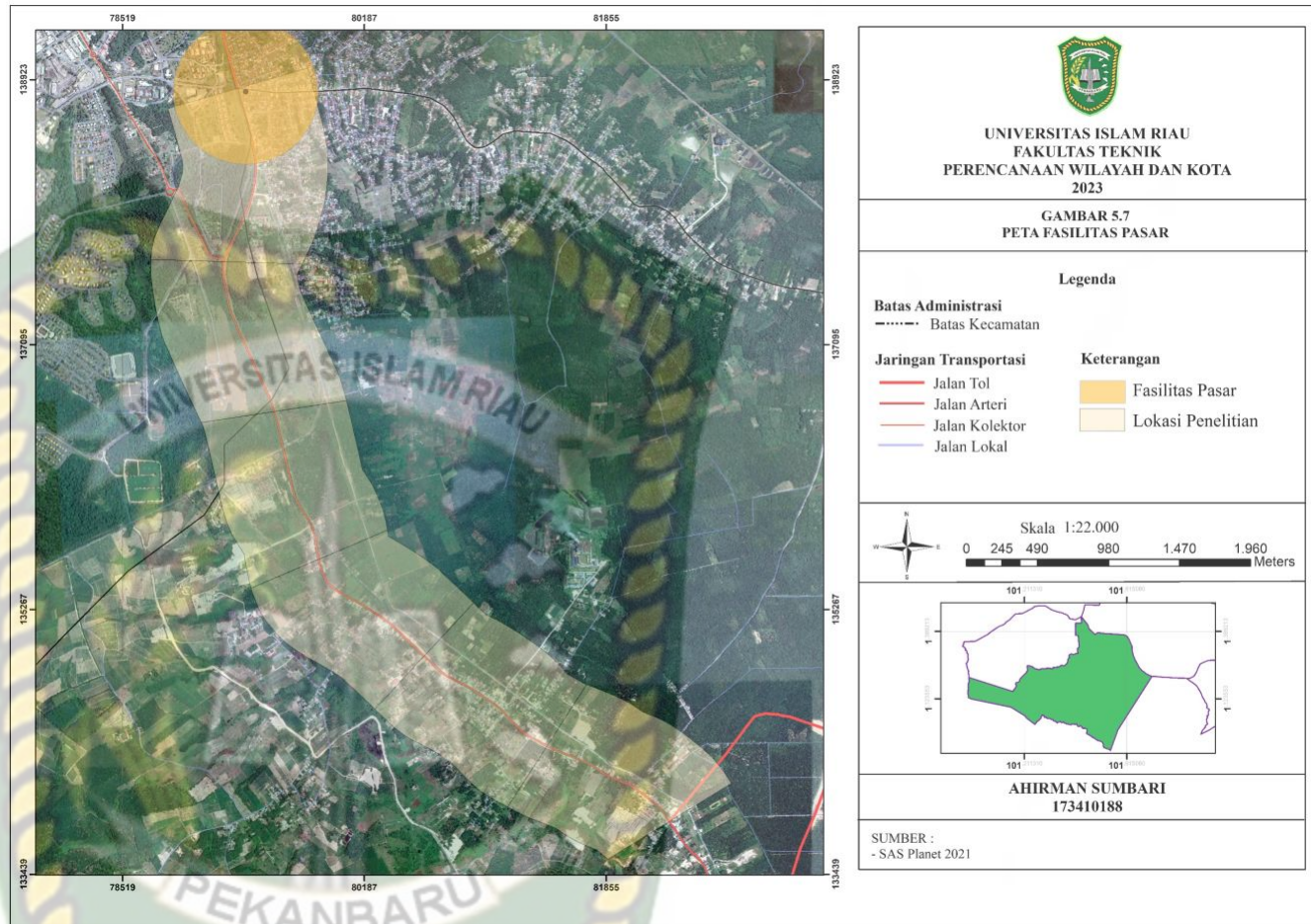
Berdasarkan referensi dari Hidano, (2002) yang menyatakan atribut lingkungan dalam mengidentifikasi atribut lingkungan di Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir di bagi menjadi 3 bagian. Kemudian pada 3 bagian tersebut di ambil sesuai dengan kondisi eksisting lapangan Adapun atribut lingkungan di sekitaran kompleks perkantoran di Kota Pekanbaru teridiri dari:

- a. Keberadaan Pasar
- b. Keberadaan Fasilitas Pendidikan
- c. Keberadaan Fasilitas Kesehatan

Adapun atribut lingkungan di Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir

a. Keberadaan Pasar

Berdasarkan perolehan data dari observasi lapangan dalam menentukan ada atau tidak adanya pasar dalam radius 500 m dari Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir tersebut berdasarkan kondisi real di lapangan. Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan, bahwa terdapat 12 koresponden dari 85 koresponden yang dekat dengan pasar dalam radius 500 meter.

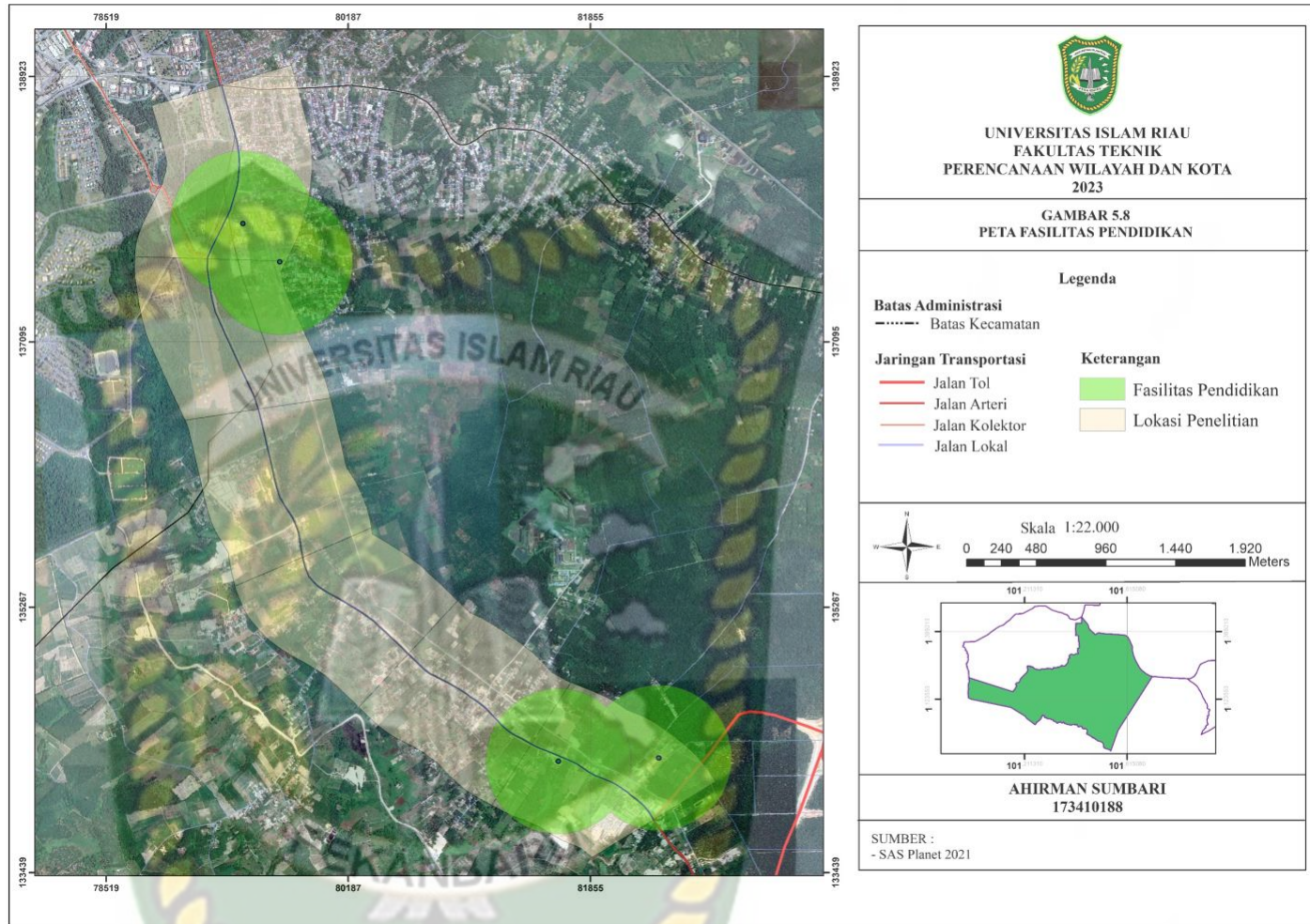


Gambar 5. 6 Peta Harga Lahan Berdasarkan Fasilitas Pasar

b. Keberadaan Fasilitas Sekolah

Berdasarkan perolehan data dari observasi lapangan dalam menentukan ada atau tidak adanya sekolah dalam radius 500 m dari Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir tersebut berdasarkan kondisi real di lapangan. Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan, bahwa terdapat 33 koresponden dari 85 koresponden yang dekat dengan fasilitas sekolah dalam radius 500 meter.





Gambar 5. 7 Peta Fasilitas Pendidikan

c. Keberadaan fasilitas Kesehatan

Berdasarkan perolehan data dari observasi lapangan dalam menentukan ada atau tidak adanya fasilitas kesehatan dalam radius 500 m dari Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir tersebut berdasarkan kondisi real di lapangan. Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan, bahwa terdapat tidak adanya lahan yang dekat dengan fasilitas kesehatan dalam radius 500 meter.

5.5 Evaluasi Nilai Pengaruh Keberadaan Tol Permai Terhadap Nilai Lahan di Sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Pemai (Pekanbaru-Duri) Menggunakan Analisis Hedonic Model

Dengan teknik regresi persamaan tersebut dapat terselesaikan untuk memperoleh koefisien dari setiap variabel bebas. Penentuan variabel yang akan dijadikan studi dan pengkajiannya memerlukan ketersediaan data spasial dan harga suatu objek yang akan dinilai.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti terkait nilai lahan di sekitar Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir. Berikut ini adalah hasil analisis deskriptif yang telah dilakukan secara rinci dapat dilihat pada table 5.1 di bawah ini:

Tabel 5. 1 Deskriptif Variabel dan Ringkasan Statistik

Variabel	Description	Min	Max	Mean	Std. Dev	N
Dependen Variabel						
Harga	Harga Lahan	50000	450000	186635.3	128053	85

Independent Variabel						
Atribut Lokasi						
JLPT	Jarak Lahan ke Pintu Tol	0.01	0.9	0.311176	0.243038	85
JLJU	Jarak Lahan ke Jalan Utama	0.01	0.9	0.219765	0.275314	85
JLPK	Jarak Lahan ke Pusat Kota	4.1	10.5	9.204118	1.393588	85
Atribut Struktural						
PL	Perkerasan Lahan	1	1	1	0	85
KL	Kemiringan Lahan	0	1	0.941176	0.236691	85
Atribut Lingkungan						
P	Indikasi keberadaan Pasar (tidak ada = 0. Ada = 1)	0	1	0.152941	0.362067	85
FP	Indikasi keberadaan Fasilitas Pendidikan (tidak ada = 0. Ada = 1)	0	1	0.376471	0.487376	85
FK	Indikasi keberadaan Fasilitas Kesehatan (tidak ada = 0. Ada = 1)	0	0	0	0	85

Sumber: Hasil Analisis 2023

Berdasarkan tabel 5.1 nilai terendah untuk harga lahan (Rupiah/m²) adalah Rp.50.000,00 dan nilai tertinggi untuk harga lahan adalah (Rupiah/m²) Rp.450.000,00. Nilai rata-rata untuk harga lahan (Rupiah/m²) adalah Rp. 186.653,00 yang menandakan bahwa harga lahan (Rupiah/m²) didominasi Rp.100.000,00 sampai dengan Rp.450.000,00. Selanjutnya standar deviasi dari harga lahan adalah 128053 yang mana nilai ini lebih kecil dari besarnya rata-rata variabel harga lahan maka dapat dikatakan bahwa terindikasi baik.

Berdasarkan tabel 5.1 nilai terendah untuk jarak lahan ke pintu tol adalah 0,01 km dan nilai tertinggi untuk jarak lahan ke pintu tol adalah 0.9 Km. nilai rata-rata untuk jarak lahan jalan lahan ke pintu tol adalah 0.31118 Km yang menandakan

bahwa jarak lahan ke pintu tol didominasi 0.01 Km sampai 0.9 Km. Selanjutnya standar deviasi dari jarak lahan ke pintu tol adalah 0.24304 yang mana nilai ini lebih kecil dari besarnya rata-rata variabel jarak lahan ke pintu tol maka dapat dikatakan data terindikasi baik.

Berdasarkan tabel 5.1 nilai terendah untuk jarak lahan ke jalan utama adalah 0,01 km dan nilai tertinggi untuk jarak lahan ke jalan utama adalah 0.9 Km. nilai rata-rata untuk jarak lahan ke jalan utama adalah 0.21976 Km yang menandakan bahwa jarak lahan ke jalan utama didominasi 0.01 Km sampai 0.9 Km. Selanjutnya standar deviasi dari jarak lahan ke jalan utama adalah 0.27531 yang mana nilai ini hampir sama dari besarnya rata-rata variabel jarak lahan ke jalan utama maka dapat dikatakan data terindikasi baik.

Berdasarkan tabel 5.1 nilai terendah untuk jarak lahan ke pusat kota adalah 4,1 Km dan nilai tertinggi untuk jarak lahan ke pusat kota adalah 10,5 Km. nilai rata-rata untuk jarak lahan ke pusat kota adalah 9,20412 Km yang menandakan bahwa jarak lahan ke pusat kota didominasi 4,1 Km sampai 10,5 Km. Selanjutnya standar deviasi dari jarak lahan ke pusat kota adalah 1,39359 yang mana nilai ini lebih kecil dari besarnya rata-rata variabel jarak lahan ke pusat kota maka dapat dikatakan data terindikasi baik.

Berdasarkan tabel 5.1 nilai terendah untuk perkerasan lahan adalah 1 dan nilai tertinggi untuk perkerasan lahan adalah 1. nilai rata-rata untuk perkerasan lahan adalah 1,00 yang menandakan bahwa perkerasan lahan didominasi angka 1 sampai 1. Selanjutnya standar deviasi dari perkerasan lahan adalah 0,000 yang

mana nilai ini lebih kecil dari besarnya rata-rata variabel perkerasan lahan maka dapat dikatakan data terindikasi baik.

Berdasarkan tabel 5.1 nilai terendah untuk kemiringan lahan adalah 0 dan nilai tertinggi untuk kemiringan lahan adalah 1. nilai rata-rata untuk perkerasan lahan adalah 0,9 yang menandakan bahwa kemiringan lahan didominasi angka 0 sampai 1. Selanjutnya standar deviasi dari kemiringan lahan adalah 0,23669 yang mana nilai ini lebih kecil dari besarnya rata-rata variabel kemiringan lahan maka dapat dikatakan data terindikasi baik.

Berdasarkan tabel 5.1 nilai terendah untuk ada tidaknya keberadaan pasar adalah 0 dan nilai tertinggi untuk ada tidaknya keberadaan pasar adalah 1. nilai rata-rata untuk ada tidaknya keberadaan pasar adalah 0,15294 yang menandakan bahwa ada tidaknya keberadaan pasar didominasi angka 0 sampai 1. Selanjutnya standar deviasi dari ada tidaknya keberadaan pasar adalah 0,36207 yang mana nilai ini lebih kecil dari besarnya rata-rata variabel ada tidaknya keberadaan pasar maka dapat dikatakan data terindikasi baik.

Berdasarkan tabel 5.1 nilai terendah untuk ada tidaknya keberadaan fasilitas Pendidikan adalah 0 dan nilai tertinggi untuk ada tidaknya keberadaan fasilitas Pendidikan adalah 1. nilai rata-rata untuk ada tidaknya keberadaan fasilitas Pendidikan adalah 0,37647 yang menandakan bahwa ada tidaknya keberadaan fasilitas Pendidikan didominasi angka 0 sampai 1. Selanjutnya standar deviasi dari ada tidaknya keberadaan fasilitas Pendidikan adalah 0,48738 yang mana nilai ini

lebih kecil dari besarnya rata-rata variabel ada tidaknya keberadaan fasilitas Pendidikan maka dapat dikatakan data terindikasi kurang baik.

Berdasarkan tabel 5.1 nilai terendah untuk ada tidaknya keberadaan fasilitas Kesehatan adalah 0 dan nilai tertinggi untuk ada tidaknya keberadaan fasilitas Kesehatan adalah 0. nilai rata-rata untuk ada tidaknya keberadaan fasilitas Kesehatan adalah 0,00 yang menandakan bahwa ada tidaknya keberadaan fasilitas Kesehatan didominasi angka 0 sampai 0. Selanjutnya standar deviasi dari ada tidaknya keberadaan fasilitas Kesehatan adalah 0,000 yang mana nilai ini lebih kecil dari besarnya rata-rata variabel ada tidaknya keberadaan fasilitas Kesehatan maka dapat dikatakan data terindikasi baik.

5.5.1 Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Uji normalitas ini digunakan untuk mengetahui apakah tiap variabel memiliki distribusi atau tidak. Uji normalitas pada penelitian ini menggunakan statistik *Kolmogorov Smirnov* SPSS 25.0 Kriteria yang digunakan adalah melalui nilai *Asymp. Sig (2-Tailed)*. Pengukuran dengan membandingkan nilai *Asymp. Sig (2-Tailed)* dengan nilai alpha yang ditentukan yaitu 5%, sehingga apabila nilai *Asymp. Sig (2-Tailed)* $> 0,05$ maka dapat disimpulkan bahwa data tersebut berasal dari populasi yang berdistribusi normal. Hasil uji normalitas dapat dilihat pada Tabel 5.2.

Tabel 5. 2 Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
			Unstandardized Residual
N			85
Normal Parameters ^{a,b}	Mean		0.0000000
	Std. Deviation		80080.27328361
Most Extreme Differences	Extreme	Absolute	0.050
		Positive	0.042
		Negative	-0.050
Test Statistic			0.050
Asymp. Sig. (2-tailed)			,200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			
c. Lilliefors Significance Correction.			
d. This is a lower bound of the true significance.			

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Adapun yang menjadi syarat untuk melakukan uji normalitas dengan menggunakan KolmogorovSmirnov adalah sebagai berikut.

1. Jika nilai signifikan hasil pengujian menunjukkan >0.05 maka dapat dikatakan bahwa data tersebut terdistribusi normal.

2. Jika hasil signifikan hasil pengujian menunjukkan <0.05 maka data tersebut terdistribusi tidak normal.

Berdasarkan tabel 5.2 hasil pengujian normalitas, maka data pengujian ini bersifat terdistribusi secara normal, hal ini dikarenakan nilai sig 0.200 dimana >0.05

b. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas merupakan bagian dari uji asumsi klasik dalam analisis regresi linear berganda. Uji multikolinearitas digunakan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya hubungan antar variabel dependent dan variabel independent. Untuk mengetahui ada tidaknya multikolinearitas dalam regresi, maka dilakukan beberapa cara, yaitu:

1. Melihat korelasi antar variabel independent
2. Melihat nilai *condition index* dan *eigenvalue*
3. Melihat nilai dari *tolerance* dan *variance inflating factor* (VIF).

Dasar pengambilan keputusan pada uji multikolinearitas dengan Tolerance dan VIF adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan Nilai Tolerance
 - a. Jika nilai tolerance $> 0,10$ maka artinya tidak terjadi multikolinearitas dalam model regresi
 - b. Jika nilai tolerance $< 0,10$ maka artinya terjadi multikolinearitas dalam model regresi
2. Berdasarkan nilai VIF

- a. Jika nilai VIF < 10,00 maka artinya tidak terjadi multikolinearitas dalam model regresi
- b. Jika nilai VIF > 10,00 maka artinya terjadi multikolinearitas dalam model regresi.

Berikut merupakan tabel 5.2 uji multikolinearitas dengan nilai tolerance dan VIF.

Tabel 5. 3 Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Tolerance	VIF
1	(Constant)	402349.2	127080.0		3.2	0.0		
	JLPT	-208727.6	44098.1	-0.4	-4.7	0.0	0.7	1.5
	JLJU	-208289.1	41648.6	-0.4	-5.0	0.0	0.6	1.6
	JLPK	-17041.2	11083.6	-0.2	-1.5	0.1	0.3	3.0
	PL	95138.6	43731.6	0.2	2.2	0.0	0.9	1.1
	KL	-38226.5	40449.3	-0.1	-0.9	0.3	0.9	1.2

KP	51429.4	38513.3	0.1	1.3	0.2	0.4	2.5
FP	22314.2	21570.2	0.1	1.0	0.3	0.7	1.4
FK	-37595.9	22618.9	-0.1	-	0.1	0.6	1.6
				3.7			
a. Dependent Variable: Harga							

Sumber. Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan table 5.2 menunjukan nilai variabel:

1. Variabel X1, jarak lahan ke pintu tol (JLPT) nilai tolerance sebesar 0,7 > 0,10 maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas. Sementara nilai VIF sebesar 1,5 < 10,00 maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas
2. Variabel X2, jarak lahan ke jalan utama (JLJU) nilai tolerance sebesar 0,6 > 0,10 maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas. Sementara nilai VIF sebesar 1,6 < 10,00 maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas
3. Variabel X3, jarak lahan ke pusat kota (JLPK) nilai tolerance sebesar 0,3 > 0,10 maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas. Sementara nilai VIF sebesar 3,0 < 10,00 maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas
4. Variabel X4, perkerasan lahan (PL) nilai tolerance sebesar 0,9 > 0,10 maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas. Sementara nilai VIF sebesar 1,1 < 10,00 maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas

5. Variabel X5, kemiringan lahan (KL) nilai tolerance sebesar $0,9 > 0,10$ maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas. Sementara nilai VIF sebesar $1,2 < 10,00$ maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas
 6. Variabel X6, keberadaan pasar (KP) nilai tolerance sebesar $0,4 > 0,10$ maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas. Sementara nilai VIF sebesar $2,5 < 10,00$ maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas.
 7. Variabel X7, fasilitas pendidikan (FP) nilai tolerance sebesar $0,7 > 0,10$ maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas. Sementara nilai VIF sebesar $1,4 < 10,00$ maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas.
 8. Variabel X8, fasilitas Kesehatan (FK) nilai tolerance sebesar $0,6 > 0,10$ maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas. Sementara nilai VIF sebesar $1,6 < 10,00$ maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas.
- c. Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas adalah situasi tidak konstannya varians dari nilai residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika varians dari nilai residual satu pengamatan ke pengamatan lain bersifat tetap disebut homoskedastisitas, namun jika varians dari nilai residual satu pengamatan ke pengamatan lain berbeda maka disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang

baik sebaiknya tidak terjadi heteroskedastisitas. Untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dilakukan pengujian dengan menggunakan statistik Glejser dalam SPSS 25.0. Dasar pengambilan keputusan untuk uji heteroskedastisitas dengan Glejser yaitu.

1. Jika nilai signifikansi atau Sig. $> 0,05$ maka tidak terdapat masalah heteroskedastisitas.
2. Jika nilai signifikansi atau Sig. $< 0,05$ maka terdapat masalah heteroskedastisitas.

Berikut merupakan tabel 5.4 uji heteroskedastisitas dengan Glejser.

Tabel 5. 4 Hasil pengujian heteroskedastisitas dengan Glejser

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	73297.891	66268.420		1.106	0.272
	JLPT	- 80634.004	22995.832	-0.423	-3.506	0.771
	JLJU	- 12289.037	21718.484	-0.071	-0.566	0.573
	JLPK	7835.006	5779.767	0.236	1.356	0.179

PL	- 19699.482	22804.743	-0.091	-0.864	0.390
KL	- 33703.420	21093.110	-0.172	-1.598	0.114
KP	-2062.536	20083.515	-0.016	-0.103	0.918
FP	-3450.319	11248.211	-0.036	-0.307	0.760
FK	-8231.555	11795.058	-0.089	-0.698	0.487
a. Dependent Variable: ABS_RES					

Sumber: Hasil Analisis 2023

1. Variabel X1, jarak lahan ke pintu tol (JLPT) nilai signifikansi atau *Sig.* sebesar $0,771 > 0,05$ maka variabel tersebut tidak terdapat masalah heteroskedastisitas
2. Variabel X2, jarak lahan ke jalan utama (JLJU) nilai signifikansi atau *Sig.* sebesar $0,573 > 0,05$ maka variabel tersebut tidak terdapat masalah heteroskedastisitas
3. Variabel X3, jarak lahan ke pusat kota (JLPK) nilai signifikansi atau *Sig.* sebesar $0,179 > 0,05$ maka variabel tersebut tidak terdapat masalah heteroskedastisitas
4. Variabel X4, perkerasan lahan (PL) nilai signifikansi atau *Sig.* sebesar $0,39 > 0,05$ maka variabel tersebut tidak terdapat masalah heteroskedastisitas
5. Variabel X5, kemiringan lahan (KL) nilai signifikansi atau *Sig.* sebesar $0,114 > 0,05$ maka variabel tersebut tidak terdapat masalah heteroskedastisitas

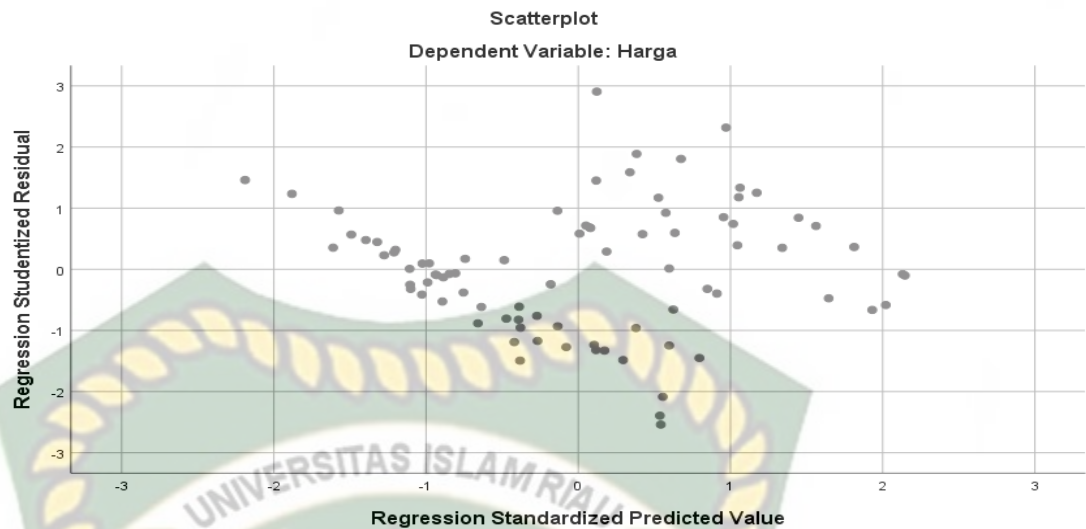
6. Variabel X6, keberadaan pasar (KP) nilai signifikansi atau *Sig.* sebesar 0,918 > 0,05 maka variabel tersebut tidak terdapat masalah heteroskedastisitas
7. Variabel X7, fasilitas Pendidikan (FP) nilai signifikansi atau *Sig.* sebesar 0,76 > 0,05 maka variabel tersebut tidak terdapat masalah heteroskedastisitas
8. Variabel X8, fasilitas Kesehatan (FK) nilai signifikansi atau *Sig.* sebesar 0,487 > 0,05 maka variabel tersebut tidak terdapat masalah heteroskedastisitas

Berdasarkan pemaparan diatas, dapat disimpulkan bahwa data tersebut tidak terdapat gejala heteroskedastisitas, dimana nilai signifikansi atau *Sig* >0.05. Selanjutnya melakukan pengujian heteroskedastisitas menggunakan scatterplots

Uji heteroskedastisitas dengan melihat pola gambar scatterplots. Pedoman yang digunakan untuk memprediksi atau mendeteksi ada tidaknya gejala heteroskedastisitas dilakukan dengan cara melihat pola gambar scatterplots, dengan ketentuan:

1. Titik-titik data menyebar di atas dan di bawah atau disekitar angka 0
2. Titik-titik tidak berkumpul hanya di atas atau di bawah saja
3. Penyebaran titik data tidak memebentuk pola bergelombang melebar kemudian menyempit dan melebar Kembali
4. Penyebaran titik-titik data tidak berpola

Gambar 5. 8 Uji Heteroskedastisitas dengan Scatterplot



Berdasarkan output Scatterplot di atas diketahui bahwa:

1. Titik-titik data menyebar di atas dan di bawah atau disekitar angka 0
2. Titik-titik tidak berkumpul hanya di atas atau di bawah saja
3. Penyebaran titik data tidak membentuk pola bergelombang melebar kemudian menyempit dan melebar Kembali
4. Penyebaran titik-titik data tidak berpola

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala heteroskedastisitas.

5.5.2 Uji Regresi Linier Berganda

1. Variabel entered/removed

Tabel 5. 5 Variables Entered/Removed

Variables Entered/Removed ^a
--

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	JLPT (X1)	.	Enter
	JLJU (X2)		
	JLPK (X3)		
	PL (X4)		
	KL (X5)		
	KP (X6)		
	FP (X7)		
	FK (X8)		
a. Dependent Variable: Harga (Y)			
b. All requested variables entered.			

Sumber: Hasil Analisis 2023

Berdasarkan table 5.5 menunjukkan bahwa variabel yang dimasukkan pada analisis regresi yaitu variable X1 adalah jarak lahan ke pintu tol, variable X2 adalah jarak lahan ke jalan utama, variable X3 adalah jarak lahan ke pusat kota, variable X4 adalah perkerasan lahan , variable X5 adalah kemiringan lahan, variable X6 adalah keberadaan pasar, variable X7 adalah fasilitas Pendidikan, variable X8 adalah fasilitas kesehatan dengan menggunakan metode enter.

2. Uji Koefisien Determinasi (R²)

Tabel 5. 6 Uji Koefisien Determinasi (R²)

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	869741300268.588	8	108717662533.574	16.399	,000 ^b
	Residual	497201687826.650	75	6629355837.689		
	Total	1366942988095.240	83			
a. Dependent Variable: Harga						
b. Predictors: (Constant), FK, FP, KL, JLJU, KP, PL, JLPT, JLPK						

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,798 ^a	0.636	0.597	81420.856
a. Predictors: (Constant), FK, FP, KL, JLJU, KP, PL, JLPT, JLPK				

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan tabel 5.6 dapat diketahui bahwa nilai koefisien determinasi adalah sebesar 0,636 berarti 63,6% faktor independent (Variabel Predictor) memiliki kontribusi mempengaruhi variabel dependent (harga sewa lahan). Sedangkan 36,4% (100% - 63,6%) dijelaskan oleh faktor yang lain tidak diteliti oleh penulis.

3. Uji dengan Anova

Tabel 5. 7 Hasil pengujian dengan Anova

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan tabel 5.7 adapun dasar pengambilan kesimpulan uji anova ini adalah :

1. Jika nilai $f_{\text{tabel}} < f_{\text{hitung}}$ atau jika nilai $\text{sig} < 0,05$ maka terdapat pengaruh secara signifikan secara simultan (bersama/keseluruhan)
2. Jika nilai $f_{\text{tabel}} > f_{\text{hitung}}$ atau jika nilai $\text{sig} > 0,05$ maka tidak terdapat pengaruh secara signifikan secara simultan (bersama/keseluruhan)

Maka dapat disimpulkan bahwa data tersebut menyatakan bahwa semua variabel independen secara serentak dan signifikan mempengaruhi variabel dependen, Data tersebut menunjukkan nilai $\text{sig } 0,000 < 0,05$, maka artinya model ini layak menjelaskan hubungan antara variabel yang diteliti.

4. Uji T dengan Coefficients

Tabel 5. 8 Hasil Uji T dengan Coefficients

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	402349.167	127079.978		3.166	0.002
JLPT	-208727.644	44098.076	-0.398	-4.733	0.000
JLJU	-208289.059	41648.563	-0.437	-5.001	0.000
JLPK	-17041.235	11083.599	-0.186	-1.538	0.128
PL	95138.627	43731.634	0.159	2.176	0.033
KL	-38226.488	40449.312	-0.071	-0.945	0.348

KP	51429.365	38513.257	0.146	1.335	0.186
FP	22314.165	21570.189	0.084	1.034	0.304
FK	-37595.927	22618.854	-0.147	-3.662	0.031
a. Dependent Variable: Harga					

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Interpretasi Model Regresi Linier Berganda

Interpretasi model regresi linier berganda berdasarkan tabel 5.8 Uji T berdasarkan nilai Coefficients B. Adapun perhitungan menggunakan model regresi linier berganda dapat diperoleh hasil sebagai berikut:

$$H = 402349,166 - 208727,64 \text{ JLPT} - 208289,05 \text{ JLJU} - 17041,23 \text{ JLPK} + 95138,62 \text{ PL} - 38226,488 \text{ KL} + 51429,36 \text{ KP} + 22314,16 \text{ FP} - 37595,92 \text{ FK}$$

H = Harga

JLPT = Jarak Lahan ke Pintu Tol

JLJU = Jarak Lahan ke Jalan Utama

JLPK = Jarak Lahan ke Pusat Kota

PK = Perkerasan Lahan

KL = Kemiringan Lahan

KP = Keberadaan Pasar

FP = Fasilitas Pendidikan

FK = Fasilitas Kesehatan

Interpretasi persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

1. Konstanta (a) = 402349,166

Angka konstan dari unstandardized coefficient yang dalam penelitian ini sebesar 402349,166. Artinya ada variabel lain yang terdistribusi yang berpengaruh terhadap nilai harga lahan /m² di sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir Sebesar Rp. 402.349,00

2. $B_1 = -208727$

Apabila Jarak Lahan ke Pintu Tol (JLPT) mengalami kenaikan sebesar Rp 1,00. Sementara variabel variabel lainnya dianggap konstan, maka harga lahan yang semakin jauh dari di pintu tol sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) akan mengalami penurunan sebesar Rp 208.727,00.

3. $B_2 = -208.289$

Apabila Jarak Lahan ke Jalan Utama (JLJU) mengalami kenaikan sebesar Rp 1,00. Sementara variabel variabel lainnya dianggap konstan, maka harga lahan yang semakin jauh dari di jalan utama sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) akan mengalami penurunan sebesar Rp 208.289,00.

4. $B_3 = -170.412$

Apabila Jarak Lahan ke Pusat Kota (JLPK) mengalami kenaikan sebesar Rp 1,00. Sementara variabel variabel lainnya dianggap konstan, maka harga lahan

yang semakin jauh dari pusat kota sekitaran Jalan Arteri Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) akan mengalami penurunan sebesar Rp. 170.412,00.

5. $B_4 = 95.138$

Jika Perkerasan Lahan (PL) mengalami kenaikan sebesar 1 persen, sementara variabel variabel lainnya dianggap konstan, maka lahan dengan kondisi keras akan mengalami peningkatan sebesar Rp.95.138,00

6. $B_6 = -382.226$

Jika Kemiringan Lahan (KL) mengalami kenaikan sebesar 1 persen, sementara variabel variabel lainnya dianggap konstan, maka lahan dengan kondisi datar akan mengalami peningkatan sebesar Rp.382.226,00

7. $B_7 = 51.249$

Jika terdapat keberadaan pasar (KP) mengalami kenaikan sebesar 1 persen, sementara variabel variabel lainnya dianggap konstan, maka lahan dengan yang dekat dengan pasar akan mengalami peningkatan sebesar Rp.51.249,00

8. $B_8 = 22.314$

Jika terdapat keberadaan Fasilitas Pendidikan (FP) mengalami kenaikan sebesar 1 persen, sementara variabel variabel lainnya dianggap konstan, maka lahan dengan yang dekat dengan fasilitas pendidikan akan mengalami peningkatan sebesar Rp.22.314,00

9. $B_9 = -37.595$

Jika terdapat keberadaan Fasilitas Pendidikan (FP) mengalami kenaikan sebesar 1 persen, sementara variabel variabel lainnya dianggap konstan, maka lahan dengan yang dekat dengan fasilitas pendidikan akan mengalami peningkatan sebesar Rp.37.595

Berdasarkan table 5.8 Hipotesis penelitian dengan nilai sig yaitu sebagai berikut:

1. Variabel X1, Jarak Lahan ke Pintu Tol (JLPT) sebesar $0,002 < \text{dari } 0,05$ maka hipotesis ditolak yang mana artinya variabel jarak lahan ke pintu tol (X1) berpengaruh secara signifikan terhadap nilai lahan (Y).
2. Variabel X2, Jarak Lahan ke Jalan Utama (JLJU) sebesar $0,000 < \text{dari } 0,05$ maka hipotesis ditolak yang mana artinya variabel jarak lahan ke jalan utama (X2) berpengaruh secara signifikan terhadap nilai lahan (Y).
3. Variabel X3, Jarak Lahan ke Pusat Kota (JLPK) sebesar $0,128 < \text{dari } 0,05$ maka hipotesis ditolak yang mana artinya variabel jarak lahan ke Pusat kota (X3) berpengaruh secara signifikan terhadap nilai lahan (Y).
4. Variabel X4, Perkerasan lahan (PL) sebesar $0,033 < \text{dari } 0,05$ maka hipotesis ditolak yang mana artinya variabel perkerasan lahan (X4) berpengaruh secara signifikan terhadap nilai lahan (Y).
5. Variabel X5, Kemiringan Lahan (KL) sebesar $0,348 < \text{dari } 0,05$ maka hipotesis ditolak yang mana artinya variabel kemiringan lahan (X5) tidak berpengaruh secara signifikan terhadap nilai lahan (Y).

6. Variabel X6, Keberadaan Pasar sebesar $0,186 < 0,05$ maka hipotesis ditolak yang mana artinya variabel kemiringan lahan (X6) tidak berpengaruh secara signifikan terhadap nilai lahan (Y).
7. Variabel X7, Fasilitas pendidikan sebesar $1,034 > 0,05$ maka hipotesis ditolak yang mana artinya variabel fasilitas pendidikan (X7) tidak berpengaruh secara signifikan terhadap nilai lahan (Y).
8. Variabel X8, Fasilitas kesehatan sebesar $0,031 > 0,05$ maka hipotesis ditolak yang mana artinya variabel fasilitas Kesehatan (X8) berpengaruh secara signifikan terhadap nilai lahan (Y).

5.5.3 Nilai Pengaruh Keberadaan Ruas Tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir Terhadap Nilai Lahan

Hasil penelitian mendukung hipotesis bahwa variabel jarak lahan ke pintu tol terdapat pengaruh terhadap nilai lahan. Dapat dilihat pada nilai *sig.* nilai *sig* variabel jarak lahan ke Pintu Tol sebesar $0,000 < 0,05$, yang berarti jarak ke kompleks perkantoran berpengaruh secara signifikan terhadap nilai lahan. Berdasarkan *Unstandardized Coefficients* nilai B sebesar -208727, hal ini berarti jika jarak lahan semakin jauh dari pintu tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir akan mengalami penurunan sebesar Rp 208.727,00 /m²

Jarak lahan ke pintu tol berpengaruh terhadap nilai lahan. Pintu tol memberikan pengaruh yang cukup besar terhadap nilai lahan yang berdekatan dengan harga lahan tersebut, semakin dekat dengan pintu tol maka harga lahan

semakin tinggi begitu juga sebaliknya jika lahan semakin jauh dari kompleks perkantoran maka harga lahan juga cenderung rendah.



BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan tujuan dan hasil penelitian ini yaitu pengaruh keberadaan Tol Permai terhadap harga lahan disekitaran jalan arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Hasil identifikasi nilai harga menunjukkan, bahwa harga lahan di sekitaran Ruas Tol Permai Jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir dengan radius 500 meter dari ruas Jalan Utama yang terbagi menjadi 3 kelompok yaitu, kelompok pertama dengan jarak 1 – 50 m dari ruas jalan arteri memiliki harga lahan relatif sangat tinggi, yaitu berkisar Rp.300.000 hingga Rp.400.000 pada kelompok kedua dengan jarak 50 – 300 m dari ruas jalan arteri memiliki nilai relatif sedang, yaitu Rp.100.000 hingga Rp.200.000 sedangkan kelompok ketiga dengan jarak 300 – 500 m dari ruas jalan arteri memiliki nilai relative rendah, yaitu berkisar Rp.50.000 hingga Rp. 100.000.
2. Hasil identifikasi atribut lokasi di sekitaran Ruas Tol Permai Jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir, yaitu : Jarak lahan ke pusat kota, Jarak lahan ke jalan utama, jarak lahan ke pintu tol. Dimana didapatkan jika lahan semakin dekat dengan pusat kota, maka nilai lahan menjadi relative tinggi.

3. Hasil identifikasi atribut lingkungan di sekitaran Ruas Tol Permai Jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir, yaitu : keberadaan pasar, terdapat fasilitas Kesehatan, dan fasilitas Pendidikan dalam radius 500 m. Berdasarkan hasil dummy, yaitu ada atau tidaknya. Dari 85 koresponden menyatakan bahwa terdapat 13 koresponden yang berdekatan dengan pasar, 32 koresponden yang berdekatan dengan fasilitas Pendidikan, sedangkan tidak terdapat koresponden yang berada dekat dengan fasilitas Kesehatan.
4. Hasil identifikasi atribut structural di sekitaran Ruas Tol Permai Jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir, yaitu kemiringan lahan dan perkerasan lahan. Berdasarkan hasil dummy, terdapat 5 koresponden yang memiliki lahan yang memiliki lahan tidak datar dari 85 koresponden.
5. Hasil evaluasi tentang keberadaan Jalan Tol Permai terhadap Jalan Arteri Pekanbaru-Duri Kecamatan Pinggir, bahwa variabel jarak lahan ke pintu tol terdapat pengaruh terhadap nilai lahan. Dapat dilihat pada nilai *sig.* nilai *sig* variabel jarak lahan ke Pintu Tol sebesar $0,000 < 0,05$, yang berarti jarak ke Pintu tol berpengaruh secara signifikan terhadap nilai lahan. Berdasarkan *Unstandardized Coefficients* nilai B sebesar -208727, hal ini berarti jika jarak lahan semakin jauh dari pintu tol Permai (Pekanbaru-Duri) Kecamatan Pinggir akan mengalami penurunan sebesar Rp 208.727,00 /m²

6.2. Saran

1. Bagi peneliti selanjutnya untuk memberikan variasi lain terhadap penelitian ini, hendaknya meneliti dalam radius yang lebih jauh lagi, seperti 10 km, atau lainnya.
2. Bagi peneliti riset selanjutnya untuk menyempurnakan model dalam penelitian ini dapat dilakukan dengan menambahkan variabel lainnya yang berkaitan dengan nilai lahan. karena tidak semua faktor nilai lahan termasuk ke dalam penelitian, dikarenakan untuk mahasiswa selanjutnya untuk melanjutkan penelitian ini.



DAFTAR PUSTAKA

- Adler. A. 1983. *Evaluasi Ekonomi Proyek-Proyek Pengangkutan*. Diterjemahkan oleh Paul Sitohang. UI Press Jakarta
- Al-Qur'an Surah Al-Baqarah Ayat 275
- Al-Qur'an Surah Al-Nahl ayat 65
- Al-Qur'an Surah An-Nisa ayat 59
- Al-Qur'an Surah An-Nur ayat 42
- Astuti, Puji. 2016. *Analisis Pola Pergerakan Penduduk dalam Mengkonsumsi Fasilitas Sosial di Kawasan Pinggiran Kota (Studi Kasus: Kecamatan Siak Hulu Kabupaten Kampar)*. Pekanbaru : Universitas Islam Riau.
- Budihardjo,Eko,Prof.Ir.M.Sc. 2005. *Arsitektur dan Kota di Indonesia*. Bandung: PT.Alumni.
- Chapin. F Stuart., Jr. et al. 1995. *Urban Land Use Planning, Fourth Edition*. USA: University of Illinois Press.
- Darin-Drabkin, Haim, 1977. *Land Policy And Urban Growth*. United Kingdom: Pergamon Press.
- Darmawan, R, 2005. *Sains di Sekitar Kita*. Jakarta : CV. Citramanunggal Laksana.
- Deng, X., Huang, J., Rozelle, S., Zhang, J., & Li, Z. (2015). *Impact of urbanization on cultivated land changes in China*. China: Chinese Academy of Sciences.
- Jayadinata, Johara T, 1999. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan,Perkotaan dan Wilayah, Bandung*, ITB Bandung.
- Luky, K., 1997. *Strategi Pembangunan Kota Manado sebagai kota Pantai “Nyiur Melambai”*. Diskusi panel, 10 Oktober 1997, Manado.
- Masyitah. 2019. *Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Nilai Lahan Di Kawasan Pendidikan Kota Pekanbaru (Studi Kasus: Universitas Islam Riau)*. Skripsi Universitas Islam Riau
- Pearce, David W., and Turner Kerry R, 1990. *Economics Of Natural Resources and The Enviroment*. The John Hopkins University, Baltimore.p. 78.
- Pemerintah Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.

Pemerintah Indonesia. Undang-undang Dasar Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan.

Rr. Lulus Prapti NSS, Edy Suryawardana dan Dian Triyani. 2015. Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Kota Semarang. J. Dinamika Sosbud Volume 17 Nomor 2, Juni 2015 : 82 - 103

Tarigan, Robinson, 2003. *Ekonomi Regional Teori Dan Aplikasi*. Jakarta: Penerbit Bumi Aksara.

Yeates, M and Garner, B. 1980. *The North American City*. New York: Harper and Row Publisher

