

## TUGAS AKHIR

### ANALISIS PENGARUH HALTE *BUS RAPID TRANSIT* (BRT) TERHADAP NILAI LAHAN DI KORIDOR II TRANS METRO PEKANBARU

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Guna Mendapatkan  
Gelar Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik  
Universitas Islam Riau*



**FRISILIA MARTA**  
**143410344**

**TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
PEKANBARU**

**2018**

## LEMBAR PENGESAHAN

ANALISIS PENGARUH NILAI LAHAN TERHADAP  
KEBERADAAN HALTE *BUS RAPID TRANSIT* (BRT)  
DI KORIDOR II TRANS METRO PEKANBARU

TUGAS AKHIR

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FRISILIA MARTA

NPM : 143410344

Disetujui Oleh :

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II

MUHAMMAD SUFWAN, ST, MT

IDHAM NUGRAHA, S.Si. M.Sc

Disahkan Oleh :

DEKAN FAKULTAS TEKNIK

KETUA PROGRAM STUDI

Dr. H. ABD. KUDUS ZAINI, MT

FUJI ASTUTI, ST., MT

ANALISIS PENGARUH KEBERADAAN HALTE *BUS RAPID  
TRANSIT* (BRT) TERHADAP NILAI LAHAN DI KORIDOR II  
TRANS METRO PEKANBARU



Nama : FRISILIA MARTA

NPM : 143410344

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

2018

# ANALISIS PERUBAHAN NILAI LAHAN TERHADAP HALTE DI KORIDOR II BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS METRO PEKANBARU

FRISILIA MARTA

143410344

## Abstrak

Perubahan penggunaan lahan mengakibatkan terjadinya perubahan nilai lahan. Bertambahnya penduduk mengakibatkan kebutuhan akan sarana dan prasarana juga meningkat khususnya sarana prasarana angkutan umum. Halte merupakan salah satu prasarana angkutan umum perannya sangat penting dalam proses transportasi, yaitu sebagai tempat naik dan turunnya penumpang angkutan umum. Pemerintah Kota Pekanbaru menjadikan BRT Trans Metro Pekanbaru sebagai moda angkutan utama dalam melayani pergerakan masyarakat untuk mencapai berbagai pusat kegiatannya, sehingga dapat meningkatkan atau menurunkan nilai lahan yang ada di halte tersebut. Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi pengaruh infrastuktur transportasi Halte Bus Rapid Transit (BRT) dengan nilai lahan di koridor II Trans Metro Pekanbaru.

Metode yang digunakan dalam penelitian adalah deskriptif kuantitatif. Menggunakan metode analisis jalur atau path analisis. Variabel-variabel yang digunakan adalah variabel X adalah jarak antar halte, variabel  $Y_1$ ,  $Y_2$ ,  $Y_3$ , dan  $Y_4$  adalah koefisien dasar bangunan, jarak lahan ke halte, jarak lahan ke CBD, jarak lahan ke pasar, dan variabel Z adalah variabel interzoning yaitu luas penggunaan lahan.

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa beberapa variabel yang mempengaruhi nilai lahan memiliki pengaruh positif dan pengaruh negatif terhadap keberadaan halte. Beberapa variabel yang memiliki variabel positif adalah jarak lahan ke pasar, jarak lahan ke pasar dan luas penggunaan lahan, sementara untuk variabel koefisien dasar bangunan dan jarak lahan terhadap halte memiliki pengaruh yang negatif.

Kata kunci : Analisis Jalur Halte, Nilai Lahan,.

# ANALYSIS OF LAND VALUE CHANGES ON HALTE IN CORRIDOR II BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS METRO PEKANBARU

FRISILIA MARTA  
143410344

## Abstract

*Land use changes will effected the change of land value. The increase in population resulted in the need for facilities and infrastructure also increased, especially facilities for public transport infrastructure. The shelter is one of the public transport infrastructure whose role is very important in the transportation process. That is a place for to pick up and to drop off the passengers. The goverment of Pekanbaru City devided BRT Trans Metro Pekanbaru as the main mode of transportation in serving the community movement to reach various centers. This to increase or decrease the value of around the area. The purpose of this study was to identify the effect of Bus Rapid Transit (BRT) bus infrastructure on land value in the Trans Metro Pekanbaru II corridor.*

*The research method of this study were using descriptive quantitative, the path analysis method or path analysis. The reasearch variables were the X variable as the distance between the shelter, Y1, Y2, Y3, and Y4 variables were basic building coefficients, distance of land to the bus stop, distance to CBD, distance to market, and Z variable was an interzoning variable which is broad land use.*

*The results of this research was proved some variables has positif and negatife impact to the shelter. Some variables that has a positive variable were the distance of the land to the market, the distance of land to the market and the area of land use. While for variabels, the basic coefficient of construction and distance of land to the shelter has a negative influence.*

**Keywords:** Shelter, Land Value, Path Analysis

## KATA PENGANTAR



Alhamdulillah penulis ucapkan kepada Allah Subhanahu wa Ta'ala atas berkat dan rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyusun Tugas Akhir ini yang berjudul ***“Analisis Pengaruh Keberadaan Halte Bus Rapid Transit (BRT) terhadap Nilai Lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru”*** untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program Strata 1 (S-1) pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK) Universitas Islam Riau Pekanbaru.

Dari penyusunan Tugas Akhir ini diharapkan memperoleh tambahan pengetahuan dan pengalaman terutama dalam penerapan ilmu di bidang perencanaan. Dalam penyusunan Tugas Akhir ini tidak luput dari kekurangan-kekurangan. Hal ini karena dipengaruhi dengan pengalaman serta ilmu yang penulis miliki.

Kemudian juga penulis mengucapkan banyak terima kasih atas dorongan dan bantuan terutama kepada:

1. Kedua orang tua penulis, Ayahanda Syahril dan Ibunda Darma Yanti untuk kasih sayang yang tidak terkira, yang selalu mencurahkan seluruh cinta, restu, dorongan doa yang tiada henti-hentinya, memberikan dorongan semangat, nasihat, kepercayaan, dan motivasi kepada penulis hingga Tugas Akhir ini selesai. Tidak ada balas jasa yang terbaik selain membanggakan kedua orang tua penulis dengan memberikan segala yang terbaik dan dengan perjuangan yang sangat keras dengan membawa nama baik kedua orang tua.
2. Bapak Ir. H. Abdul Kudus, MT. selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
3. Ibu Puji Astuti, ST.,MT. selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota serta sebagai penguji I dalam setiap ujian yang menulis

lewati yakni Seminar Proposal, Seminar Hasil, hingga Ujian Komprehensif.

4. Bapak Muhammad Sofwan, ST.,MT. selaku sekretaris Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau dan sekaligus Pimbing I yang telah memberikan bimbingan dan kritik membangun dalam pembuatan Tugas Akhir.
5. Bapak Idham Nugraha, S.Si, M.Sc selaku Pembimbing II yang telah memberikan kritik dan saran bimbingan maupun arahan yang sangat berguna dalam penyusunan Tugas Akhir ini.
6. Ibu Febby Asteriani, ST, MT selaku Penguji II yang telah membimbing, serta memberikan arahan dan dorongan yang berharga bagi penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini
7. Seluruh Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah Universitas Islam Riau yang telah memberikan kontribusi dan banyak dukungan serta masukan kepada penulis.
8. Staf dan karyawan di lingkungan Teknik Universitas Islam Riau
9. Adik tersayang Sekartini Dwi Andita yang senantiasa memberikan semangat dalam penyelesaian Tugas Akhir ini.
10. Teman seperjuangan Annisa Rizki Lestari, ST; Karsilah, ST; Rini Mardani, ST; Hanifatul Jannah, ST; Erza Agusna Aini; Deza Juliantika, ST; Rendi Maulana, ST; Rio Firdaus Hasibuan, ST; Faisal Alfahreza; Zulham Affandi, ST; Muhammad Iqbal; Aulia Fadilah, ST; Dedek Susanti; Feni Putriani Fauzi, ST dan teman-teman Planologi'14 lainnya.
11. Teman sepermainan Miftahul Khairah Putri; Martha Permana Adam, S.IP; Nafsul Muthmainnah Ansori, S.KH; Audina Isnainzah Nurul Azmi; Resti Alya Sasmina, SE.
12. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.

Akhirnya penulis mendoakan agar semoga Allah SWT selalu memberikan rahmat dan karunia-Nya serta meridhai kita semua dan dengan keterbatasan pengetahuan yang penulis miliki, menjadi ukuran bagi kesempurnaan Tugas

Akhir ini. Maka kritik dan saran dari semua pihak sangat diharapkan untuk kesempurnaan Tugas Akhir ini. Demikian dengan selesainya Tugas Akhir ini, penulis mengharapkan semoga Tugas Akhir ini berguna dan bermanfaat bagi pembaca.

Pekanbaru, Juni 2018

Frisilia Marta



## DAFTAR ISI

|                                                       | Hal           |
|-------------------------------------------------------|---------------|
| <b>KATA PENGANTAR.....</b>                            | <b>I</b>      |
| <b>DAFTAR ISI.....</b>                                | <b>IV</b>     |
| <b>DAFTAR TABEL .....</b>                             | <b>VII</b>    |
| <b>DAFTAR GAMBAR.....</b>                             | <b>XI</b>     |
| <br><b>BAB I    PENDAHULUAN .....</b>                 | <br><b>1</b>  |
| 1.1 Latar Belakang.....                               | 1             |
| 1.2 Rumusan Masalah .....                             | 5             |
| 1.3 Tujuan dan Sasaran.....                           | 6             |
| 1.4 Manfaat Penelitian.....                           | 7             |
| 1.5 Ruang Lingkup Penelitian .....                    | 7             |
| 1.5.1 Ruang Lingkup Materi .....                      | 7             |
| 1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah.....                      | 8             |
| 1.6 Sistematika Penulisan .....                       | 11            |
| <br><b>BAB II    KAJIAN PUSTAKA.....</b>              | <br><b>13</b> |
| 2.1. Tinjauan Teori .....                             | 13            |
| 2.1.1. Transportasi .....                             | 13            |
| 2.1.2. Geografi Transportasi.....                     | 15            |
| 2.1.3. Bus Rapid Transit.....                         | 16            |
| 2.1.4. Halte .....                                    | 18            |
| 2.1.5. Lahan .....                                    | 21            |
| 2.1.6. Penggunaan Lahan.....                          | 23            |
| 2.1.7. Teori Nilai Lahan .....                        | 25            |
| 2.1.8. Nilai dan Harga Lahan.....                     | 29            |
| 2.1.9. Pola dan Struktur Nilai Lahan .....            | 32            |
| 2.1.10. Pengaruh Perkembangan Nilai Lahan .....       | 33            |
| 2.1.11. Teori Pola Penggunaan Lahan.....              | 34            |
| 2.1.12. Analisis Jalur ( <i>Path Analysis</i> ) ..... | 41            |
| 2.2. Produk Legal .....                               | 45            |

|                                                                                                                               |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 2.3. Studi Terdahulu .....                                                                                                    | 52         |
| <b>BAB III METODELOGI PENELITIAN .....</b>                                                                                    | <b>58</b>  |
| 3.1 Pendekatan Studi .....                                                                                                    | 58         |
| 3.2 Metode Pengumpulan Data .....                                                                                             | 61         |
| 3.2.1 Teknik Pengumpulan Data .....                                                                                           | 61         |
| 3.2.2 Teknik Penentuan Sampel .....                                                                                           | 62         |
| 3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian.....                                                                                          | 63         |
| 3.4 Teknik Analisis.....                                                                                                      | 65         |
| 3.5 Variabel Penelitian .....                                                                                                 | 71         |
| <b>BAB IV GAMBARAN UMUM.....</b>                                                                                              | <b>75</b>  |
| 4.1 Gambaran Umum Wilayah Studi .....                                                                                         | 75         |
| 4.1.1 Letak Geografis dan Administrasi.....                                                                                   | 75         |
| 4.1.2 Kondisi Demografi .....                                                                                                 | 76         |
| 4.1.3 Pola Penggunaan Lahan .....                                                                                             | 78         |
| 4.2 Kebijakan dan Rencana Tata Ruang Kota Pekanbaru .....                                                                     | 79         |
| 4.2.1 Kebijakan dan Strategi Penataan Ruang<br>Kota Pekanbaru .....                                                           | 79         |
| 4.2.2 Rencana Sistem Transportasi .....                                                                                       | 84         |
| 4.2.3 Kondisi Sistem Transportasi Darat.....                                                                                  | 90         |
| 4.3 Trans Metro Pekanbaru .....                                                                                               | 93         |
| 4.3.1 Trayek Bus Trans Metro Pekanbaru.....                                                                                   | 93         |
| 4.3.2 Alokasi Bus <i>Trans Metro Pekanbaru</i> .....                                                                          | 95         |
| 4.3.3 Halte Bus Trans Metro Pekanbaru .....                                                                                   | 97         |
| 4.4 Koridor II Trans Metro Pekanbaru .....                                                                                    | 102        |
| <b>BAB V ANALISIS PENGARUH HALTE BUS RAPID TRANSIT<br/>TERHADAP NILAI LAHAN DI KORIDOR II TRANS<br/>METRO PEKANBARU .....</b> | <b>109</b> |
| 5.1 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Nilai Lahan di Koridor<br>II TMP .....                                                    | 109        |
| 5.2 Identifikasi Karakteristik Prasarana Halte di Koridor II Trans                                                            |            |

|                                                                |             |
|----------------------------------------------------------------|-------------|
| Metro Pekanbaru .....                                          | 110         |
| 5.3 Penggunaan Lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru ..... | 115         |
| 5.4 Identifikasi Struktur Keruangan untuk Menentukan Kawasan   |             |
| CBD Kota Pekanbaru .....                                       | 128         |
| 5.5 Analisis Pengaruh Titik Transit (Halte) di Koridor II Bus  |             |
| Trans Metro Pekanbaru terhadap Nilai Lahan.....                | 132         |
| 5.5.1 Analisis Jalur ( <i>Path Analysis</i> ) .....            | 133         |
| 5.5.2 Menguji tiap hipotesis untuk Sub-struktur .....          | 135         |
| 5.5.3 Pengaruh Halte Terhadap Nilai Lahan di Koridor II        |             |
| Trans Metro Pekanbaru .....                                    | 161         |
| <b>BAB VI KESIMPULAN .....</b>                                 | <b>163</b>  |
| 6.1. Kesimpulan.....                                           | 163         |
| 6.2. Saran .....                                               | 165         |
| 6.3. Studi Lanjutan .....                                      | 166         |
| <b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>                                     | <b>167</b>  |
| <b>LAMPIRAN A.....</b>                                         | <b>L-1</b>  |
| <b>LAMPIRAN B.....</b>                                         | <b>L-3</b>  |
| <b>LAMPIRAN C.....</b>                                         | <b>L-32</b> |

## DAFTAR TABEL

|                                                                                                 | Hal |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabel 2.1 Klasifikasi Penggunaan Lahan.....                                                     | 24  |
| Tabel 2.2 Produk Legal.....                                                                     | 45  |
| Tabel 2.3 Syarat Penempatan Halte .....                                                         | 50  |
| Tabel 2.4 Studi Pendahuluan.....                                                                | 55  |
| Tabel 3.1 Waktu dan Tahapan Penelitian.....                                                     | 64  |
| Tabel 3.2 Contoh Perhitungan <i>Confussion Matrix</i> .....                                     | 66  |
| Tabel 3.3 Model Dekomposisi Pengaruh Kausalitas Antar Variabel.....                             | 68  |
| Tabel 3.4 Kerangka Metode Analisis.....                                                         | 70  |
| Tabel 3.5 Defenisi Konseptual dan Operasional Penelitian.....                                   | 72  |
| Tabel 3.6 Design Survey.....                                                                    | 73  |
| Tabel 4.1 Luas Kecamatan di Kota Pekanbaru.....                                                 | 76  |
| Tabel 4.2 Distribusi dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di<br>Kota Pekanbaru, 2017.....   | 77  |
| Tabel 4.3 Rata-Rata Jumlah Anggota Rumah Tangga di Kota Pekanbaru,<br>Tahun 2017.....           | 78  |
| Tabel 4.4 Penggunaan Lahan Kota Pekanbaru.....                                                  | 79  |
| Tabel 4.5 Strategi Struktur Ruang Kota Pekanbaru.....                                           | 80  |
| Tabel 4.6 Strategi Pengembangan Pola Ruang Kota Pekanbaru.....                                  | 82  |
| Tabel 4.7 Rencana Arahkan Fungsi Setiap Wilayah Pengembangan<br>(WP).....                       | 83  |
| Tabel 4.8 Rencana Pengembangan Sistem Jaringan Jalan.....                                       | 86  |
| Tabel 4.9 Rencana Pelayanan Angkutan Umum.....                                                  | 89  |
| Tabel 4.10 Kapasitas Ruas Jalan Kota Pekanbaru.....                                             | 91  |
| Tabel 4.11 Rute atau Trayek Bus Trans Metro Pekanbaru.....                                      | 94  |
| Tabel 4.12 Alokasi Bus Transmetro Kota Pekanbaru Tahun 2017.....                                | 96  |
| Tabel 4.13 Jumlah dan Tipe Halte Berdasarkan Ruas Jalan Bus Trans Metro<br>Pekanbaru, 2017..... | 99  |
| Tabel 4.14 Rekap Pendapatan Karcis Bus Rapid Transit Trans Metro                                |     |

|                                                                                            |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Pekanbaru Tahun 2017 .....                                                                 | 104 |
| Tabel 5.1 Jarak Antar Halte Berdasarkan Jalur di Koridor II Trans<br>Metro Pekanbaru ..... | 110 |
| Tabel 5.2 Jarak Lahan Ke Halte dikelompokkan Berdasarkan<br>Penggunaan Lahan .....         | 111 |
| Tabel 5.3 Komparasi Jarak Halte Di Koridor II Bus Trans Metro<br>Pekanbaru .....           | 112 |
| Tabel 5.4 Tabel <i>Confusion Matrix Calculation</i> .....                                  | 117 |
| Tabel 5.5 Luas Penggunaan Lahan di Koridor II Trans Metro<br>Pekanbaru, 2017 .....         | 119 |
| Tabel 5.6 Koefisien Dasar Bangunan di Koridor II Trans Metro<br>Pekanbaru .....            | 127 |
| Tabel 5.7 Jarak Lahan ke Kawasan CBD dikelompokkan Berdasarkan<br>Penggunaan Lahan .....   | 130 |
| Tabel 5.8 Jarak Lahan Ke Pasar dikelompokkan Berdasarkan Penggunaan<br>Lahan .....         | 132 |
| Tabel 5.9 Variabel-Variabel Penelitian .....                                               | 133 |
| Tabel 5.10 Data yang Digunakan untuk Analisis Jalur ( <i>Analysis Path</i> ) .....         | 134 |
| Tabel 5.11 ANOVA <sup>a</sup> Sub - Struktur 1 .....                                       | 136 |
| Tabel 5.12 Coefficients <sup>a</sup> Sub - Struktur 1 .....                                | 136 |
| Tabel 5.13 Model Summary <sup>b</sup> Sub - Struktur 1 .....                               | 136 |
| Tabel 5.14 Rangkuman Hasil Koefisien Jalur Sub-Struktur - 1 .....                          | 137 |
| Tabel 5.15 ANOVA <sup>a</sup> Sub - Struktur 2 .....                                       | 138 |
| Tabel 5.16 Coefficients <sup>a</sup> Sub - Struktur 2 .....                                | 138 |
| Tabel 5.17 Model Summary <sup>b</sup> Sub - Struktur 2 .....                               | 139 |
| Tabel 5.18 Rangkuman Hasil Koefisien Jalur Sub-Struktur 2 .....                            | 141 |
| Tabel 5.19 ANOVA <sup>a</sup> Sub - Struktur 3 .....                                       | 142 |
| Tabel 5.20 Coefficients <sup>a</sup> Sub - Struktur 3 .....                                | 142 |
| Tabel 5.21 Model Summary <sup>b</sup> Sub - Struktur 3 .....                               | 142 |
| Tabel 5.22 Rangkuman Hasil Koefisien Jalur Sub-Struktur 3 .....                            | 145 |

|            |                                                                                                                                                               |     |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabel 5.23 | ANOVA <sup>a</sup> Sub - Struktur 4.....                                                                                                                      | 145 |
| Tabel 5.24 | Coefficients <sup>a</sup> Sub - Struktur 4.....                                                                                                               | 146 |
| Tabel 5.25 | Model Summary <sup>b</sup> Sub - Struktur 4.....                                                                                                              | 146 |
| Tabel 5.26 | Rangkuman Hasil Koefisien Jalur Sub-Struktur 4.....                                                                                                           | 148 |
| Tabel 5.27 | ANOVA <sup>a</sup> Sub - Struktur 5.....                                                                                                                      | 149 |
| Tabel 5.28 | Coefficients <sup>a</sup> Sub - Struktur 5.....                                                                                                               | 150 |
| Tabel 5.29 | Model Summary <sup>b</sup> Sub - Struktur 5.....                                                                                                              | 150 |
| Tabel 5.30 | Rangkuman Hasil Koefisien Jalur Sub-Struktur 5.....                                                                                                           | 155 |
| Tabel 5.31 | Rekapitulasi Hasil Koefisien Jalur Sub-Struktur.....                                                                                                          | 155 |
| Tabel 5.32 | Model Dekomposisi Pengaruh Kausalitas Antar Variabel.....                                                                                                     | 157 |
| Tabel 5.33 | Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung.....                                                                                                                     | 158 |
| Tabel 5.34 | Interpretasi Pengaruh Nilai Total Langsung dan Tidak Langsung<br>dari Analisis Jalur Berdasarkan Parsial/Individu di Koridor II<br>Trans Metro Pekanbaru..... | 159 |
| Tabel 5.35 | Rangkuman Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung Antar<br>Variabel.....                                                                                         | 161 |

## DAFTAR GAMBAR

|                                                                                                                                  | Hal |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gambar 1.1 Peta Administrasi Pekanbaru .....                                                                                     | 9   |
| Gambar 2.1 Peta Lokasi Penelitian .....                                                                                          | 10  |
| Gambar 2.2 Model Zona Konsentris (Burgess) .....                                                                                 | 35  |
| Gambar 2.3 Model Tori Konsentrik (Homer Hoyt) .....                                                                              | 39  |
| Gambar 2.4 Model Pusat Kegiatan Banyak ( <i>Multiple Nuclai Mode</i> ) .....                                                     | 40  |
| Gambar 2.5 Peletakan Halte di Persimpangan .....                                                                                 | 51  |
| Gambar 3.1 Kerangka Pikir .....                                                                                                  | 60  |
| Gambar 3.2 Dekomposisi Pengaruh Kausalitas Antarvariabel .....                                                                   | 67  |
| Gambar 4.1 Grafik Total Unit Alokasi Bus Trans Metro Kota Pekanbaru .....                                                        | 97  |
| Gambar 4.2 Gambar Prasarana Halte di Koridor II Bus BRT Trans Metro Pekanbaru .....                                              | 102 |
| Gambar 4.3 Peta Koridor II TMP Segmen 1 .....                                                                                    | 105 |
| Gambar 4.4 Peta Koridor II TMP Segmen 2 .....                                                                                    | 106 |
| Gambar 4.5 Peta Koridor II TMP Segmen 3 .....                                                                                    | 107 |
| Gambar 4.6 Peta Segmen Koridor II Trans Metro Pekanbaru .....                                                                    | 108 |
| Gambar 5.1 Titik Uji Akurasi Yang Mengalami Pergeseran Fungsi Lahan dari Kawasan Lainnya Menjadi Perumahan dan Perdagangan ..... | 116 |
| Gambar 5.2 Peta Uji Akurasi Koridor II Trans Metro Pekanbaru .....                                                               | 118 |
| Gambar 5.3 Digaram Persentasi Luas Penggunaan Lahan Di Koridor II Bus Trans Metro Pekanbaru .....                                | 120 |
| Gambar 5.4 Penggunaan Lahan yang Terdapat pada Segmen 1 .....                                                                    | 121 |
| Gambar 5.5 Penggunaan Lahan yang Terdapat di Segmen 2 .....                                                                      | 122 |
| Gambar 5.6 Penggunaan Lahan di Segmen 3 .....                                                                                    | 122 |
| Gambar 5.7 Peta Penggunaan Lahan Koridor II Trans Metro Pekanbaru .....                                                          | 123 |
| Gambar 5.8 Peta Penggunaan Lahan Segmen 1 .....                                                                                  | 124 |
| Gambar 5.9 Peta Penggunaan Lahan Segmen 2 .....                                                                                  | 125 |
| Gambar 5.10 Peta Penggunaan Lahan Segmen 3 .....                                                                                 | 126 |

|                                                                                                                                               |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gambar 5.11 Persentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Berdasarkan<br>Klasifikasi Penggunaan Lahan Di Koridor II Trans Metro<br>Pekanbaru..... | 128 |
| Gambar 5.12 Peta titik CBD Kota Pekanbaru.....                                                                                                | 131 |
| Gambar 5.13 Dekomposisi Pengaruh Kausalitas Antarvariabel.....                                                                                | 133 |
| Gambar 5.14 Diagram Persamaan Struktur Jalur Lengkap.....                                                                                     | 134 |
| Gambar 5.15 Sub-Struktur-1 Hubungan Kausal X Terhadap Y <sub>1</sub> .....                                                                    | 135 |
| Gambar 5.16 Sub-Struktur 2 Hubungan Kausal X, dan Y <sub>1</sub> Terhadap Y <sub>2</sub> .....                                                | 138 |
| Gambar 5.17 Gambar Sub-Struktur 3 Hubungan Kausal X, Dan Y <sub>2</sub><br>Terhadap Y <sub>3</sub> .....                                      | 141 |
| Gambar 5.18 Sub Struktur – 4 Hubungan Kausal X Dan Y <sub>3</sub> Terhadap<br>Y <sub>4</sub> .....                                            | 145 |
| Gambar 5.19 Sub Struktur 5 Hubungan Kausal X, Y <sub>1</sub> , Y <sub>2</sub> , Y <sub>3</sub> , Y <sub>4</sub><br>Terhadap Z.....            | 149 |
| Gambar 5.20 Hubungan Kausal Empiris Antarvariabel Penelitian.....                                                                             | 156 |
| Gambar 5.21 Diagram Rangkuman Pengaruh Langsung, Tidak<br>Langsung dan Total Pengaruh.....                                                    | 161 |

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Jumlah populasi penduduk dunia pada Bulan Juli 2015 tercatat sebanyak 7.256.490.001 Jiwa. Indonesia menduduki urutan keempat dengan jumlah penduduknya sebanyak 255.993.674 jiwa atau sekitar 3,5% dari keseluruhan jumlah penduduk dunia (CIA, 2015). Seiring dengan pertumbuhan penduduk yang tinggi, kebutuhan masyarakat akan lahan semakin besar. Pertambahan jumlah penduduk kota selalu diikuti oleh pertambahan tuntutan akan ruang untuk tempat tinggal dan demikian pula dengan adanya pertambahan volume dan frekuensi kegiatan yang ada juga akan diikuti pertambahan tuntutan akan ruang untuk akomodasikan kegiatan-kegiatan baru. Kondisi ini mendorong meningkatnya nilai lahan khususnya lahan di wilayah kota. Dampak langsung yang dapat diamati adalah makin bertambahnya lahan permukiman maupun lahan untuk mendirikan bangunan non-permukiman (Yunus, 2008).

Fenomena urbanisasi penduduk di kota-kota besar menyebabkan peningkatan kebutuhan ruang yang ada di kota. Salah contoh seperti kebutuhan lahan sebagai tempat bermukim yang menjadi salah satu kebutuhan primer manusia. Hal tersebut sesuai dengan teori *Demand Pull Invlasion*, di mana permintaan akan suatu barang meningkat dengan jumlah barang yang sedikit maka akan menaikkan harga dari barang tersebut. Bertambahnya manusia dan ketika manusia sudah tidak memperoleh tempat lagi, maka dalam perkembangannya akan menimbulkan dampak dalam penggunaan lahan.

Perubahan penggunaan lahan mengakibatkan terjadinya perubahan nilai lahan. Perubahan nilai lahan masih dapat dikaji dengan masih adanya laju urbanisasi yang cukup tinggi menuju Kota Pekanbaru dan sekitarnya atau faktor lain yang juga dapat mempengaruhi terjadinya perubahan nilai lahan. Lahan yang bernilai dengan sumber ekonomi akan mengalami pergeseran penggunaan kebutuhan lain seperti permukiman, industri manufaktur, dan fasilitas infrastruktur jaringan jalan dan transportasi. Tuntutan kebutuhan tempat bermukim bagi para kaum urban di Kota Pekanbaru menemui kendala pada keterbatasan lahan sehingga perkembangan dan pembangunan infrastruktur dan fasilitas penunjang kegiatan manusia tidak dapat terpenuhi.

Masyarakat Kota Pekanbaru melakukan suatu aktivitas dalam usaha memenuhi kebutuhan setiap hari menimbulkan sebuah perjalanan/pergerakan dari penggunaan lahan yang satu ke penggunaan lahan yang lain. Untuk wilayah perkotaan seperti halnya Kota Pekanbaru, transportasi memegang peranan yang sangat penting. Suatu kota yang baik dapat ditandai dengan berbagai hal, diantaranya dengan melihat kondisi sistem transportasinya. Transportasi yang baik, aman, dan lancar selain mencerminkan keteraturan kota, juga memperlihatkan kelancaran kegiatan perekonomian kota. Perwujudan kegiatan transportasi yang baik adalah dalam bentuk tata jaringan jalan dengan segala kelengkapannya, berupa rambu rambu lalu lintas, marka jalan, penunjuk jalan, dan sebagainya. Selain kebutuhan lahan untuk jalur jalan, masih banyak lagi kebutuhan lahan untuk tempat parkir, terminal, dan fasilitas angkutan lainnya. (Sofwan, 2014)

Melakukan aktivitas pergerakan, manusia menggunakan sarana dan prasarana transportasi. Bertambahnya penduduk serta meningkatnya aktivitas dilakukan menyebabkan kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi semakin meningkat. Namun, kenyataannya angkutan umum semakin ditinggalkan oleh masyarakat menyatakan bahwa jumlah penumpang angkutan umum menurun setiap tahun dikarenakan pertumbuhan kendaraan pribadi. Peningkatan penggunaan kendaraan pribadi dikarenakan kelebihan yang dimilikinya, yaitu waktu perjalanan yang cepat dan nyaman (DLLAJR, 2007).

Pemerintah Kota Pekanbaru menyediakan sarana *Bus Rapid Transit* (BRT) sebagai moda transportasi umum di Kota Pekanbaru. Penyediaan BRT ini dimaksudkan untuk mendukung penyediaan angkutan umum perkotaan sesuai dengan keinginan masyarakat yakni efisien, aman, nyaman, handal dan terjangkau oleh daya beli masyarakat. Dengan pengoperasian BRT diharapkan dapat meningkatkan daya tarik angkutan umum sehingga dapat menekan penggunaan kendaraan pribadi sebagai usaha untuk mengurangi tingkat kemacetan, kesemrawutan dan kecelakaan lalu lintas (DLLAJR, 2007).

Pengoperasian BRT sebagai angkutan umum penumpang di Kota Pekanbaru tentunya ditunjang dan didukung dengan adanya rute perjalanan. Rute perjalanan ini diharapkan mampu memenuhi tujuan, yaitu melayani kebutuhan masyarakat terhadap angkutan umum penumpang yang memiliki kelebihan dalam hal pelayanan dan fasilitas fisik yang memadai. Penggunaan BRT ini memiliki tujuan yakni mampu melayani kebutuhan masyarakat akan angkutan umum penumpang di sepanjang rute. Pengoperasian rute Trans Metro Pekanbaru ini telah di distribusikan sebanyak 12 koridor di jalan-jalan Kota Pekanbaru, dari 12

koridor tersebut, Koridor II merupakan koridor yang terbanyak ke-2 yang digunakan setelah koridor I (Dishub, 2017).

Pengoperasian BRT menurut rute-rute yang telah ditentukan oleh pemerintah diperlukan adanya fasilitas penunjang, salah satunya adalah halte. Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan (Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96). Halte BRT berbeda dengan halte bus umum lain. Halte ini merupakan suatu bentuk terminal dalam skala kecil. BRT tidak mempunyai terminal besar dan hanya menaikkan dan menurunkan penumpang pada halte-halte khusus yang hanya digunakan oleh BRT.

Pembangunan sarana dan fasilitas umum khususnya halte membutuhkan lahan, namun permasalahannya adalah ketersediaan lahan yang terbatas dan luasnya yang tidak pernah bertambah (Wicaksono, 2012). Penentuan lokasi halte memiliki peran yang penting dalam meningkatkan nilai lahan disekitarnya. Menurut Setiawan (2006) menyebutkan bahwa faktor yang paling mempengaruhi nilai lahan dan bangunan pada suatu properti adalah faktor lokasi yang meliputi letak wilayah yang berada dalam pusat keramaian, lahan dan bangunan yang berada di daratan tinggi, serta lahan dan bangunan yang berada di dekat pantai, sedangkan faktor yang kurang mempengaruhi yaitu faktor topografi yang meliputi keadaan kontur lahan yang kurang rata, luas dan jenis lahan. Menurut Haughwout (2008), menjelaskan bahwa harga properti di daerah metropolitan New York cenderung meningkat (10%-25%), apalagi dengan adanya perbaikan dan renovasi perumahan dan fasilitas. Menurut Zuhriyah dan Ihsannudin (2013), variabel

utama yang menentukan nilai lahan adalah berkaitan dengan jarak ke pusat kota, pusat kegiatan ekonomi dan lokasi lahan yang memiliki aksesibilitas. Dengan adanya halte, merupakan salah satu yang menjadi daya tarik lokasi pemilihan lahan, dikarenakan kemudahan untuk mencapai berbagai pusat kegiatan. Maka penelitian ini mempunyai suatu pertanyaan yaitu : ***”Bagaimanakah pengaruh antara halte Bus Rapid Transit (BRT) dengan nilai lahan yang ada di sepanjang koridor II Trans Metro Pekanbaru?”***

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dapat dilihat bahwa perubahan penggunaan lahan mengakibatkan terjadinya perubahan nilai lahan. Bertambahnya penduduk mengakibatkan kebutuhan akan sarana dan prasarana juga meningkat khususnya sarana prasarana angkutan umum. Halte merupakan prasarana angkutan umum perannya sangat penting dalam proses transportasi yaitu sebagai tempat naik dan turunnya penumpang angkutan umum. Pemerintah Kota Pekanbaru menjadikan BRT Trans Metro Pekanbaru sebagai moda angkutan utama dalam melayani pergerakan masyarakat untuk mencapai berbagai pusat kegiatannya.

Berdasarkan isu tersebut dapat ditarik hipotesa bahwa pengaruh antara prasarana angkutan umum BRT Trans Metro Pekanbaru dalam hal ini halte merupakan salah satu yang menjadi daya tarik pemilihan lokasi lahan/perumahan khususnya yang berada di koridor II bus Trans Metro Pekanbaru, sehingga nilai suatu lahan yang berdekatan dengan prasarana halte tersebut mengalami pengaruh dilihat dari kedekatan tersebut. Berdasarkan hipotesa tersebut peneliti merumuskan masalah kedalam pertanyaan penelitian sebagai berikut *“Bagaimana*

*pengaruh Halte Bus Rapid Transit (BRT) dengan nilai lahan yang ada di sepanjang koridor II Trans Metro Pekanbaru (TMP)?”.*

$H_a : \rho \neq 0$ , : halte lebih besar atau kurang (-) dari nol berarti ada pengaruh terhadap nilai lahan.

$H_o : \rho = 0$ , : halte tidak ada pengaruh terhadap nilai lahan.

$\rho$  = nilai korelasi dalam formulasi yang dihipotesiskan

### 1.3 Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan, studi ini bertujuan untuk teridentifikasinya pengaruh infrastruktur transportasi Halte *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan nilai lahan di koridor II Trans Metro Pekanbaru. Untuk mencapai tujuan tersebut ditetapkan sasaran studi sebagai berikut :

1. Teridentifikasinya faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan;
2. Teridentifikasinya sebaran prasarana transportasi (halte) di Koridor II Trans Metro Pekanbaru;
3. Teridentifikasinya penggunaan lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru;
4. Teridentifikasinya struktur keruangan Kota Pekanbaru untuk menentukan kawasan CBD Kota Pekanbaru; dan
5. Teridentifikasinya pengaruh titik transit (halte) bus Trans Metro Pekanbaru terhadap nilai lahan, berdasarkan variabel yang telah ditentukan.

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Terdapat beberapa manfaat penelitian bagi bidang keilmuan Perencanaan Wilayah dan Kota dan bagi praktisi dan masyarakat. Berikut manfaatnya:

1. Manfaat Bagi Praktisi
  - a. Memberi informasi tentang pengaruh halte *Bus Rapid Transit* (BRT) terhadap nilai lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru.
  - b. Memberikan referensi yang dapat digunakan untuk membuat perencanaan, kebijakan dan program pembangunan yang bersentuhan dengan halte, nilai lahan atau kegiatan yang bersifat spasial di Koridor II Trans Metro Pekanbaru.
2. Manfaat Teoritis
  - a. Menambah pengetahuan tentang studi kewilayahan dan transportasi terutama nilai lahan, dan halte;
  - b. Menambah pengetahuan mengenai bagaimana Sistem Informasi Geografis dapat membantu monitoring studi kewilayahan, dalam hal ini adalah klasifikasi penggunaan lahan.

#### 1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup ini dibagi menjadi 2 (dua) bagian penting, yaitu ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah.

##### 1.5.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup studi tentang Analisis Pengaruh Halte Bus Rapid Transit di Koridor II TMP (Jalan Imam Munandar dan Jalan Harapan Raya ) adalah:

1. Mengidentifikasi faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi nilai lahan;
2. Mengidentifikasi titik-titik keberadaan halte di Koridor II Trans Metro Pekanbaru;
3. Mengidentifikasi penggunaan lahan di koridor II Trans Metro Pekanbaru pada tahun 2017;
4. Mengidentifikasi struktur keruangan Kota Pekanbaru;
5. Menganalisis keterkaitan perubahan nilai lahan terhadap keberadaan halte BRT di koridor II Trans Metro Pekanbaru.

#### 1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Wilayah studi merupakan suatu daerah geografis yang di dalamnya terletak di Koridor II Trans Metro Pekanbaru. Berdasarkan Draft Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pekanbaru dari Tahun 2014-2034 Koridor II Trans Metro Pekanbaru terletak di Wilayah Pengembangan (WP) IV, di mana arahan dan fungsi pengembangan di WP IV ini merupakan pusat pertumbuhan hirarki kedua (sekunder) dengan arahan dan rencana fungsi sebagai kawasan permukiman. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru Segmen Jalan Imam Munandar sampai Jalan Harapan Raya. (Lihat Gambar 1.1)

Gambar 1. 1 Peta Administrasi Pekanbaru



Gambar 2. 1 Peta Lokasi Penelitian



Dokumen ini adalah Arsip Milik :  
Perpustakaan Universitas Islam Riau

## 1.6 Sistematika Penulisan

Secara garis besar penyusunan Tugas Akhir yang berjudul “Analisis Pengaruh Halte *Bus Rapis Transit* terhadap Nilai Lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru”

### BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah, asumsi dan sistematika penulisan. Dengan membaca bab ini, diharapkan pembaca mampu mengetahui konsep penelitian yang dilakukan.

### BAB II KAJIAN PUSTAKA

Literatur yang ada meliputi konsep transportasi, halte, dan faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan. Bab ini berisikan tentang uraian teori, landasan konseptual dan informasi yang diambil mengenai halte BRT penggunaan lahan, dan nilai lahan.

### BAB III METODELOGI PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang metodologi penelitian, teknik sampling, metode pengumpulan data, variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian dan analisis-analisis apa saja yang digunakan untuk mengidentifikasi pengaruh nilai lahan akibat keberadaan halte BRT di koridor II Trans Metro Pekanbaru.

#### **BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH**

Bab ini berisi tentang gambaran secara umum bagaimana keadaan eksisting wilayah studi, bagaimana kebijakan dan rencana tata ruang Kota Pekanbaru, menggambarkan secara umum kondisi Trans Metro Pekanbaru dan mendeskriptifkan bagaimana kondisi Koridor II Trans Metro Pekanbaru, .

#### **BAB V ANALISIS PENGARUH HALTE TERHADAP NILAI LAHAN DI KORIDOR II TRANS METRO PEKANBARU**

Bab ini akan dilakukan analisis identifikasi letak sebaran halte di Koridor II Trans Metro Pekanbaru, menganalisis penggunaan lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru, Mengidentifikasi struktur keruangan Kota Pekanbaru dan menganalisis pengaruh halte *Bus Rapid Transit* (BRT) di Koridor II Trans Metro Pekanbaru dengan menggunakan analisis jalur (*path analysis*).

#### **BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN**

Pada bab ini akan diberikan kesimpulan yang menjawab tujuan dari penelitian. Selain itu juga ada beberapa saran berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan. Dalam bab ini juga terdapat rekomendasi penelitian terkait dengan judul dan batasan-batasan yang terdapat dalam penelitian ini.

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### 2.1. Tinjauan Teori

##### 2.1.1. Transportasi

Transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruhan wilayah sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan dimungkinkannya akses ke semua wilayah. Manusia mempunyai dua jenis pilihan untuk melakukan pergerakan, yaitu bergerak dengan moda transportasi (berkendaraan) atau bergerak tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Pergerakan tanpa moda transportasi biasanya akan berjarak pendek (1-2 Km), sedangkan pergerakan dengan moda transportasi biasanya berjarak sedang atau jauh (Tamin, 1997).

Transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses gerak, proses memindah, dan proses mengangkut. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri. Transportasi menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asal, dan nilai ini lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Dilihat dari segi ekonomi, keperluan akan jasa transportasi mengikuti perkembangan kegiatan

semua faktor ekonomi. Transportasi dikatakan sebagai *derived demand* yaitu permintaan yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain. Keperluan jasa transportasi akan bertambah dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan berkurang jika terjadi kesesuan ekonomi.

Menurut (Warpani, 2002), transportasi atau perangkutan kegiatan perpindahan orang dan barang dari suatu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) yang bertujuan menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam sistem transportasi, keseimbangan antara moda transportasi dengan jumlah barang atau orang yang diangkut. Jika keseimbangan ini tidak bisa terpenuhi yang terjadi hanyalah masalah-masalah transportasi. Kapasitas moda angkutan yang lebih kecil dari jumlah barang atau orang yang diangkut maka terjadi semakin rendah tingkat keamanan dan kenyamanan. Tetapi apabila kapasitas moda angkutan lebih besar dari barang atau orang yang diangkut maka yang terjadi adalah semakin tinggi tingkat keamanan dan kenyamanan.

Menurut (Warpani, 2002), jenis moda transportasi dapat dibagi menjadi beberapa jenis moda diantaranya :

a. Perangkutan (moda) Darat

Angkutan darat mencakup sistem perangkutan yang lebih luas, yaitu lebih luas, yaitu angkutan melalui pipa, kabel, rel, dan melalui jalan raya.

b. Perangkutan Air.

Di samping perangkutan darat, perangkutan air adalah jenis perangkutan yang termasuk tua. Perangkutan laut semakin penting

bagi Indonesia karena konsep wawasan Nusantara yang memandang pulau dan laut adalah sebagai satu kesatuan yang utuh.

c. Perangkutan Udara

Sistem perangkutan udara telah berkembang dengan sangat pesat sebagai akibat kemajuan teknologi di berbagai bidang. Sekitar 60 tahun sejak pesawat udara pertama berhasil diterbangkan pada Tahun 1903, manusia telah berhasil berjalan-jalan di angkasa, bahkan mendarat pertama kali di bulan Tahun 1969.

### 2.1.2. Geografi Transportasi

Studi geografi aspek transportasi merupakan studi gejala dan masalah geografi yang lebih dinamis. Geografi transportasi mengungkapkan gejala difusi, interaksi keruangan, kemajuan maupun keterbelakangan suatu daerah di muka bumi. Konsep-konsep yang dapat diterapkan untuk mengkaji transportasi ini antara lain model grafitasi, teori graff dan analisa kolektivitas. Konsep-konsep geografi dapat diguakan untuk pendugaan wilayah (*regional forecasting*), perencanaan wilayah (*regional planning*), pengembangan potensi daerah dan diferensiasi area untuk membangun pusat-pusat sarana transportasi (Sumaatmadja, 1996).

Transportasi sendiri merupakan keinginan manusia untuk senantiasa bergerak dan kebutuhan mereka akan barang telah menciptakan kebutuhan akan transportasi. Prefensi manusia dalam hal waktu, uang , dan kenyamanan, dan kemudahan mempengaruhi moda (cara) transportasi apa yang akan dipakai (Khisty, 2005).

Suatu kota dapat dipandang sebagai suatu tempat di mana terjadi aktivitas-aktivitas atau sebagai suatu pola tata guna lahan. Lokasi dimana aktivitas dilakukan akan mempengaruhi manusia, dan aktivitas manusia akan mempengaruhi lokasi tempat aktivitas berlangsung. Interaksi antar aktivitas terungkap dalam wujud pergerakan manusia, barang dan informasi.

### 2.1.3. Bus Rapid Transit

*Bus Rapid Transit* (BTR) atau busway merupakan bus dengan kualitas tinggi yang berbasis sistem transit yang cepat, nyaman, dan biaya murah untuk mobilitas perkotaan dengan menyediakan jalan untuk pejalan kaki, infrastrukturnya, operasi pelayanan yang cepat dan sering, perbedaan dan keunggulan pemasaran dan layanan kepada pelanggan. *Bus Rapid Transit* (BRT), pada dasarnya mengemulasi karakteristik kinerja sistem transportasi kereta api modern. Satu sistem BRT biasanya akan dikenakan biaya 4-20 kali lebih kecil dari *Light Rail Transit* (LRT) dan 10-100 kali lebih kecil dari sistem kereta api bawah tanah. Istilah BRT telah muncul dari penerapannya di Amerika Utara dan Eropa. Namun, konsep ini juga ditularkan melalui dunia dengan nama yang berbeda-beda, seperti: 1) *High – Capacity Bus Systems*; 2) *High – Quality Bus Systems*; 3) *Metro – Bus*; 4) *Surface Metro*; 5) *Express Bus Systems*; dan 6) *Busway Systems*

Meskipun memiliki istilah yang bervariasi antara satu negara dengan negara lain, tetapi memiliki prinsip dasar yang sama, seperti : kualitas, pelayanan kendaraan yang bersaing dengan transportasi umum lainnya dengan ongkos yang dapat terjangkau. Untuk memudahkan, istilah BRT atau busway akan sering digunakan dalam menggambarkan sistem ini. Namun, diakui bahwa konsep dan

istilah ini tidak diragukan lagi akan terus berkembang. Beberapa tulisan yang dapat membantu menjelaskan pengertian BRT, seperti berikut:

“*Bus Rapid Transit* (BRT) adalah suatu fleksibel, moda dengan roda karet yang mempunyai transit yang cepat dan yang dikombinasikan station (halte), kendaraan, pelayanan, jalan dan elemen *Intelligent Transportation System* (ITS) dalam satu sistem yang terintegrasi dengan identitas yang kuat. “*Bus Rapid Transit* (BRT) adalah sebuah sistem bus yang cepat, nyaman, aman dan tepat waktu dari infrastruktur, kendaraan dan jadwal. Menggunakan bus untuk melayani servis yang kualitasnya lebih baik dibandingkan servis bus yang lain. Setiap sistem BRT pasti menggunakan sistem improvisasi yang berbeda, walaupun improvisasinya berbagi dengan sistem BRT yang lain. Hasil dari sistem tadi untuk mendekati *rail transit* jika masih menikmati keamanan dan tarif bus. Negara yang memakai BRT ada di Amerika Utara, di Eropa dan Australia dinamai busway dan nama tersebut juga dipakai di Indonesia, sedangkan negara lain memanggilnya *quality bus* atau servis bus mudah saat mencapai kualitas tinggi. Semua definisi ini menetapkan *Bus Rapid Transit* (BRT) terpisah dengan pelayanan bus konvensional. Bahkan, definisi cenderung menunjukkan bahwa BRT banyak kesamaan dengan sistem berbasis rel, terutama dalam hal kinerja operasi dan pelayanan terhadap penumpang. BRT telah berusaha mengambil aspek sistem LRT dan metro dan paling disayangi oleh pelanggan angkutan umum dan membuat atribut-atribut lebih untuk mudah diakses berbagai kutipan lebih luas. Perbedaan utama antara BRT dengan sistem rel pada perkotaan adalah bahwa BRT biasanya dapat memberikan layanan transportasi umum dengan kualitas yang tinggi dan dengan biaya yang mudah terjangkau oleh masyarakat.

#### 2.1.4. Halte

##### 1. Pengertian Halte

Menurut Lembaga Pengabdian Kepada Masyarakat (LPKM) ITB tahun 1997 dalam Rahmawati (2009), halte adalah lokasi di mana penumpang dapat naik ke dan turun dari angkutan umum dan lokasi di mana angkutan umum dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, sesuai dengan pengaturan operasional. Menurut Dirjen Bina Marga Tahun 1990, halte adalah bagian dari perkerasan jalan tertentu yang digunakan untuk pemberhentian sementara bus, angkutan penumpang umum lainnya pada waktu menaikkan dan menurunkan penumpang.

##### 2. Tata Letak Halte

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 65 Tahun 1993 tentang fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, fasilitas halte harus memenuhi persyaratan :

- a. Dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyeberangan pejalan kaki;
- b. Memiliki lebar sekurang-kurangnya 2 meter, panjang sekurang-kurangnya 4 meter, dan tinggi bagian atap yang paling bawah sekurang – kurangnya 2,5 meter dari lantai halte;
- c. Ditempatkan di atas trotoar dan bahu jalan dengan jarak bagian depan halte sekurang-kurangnya 1 meter dari tepi jalur lalu lintas.

Berdasarkan Vucich (1981) dalam Warpani (1990), lokasi halte angkutan umum di jalan raya diklarifikasikan menjadi 3 (tiga) kategori yaitu:

- a. *Near Side* (NS), pada persimpangan jalan sebelum memotong jalan simpang (cross streer).
- b. *Far Side*(FS), pada persimpangan jalan setelah melewati jalan simpang (cross street)
- c. *Midblock street* (MB), pada tempat yang cukup jauh dari persimpangan atau pada ruas jalan tertentu.

Halte (*bus stop*) biasanya ditempatkan di lokasi yang tingkat permintaan akan penggunaan angkutan umumnya tinggi serta dengan pertimbangan kondisi lalu lintas kendaraan lainnya. Untuk itu, pertimbangan khusus harus diberikan dalam menentukan lokasi halte dekat dengan persimpangan. Faktor-faktor yang menjadi pertimbangan dalam penentuan halte dekat persimpangan tersebut adalah:

- a. Apabila arus kendaraan yang berbelok ke kanan padat, maka penempatan lokasi halte yang paling baik adalah sebelum persimpangan;
- b. Apabila arus kendaraan yang berbelok ke kiri padat, maka penempatan lokasi halte adalah setelah persimpangan;
- c. Di persimpangan di mana terdapat lintasan trayek angkutan umum lainnya, penempatan halte harus mempertimbangkan jarak berjalan kaki penumpang dan konflik kendaraan-penumpang yang mungkin terjadi agar proses transfer (alih moda) penumpang berjalan lancar.

Pemilihan lokasi halte berdasarkan Draft Pedoman Teknis Angkutan Bus Kota dengan Sistem Jalur Khusus Bus (JKB/*busway*) yang di keluarkan oleh Direktorat bina sistem transportasi perkotaan DITJEN Perhubungan Darat Tahun 2006:

- a. Besar permintaan penumpang *density of demand*;
- b. Lokasi bangkitan perjalanan terbesar (kantor, sekolah, dsb);
- c. Geometrik jalan;
- d. Kinerja yang diinginkan.

Sedangkan menurut Vuchic (1981) dalam Warpani (1990) aspek – aspek yang mempengaruhi penentuan lokasi halte:

- a. Lampu lalu lintas

Untuk daerah pusat kota faktor lampu lalu lintas merupakan faktor utama yang dapat mempengaruhi kecepatan perjalanan bus.

- b. Akses penumpang

Halte sebaiknya di tempatkan di lokasi tempat penumpang menunggu yang dilindungi dai gangguan lalu lintas, harus mempunyai ruang yang cukup untuk sirkulasi, dan tdak mengganggu kenyamanan pejalan kaki di trotoar. Pada persimpangan sebaiknya ditempatkan halte untuk mengurangi jalan berkaki penumapng yang akan beralih moda.

- c. Kondisi lalu lintas

Pembahasan kondisi lalu lintas diperlukan dengan tujuan agar penempatan lokasi halte tidak mengakibatkan atau memperburuk gangguan lalu lintas.

d. Geometri jalan

Geometri jalan mempengaruhi lokasi halte. Pembahasan geometri jalan diperlukan dengan tujuan agar penempatan lokasi halte tidak mengakibatkan atau memperburuk gangguan lalu lintas.

**2.1.5. Lahan**

Lahan merupakan bagian dari permukaan bumi yang menjadi tempat aktivitas manusia. Dalam hal ini, lahan merupakan sumber daya yang bersifat terbatas yang penting dalam perekonomian. Keterbatasan lahan menuntut adanya suatu sistem alikasi yang efektif dan efisien sehingga penggunaan akan membawa manfaat paling optimal. Kasebagian besar lahan dapat diengaruhi untuk beragam aktivitas, maka akan terdapat kompetisi kepentingan dalam kepemilikan dan penggunaan lahan. Berikut ini beberapa pengertian lahan menurut para ahli:

- a. Lahan sebagai satu kesatuan dari sejumlah sumberdaya alam yang tetap dan terbatas dan dapat mengalami kerusakan atau penurunan produktifitas sumberdaya alam tertentu (Ritohardoyo, 2013).
- b. Lahan diartikan sebagai lingkungan fisik yang terdiri atas iklim, relief, tanah, air, vegetasi serta benda yang ada di atasnya sepanjang ada pengaruhnya terhadap penggunaan lahan. Dalam hal ini juga megandung pengertian ruang atau tempat (SitanaIa, 1989)
- c. Lahan ialah suatu daerah di permukaan bumi dengan sifat-sifat tertentu, dalam hal iklim (atmosfer), bantuan dan stuktur (litosfer), berbentuk lahan dan proses (morfosfer), tanah (pedosfer), vegetasi/penggunaan lahan (biosfer) dan fauna/manusia(antroposfer). Ini berarti bahwa lahan

meliputi segala hubungan timbal balik aspek-aspek atau faktor biofisik di permukaan bumi yang dapat dipandang dari segi ekologi.

- d. Lahan adalah suatu wilayah dipermukaan bumi yang mempunyai sifat-sifat agak tetap atau pengulangan sifat-sifat dari biosfer secara vertikal di atas maupun di bawah wilayah tersebut termasuk atmosfer, tanah geologi, geomorfologi, hidrologi, vegetasi dan binatang yang merupakan hasil aktivitas manusia dimasa lampau maupun masa sekarang, dan perluasan sifat-sifat tersebut mempunyai pengaruh terhadap penggunaan lahan oleh manusia disaat sekarang maupun dimasa yang akan datang. (FAO dalam Lestari, 2009).

Berdasarkan beberapa pengertian lahan di atas dapat disimpulkan bahwa lahan mempunyai makna yang sangat luas dengan pengelolaan yang sesuai lahan juga merupakan lingkungan fisik yang dapat mencerminkan pola kehidupan masyarakat satu wilayah.

Kitab suci al-qur'an juga menjelaskan bahwa lahan adalah kebutuhan setiap orang, karena sebagian besar manusia berdiam di atas tanah. Di atas tanahlah manusia membangun rumah, kantor, pabrik, bertani dan sebagainya. Vitalnya masalah lahan ini, Allah menegaskan dalam firman-Nya,

لِنُحْيِيَ بِهِ بَلْدَةً مَّيْتًا وَنُسْقِيَهُ مِمَّا خَلَقْنَا أَنْعَمًا وَنَاسِي  
كَثِيرًا ۝٤٩

*“Agar Kami menghidupkan dengan air itu negeri (tanah) yang mati, dan agar Kami memberi minum dengan air itu sebagian besar dari makhluk Kami, binatang-binatang ternak dan manusia yang banyak.”(QS: Al-Furqon:49)*

Oleh karena itu, ruang sebagai tempat hidup masyarakat suatu wilayah tidak lepas dari pengaruh budaya manusia sebagai subjek penting dalam mempergunakan lahan maka dalam melakukam interaksi dengan lahan, manusia perlu memperhatikan karakter lahan atau wilayah tempat tinggalnya baik secara fisik, maupun sosialnya.

#### **2.1.6. Penggunaan Lahan**

Penggunaan lahan biasanya meliputi segala jenis kenampakan dan sudah dikaitkan dengan aktivitas manusia dalam memanfaatkan lahan. Penggunaan lahan merupakan aspek penting karena penggunaan lahan mencerminkan tingkat peradaban manusia yang menghuninya. Penggunaan lahan adalah hasil usaha manusia memanfaatkan lingkungan alamnya untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan tertentu dalam kehidupan dan keberhasilannya. Menurut (Soeryanegara 2003) terdapat tiga aspek kepentingan pokok di dalam penggunaan sumber daya lahan, yaitu: lahan diperlukan manusia untuk tempat tinggal, lahan mendukung kehidupan berbagai jenis vegetasi dan satwa, dan lahan mengandung bahan tambang yang bermanfaat bagi manusia.

Klasifikasi diperlukan untuk mengatur atau membagi suatu kenyataan atau fenomena menjadi unit-unit tertentu yang homogen. Klasifikasi penggunaan lahan ini bermanfaat untuk memperoleh suatu bahasa dan satu pengertian di dalam memperoleh informasi dan untuk berkomunikasi mengenai tata guna lahan. Dalam perkembanganya banyak klasifikasi penggunaan lahan yang di buat oleh para pakar Geografi, namun para pakar tersebut cenderung mengembangkan klasifikasi buatannya sendiri.

Sistem klasifikasi penggunaan lahan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sistem klasifikasi menurut (Rithohardoyo, 2002) tingkat II. Sistem klasifikasi ini dapat mewakili kenampakan penggunaan lahan di wilayah yang akan diteliti. Adapun pembagian klasifikasinya sebagai dijelaskan pada Tabel 2.1 sebagai berikut :

**Tabel 2.1 Klasifikasi Penggunaan Lahan**

| No | Tingkat Kerincian Klasifikasi |               |                          |                                                                                                                 |
|----|-------------------------------|---------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | Tingkat I                     | Tingkat II    | Tingkat III              | Tingkat IV                                                                                                      |
|    | Daerah kota                   | Permukiman    | a. Pola teratur          | a. Kepadatan rendah<br>b. Kepadatan sedang<br>c. Kepadatan rendah<br>d. Kepadatan sedang<br>e. Kepadatan tinggi |
|    |                               |               | b. Pola setengah teratur | a. Kepadatan rendah<br>b. Kepadatan sedang<br>c. Kepadatan tinggi<br>d. Kepadatan sangat tinggi                 |
|    |                               |               | c. Pola tidak teratur    | a. Kepadatan rendah<br>b. Kepadatan sedang<br>c. Kepadatan tinggi<br>d. Kepadatan sangat tinggi                 |
|    |                               | Perdagangan   | a. Pasar                 |                                                                                                                 |
|    |                               |               | b. Pom bensin            | a. Besar-kecil                                                                                                  |
|    |                               |               | c. Pertokoan             |                                                                                                                 |
|    |                               | Industri      | a. Pabrik/perusahaan     |                                                                                                                 |
|    |                               |               | b. Gudang                |                                                                                                                 |
|    |                               | Transportasi  | a. Jalan                 |                                                                                                                 |
|    |                               |               | b. Stasiun/terminal      | a. Kereta api/bis/angkutan                                                                                      |
|    |                               | Jasa          | a. Kelembagaan           | a. Perkantoran, sekolah/kampus                                                                                  |
|    |                               |               | b. Non-kelembagaan       | a. Hotel                                                                                                        |
|    |                               | Rekreasi      | a. Kebun binatang        |                                                                                                                 |
|    |                               |               | b. Lapangan olah raga    |                                                                                                                 |
|    |                               |               | c. Stadion               |                                                                                                                 |
|    |                               |               | d. Gedung pertunjukan    |                                                                                                                 |
|    |                               | Tempat Ibadah | a. Masjid                |                                                                                                                 |
|    |                               |               | b. Gereja                |                                                                                                                 |
|    |                               | Pertanian     | a. Sawah                 |                                                                                                                 |
|    |                               |               | b. Tegalan               |                                                                                                                 |
|    |                               |               | c. Kebun campuran        |                                                                                                                 |
|    |                               | Hutan         | a. Hutan/taman wisata    |                                                                                                                 |
|    |                               | Lain-Lain     | a. Makam                 | a. Umum<br>b. Makam pahlawan                                                                                    |
|    |                               |               | a. Lahan kosong          |                                                                                                                 |
|    |                               |               | b. Lahan sedang dibangun |                                                                                                                 |

Sumber : Ritohardoyo, 2013

### 2.1.7. Teori Nilai Lahan

Teori ini menjelaskan bahwa nilai lahan dan penggunaan lahan mempunyai kaitan yang sangat erat. Seperti diketahui apabila masalah nilai lahan ini dikaitkan dengan pertanian misalnya maka variasi nilai lahan ini banyak tergantung pada “*fertility*” (kesuburan), faktor lingkungan, keadaan drainase dan lokasi dimana lahan tersebut berada. Hal yang terakhir ini banyak berkaitan dengan masalah aksesibilitas. Lahan-lahan yang subur pada umumnya memberikan output yang lebih besar dibandingkan dengan lahan yang tidak subur dan akibatnya akan mempunyai nilai yang lebih tinggi serta harga yang lebih tinggi pula. Walaupun demikian ada pula nilai-nilai lahan yang tidak ditentukan oleh kesuburan seperti contoh di atas, tetapi lebih banyak ditentukan oleh lokasi. Dalam hal ini untuk lokasi tertentu mempunyai nilai yang lebih tinggi dibandingkan dengan lokasi yang lain. Derajat aksesibilitaslah yang mewarnai tinggi rendahnya nilai lahan ini. Semakin tinggi aksesibilitas suatu lokasi semakin tinggi pula nilai lahannya dan biasanya hal ini berkaitan dengan beradanya konsumen akan barang dan jasa. Derajat keterjangkauan ini berkaitan dengan (a) “*potention shoppers*” yang banyak; (b) Kemudian untuk datang/pergi, ke/dari lokasi tersebut atau pasar.

Kompetisi untuk memperoleh lokasi dengan aksesibilitas tinggi sangat ketat dan lokasi seperti ini menentukan nilai lahan yang tinggi dan harga lahan yang tinggi. Nilai lahan dapat diukur secara langsung maupun tidak langsung. Pengukuran langsung dikaitkan dengan kesuburan dan faktor lingkungan tertentu untuk maksud sebagai lokasi pertanian (arti luas) dan nilai produktivitasnya secara langsung dapat diukur. Pengukuran secara tidak langsung dikaitkan dengan

kemampuan ekonomi/produktivitasnya dari segi letaknya untuk penempatan fungsi-fungsi.

Demikian nilai lahan dapat bernilai rendah bila kesuburannya rendah tetapi dapat pula menjadi tinggi apabila letaknya strategis untuk maksud-maksud ekonomi non pertanian. Apabila dua-duanya menunjukkan nilai tinggi maka sudah jelas bahwa nilainya akan tinggi pula, namun apabila salah satu di antaranya rendah maka nilai lahan dapat rendah atau mungkin pula dapat tinggi. Dengan demikian nyatalah bahwa perbedaan nilai lahan akan sangat bervariasi sekali. Oleh karena untuk studi kota, orientasi penggunaan lahan adalah “non-pertanian” maka penilaian atas lahan semata-mata dilakukan secara tidak langsung yakni produktivitas lahan yang ditimbulkan oleh keberadaan lokasi. Atas dasar inilah struktur penggunaan lahan kota akan terseleksi menurut kemampuan fungsi-fungsi membayar lahan tersebut. Memang faktor ekonomi bukan merupakan faktor satu-satunya penentuan penggunaan lahan karena faktor-faktor lain seperti faktor sosial dan politik juga berperan besar, namun kekuatan ekonomi nampaknya masih mendominasi dan tidak dapat diabaikan begitu saja dalam setiap analisa penggunaan lahan di dalam dan di sekitar kota. (Yunus 2000).

Konsep-konsep pendekatan ekonomi mengenai penggunaan lahan kota dan nilai lahan kota banyak diilhami oleh teori-teori terdahulu. Teori yang berkaitan dengan penggunaan lahan dan nilai lahan pertama kali dikenal setelah Johann Heinrich Von Thunen (1826) menerbitkan karyanya yang berjudul “*Der Isolierte Staat in Beziehung auf land wirtschaft (The Isolated State In Relation To Agriculture)*”. Dalam karya tersebut von thunen menguraikan tentang distribusi

pola penggunaan lahan yang dianggap paling menguntungkan pada suatu daerah yang mempunyai lahan yang uniform dan yang mengelilingi “*single market for land produce*”. Berdasarkan analisisnya faktor utama yang mempengaruhi dan menentukan distribusi pola penggunaan lahan tersebut adalah “*transportasi cost/biaya transport*” yang dalam hal ini, dikaitkan dengan jarak dan sifat barang dagangannya, khususnya mengenai perbandingan antara nilai dengan kuantitasnya. Teori Von Thunen ini berlaku apabila dipenuhi 4 persyaratan (*major assumptions*) (Amadeo dan Galledge, 1975). Keempat persyaratan tersebut adalah:

1. Daerah pertanian yang dimaksud terisolir dari daerah-daerah lain yang sejenis dan inilah yang disebutnya sebagai “*isolated state*”. Dalam daerah tersebut hanya terdapat satu-satunya kota/pusat, yang terletak di tengah-tengah daerah. Kota ini berfungsi sebagai satu-satunya pasar untuk semua produksi pertanian dalam daerah yang bersangkutan dan tidak ada produk lain yang dimasukkan ke daerah ini dari daerah-daerah lain. Harga pasar yang berlaku untuk produksi tertentu atau barang dagangan tertentu, adalah sama untuk semua petani.
2. Daerah yang dimaksud berada pada dataran yang seragam (*uniform plain*) dan seluruh bagian daerahnya mempunyai lingkungan fisik yang homogen, seperti topografi, kesuburan tanah, curah hujan, dan lain sebagainya. Hal tersebut mengakibatkan adanya keseragaman dalam hal hasil per luas tertentu, biaya produksi per luas tertentu untuk jenis komoditas yang sama diseluruh wilayah;

3. Akibat dari butir (1) dan (2), maka daerah ini mempunyai keseragaman transportasi kesegala arah dari kota pusat dan “*transportation cost*” ke segala arah sebanding dengan jaraknya. Biaya ini sifatnya konstan walau jenis produksi berbeda-beda;
4. Semua petani berperilaku seragam di semua menginginkan untuk memperoleh keuntungan setinggi-tingginya (*maximize profits*) semua petani dianggap memahami semua informasi pasar dan manajemen produksi. Mereka mampu menyesuaikan operasi-operasi pertaniannya dengan perubahan-perubahan ekonomi yang terjadi (Cadwallader, 1985).

Berdasarkan asumsi-asumsi di atas maka pada suatu “*isolated state*” akan terjadinya persebaran penggunaan lahannya dan dari sinilah diciptakan istilah “*location rent*” (sewa lokasi). Istilah sewa dalam konteks ini tidak boleh dikacaukan dengan pengertian sewa pada umumnya seperti sewa rumah atau sewa barang-barang lain yang berwujud sejumlah uang yang harus dibayar oleh penyewa kepada yang menyewakan penggunaan barang tertentu untuk waktu tertentu pula. Istilah “*location rent*” dalam hal ini menunjukkan “*economic utility*” (kegunaan ekonomi) dari suatu tempat tertentu untuk produksi tertentu (*the economic utility of a particular site for a particular product*). Secara definitif pengertian “*location rent*” adalah penghasilan total yang diterima petani untuk produk tertentu pada sebidang lahan tertentu dikurangi biaya-biaya produksi dan transportasi untuk barang-barang produksi yang dihasilkan dari lahan tersebut.

### 2.1.8. Nilai dan Harga Lahan

Dalam pembahasan mengenai nilai lahan ini perlu dijelaskan makna nilai lahan. Harga lahan dan nilai lahan umumnya ditentukan oleh nilai lahan atau harga lahan akan mencerminkan tinggi rendahnya nilai lahan (Waskitho, 2010). Nilai lahan merupakan suatu penelitian atas lahan yang didasarkan pada kemampuan lahan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan strategis ekonominya. Sedangkan harga lahan adalah penilaian atas lahan yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan luas pada pasaran lahan (Yunus, 2006).

Nilai lahan selain berkaitan dengan harga lahan juga sangat erat hubungannya dengan penggunaan lahan. Nilai lahan banyak tergantung pada “*fertility*” (kesuburan), faktor lingkungan, keadaan drainase, dan lokasi dimana lahan tersebut berada. Dalam hal ini lahan juga berkaitan erat dengan masalah aksesibilitas. Lahan-lahan yang subur pada umumnya memberikan “*out put*” yang lebih besar dibandingkan dengan lahan yang tidak subur dan akibatnya akan mempunyai nilai lahan yang lebih tinggi serta harga yang lebih tinggi pula. Walaupun demikian, ada pula nilai-nilai lahan yang tidak ditentukan oleh lokasi.

Dalam hal ini untuk lokasi tertentu mempunyai nilai yang lebih tinggi dibandingkan dengan lokasi yang lain. Derajat aksesibilitas mewarnai tinggi rendahnya nilai lahan ini. Semakin tinggi aksesibilitas suatu lokasi semakin tinggi pula nilai lahanny dan biasanya hal ini dikaitkan dengan keberadaan konsumen akan barang dan jasa.

Dalam realitanya, nilai lahan dibagi menjadi dua, yaitu nilai lahan langsung dan nilai lahan tidak langsung.

- a. Nilai lahan langsung adalah suatu ukuran nilai kemampuan lahan yang secara langsung memberikan nilai produktifitas dan kemampuan ekonomisnya atau lahan tersebut diusahakan seperti misalnya lahan atau tanah yang secara langsung dapat berproduksi.
- b. Nilai lahan tidak langsung adalah suatu ukuran nilai kemampuan lahan dilihat dari segi letak strategis sehingga dapat memberikan nilai produktifitas dan kemampuan ekonomis, seperti misalnya lahan yang letaknya berada di pusat perdagangan, industri, perkantoran dan tempat rekreasi (Sujarto, 1986).

Nilai lahan menurut Chapin dapat digolongkan ke dalam tiga kelompok, antara lain :

- a. Nilai keuntungan yang dihubungkan dengan tujuan ekonomi dan yang dapat dicapai dengan jual beli di pasaran bebas;
- b. Nilai kepentingan umum yang dihubungkan dengan kepentingan umum dalam perbaikan kehidupan masyarakat;
- c. Nilai sosial yang melekat pada masyarakat, merupakan hal mendasar dari kehidupan dan dinyatakan penduduk dengan perilaku yang berhubungan dengan pelestarian lingkungan sekitar, pelestarian lahan, tradisi, kepercayaan dan sebagainya, (Jayadinata, 1999).

Berdasarkan pengertian tersebut maka dapat dikatakan bahwa suatu lahan mungkin saja nilainya secara langsung rendah karena tingkat kesuburannya rendah, tetapi berdasarkan letak strategisnya sangat ekonomis. Sehingga dapat

disimpulkan bahwa nilai adalah suatu kesatuan moneter yang melekat pada suatu properti yaang dipengaruhi oleh faktor sosial, ekonomi, politik dan faktor fisik yang dinyaakan dalam harga dimana harga ini mencerminkan nilai dari lahan tersebut.

Nilai lahan adalah perwujudan dari kemampuan lahan sehubungan dengan pemanfaatan dan penggunaan lahan, dimana penentuan nilai lahannya tidak terlepas dari nilai keseluruhan dimana lokasi lahan tersebut (Sujarto, 1986). Nilai lahan dan harga lahan mempunyai hubungan yang fungsional, dimana harga lahan ditentukan oleh nilai lahan atau harga lahan mencerminkan tinggi rendahnya nilai lahan. Dalam hubungan ini, perubahan nilai lahan serta penentuan nilai dengan harga lahan dipengaruhi oleh faktor-aaktor yang menunjang kemanfaatan, kemampuan dan produktifitas ekonomis lahan tersebut.

Harga lahan ditentukan oleh jenis kegiatan yang ditempatkan di atasnya dan terwujud dalam bentuk penggunaan lahan. Harga lahan merupakan refleksi dari nilai lahan artinya harga merupakan cerminan dari nilai lahan tersebut. (Djuniardi, 1997), pengertian umum dari nilai dan harga lahan adalah :

- a. Nilai lahan adalah perwujudan dari kemampuan sehubungan dengan pemanfaatan dan penggunaan lahan
- b. Harga lahan adalah salah satu refleksi dari nilai dan sering digunakan sebagai indeks bagi nilai lahan

Lahan akan memiliki nilai dan harga yang tinggi bila terletak pada lokasi yang strategis (aktifitas ekonomi yang tinggi, lokasi mudah di jangkau dan tersedia infrastuktur yang lengkap). Harga lahan bergerak turun seiring jarak dari

pusat kota (produktif) ke arah pedesaan (konsumtif). Pada daerah sub-sub pusat kota, harga lahan tersebut naik kemudian turun mengikuti jarak dan tingkat aktivitas di atasnya (Djuniardi, 1997).

#### 2.1.9. Pola dan Struktur Nilai Lahan

Nilai lahan di bagi ke dalam dua tipe yang berbeda, yaitu nilai lahan pertanian yang dikaitkan dengan usaha – usaha dalam bidang pertanian dan nilai lahan spekulatif sebagai akibat adanya antisipasi terhadap perluasan fisik kota yang meningkat pada areal yang bersangkutan sehingga penentuan besarnya nilai lahan selali di kaitkan dengan kepentingan non-agraris, (Yunus 2002). Karena gejala perluasan kota dianggap sebagai sesuatu yang berjalan terus, walau lambat namun pasti, maka para petani mempunyai penilaian bahwa nilai lahan yang mendekati kota mempunyai nilai yang semakin tinggi.

Ketersediaan infrastruktur termasuk di dalamnya sarana dan prasarana perhubungan di kawasan perkotaan juga memiliki hubungan yang positif dan efek saling ketergantungan dengan nilai lahan (Von Thunen). Dengan adanya infrastruktur, menyebabkan nilai lahan menjadi lebih tinggi, sebaliknya proyek infrastruktur juga tidak dapat dilaksanakan jika harga lahan yang menjadi calon lokasi harganya terlalu mahal. Menurut Chapin (Purwati 1999, dalam Ernawati 2002), pola dan struktur nilai lahan kota dikemukakan sebagai berikut:

- a. Pusat wilayah perdagangan atau CBD (*Central Business District*) mempunyai nilai lahan tertinggi dibandingkan dengan wilayah – wilayah lain.

- b. Pusat wilayah kerja dan pusat perkotaan yang terletak disekeliling perbatasan pusat kota mempunyai nilai lahan tertinggi setelah CBD;
- c. Di luar dari kawasan tersebut, terdapat kawasan perumahan dengan nilai lahan yang semakin jauh dari pusat kota, semakin berkurang nilai lahannya.
- d. Pusat-pusat pengelompokan industri dan perdagangan yang menyebar mempunyai nilai tanah yang tinggi dibanding dengan sekelilingnya, dimana biasanya kawasan ini dikelilingi perumahan.

#### **2.1.10. Pengaruh Perkembangan Nilai Lahan**

Perkembangan nilai lahan terjadi karena adanya hal-hal tertentu yang mempengaruhinya. Untuk itu perlu di ketahui faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan nilai lahan. Karna lahan sendiri merupakan bentuk pengelompokan terhadap lahan, untuk itu faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan nilai lahan diasumsikakan berbanding lurus dengan harga lahan.

Nilai lahan tidak dapat dilepaskan dengan nilai lahan Menurut Kurdinanto, (Djuniardi, 1997) nilai lahan terbentuk oleh faktor- faktor yang mempunyai hubungan, pengaruh serta daya tarik yang kuat terhadapnya, yang dapat diklasifikasikan menjadi dua faktor, yaitu :

##### **1. Nilai lahan terukur (*tangible factors*)**

Nilai lahan terukur adalah pembentuk harga lahan yang diolah secara ilmiah menggunakan logika-logika akademik. Faktor ini munculannya terencana dan bentuk fisiknya ada di lapangan, misalnya aksesibilitas (jarak dan transportasi) dan

jaringan infrastuktur (sarana dan prasarana kota seperti jalan, listrik, perkantoran dan perumahan).

## 2. Nilai lahan tak terukur (*Intangible Factor*)

Nilai lahan tak terukur adalah pembentuk harga lahan yang muncul tiba-tiba (dengan sendirinya) dan tidak bisa dikendalikan di lapangan (Djuniardi1997) faktor tak terukur ini dibagi menjadi tiga, yaitu:

- a. Faktor adat kebiasaan (*custom*) dan pengaruh kelembagaan (*institusional factor*), lahan leluhur yang patut dipertahankan.
- b. Faktor estetika, kenikmatan dan kesenangan (*esthetic, amenity factors*) keakraban bertetangga dan kesenangan.
- c. Faktor spekulasi (*speculation motives*), seperti antisipasi perubahan/konservasi penggunaan lahan, pertimbangan pada perubahan moneter.

Segala aktivitas manusia memerlukan ruang sekalipun harus dibayar mahal. Kebutuhan ruang yang berada di atas lahan tersebut menjadi kebutuhan dasar sehingga lahan menjadi komoditas ekonomi yang dapat dipertukarkan melalui mekanisme tertentu. Hal ini menunjukkan bahwa lahan mempunyai nilai.

### 2.1.11. Teori Pola Penggunaan Lahan

Menurut Yunus (2000) untuk memahami struktur tata ruang kota secara internal digunakan 5 pendekatan, salah satunya Pendekatan Ekologikal. Pada pendekatan ini kota dipandang sebagai objek studi dan di dalamnya terdapat masyarakat yang kompleks, telah mengalami proses interrelasi antar manusia dan antara manusia dengan lingkungannya. Pontoh dan Kustiwan (2009) menjelaskan

terdapat tiga teori utama dalam pendekatan ini yang merupakan pola keteraturan penggunaan lahan kota yaitu:

### 1. Teori Konsentris

Para pemerhati ekologi pada Kota Chicago melihat adanya keteraturan pola penggunaan lahan yang tercipta sebagai produk dan sekaligus proses interrelasi antar elemen-elemen wilayah kotanya. Orang pertama kali menuangkan pengamatannya dalam suatu tesis adalah E. W. Burgess (1925). Menurut sarjana ini, Kota Chicago ternyata telah berkembang sedemikian rupa dan menunjukkan pola penggunaan lahan yang konsentris di mana masing-masing jenis penggunaan lahan ini dianalogikan sebagai konsep “*natural areas*” (pada dunia binatang) tumbuhan merupakan wilayah alami yang didominasi oleh spesies tertentu yang tercipta sebagai akibat persaingan dalam mengembangkan kehidupannya). Menurut pengamatan burgess, sesuatu kota akan terjadi dari zona-zona yang konsentris dan masing-masing zone ini sekaligus mencerminkan tipe penggunaan lahan yang berbeda.

Hal inilah yang menyebabkan terkenalnya tesis Burgess sebagai teori konsentris (*Concentric Theory*), berikut Gambar 2.2 model zona konsentris:



**Gambar 2.2 Model Zona Konsentris (Burgess)**

Sumber : Yunus, 2000

Keterangan :

1. Daerah pusat kegiatan (*Central bussines district*)
2. Zona peralihan (*transition zone* )
3. Zona perumahan para pekerja (*zone of working men 's homes* )
4. Zona perumahan yang lebih baik(*zone off better residences*)
5. Zona para penglaju (*zone off commuter*)

Sejalan dengan perkembangan masyarakat maka berkembang pula jumlah penduduk dan jumlah struktur yang dibutuhkan masyarakat dalam menunjang kehidupannya. Sementara itu proses segregasi dan diferensiasi terus barjalan, yang kuat akan selalu mangalahkan yang lemah. Daerah permukiman dan institusi akan terdepak keluar secara “*centrifungal*” dan “*business*” akan semakin terkonsentrasi pada lahan yang paling baik di kota atau dengan kata lain sektor yang berpotensi ekonomi kuat akan merebut lokasi strategis dan sektor yang berpotensi ekonomi lemah akan terdepak ke lokasi yang derajad aksesibilitasnya jauh lebih rendah dan kurang bernilai ekonomi (jelek). Karakteristik masing-masing zona dapat di uraikan sebagai berikut ;

**Zona 1** : Daerah Pusat Kegiatan (DPK) atau *Central Business District (CBD)*

Darah ini merupakan pusat dari segala kegiatan kota antara lain politik, sosial, ekonomi, dan teknologi. Zona ini terdiri dari 2 bagian, yaitu : (1) bagian paling inti disebut dengan RBD (*Retail Bussiness Dostriect*). Kegiatan dominan antara lain “*departemen stores, smartshops, office building, clubs, banks, hotels theatres and headquarters of economic, social, civic and political life*”. Pada

kota-kota yang relatif kecil fungsi ini berbaur satu sama lain, namun untuk kota besar fungsi tersebut menunjukkan diferensiasi yang nyata antara lain "daerah perbankan" daerah perbioskopian, daerah salon/alat kecantikan dan lain-lain. Bagian di luarnya disebut sebagai WBD (*Wholesale Business District*) yang ditempati oleh bangunan yang diperuntukkan kegiatan ekonomi dalam jumlah yang besar antara lain seperti pasar, pergudangan (*warehouse*), gedung penyimpanan barang supaya tahan lebih lama (*storage building*)

#### **Zone 2: Daerah Peralihan (DP) atau Transition Zone (TZ)**

Zona ini merupakan daerah yang mengalami penurunan kualitas lingkungan permukiman yang terus-menerus dan makin lama makin hebat. Penyebabnya tidak lain karena adanya intrusi fungsi yang berasal dari zona pertama sehingga perbauran permukiman dengan bangunan bukan untuk permukiman seperti gudang kantor dan lain-lain sangat mempercepat terjadinya deteriorisasi lingkungan permukiman. Perdagangan dan industri ringan dari zona 1, banyak menyaplok daerah permukiman. Penyekatan rumah yang ada menjadi lebih banyak kamar dengan maksud menampung "*bridgeheader*" (teori J. Turner, 1970 tentang residential mobility) merupakan gejala yang dapat diamati.

Proses subdivisi yang terus-menerus, intrusi fungsi-fungsi dari zona 1 mengakibatkan terbentuknya "*slums area*" (daerah permukiman kumuh) yang semakin cepat dan biasanya ber-asosiasi dengan "*areas of poverty, degradation and crime*" Di samping menjalarnya "*bridgeheaders*" ke zona ini nampak pula "*outflow*" dari penduduk yang sudah mampu ekonominya (*consolidator*) atau yang tidak puas dengan kondisi lingkungan ke luar daerah.

**Zone 3:** Zona perumahan para pekerja yang bebas (ZPPB) atau "*zone of independent workingmen's homes*"

Zona ini paling banyak ditempati oleh perumahan pekerja-pekerja baik pekerja pabrik, industri dan lain sebagainya. Di antaranya adalah pendatang-pendatang baru dari zona 2, namun masih menginginkan tempat tinggal yang dekat dengan tempat kerjanya. Belum terjadi invasi dari fungsi industri dan perdagangan ke daerah ini karena letaknya masih dihalangi oleh zona peralihan. Kondisi permukimannya lebih baik di bandingkan dengan zona 2 walaupun sebagian besar penduduknya masih masuk dalam kategori "*low-medium status*".

**Zone 4:** Zona permukiman yang lebih baik (ZPB) atau "*Zone Of Better Residences*" (ZBR)

Zona ini dihuni oleh penduduk yang berstatus ekonomi menengah - tinggi, walaupun tidak berstatus ekonomi sangat baik, namun mereka kebanyakan mengusahakan sendiri "*business*" kecil-kecilan, para profesional, para pegawai dan lain sebagainya. Kondisi ekonomi umumnya stabil sehingga lingkungan permukimannya menunjukkan derajat keteraturan yang cukup tinggi. Fasilitas permukiman terencana dengan baik sehingga kenyamanan tempat tinggal dapat dirasakan pada zona ini.

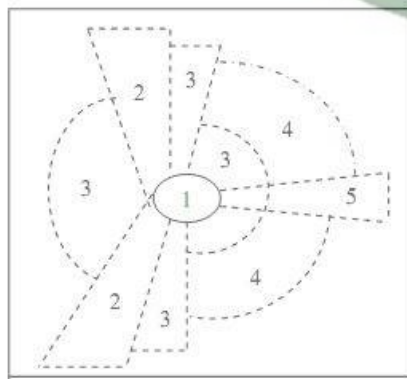
**Zone 5** : Zona Penglaju (ZP) atau *Commuters Zone* (CZ)

Timbulnya penglaju merupakan suatu akibat adanya proses desentralisasi permukiman sebagai dampak sekunder dari aplikasi teknologi di bidang transportasi dan komunikasi. Zona ini merupakan kawasan perumahan

masyarakat golongan menengah ke atas yang setiap harinya bekerja di pusat kota. Kecendrungan penduduk yang disebut sebagai “*status seekers*” ini menganggap tidak nyaman dan tertarik oleh kondisi lingkungan zone 5 yang menjanjikan kenyamanan hidup.

## 2. Teori Sektor

Teori ini dikemukakan oleh Homer Hoyt yang melakukan riset pada Tahun 1930. Teori ini berpendapat bahwa pengelompokan tata guna lahan menjulur seperti irisan kue tart. Konsep yang dikemukakan Humer Hoyt ini menyatakan bahwa kota-kota tidak tumbuh di dalam zone konsentrik saja, tetapi juga di sektor-sektor lain sejenis perkembangannya, sehingga daerah perumahan dapat berkembang keluar sepanjang ada hubungan transportasinya. Susunan zone penggunaan lahan dalam teori ini adalah: pusat kota berada di dalam lingkaran pusat; pada sektor tertentu terdapat pula kawasan industri ringan dan kawasan perdagangan; perumahan buruh yang dekat dengan pusat kota dan sektor bagian sebaliknya; perumahan golongan menengah ditempatkan agak jauh dari pusat kota dan sektor industri dan perdagangan; perumahan golongan atas diletakkan lebih jauh lagi dari pusat kota.



### Penjelasan :

1. Daerah pusat kegiatan (CBD)
2. Zona Wholesale Light Manufacturing
3. Zona permukiman kelas rendah
4. Zona permukiman kelas menengah
5. Zona permukiman kelas tinggi

**Gambar 2.3 Model Tori Konsentrik (Homer Hoyt)**

Sumber : Yunus, 2000

### 3. Teori Pusat Lipat Ganda (*Multipliy Nuclei Teory*)

Teori ini dikemukakan oleh Harris dan Ullman pada Tahun 1945. Teori ini berpendapat bahwa kenyataannya lebih kompleks dari apa yang sekedar diteorikan oleh Burgess dan Hoyt. Teori ini menjelaskan secara khusus bahwa pertumbuhan kota yang bermula dari satu pusat menjadi ruwet bentuknya. Ini disebutkan oleh munculnya pusat – pusat tambahan yang masing – masing akan berfungsi menjadi kutub pertumbuhan. Pada teori ini terdapat 9 (sembilan) zona yaitu:



**Gambar 2.4 Model Pusat Kegiatan Banyak (*Multiple Nuclai Mode*)**

Sumber : Yunus, 2000

Keterangan :

1. Pusat kota (*Central Business District*);
2. Industri ringan dan perdagangan;
3. Perumahan kelas menengah ke bawah;
4. Perumahan kelas menengah ke atas;
5. Perumahan kelas atas;
6. Industri berat ;
7. Sub pusat kota;

8. Perumahan sub-urban; dan
9. Industri sub-urban.

Model di atas menunjukkan bahwa kota-kota besar akan mempunyai struktur yang terbentuk atas sel-sel (*cellular structure*) di mana penggunaan lahan yang berbeda-beda akan berkembang di sekitar titik-titik pertumbuhan (*growing points*) atau “*nuclei*” di dalam daerah perkotaan.

#### 2.1.12 Analisis Jalur (*Path Analysis*)

Teknik analisis jalur ini akan digunakan untuk menguji besarnya sumbangan (kontribusi) yang ditunjukkan oleh koefisien jalur pada setiap diagram jalur dari hubungan kausal antara variabel  $X_1$ ,  $X_2$ , dan  $X_3$  terhadap  $Y$  serta dampaknya terhadap  $Z$ . Analisis korelasi dan regresi yang merupakan dasar dari perhitungan koefisien jalur. Kemudian, dalam perhitungan digunakan jasa komputer berupa *software* dengan program SPSS for Windows Version 22.

Analisis jalur terbagi menjadi 2 (dua) model yaitu:

1. Analisis Jalur *Model Trimming*

Model trimming adalah model yang digunakan untuk memperbaiki suatu model struktur analisis jalur dengan cara mengeluarkan dari model variabel eksogen yang koefisien jalurnya tidak signifikan. Walaupun ada satu, dua atau lebih variabel yang tidak signifikan, peneliti perlu memperbaiki model struktur analisis jalur yang telah dihipotesis. Cara menggunakan model trimming yaitu menghitung ulang koefisien jalur tanpa menyertakan variabel eksogen yang koefisien jalurnya tidak signifikan.

## 2. Model Dekomposisi Pengaruh Kausal Antar Variabel

Model dekomposisi adalah model yang menekankan pada pengaruh yang bersifat kausalitas antarvariabel, baik pengaruh langsung maupun pengaruh tidak langsung dalam kerangka *path analysis*, sedangkan hubungan yang sifatnya nonkausalitas atau hubungan korelasional yang terjadi antarvariabel eksogen tidak termasuk dalam perhitungan ini. Model dekomposisi pengaruh kausalitas antarvariabel banyak digunakan oleh peneliti.

Al Rasyid (1999) mengatakan bahwa dalam penelitian sosial tidak semata-mata hanya mengungkapkan hubungan variabel sebagai terjemah statistik dari hubungan antara variabel alami, tetapi terfokus pada upaya untuk mengungkapkan hubungan kausal antar variabel.

Pada diagram jalur digunakan dua macam anak panah, yaitu: a) anak panah satu arah yang menyatakan pengaruh langsung dari sebuah variabel *eksogen* [variabel penyebab (X)] terhadap sebuah variabel *endogen* [variabel akibat (Y)], misalnya;  $X_1 \longrightarrow Y$  dan (b) anak panah dua arah yang menyatakan hubungan korelasional antara variabel *eksogen*, misalnya :  $X_1 X_2$ .

Langkah-langkah pengujian *path analysis* sebagai berikut :

### 1. Merumuskan hipotesis dan persamaan struktural

$$\text{Struktur: } Y = \rho_{yx1} X_1 + \rho_{yx2} X_2 + \rho_y \varepsilon_1$$

### 2. Menghitung koefisien jalur yang didasarkan pada koefisien regresi

- a. Gambarkan diagram jalur lengkap, tentukan sub-sub strukturnya dan rumuskan persamaan strukturnya yang sesuai hipotesis yang diajukan.

Hipotesis: Naik turunnya variabel *endogen* (Y) dipengaruhi secara signifikan oleh variabel *eksogen* ( $X_1$  dan  $X_2$ ).

- b. Menghitung koefisien regresi untuk struktur yang telah dirumuskan.

Menghitung koefisien regresi untuk struktur yang telah dirumuskan :

persamaan regresi ganda :  $Y = a + b_1x_1 + B_1x_2 + \varepsilon_1$

Keterangan:

Pada dasarnya koefisien jalur (*path*) adalah koefisien regresi yang distandarkan yaitu koefisien regresi yang dihitung dari basis data yang telah diset dalam angka baku atau Z-score (data yang diset dengan nilai rata-rata = 0 dan standar deviasi = 1. Koefisien jalur yang distandarkan (*standardized path coefficient*) ini digunakan untuk menjelaskan besarnya pengaruh (bukan memprediksi) variabel bebas (*eksogen*) terhadap variabel lain yang diberlakukan sebagai variabel terikat (*ekndogen*).

Khusus untuk program SPSS menu analisis regresi, koefisien *path* ditunjukkan oleh output yang dinamakan *Coefficient* yang dinyatakan sebagai *Standardize Coefficient* atau dikenal dengan nilai **Beta**. Jika ada diagram jalur sederhana mengandung satu unsur hubungan antara variabel eksogen dengan variabel endogen, maka koefisien *path*-nya adalah sama dengan koefisien korelasi *r* sederhana.

3. Menguji koefisien jalur secara simultan (keseluruhan)

Uji secara keseluruhan hipotesis statistik dirumuskan sebagai berikut.

Ha:  $\rho_{yx_1} = \rho_{yx_2} = \dots = \rho_{yx_k} \neq 0$

Ho:  $\rho_{yx_1} = \rho_{yx_2} = \dots = \rho_{yx_k} = 0$

Kaidah pengujian signifikansi : Program SPSS

- a. Jika nilai probabilitas 0,05 lebih kecil atau sama dengan nilai probabilitas Sig atau  $[0,05 \leq \text{Sig}]$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak, artinya tidak signifikan.
- b. Jika nilai probabilitas 0,05 lebih besar atau sama dengan nilai probabilitas Sig atau  $[0,05 \geq \text{Sig}]$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, artinya signifikan.



## 2.2. Produk Legal

**Tabel 2.2 Produk Legal**

| NO | Variabel | Dasar hukum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Halte    | <p><b>Peraturan Menteri 10 Tahun 2012 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan</b></p> <p><b>1. Pasal 1 ayat 8</b><br/>Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.</p> <p><b>2. Pasal 1 ayat 9</b><br/>Fasilitas Pendukung Halte adalah fasilitas pejalan kaki menuju lokasi halte yang berupa trotoar, tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan danj atau rambu lalu lintas, jembatan penyeberangan danj atau terowongan.</p> <p><b>3. Pasal 6 ayat 2</b><br/>Kenyamanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:<br/>Kenyamanan di halte dan fasilitas pendukung halte, meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lampu penerangan;</li> <li>2. Fasilitas pengatur suhu ruangan dan atau ventilasi udara; dan</li> <li>3. Fasilitas kebersihan;</li> <li>4. Iuas lantai per orang;</li> <li>5. fasilitas kemudahan naik turun penumpang.</li> </ol> <p><b>Peraturan menteri pekerjaan umum nomor 03 tahun 2014 tentang perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan</b></p> <p><b>Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu</b><br/>Halte/shelter bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarhalte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan. Halte/shelter bus dan lapak tunggu dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.</p> <p><b>Direktur Jenderal Perhubungan Darat</b></p> <p><b>Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum</b></p> <p>4. Jenis dan fasilitas tempat pemberhentian kendaraan</p> <p><b>A. Jenis Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Halte</li> <li>2. Tempat perhentian bus (TPB)</li> </ol> |

| NO | Variabel           | Dasar hukum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                    | <b>B. Fasilitas Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU)</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fasilitas utama                             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Halte                                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1) identitas halte berupa nama dan/ atau nomor</li> <li>2) rambu petunjuk</li> <li>3) papan informasi trayek</li> <li>4) lampu penerangan</li> <li>5) tempat duduk</li> </ol> </li> <li>b. TPB                                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Rambu petunjuk</li> <li>2) Papan informasi trayek</li> <li>3) Identifikasi TPB berupa nama dan/atau nomor</li> </ol> </li> </ol> </li> <li>2. Fasilitas tambahan                             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Telepon umum</li> <li>b. Tempat sampah</li> <li>c. Pagar</li> <li>d. Papan iklan/pengumuman</li> </ol> </li> </ol> <p>Pada persimpangan, penempatan fasilitas tambahan itu tidak boleh mengganggu ruang bebas pandang.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 2. | Penatagunaan tanah | <b>Peraturan pemerintah</b><br><b>Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2004</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Pasal 6</b><br/>                     Kebijakan penatagunaan tanah diselenggarakan terhadap :                     <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Bidang-bidang tanah yang sudah ada haknya baik yang sudah atau belum terdaftar;</li> <li>(2) Tanah negara;</li> <li>(3) Tanah ulayat masyarakat hukum adat sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan yang berlaku.</li> </ol> </li> <li>2. <b>Pasal 7</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Terhadap tanah-tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, penggunaan dan pemanfaatan tanahnya harus sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah.</li> <li>(2) Kesesuaian penggunaan dan pemanfaatan tanah terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan berdasarkan pedoman, standar dan kriteria teknis yang ditetapkan oleh Pemerintah.</li> <li>(3) Pedoman, standar dan kriteria teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dijabarkan lebih lanjut oleh Pemerintah Kabupaten/Kota sesuai dengan kondisi wilayah masing-masing.</li> <li>(4) Penggunaan tanah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang tidak sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah tidak dapat diperluas atau dikembangkan penggunaannya.</li> </ol> </li> </ol> |

| NO | Variabel | Dasar hukum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |          | <p>(4) Pemanfaatan tanah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang tidak sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah tidak dapat ditingkatkan penggunaannya.</p> <p><b>3. Pasal 8</b><br/>Pemegang hak atas tanah wajib menggunakan dan dapat memanfaatkan tanah sesuai Rencana Tata Ruang Wilayah, serta memelihara tanah dan mencegah kerusakan tanah.</p> <p><b>4. Pasal 9</b><br/>(1) Penetapan Rencana Tata Ruang Wilayah tidak mempengaruhi status hubungan hukum atas tanah.<br/>(2) Penetapan Rencana Tata Ruang Wilayah tidak mempengaruhi status hubungan hukum atas tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 yang diatas atau dibawah tanahnya dilakukan pemanfaatan ruang.</p> <p><b>5. Pasal 10</b><br/>(1) Terhadap tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 setelah penetapan Rencana Tata Ruang Wilayah, penyelesaian administrasi pertanahan dilaksanakan apabila pemegang hak atas tanah atau kuasanya memenuhi syarat-syarat menggunakan dan memanfaatkan tanahnya sesuai dengan Rencana Tata Ruang wilayah.<br/>(2) Apabila syarat-syarat menggunakan dan memanfaatkan tanah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dipenuhi, akan dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.</p> <p><b>6. Pasal 11</b><br/>(1) Terhadap tanah dalam Kawasan Lindung yang belum ada hak atas tanahnya dapat diberikan hak atas tanah, kecuali pada kawasan hutan.<br/>(2) Terhadap tanah dalam Kawasan cagar budaya yang belum ada hak atas tanahnya dapat diberikan hak atas tanah tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku , kecuali pada lokasi situs.</p> |

Sumber : Hasil Analisis, 2018

**Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat  
Nomor:271/Hk.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan  
Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum**

Peraturan ini berisi tentang pedoman teknis tempat pemberhentian halte. Menurut Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan.

**1. Jarak Antar Halte**

Jarak antar halte merupakan jarak antara satu halte dengan halte berikutnya atau sebelumnya yang harus diperhitungkan. Umum syarat antar halte sebagai berikut:

- a. Tidak terlalu jauh dan masih memungkinkan dijangkau oleh seorang pejalan kaki dengan membawa barang bawaan;
- b. Tidak terlalu dekat, dalam artian tidak menyulitkan pengoperasian kendaraan angkutan umum oleh pengemudi;
- c. Kapasitas tempat henti dan adanya permintaan yang didasarkan pada kebutuhan.
- d. Tingkat ekonomi untuk pengoperasian kendaraan penumpang umum.

Jarak antara perhentian pada suatu lintasan rute tertentu sangat penting ditinjau dari dua sudut pandang kepentingan yaitu sudut pandang penumpang dan sudut pandang operator. Jika jarak antar perhentian dibuat panjang maka dari sudut pandang penumpang hal ini berarti :

- a. Kecepatan bus menjadi tinggi karena bus tidak terlalu sering berhenti sehingga waktu tempuh menjadi pendek;
- b. Bus menjadi lebih nyaman karena akselerasi dan deselerasi menjadi jarang.

Sedangkan ditinjau dari sudut pandang operator maka:

- a. Jumlah armada dioperasikan menjadi lebih sedikit, karena kecepatan rata-rata yang tinggi;
- b. Pemakaian BBM lebih hemat;
- c. Biaya perawatan menjadi berkurang.

Sudut pandang pihak lainnya berarti:

- a. Jumlah kerb yang disediakan lebih sedikit;
- b. Kapasitas jalan yang hilang karena adanya perhentian bus menjadi berkurang;
- c. Tingkat polusi udara dan suara menjadi berkurang.

## 2. Syarat Penempatan Halte

Syarat penempatan halte tersebut adalah :

- a. Tata guna lahan merupakan pusat kegiatan sangat padat seperti pasar dan pertokoan di lokasi perkotaan jarak halte 200-300 meter;
- b. Tata guna lahan padat seperti perkantoran, sekolah, dan jasa pada lokasi perkotaan jarak halte 300-400 meter;

- c. Tata guna lahan berupa permukiman di perkotaan jarak halte 300-400 meter;
- d. Tata guna lahan campuran padat berupa perumahan, sekolah, jasa pada lokasi pinggiran jarak halte 300-500 meter;
- e. Tata guna lahan campuran jarang berupa perumahan, ladang sawah, dan lahan kosong di lokasi pinggiran jarak halte 500-1000 meter.

Dengan memperhatikan aspek kondisi tata guna lahan, berikut disampaikan rekomendasi dari jarak antara perhentian dapat dilihat pada Tabel 2.3

**Tabel 2.3 Syarat Penempatan Halte**

| Zona | Tata Guna Lahan                                          | Lokasi    | Jarak Tempat Henti (M) |
|------|----------------------------------------------------------|-----------|------------------------|
| 1    | Pusat kegiatan sangat padat, pasar, pertokoan            | CBD, Kota | 200-300*)              |
| 2    | Padat, perkantoran, sekolah, jasa                        | Kota      | 300-400                |
| 3    | Permukiman                                               | Kota      | 300-400                |
| 4    | Campuran padat: perumahan, sekolah, jasa                 | Pinggiran | 300-500                |
| 5    | Campuran jarang: perumahan, ladang, sawah, tanah kosong. | Pinggiran | 500-1000               |

Sumber : SK Direktorat Jendral Perhubungan Darat nomor 271/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum

Keterangan: \*) = jarak 200m dipakai bila sangat diperlukan saja, sedangkan jarak umumnya 300m.

### 3. Tata Letak Halte Terhadap Ruang Lalu Lintas

Menurut Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum, tata letak halte terhadap ruang lalu lintas sebagai berikut:

- a. Jarak maksimal halte terhadap fasilitas penyebrangan kaki adlah 100 M;
- b. Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter setelah atau bergantung pada panjang antrian;
- c. Jarak minimal halte dari gedung yang membutuhkan ketenangan (rumah sakit dan tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan 100 meter;
- d. Peletakan halte di persimpangan menganut sistem campuran yaitu sesudah persimpangan (farside) dan sebelum persimpangan (nearside);
- e. Peletakan halte di ruas jalan terlihat sebagaimana Gambar 2.5



**Gambar 2.5 Peletakan Halte Di Persimpangan**

Sumber : Keputusan Direktorat Jendraal Perhubungan Darat nomor 271/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum

### 2.3. Studi Terdahulu

Studi terdahulu merupakan salah satu bagian penting dalam proses melakukan penelitian. Sebelum benar-benar menetapkan tentang apa penelitian hendak dilakukan, ada sebaiknya untuk melakukan penelitian pendahuluan terlebih dahulu. Studi terdahulu merupakan cara agar peneliti dapat lebih mengenal penelitian yang ingin dilakukan.

Dalam sub bab ini, peneliti melakukan penelitian terdahulu dengan menelaah beberapa referensi penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti-peneliti sebelumnya, yang juga memiliki beberapa kesamaan topik, metode dan lain-lain. Adapun beberapa penelitian yang dimaksud adalah sebagai berikut :

1. Wahyu Widi Pamungkas Tahun 2016

Judul : *“Analisis Harga Dan Nilai Lahan Di Kecamatan Sewon Dengan Menggunakan Pengindran Jauh dan Sistem Informasi Geografis”*

Penelitian ini bertujuan untuk: (1) Menyusun informasi tentang perkembangan struktur penggunaan lahan di Kecamatan Sewon. (2) Menyusun informasi tentang pola penggunaan lahan di Kecamatan Sewon. (3) Menganalisis dinamika harga dan nilai lahan Kecamatan Sewon tahun. (4) Menganalisis pengaruh jarak dari Kota Yogyakarta terhadap harga lahan di Kecamatan Sewon. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis SIG berupa analisis *nearest-neighbour*, *service area*, *buffer*, *scoring* dan *overlay* serta analisis statistik regresi.

2. Asri Pratiwi Tahun 2016

Judul : *“Dampak Keberadaan Kampus Universitas Trunojoyo Madura Terhadap Nilai Dan Harga Tanah Yang Ada Disekitarnya”*.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui (1) kondisi pemanfaatan pertanahan setelah berkembangnya kehidupan kampus UTM; (2) perbedaan harga tanah di kawasan kampus UTM dan non UTM; (3) faktor-faktor yang mempengaruhi nilai tanah yang ada di sekitar kampus UTM. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif, analisis uji t-dependen, analisis regresi dengan *dummy*.

3. Juan Pablo Bocrejo

Judul : *“Impact Transmilenio On Density, Land Use, And Land Value In Bogota”*

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi perubahan yang terjadi oleh Transmilenio di 10 tahun terakhir, dilihat dari perspektif perkotaan. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kuantitatif, analisis regresi dengan *dummy*.

4. Risko Putra dan Sri Suryoko

Judul : *” Pengaruh Harga Dan Kualitas Pelayanan Terhadap Loyalitas Pelanggan Dengan Kepuasan Pelanggan Sebagai Variabel Intervening. (Studi Pada Pelanggan Sriwijaya Air Rute Semarang-Jakarta)*

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh harga dan kualitas pelayanan terhadap loyalitas pelanggan melalui kepuasan pelanggan pada pelanggan Sriwijaya Air rute Semarang-Jakarta. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 100 responden dengan teknik pengambilan sampel *purposive sampling*. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah *path analysis* menggunakan program SPSS 20.0, dimana sebelumnya dilakukan

uji validitas, uji reliabilitas, analisis tabulasi silang, koefisien korelasi, koefisien determinasi, analisis regresi sederhana dan berganda, dan uji signifikansi (uji t dan uji F). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa harga dan kualitas pelayanan secara parsial mempengaruhi kepuasan pelanggan dan loyalitas pelanggan. Dan secara simultan juga menunjukkan bahwa harga dan kualitas pelayanan mempengaruhi kepuasan pelanggan dan loyalitas pelanggan. Variabel kualitas pelayanan memberikan pengaruh lebih besar terhadap kepuasan pelanggan dan loyalitas pelanggan dari pada variabel harga.



Tabel 2.4 Studi Pendahuluan

| No | Penulis                                                                                               | Judul                                                                                                               | Tujuan                                                                                                                        | Metode pendekatan studi                                                        | Data/Variabel                                                                                        | Hasil studi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Wahyu Widi Pamungkas. 2016. Tugas Akhir (TA). Prodi Pendidikan Geografi Universitas Negeri Yogyakarta | Analisis harga dan nilai lahan di Kecamatan Sewon dengan menggunakan pengindran jauh dan Sistem Informasi Geografis | a. Menyusun informasi tentang perkembangan struktur penggunaan lahan di kecamatan sewon                                       | Uji akurasi dengan <i>confusion matrix calculation</i> dan <i>indeks kappa</i> | Penggunaan lahan,.                                                                                   | Perkembangan penggunaan lahan Kecamatan Sewon dalam kurun waktu 2009 sampai 2014 mengalami perubahan luas penggunaan lahan sebesar 2,283 km <sup>2</sup> atau sebesar 8,12% lahan Kecamatan Sewon.                                                                                                                                                               |
|    |                                                                                                       |                                                                                                                     | b. Menyusun informasi tentang pola penggunaan lahan di kecamatan sewon                                                        | Analisis tetangga terdekat ( <i>nearest neighbor</i> )                         | Aksesibilitas lahan positif, aksesibilitas lahan negatif, kelengkapan utilitas,                      | Terdapat 3 pola penggunaan lahan di Kecamatan Sewon yaitu pola menyebar, pola mengelompok, pola acak / <i>random</i>                                                                                                                                                                                                                                             |
|    |                                                                                                       |                                                                                                                     | c. Menganalisis dinamika harga nilai dan harga lahan Kecamatan sewon                                                          | <i>overlay</i>                                                                 | Status kepemilikan lahan dan harga lahan                                                             | Perkembangan harga lahan paling menonjol, yaitu tahun 2009 unit harga lahan dengan harga diatas Rp 700.000 hanya 2 unit harga lahan pada tahun 2014 menjadi 33 unit harga lahan. Perubahan nilai lahan pada Kecamatan Sewon pada kurun waktu tahun 2009 sampai 2014 karena adanya perkembangan lahan permukiman dan penambahan utilitas jaringan pipa air minum. |
|    |                                                                                                       |                                                                                                                     | d. Menganalisis pengaruh jarak dari kota yogyakarta terhadap harga lahan.                                                     | Analisis regresi linear                                                        | Jarak kota Yogyakarta, harga lahan dan nilai lahan                                                   | Hasil analisis regresi menunjukkan bahwa jarak Kota Yogyakarta mempengaruhi harga lahan Kecamatan Sewon pada tahun 2009 dan 2014.                                                                                                                                                                                                                                |
| 2. | Asri Pratiwi A.S.R Dan Ihsannudin, 2016, Jurnal, Jurnal Media TrendVol.11 No.1                        | Dampak keberadaan kampus Universitas Trunojoyo Madura terhadap nilai dan harga tanah yang ada disekitarnya          | a. Untuk mengetahui kondisi penggunaan lahan setelah pembangunana kampus UTM.<br>b. Untuk mengetahui perbedaan nilai lahan di | Analisis deskriptif, analisis t-Test, analisis dummy                           | Luas tanah, jarak bidang tanah dengan jalan raya, jarak bidang tanah dengan kampus UTM, jarak bidang | Penggunaan lahan di sekitan kampus UTM sebagian besar masih digunakan sebagai kos dan permukiman. Terdapat perbedaan signifikan nilai tanah kawasan UTM dan non UTM. Faktor-faktor yang mempengaruhi nilai tanah terhadap keberadaan kampus UTM secara signifikan                                                                                                |

| No | Penulis                                                                                                         | Judul                                                                                                                                                                                | Tujuan                                                                                                                                       | Metode pendekatan studi         | Data/Variabel                                                                                                         | Hasil studi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                      | area kampus UTM dan area di luar kampus<br>c. Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan sekitar are kampus                      |                                 | Tanah dengan pasar, jarak bidang tanah dengan kampus UTM, status legalitas tanah, bentuk topografi tanah.             | adalah variabel jarak bidang tanah dengan jalan raya utama, jarak bidang tanah dengan kampus UTM dan legalitas tanah, topografi tanah, dan bentuk tanah. Sementara variabel yang tidak signifikan adalah luas tanah, dan jarak dengan pasar.                                                                                                                                                                                                                                           |
| 3  | Juan Pablo Bocrejo, Ingrid Portilla, dan Maria Angelica Perez. 2013. Jurnal Reserch in Transportation Economic. | <i>Impact Transmilenio On Density, Land Use, And Land Value In Bogota</i>                                                                                                            | Mengevaluasi perubahan yang ditimbulkan oleh Transmilenio dalam 10 tahun terakhir dari perspektif perkotaan                                  | Analisis dummy, analisis buffer | Rata-rata intensitas bangunan (KDB, KLB), penggunaan lahan, jarak lahan dengan CBD, rata-rata pendapatan rumah tangga | Tinjauan peraturan penggunaan lahan dalam dekade terakhir menunjukkan bahwa tidak ada kebijakan khusus untuk pengembangan khusus di daerah sekitar BRT. Perubahan disebabkan oleh pasar.<br>Dalam kasus Bogota, pertumbuhan kota dan khususnya di daerah aksesibilitas BRT lebih cepat dari pada diluar zona BRT. Transmilenio khususnya pada koridor Trunk dan rute pengumpan memiliki pengaruh yang tinggi dengan menyediakan akses yang memadai ke CBD dan wilayah kerja utama kota |
| 4  | Risko putra dan sri Suryoko. 2016. Universitas diponegoro                                                       | Pengaruh harga dan kualitas pelayanan terhadap loyalitas pelanggan dengan kepuasan pelanggan sebagai variabel intervening (studi pada pelanggan Sriwijaya Air rute Semarang-Jakarta) | Mengetahui pengaruh harga dan kualitas pelayanan terhadap loyalitas pelanggan melalui kepuasan pelanggan Sriwijaya Air rute Semarang-Jakarta | Path analysis                   | Harga, kualitas pelayanan, kepuasan pelanggan, loyalitas pelanggan                                                    | Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa harga dan kualitas pelayanan secara parsial mempengaruhi kepuasan pelanggan dan loyalitas pelanggan. Dan secara simultan juga menunjukkan bahwa harga dan kualitas pelayanan mempengaruhi kepuasan pelanggan dan loyalitas pelanggan. Variabel kualitas pelayanan memberikan pengaruh lebih besar terhadap kepuasan pelanggan dan loyalitas pelanggan dari pada variabel harga.                                                                 |

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Dari review studi literatur di atas, penelitian ini menjelaskan bagaimana pengaruh keberadaan halte terhadap nilai lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru. Variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini di ambil dari berbagai sumber salah satunya dari penelitian Asri Pratiwi A.S.R dan Ihsannudin, namun hanya 3 (tiga) variabel yang diambil dari penelitian tersebut diakibatkan oleh perbedaan kondisi eksisting. Variabel-variabel ini digunakan untuk menjawab sasaran penelitian yang pertama, yaitu teridentifikasinya faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan.

Perbedaan yang mendasar dalam penelitian ini dari penelitain-penelitian terdahulu adalah metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan metode analisis jalur (*path analysis*). Penulis menggunakan metode ini karena dengan menggunakan analisis jalur (*path analysis*) dapat melihat bagaimana pengaruh antar variabel X dengan  $Y_1$ ,  $Y_2$ ,  $Y_3$  dll, tetapi juga dapat melihat bagaimana pengaruh  $Y_1$  dengan  $Y_3$ ,  $Y_1$  dengan  $Y_5$ , dan seterusnya. Sehingga bisa dilihat bagaimana variabel-variabel berpengaruh langsung atau tidak langsung terhadap variabel yang telah ditentukan sebelumnya.

## BAB III

### METODELOGI PENELITIAN

Metodologi yang digunakan dalam studi ini dibagi menjadi 4 (empat) bagian yaitu, pendekatan studi, metode pengumpulan data, variabel penelitian, dan metode analisis yang digunakan dalam menyelesaikan masalah dalam studi ini.

#### 3.1 Pendekatan Studi

Berdasarkan tujuannya, penyusunan studi ini dilakukan menganalisis keterkaitan antara halte *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan tata guna lahan dan nilai lahan yang ada di sepanjang koridor II Trans Metro Pekanbaru. Adapun penelitian ini termasuk kedalam jenis penelitian *explanatory research* yang bertujuan untuk menjelaskan hubungan dan pengaruh antara variabel laporan melalui pengujian hipotesis dengan uji statistik.

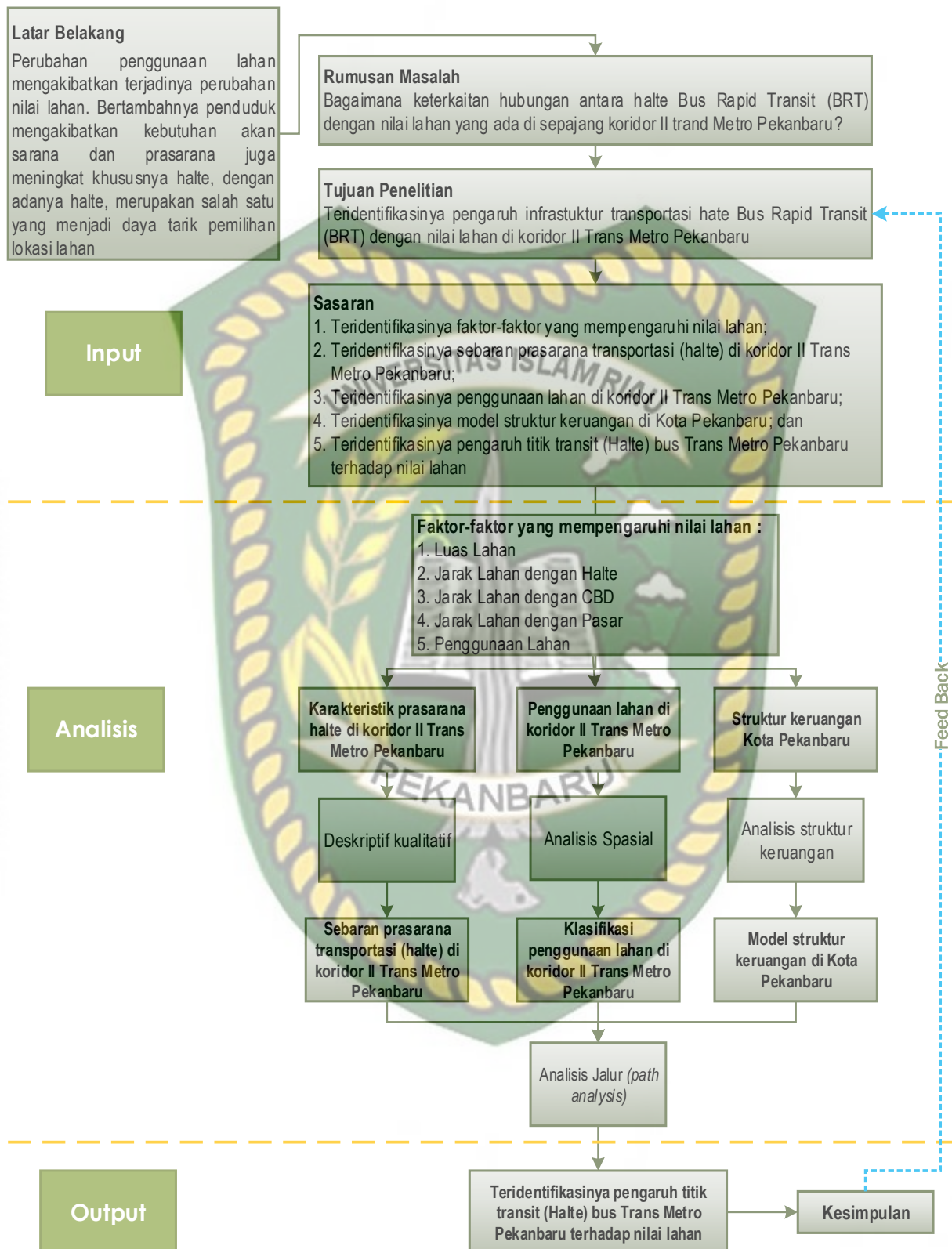
Pendekatan dalam penelitian ini adalah deduktif. Penelitian ini digolongkan dalam pendekatan deduktif karena peneliti mengkaji permasalahan yang umum berdasarkan pengujian suatu teori yang terdiri dari variabel-variabel, untuk menentukan apakah pengaruh antar variabel-variabel untuk menentukan bagaimana keterkaitan antara halte *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan nilai lahan yang ada di sepanjang koridor II Trans Metro Pekanbaru.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dan kuantitatif. (Sugiyono, 2013). Metode kuantitatif dalam penelitian ini dilakukan untuk melihat besarnya pengaruh dan hubungan antara nilai lahan terhadap

keberadaan halte BRT. Dalam hal ini metode kuantitatif menggunakan bantuan program SPSS 22 dan melakukan uji statistik melalui *R square* dan *Asymp.Sig* untuk menguji probabilitasnya.

Sementara metode kualitatif berguna untuk mendukung metode kuantitatif yang digunakan untuk mendeskripsikan data-data hasil kegiatan observasi, kuesioner, dan wawancara di lapangan.





Gambar 3.1  
 Kerangka Fikir Penelitian

## 3.2 Metode Pengumpulan Data

### 3.2.1 Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini akan menggunakan berbagai sumber data yang dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu data primer dan data sekunder. Untuk tahapan pengumpulan data disesuaikan dengan tiap sasaran. Adapun perolehan data primer dan sekunder dalam penelitian ini sebagai berikut :

#### A. Teknik Pengumpulan Data Primer

Survei primer (data yang diperoleh langsung dari penumpang yang berupa jawaban terhadap pertanyaan dalam kuisioner) bisa juga di dapat dari hasil wawancara dan observasi lapangan. Survey primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

##### 1. Pengamatan Visual.

Pengamatan ini dilakukan dalam mengidentifikasi terkait kondisi eksisting Koridor II Trans Metro Pekanbaru dengan melihat ciri-cirinya berdasarkan studi kepustakaan.

##### 2. Observasi Wilayah Studi.

Proses observasi wilayah studi dilakukan setelah menentukan variabel-variabel penelitian. Hal ini dilakukan untuk mendapatkan data-data yang dibutuhkan untuk tahap analisis. Proses observasi dilengkapi dengan alat bantu berupa perekam visual seperti *camera digital*, form observasi dan buku catatan yang dapat mendokumentasikan seluruh data yang dibutuhkan.

## B. Teknik Pengumpulan Data Sekunder

Survei sekunder dilakukan dengan melakukan survei instansional untuk mengumpulkan data dari instansi yang ada di Kota Pekanbaru. Instansi yang dikunjungi adalah Bappeda Kota Pekanbaru, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dan dinas-dinas lainnya yang terkait dengan materi studi.

### 3.2.2 Teknik Penentuan Sampel

Pengambilan sampel dalam penelitian inidigunakan untuk uji akurasi hasil interpretasi penggunaan lahan. Metode pengambilan sampel yang digunakan adalah *random sampling*. Metode ini merupakan suatu metode pengambilan sampel dimana sistem lokasi sampling yang ditentukan oleh *user* berdasarkan signifikansi dalam mendukung tujuan penelitian. Sampling dilakukan berdasarkan tingkat kesulitan interpretasi yang ditentukan secara subyektif oleh penulis. Semakin sulit pengenali objek yang mudah dikenali saat interpretasi.

Saat pengambilan jumlah sampel yang harus diperhatikan adalah sampel harus mewakili populasi agar dapat mendekati hasil yang sebenarnya. Agar jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini dapat mewakili populasi maka dapat ditentukan jumlah sampel yang dihitung dengan menggunakan formula Fitzpatrick Linz (McCoy, 2005) dalam Widi Wahyu Pamungkas, 2016 yaitu

$$N = \frac{Z^2 pq}{E^2}$$

Keterangan :

- N = jumlah sampel;
- Z = Standar deviasi normal, nilainya 2;
- p = ketelitian yang diharapkan;
- q = 100-p;
- E =kesalahan yang diterima.

Ketelitian yang diharapkan adalah sebesar 90% dan tingkat kesalahannya 10%, sehingga dalam perhitungannya  $N = \frac{2^2 \times 85 \times 15}{10^2} = 51$ . Berdasarkan perhitungan jumlah sampel ditentukan minimal 51 sampel yang akan diambil dalam penelitian ini.

### 3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dalam kajian ini adalah Koridor II *Bus Rapid Transit* Trans Metro Pekanbaru yaitu pada Jalan Imam Munandar sampai dengan Jalan Harapan Raya Ujung, di mana koridor ini dibagi lagi menjadi 3 segmen. Sedangkan untuk waktu penelitian dilakukan selama 9 bulan yaitu pada bulan Maret sampai dengan Bulan Desember Tahun 2018 berikut Tabel 3.1 dan tahapan penelitian.



**Tabel 3.1 Waktu dan Tahapan Penelitian**

| No | Tahapan dan Kegiatan                         | Bulan |   |   |   |     |   |   |   |      |   |   |   |      |   |   |   |         |   |   |   |           |   |   |   |         |   |   |   |          |   |   |   |          |  |  |  |
|----|----------------------------------------------|-------|---|---|---|-----|---|---|---|------|---|---|---|------|---|---|---|---------|---|---|---|-----------|---|---|---|---------|---|---|---|----------|---|---|---|----------|--|--|--|
|    |                                              | April |   |   |   | Mei |   |   |   | Juni |   |   |   | Juli |   |   |   | Agustus |   |   |   | September |   |   |   | Oktober |   |   |   | November |   |   |   | Desember |  |  |  |
|    |                                              | 1     | 2 | 3 | 4 | 1   | 2 | 3 | 4 | 1    | 2 | 3 | 4 | 1    | 2 | 3 | 4 | 1       | 2 | 3 | 4 | 1         | 2 | 3 | 4 | 1       | 2 | 3 | 4 | 1        | 2 | 3 | 4 |          |  |  |  |
| 1  | Persiapan dan penyusunan proposal penelitian |       |   |   |   |     |   |   |   |      |   |   |   |      |   |   |   |         |   |   |   |           |   |   |   |         |   |   |   |          |   |   |   |          |  |  |  |
| 2  | Pengurusan SK TA dan SK pembimbing           |       |   |   |   |     |   |   |   |      |   |   |   |      |   |   |   |         |   |   |   |           |   |   |   |         |   |   |   |          |   |   |   |          |  |  |  |
| 3  | Bimbingan proposal penelitian                |       |   |   |   |     |   |   |   |      |   |   |   |      |   |   |   |         |   |   |   |           |   |   |   |         |   |   |   |          |   |   |   |          |  |  |  |
| 4  | Seminar proposal                             |       |   |   |   |     |   |   |   |      |   |   |   |      |   |   |   |         |   |   |   |           |   |   |   |         |   |   |   |          |   |   |   |          |  |  |  |
| 5  | Survei data primer                           |       |   |   |   |     |   |   |   |      |   |   |   |      |   |   |   |         |   |   |   |           |   |   |   |         |   |   |   |          |   |   |   |          |  |  |  |
| 6  | pengumpulan data sekunder                    |       |   |   |   |     |   |   |   |      |   |   |   |      |   |   |   |         |   |   |   |           |   |   |   |         |   |   |   |          |   |   |   |          |  |  |  |
| 7  | Pengolahan data primer                       |       |   |   |   |     |   |   |   |      |   |   |   |      |   |   |   |         |   |   |   |           |   |   |   |         |   |   |   |          |   |   |   |          |  |  |  |
| 8  | Analisis data                                |       |   |   |   |     |   |   |   |      |   |   |   |      |   |   |   |         |   |   |   |           |   |   |   |         |   |   |   |          |   |   |   |          |  |  |  |
| 9  | Penyusunan laporan hasil penelitian          |       |   |   |   |     |   |   |   |      |   |   |   |      |   |   |   |         |   |   |   |           |   |   |   |         |   |   |   |          |   |   |   |          |  |  |  |
| 10 | Seminar hasil                                |       |   |   |   |     |   |   |   |      |   |   |   |      |   |   |   |         |   |   |   |           |   |   |   |         |   |   |   |          |   |   |   |          |  |  |  |
| 11 | Ujian komprehensif                           |       |   |   |   |     |   |   |   |      |   |   |   |      |   |   |   |         |   |   |   |           |   |   |   |         |   |   |   |          |   |   |   |          |  |  |  |

Sumber: Hasil Rencana, 2018

### 3.4 Teknik Analisis

Teknik analisis yang digunakan dalam studi tentang Analisis pengaruh Halte *Bus Rapid Transit* (BRT) terhadap Nilai Lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru (Jalan Imam Munandar dan Jalan Harapan Raya) adalah sebagai berikut:

#### 1. Deskriptif Kualitatif

Analisis ini digunakan untuk menganalisis langsung terhadap keadaan obyek studi melalui uraian, pengertian, ataupun penjelasan-penjelasan baik terhadap variabel yang terukur maupun tidak terukur. Analisis yang menggunakan teknik analisis ini adalah analisis mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan dan sebaran sarana transportasi halte di Koridor II Trans Metro Pekanbaru.

Output yang diperoleh dari analisis ini adalah variabel-variabel yang mempengaruhi nilai lahan. Selain itu terdapat pula analisis sebaran sarana transportasi halte di Koridor II Trans Metro Pekanbaru.

#### 2. Uji Akurasi (*Confusion Martix*)

Uji akurasi merupakan hasil pengolahan dari data sampel lapangan. Uji akurasi adalah upaya menyebutkan tingkat kebenaran hasil interpretasi maupun pemetaan, hal ini dilakukan untuk mengetahui besarnya kepercayaan yang diberikan terhadap data interpretasi pengindraan jauh atau pemetaan yang dilakukan. Sehingga hasil yang didapat mendekati dengan kenyataan yang ada di lapangan (Sutanto, 1994). Uji akurasi ini nantinya akan mempresentasikan keakuratan data interpretasi. Metode yang dilakukan menggunakan metode Short

(*confussion matrix*) yang dimodifikasi untuk menguji ketelitian interpretasi visual.

Hasil data lapangan nantinya akan diolah seperti pada contoh tabel berikut ini;

**Tabel 3.2 Contoh Perhitungan *Confussion Matrix***

| Kategori Lapangan | Kategori Hasil Interpretasi |       |       | Lain-Lain | Jumlah | Omisi                  | Komisi                  | Ketelitian Interpretasi |
|-------------------|-----------------------------|-------|-------|-----------|--------|------------------------|-------------------------|-------------------------|
|                   | A                           | B     | C     |           |        |                        |                         |                         |
| A                 | 25(a)                       | 5     | 10    | 3         | 43     | $\frac{18}{43} = 42\%$ | $\frac{7}{43} = 16\%$   | 50%                     |
| B                 | 2                           | 50(b) | 6     | 5         | 63     | $\frac{13}{63} = 42\%$ | $\frac{11}{63} = 17\%$  | 68%                     |
| C                 | 3                           | 4     | 60(c) | 5         | 72     | $\frac{14}{72} = 42\%$ | $\frac{18}{72} = 25\%$  | 67%                     |
| Lain-lain         | 2                           | 2     | 2     | 100(d)    | 106    | $\frac{6}{106} = 42\%$ | $\frac{13}{106} = 12\%$ | 84%                     |
| Jumlah            | 32                          | 61    | 78    | 113       | 284(e) |                        |                         |                         |

Sumber : Sutanto, 1994

Keterangan :

A, B, C, Lain-lain : Jenis Objek

Ketelitian dari citra :  $\frac{a+b+c+d}{e} \times 100$

Jumlah omisi X : jumlah semua objek bukan X pada baris X

Jumlah komisi X : jumlah semua objek bukan X pada lajur X

### 3. Analisis Jalur (*Path Analysis*)

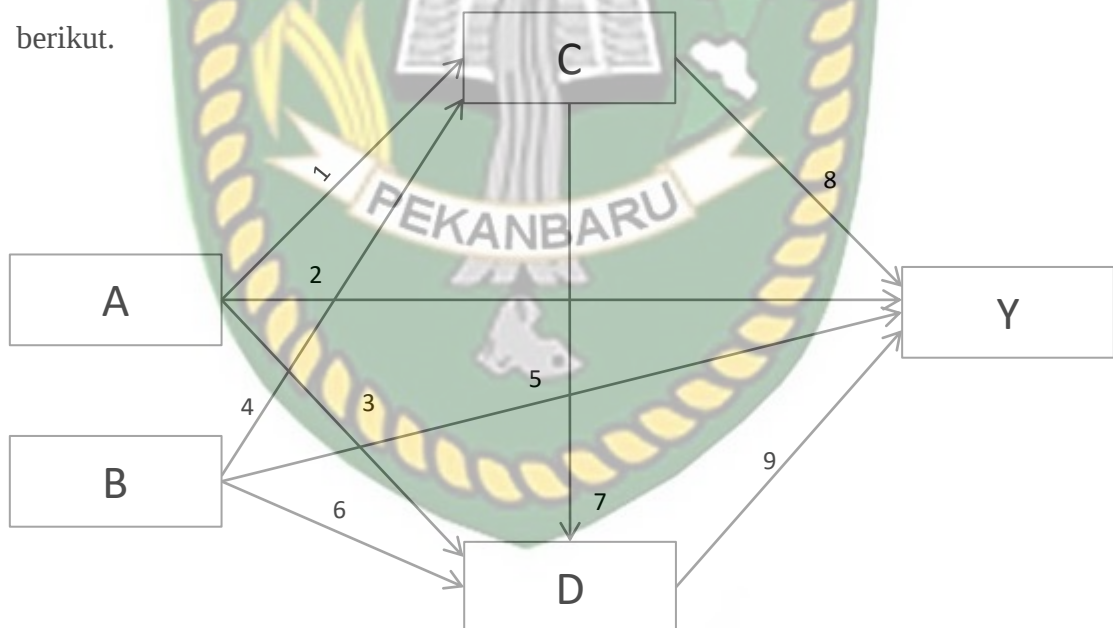
Analisis jalur yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah analisis jalur model dekomposisi pengaruh kausal antarvariabel. Model dekomposisi pengaruh kausal antarvariabel ini banyak digunakan oleh peneliti. Perhitungan menggunakan analisis jalur dengan model dekomposisi pengaruh kausal antarvariabel dapat dibedakan menjadi tiga sebagai berikut:

1. *Direct causal effect* ( Pengaruh Kausal Langsung = PKL ) adalah pengaruh satu variabel eksogen terhadap variabel endogen yang terjadi tanpa melalui variabel endogen lain.

2. *Indirect causal effects* (pengaruh kausal tidak langsung = PKTL) adalah pengaruh satu variabel eksogen terhadap variabel endogen yang terjadi melalui variabel endogen lain yang terdapat dalam satu model kausalitas yang sedang dianalisis
3. *Total causal effects* (Pengaruh Kausalitas Total = PKT) adalah jumlah dari pengaruh kausal langsung (PKL) dan pengaruh kausal tidak langsung (PKLT) atau  $PKT = PKL + PKLT$ .

Bagaimana dekomposisi pengaruh kausalitas antarvariabel itu diwujudkan dalam bentuk diagram sebagai berikut.

Kerangka hubungan kausal empiris antar jalur dapat dibuat melalui persamaan berikut.



**Gambar 3.2 Dekomposisi Pengaruh Kausalitas Antarvariabel**  
 Sumber: Riduwan, 2014

**Tabel 3.3 Model Dekomposisi Pengaruh Kausalitas Antar Variabel**

| Pengaruh variabel | Pengaruh kausal |                |           |                 | Total                       |
|-------------------|-----------------|----------------|-----------|-----------------|-----------------------------|
|                   | Langsung        | Tidak langsung |           |                 |                             |
|                   |                 | Melalui C      | Melalui D | Melalui C dan D |                             |
| A terhadap C      | (1)             | -              | -         | -               | (1)                         |
| A terhadap D      | (3)             | (1) (7)        |           |                 | (3) + (1)(7)                |
| A terhadap Y      | (2)             | (1) (8)        | (3) (9)   | (1)(7)(9)       | (2)+(1)(8)+(3)(9)+(1)(7)(9) |
| B terhadap C      | (4)             | -              | -         | -               | (4)                         |
| B terhadap D      | (6)             | (4)(7)         | -         | -               | (6)+(4)(7)                  |
| B terhadap Y      | (5)             | (4)(8)         | (6)(9)    | (4)(7)(9)       | (5)+(4)(8)+(6)(9)+(4)(7)(9) |
| C terhadap D      | (7)             | -              | -         | -               | (7)                         |
| C terhadap Y      | (8)             | -              | (7)(9)    | -               | (8)+(7)(9)                  |
| D terhadap Y      | (9)             | -              | -         | -               | (9)                         |

Sumber: Riduwan, 2014

**Keterangan :**

Angka 1 – 9 isinya : nilai pengaruh antar variabel

Huruf A,B,C,D dan Y : variabel

Sebelum melakukan interpretasi hasil dari analisis jalur, harus memenuhi uji statistik agar mendapatkan model path yang baik maka harus memenuhi kriteria statistik yang terdiri dari uji koefisien determinan ( $R^2$ ), uji secara simultan (uji F) dan uji koefisien secara parsial (uji T).

1. Uji Koefisien Determinan ( $R^2$ )

Nilai koefisien determinan ( $R^2$ ) mempunyai range antara 0-1. Persamaan dari analisis jalur semakin baik apabila nilai determinan ( $R^2$ ) semakin besar (mendekati 1) dan meningkat nilainya sejalan dengan peningkatan variabel bebas. Sedangkan apabila nilai koefisien determinan ( $R^2$ ) semakin kecil (mendekati 0) maka variabel independen secara keseluruhan tidak bisa menjelaskan variabel independen dan variabel dependen dinyatakan tidak layak.

2. Digunakan untuk melihat apakah variabel independen secara bersama-sama mempengaruhi variabel dependen. Dasar pengambilan keputusan apabila

$F_{hitung} < F_{tabel}$  maka variabel independen berpengaruh secara simultan terhadap variabel dependen, sedangkan apabila nilai  $F_{hitung} > F_{tabel}$  maka variabel independen berpengaruh secara simultan terhadap variabel dependen. Selain membandingkan nilai  $F_{hitung}$  dan  $F_{tabel}$  dapat juga dilihat nilai  $sig < 0.05$  maka variabel independen berpengaruh secara simultan terhadap variabel dependen.

3. Uji secara parsial ( uji t )

Digunakan untuk melihat apakah variabel independen mempengaruhi variabel dependen secara parsial. Dasar pengambilan keputusan yaitu apabila  $t_{hitung} < t_{tabel}$  maka variabel independen berpengaruh secara parsial terhadap variabel dependen, atau juga bisa menggunakan nilai  $sig < 0.05$  maka variabel independen berpengaruh secara parsial terhadap variabel dependen.

**Tabel 3.4 Kerangka Metode Analisis**

| No | Sasaran                                                                                          | Aspek/Variabel                                                    | Data                                                                                                                                     | Teknik Analisis                         | Teknik Pengumpulan Data              |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------|
| 1  | Teridentifikasinya sebaran prasarana transportasi (halte) di koridor II Trans Metro Pekanbaru    | Titik sebaran prasarana Halte di koridor II Trans Metro Pekanbaru | RTRW Kota Pekanbaru<br>RDTR Kota Pekanbaru                                                                                               | Deskriptif kualitatif                   | Data Sekunder                        |
| 2  | Teridentifikasinya penggunaan lahan di koridor II Trans Metro Pekanbaru                          | Interpretasi penggunaan lahan                                     | KDB                                                                                                                                      | Deskriptif kualitatif dan Uji akurasi   | Data sekunder dan observasi lapangan |
| 3  | Teridentifikasinya faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan                                   | Karakteristik yang mempengaruhi nilai lahan                       | Tinjauan Pustaka                                                                                                                         | Deskriptif kualitatif                   | Data sekunder                        |
| 4  | Teridentifikasinya struktur keruangan Kota Pekanbaru                                             | Model struktur keruangan kota Pekanbaru                           | Hirarki zona-zona keruangan kota pekanbaru                                                                                               | Analisis struktur keruangan             | Data sekunder                        |
| 5  | Teridentifikasinya pengaruh titik transit (Halte) bus Trans Metro Pekanbaru terhadap nilai lahan | Pengaruh keberadaan halte terhadap nilai lahan                    | 1. Luas lahan<br>2. Jarak lahan dengan halte<br>3. Jarak lahan dengan CBD<br>4. Jarak lahan dengan pasar<br>5. Intensitas bangunan (KDB) | Analisis jalur ( <i>Path Analysis</i> ) | Data sekunder dan primer             |

Sumber : Hasil Analisis, 2018

### 3.5 Variabel Penelitian

Variabel penelitian merupakan suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang memiliki variasi tertentu yang ditetapkan oleh penelitian untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Jenis variabel terdiri dari variabel dependent, independent, moderator, intervening dan variabel kontrol (Sugiyono, 2013). Dalam penelitian ini difokuskan kepada tiga bentuk variabel yaitu variabel dependent (terikat), variabel independent (bebas) dan variabel intervening. Pengertian variabel dependen (variabel terikat/output) adalah variabel yang dipengaruhi atau menjadi akibat dikarenakan adanya variabel bebas/independen. Sementara variabel independen (variabel bebas/stimulus/prediktor) adalah variabel yang memengaruhi atau menjadi sebab perubahannya atau menyebabkan munculnya variabel terikat/dependen. Dalam penelitian ini terdapat beberapa variabel yang akan di analisis menggunakan analisis jalur, beberapa variabel tersebut adalah, halte, penggunaan lahan dan struktur keruangan kota.

Penjabaran dari variabel tersebut, akan digunakan dalam tahap analisis karena variabel yang dipilih telah disesuaikan dengan objek penelitian. Proses ini dilakukan agar data yang diperoleh lebih makro dan interpretasi dari hasil analisis lebih mendalam dan tepat sasaran. Berikut Tabel 3.5 definisi konseptual dan operasional penelitian sebagai berikut:

**Tabel 3.5 Defenisi Konseptual dan Operasional Penelitian**

| No | Defenisi konseptual                                                                                                                                                                               | Defenisi Operasional                                                                                                                |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | (X) – Halte adalah “ <i>tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan</i> ”. (Keputusan DEPHUB 271/HK.105/DRJD/96)     | Dalam hal ini, aksesibilitas halte meliputi:<br>1. penggunaan lahan<br>2. lokasi penempatan halte<br>3. jarak tempat titik henti    |
| 2. | (Y) – Nilai lahan adalah “ <i>lahan yang didasarkan kepada kemampuan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan stretegis ekonomi</i> ”. (Sujarto, 1985)                          | Karakteristik dalam nilai lahan adalah :<br>1. Jarak lahan dengan halte<br>2. Jarak lahan dengan CBD<br>3. Jarak lahan dengan pasar |
| 3  | (Z) – Penggunaan lahan ” <i>adalah hasil usaha manusia memanfaatkan lingkungan alamnya untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan tertentu dalam kehidupan dan keberhasilannya.</i> ” (ritohardoyo, 2013) | 1. Luas penggunaan lahan<br>2. Koefisiean dasar bangunan (KDB)                                                                      |

Sumber: Hasil Analisis, 2018

**Tabel 3.6 Design Survey**

| NO | Sasaran                                                                                       | Variabel                                                          | Data                                                                        | Jenis Data          | Sumber Data                                                     | Cara Memperoleh                                                                       | Analisis                              | Output                                                          |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 1  | Teridentifikasinya sebaran prasarana transportasi (halte) di koridor II Trans Metro Pekanbaru | Titik sebaran prasarana Halte di koridor II Trans Metro Pekanbaru | a. RTRW Kota Pekanbaru<br>b. RDTR Kota Pekanbaru<br>c. Jumlah sebaran halte | Sekunder dan primer | a. Dinas perhubungan, bappeda dan PUPR<br>b. Observasi lapangan | Survey instansi dan survey lapangan dengan observasi langsung                         | Deskriptif kualitatif                 | Sebaran prasarana halte di Koridor II Trans Metro Pekanbaru     |
| 2  | Teridentifikasinya penggunaan lahan di koridor II Trans Metro Pekanbaru                       | Interpretasi penggunaan lahan                                     | a. Klasifikasi penggunaan lahan<br>b. KDB dan KLB                           | Sekunder dan primer | a. Dinas bappeda, PUPR<br>b. Wilayah penelitian                 | Survey instansi dan survey lapangan dengan melihat keadaan exsisting penggunaan lahan | Deskriptif kualitatif dan Uji akurasi | Klasifikasi penggunaan lahan di Koridor II Transmetro Pekanbaru |
| 3  | Teridentifikasinya faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan                                | Karakteristik yang mempengaruhi nilai lahan                       | Tinjauan Pustaka                                                            | Sekunder            | Studi terdahulu, buku, dll                                      |                                                                                       | Deskriptif kualitatif                 | Faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan                     |
| 4  | Teridentifikasinya struktur keruangan Kota Pekanbaru                                          | Model struktur keruangan kota Pekanbaru                           | a. Hirarki zona-zona keruangan kota pekanbaru<br>b. RTRW Kota Pekanbaru     | Primer dan Sekunder | Dinas bappeda dan wilayah penelitian                            | Survey instansi dan observasi lapangan                                                | Analisis struktur keruangan           | Model struktur keruangan kta pekanbaru                          |

|   |                                                                                                  |                                                |                                                                                                                                          |        |                                          |                 |                                         |                                                                                                  |
|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5 | Teridentifikasinya pengaruh titik transit (Halte) bus Trans Metro Pekanbaru terhadap nilai lahan | Pengaruh keberadaan halte terhadap nilai lahan | a. Luas lahan<br>b. Jarak lahan dengan halte<br>c. Jarak lahan dengan CBD<br>d. Jarak lahan dengan pasar<br>e. Intensitas bangunan (KLB) | Primer | Observasi langsung ke wilayah penelitian | Survey lapangan | Analisis jalur ( <i>Path Analysis</i> ) | Pengaruh halte terhadap nilai lahan di Koridor II <i>Bus Rapid Transit</i> Trans Metro Pekanbaru |
|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|

Sumber: Hasil Analisis, 2018



## BAB IV GAMBARAN UMUM

### 4.1 Gambaran Umum Wilayah Studi

#### 4.1.1 Letak Geografis dan Administrasi

Kota Pekanbaru terletak dibagian tengah Provinsi Riau, dengan letak geografis antara  $101^{\circ}14'$  -  $101^{\circ}34'$  bujur timur dan  $0^{\circ}25'$  -  $0^{\circ}45'$  lintang utara. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1987 tanggal 7 september 1987 Daerah Kota Pekanbaru diperluas dari  $\pm 446,50$  km<sup>2</sup>, terdiri dari 8 (delapan) kecamatan dan 45 kelurahan/desa. Dari hasil pengukuran/pematokan di lapangan oleh BPN Provinsi Riau, maka ditetapkan luas wilayah Kota Pekanbaru adalah 632,26 Km<sup>2</sup>. Dengan meningkatnya kegiatan pembangunan menyebabkan meningkatnya kegiatan penduduk di segala bidang yang pada akhirnya meningkatkan pula tuntutan dan kebutuhan masyarakat terhadap penyediaan fasilitas dan utilitas perkotaan serta kebutuhan lainnya. Untuk lebih terciptanya tertip pemerintahan dan pembinaan wilayah yang cukup luas, maka dibentuklah kecamatan baru dengan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No. 3 Tahun 2003 menjadi 12 kecamatan, sedangkan kelurahan/desa dengan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No. 4 Tahun 2003 menjadi 58 kelurahan/desa secara administratif Kota Pekanbaru berbatasan langsung dengan :

- a. Sebalah Utara : Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
- b. Sebelah Selatan : Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan
- c. Sebelah Timur : Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan
- d. Sebelah Barat : Kabupaten Kampar

Luas wilayah Kota Pekanbaru mencakup 632,26 Km<sup>2</sup> atau 0.67 % dari total luas wilayah Provinsi Riau. Secara administratif, wilayah Kota Pekanbaru terdiri dari 12 wilayah kecamatan, 58 kelurahan/desa. Kecamatan-kecamatan yang terlingkup dalam wilayah Kota Pekanbaru tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut.

**Tabel 4.1 Luas Kecamatan di Kota Pekanbaru**

| NO           | Kecamatan      | Luas Area       |            |
|--------------|----------------|-----------------|------------|
|              |                | Km <sup>2</sup> | %          |
| 1            | Tampan         | 59.81           | 9.46       |
| 2            | Peyung Sekaki  | 43.24           | 6.84       |
| 3            | Bukit raya     | 22.05           | 3.49       |
| 4            | Marpoyan Damai | 29.74           | 4.70       |
| 5            | Tenayan Raya   | 171.27          | 27.09      |
| 6            | Lima Puluh     | 4.04            | 0.64       |
| 7            | Sail           | 3.26            | 0.52       |
| 8            | Pekanbaru Kota | 2.26            | 0.36       |
| 9            | Sukajadi       | 3.76            | 0.59       |
| 10           | Senapean       | 6.65            | 1.05       |
| 11           | Rumbai         | 128.85          | 20.38      |
| 12           | Rumbai Pesisir | 157.33          | 24.88      |
| <b>Total</b> |                | <b>632.26</b>   | <b>100</b> |

Sumber : RPJMD Kota Pekanbaru Tahun 2012-2017

#### 4.1.2 Kondisi Demografi

Penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2017 adalah sebesar 1.091.088 Jiwa. Kepadatan penduduk Kota Pekanbaru adalah 1.726 Jiwa/Km<sup>2</sup>. Penyebaran penduduk di tingkat kecamatan menunjukkan distribusi yang belum merata di mana terdapat kecamatan dengan tingkat kepadatan penduduk yang jauh lebih tinggi dibandingkan kecamatan yang lain. Kecamatan yang memiliki kepadatan tertinggi adalah Kecamatan Sukajadi yang mencapai 12.911 Jiwa/Km<sup>2</sup>, kemudian diikuti oleh Kecamatan Pekanbaru Kota dengan kepadatan 11.380 Jiwa/Km<sup>2</sup> dan Kecamatan LimaPuluh dengan kepadatan 10.512 Jiwa/Km<sup>2</sup>. Ketiga kecamatan ini mempunyai kepadatan jauh di atas kepadatan rata-rata. Disisi lain masih terdapat kecamatan yang memiliki kepadatan penduduk yang rendah seperti Kecamatan

Rumbai Pesisir dengan kepadatan 463 Jiwa/Km<sup>2</sup>, Kecamatan Rumbai dengan kepadatan 524 Jiwa/Km<sup>2</sup> dan Kecamatan Tenayan Raya dengan kepadatan 949 Jiwa/Km<sup>2</sup>. Untuk lebih jelasnya tingkat kepadatan penduduk Kota Pekanbaru dapat dilihat pada Tabel 4.2

**Tabel 4.2 Distribusi dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Pekanbaru, 2017**

| No | Kecamatan      | Persentase Penduduk | Kepadatan Penduduk |
|----|----------------|---------------------|--------------------|
| 1  | Tampan         | 26,21               | 4.781              |
| 2  | Payung Sekaki  | 8,33                | 2.102              |
| 3  | Bukit raya     | 9,51                | 4.704              |
| 4  | Marpoyan Damai | 12,04               | 4.417              |
| 5  | Tenayan Raya   | 14,90               | 949                |
| 6  | Limapuluh      | 3,89                | 10.512             |
| 7  | Sail           | 2,02                | 6.753              |
| 8  | Pekanbaru Kota | 2,36                | 11.380             |
| 9  | Sukajadi       | 4,45                | 12.911             |
| 10 | Senapelan      | 3,43                | 5.633              |
| 11 | Rumbai         | 6,19                | 524                |
| 12 | Rumbai pesisir | 6,68                | 463                |
|    | <b>Total</b>   | <b>100</b>          | <b>1.726</b>       |

Sumber : Badan Pusat Statistik, Tahun 2018

Dalam 7 tahun terakhir (tahun 2010-2017) secara rata-rata penduduk Kota Pekanbaru mengalami laju pertumbuhan penduduk sebesar 20,82% pertahun. Hal ini tidak terlepas dari perkembangan Kota Pekanbaru yang sangat pesat terutama di sektor perekonomian yang ditandai dengan banyaknya pertumbuhan sentra-sentra kegiatan sehingga menarik penduduk sekitar wilayah Kota Pekanbaru untuk mencari lapangan kerja di kota Pekanbaru.

Jumlah rumah tangga di Kota Pekanbaru menurut data tahun 2017 adalah sebesar 259.849 rumah tangga dengan total penduduk 1.091.088 Jiwa, sehingga dapat ditarik rata-rata jumlah anggota keluarga per rumah tangga adalah 4,19 Jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat Tabel 4.3 berikut.

**Tabel 4.3 Rata-Rata Jumlah Anggota Rumah Tangga di Kota Pekanbaru, Tahun 2017**

| No           | Kecamatan      | Jumlah Penduduk  | Jumlah Rumah Tangga | Rata-Rata Jumlah Anggota Rumah Tangga |
|--------------|----------------|------------------|---------------------|---------------------------------------|
| 1            | Tampan         | 285.932          | 70.468              | 4,06                                  |
| 2.           | Payung sekaki  | 90.902           | 21.254              | 4,28                                  |
| 3            | Bukit raya     | 103.722          | 24.729              | 4,19                                  |
| 4            | Marpoyan       | 131.362          | 31.375              | 4,19                                  |
| 5.           | Tenayan raya   | 162.530          | 37.375              | 4,32                                  |
| 6.           | Lima puluh     | 42.469           | 9.844               | 4,31                                  |
| 7.           | Sail           | 22.015           | 5.595               | 3,93                                  |
| 8.           | Pekanbaru kota | 25.719           | 5.839               | 4,40                                  |
| 9.           | Sukajadi       | 48.544           | 11.887              | 4,08                                  |
| 10           | Senapelan      | 37.459           | 8.367               | 4,48                                  |
| 11.          | Rumbai         | 67.570           | 15.667              | 4,31                                  |
| 12.          | Rumbai pesisir | 72.864           | 17.168              | 4,24                                  |
| <b>Total</b> |                | <b>1.091.088</b> | <b>259.849</b>      | <b>4,19</b>                           |

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2018

#### 4.1.3 Pola Penggunaan Lahan

Luas lahan terbangun (*built-up areas*) Kota Pekanbaru sekitar 24% dari luas wilayah kota dan dimanfaatkan sebagai kawasan perumahan (sekitar 73% dari luas areal terbangun), pusat pemerintahan, pendidikan, perdagangan, industri, militer, bandara, dan lain-lain. Areal belum terbangun (*non-built up areas*) Kota Pekanbaru adalah sekitar 76% dari luas wilayah kota saat ini yang merupakan kawasan lindung, perkebunan, semak belukar, dan hutan. Areal ini sebagian besar terdapat di wilayah utara kota (Rumbai dan Rumbai Pesisir), Tenayan Raya dan sekitarnya. Fungsi lahan kawasan tidak terbangun ini pada masa yang akan datang adalah sebagai lahan cadangan bagi pengembangan kota. Jenis penggunaan lahan tersebut seperti terlihat pada Table 4.4 berikut.

**Tabel 4.4 Penggunaan Lahan Kota Pekanbaru**

| NO                                                          | Jenis Penggunaan Lahan | Luas (Ha)        |
|-------------------------------------------------------------|------------------------|------------------|
| <b>A. Lahan Terbangun (<i>built up areas</i>)</b>           |                        |                  |
| 1.                                                          | Kawasan perumahan      | 10.914,44        |
| 2.                                                          | Kawasan pemerintahan   | 100,23           |
| 3.                                                          | Kawansan pendidikan    | 282,30           |
| 4.                                                          | Kawasan perdagangan    | 666,07           |
| 5.                                                          | Kawasan industry       | 1.794,94         |
| 6.                                                          | Militer                | 134,93           |
| 7.                                                          | Bandara                | 276,00           |
| 8.                                                          | Lain-lain              | 723,07           |
| <b>Jumlah A</b>                                             |                        | <b>14.891,98</b> |
| <b>B. Lahan Tidak Terbangun (<i>Non-Built Up Areas</i>)</b> |                        |                  |
| 1.                                                          | Kawasan lindung        | 2.605,75         |
| 2.                                                          | Kawasan perkebunan     | 18.372,33        |
| 3.                                                          | Kawasan belukar        | 24.733,49        |
| 4.                                                          | Hutan                  | 2.622,45         |
| <b>Jumlah B</b>                                             |                        | <b>48.334,02</b> |
| <b>Jumlah A + B</b>                                         |                        | <b>63.226,00</b> |

Sumber : RPJMD Kota Pekanbaru 2012-2017

#### 4.2 Kebijakan dan Rencana Tata Ruang Kota Pekanbaru

Rencana tata ruang yang merupakan rencana pemanfaatan ruang kota disusun untuk mewujudkan keterpaduan, keterkaitan dan keseimbangan perkembangan serta menjaga pembangunan antar-sektor dalam rangka penyusunan pengendalian program-program pembangunan kota dalam jangka panjang.

##### 4.2.1 Kebijakan dan Strategi Penataan Ruang Kota Pekanbaru

Kebijakan dan strategi penataan ruang Kota Pekanbaru menjadi (1) kebijakan dan strategi struktur ruang; (2) kebijakan dan strategi pola ruang; dan (3) kebijakan dan srategi kawasan strategis.

## 1. Kebijakan dan Strategi Stuktur Ruang

Kebijakan struktur ruang kota pekanbaru adalah :

- a. Pemantapan pusat pelayanan kegiatan sesuai dengan fungsinya, berhirarki serta merata;
- b. Peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan sarana dan prasarna umum;
- c. Pengembangna sistem jaringan jalan dan transportasi untuk memperlancar sistem pergerakan inter maupun untuk mendukung interaksi dengan wilayah sekitar.

Kebijakan – kebijakan dalam struktur ruang Kota Pekanbaru di atas dilakukan melalui strategi-strategi berdasarkan kebijakan yang telah ditentukan, untuk lebih jelasnya dirangkum dalam Tabel 4.5 di bawah ini.

**Tabel 4.5 Strategi Struktur Ruang Kota Pekanbaru**

| <b>Pusat Pelayanan Sesuai Fungsi dan Hirarki</b>                                                                                 | <b>Peningkatan Kualitas dan Jangkauan Pelayanan</b>                                                                   | <b>Sistem Jaringan Jalan dan Transportasi</b>                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Memantapkan fungsi kota pekanbaru sebagai PKN (Pusat Kegiatan Nasional) dan simpul kegiatan ekonomi di koridor timur sumatera | 1. Meningkatkan sarana lingkungan di setiap pusat kegiatan sesuai fungsi kawasan dan hirarki pelayanan                | 1. Mengembangkan jaringan jalan yang dapat meingkatkan interaksi antar wilayah                             |
| 2. Menetapkan system pusat-pusat kegiatan dengan penekanan pada fungsi tertentu                                                  | 2. Mengembangkan system transportasi terpadu yang mengintegritasikan angkutan darat, angkutan air, dan angkutan udara | 2. Mengembangkan jalan lingkar kota                                                                        |
| 3. Meningkatkan kualitas jangkauan pelayanan sarana dan prasaraan kota yang terpadu dan merata                                   | 3. Mengembangkan dan meningkatkan jaringan energi                                                                     | 3. Meningkatkan fungsi dan kualitas jaringan jalan dalam kota                                              |
|                                                                                                                                  | 4. Mengembangkan dan meningkatkan system jaringan telekomunikasi                                                      | 4. Mengembangkan system jaringan transportasi yang dapat mendukung pengembangan system transportasi massal |
|                                                                                                                                  | 5. Mengembangkan dan meningkatkan system jaringan telekomunikasi                                                      | 5. Mengembangkan koridor jalan-jalan utama untuk kegiatan perdagangan                                      |

| Pusat Pelayanan Sesuai Fungsi dan Hirarki | Peningkatan Kualitas dan Jangkauan Pelayanan               | Sistem Jaringan Jalan dan Transportasi |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
|                                           |                                                            | dan jasa                               |
|                                           | 6. Meningkatkan kualitas jaringan sumberdaya air           | 6. Meningkatkan fungsi terminal        |
|                                           | 7. Meningkatkan pelayanan air minum                        |                                        |
|                                           | 8. Mengembangkan drainase kota                             |                                        |
|                                           | 9. Mengembangkan dan mengoptimalkan pengelolaan air limbah |                                        |
|                                           | 10. Mengembangkan sistem pengelolaan persampahan           |                                        |
|                                           | 11. Mengembangkan jalaur evakuasi bencana                  |                                        |

Sumber : Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014-2034

## 2. Kebijakan dan Strategi Pola Ruang

Kebijakan pengembangan pola ruang Kota Pekanbaru:

- a. Mempertahankan fungsi-fungsi kawasan lindung untuk menjaga keseimbangan lingkungan hidup perkotaan;
- b. Mengendalikan perkembangan kawasan budidaya dan mengembangkan fungsi kawasan yang optimal
- c. Mengoptimalkan dan mempertahankan fungsi dan keberadaan ruang terbuka hijau (RTH)

Kebijakan – kebijakan dalam pengembangan pola ruang Kota Pekanbaru di atas dilakukan melalui strategi-strategi berdasarkan kebijakan yang telah ditentukan, untuk lebih jelasnya dirangkum dalam Tabel 4.6 di bawah ini.

**Tabel 4.6 Strategi Pengembangan Pola Ruang Kota Pekanbaru**

| Mempertahan fungsi kawasan lindung untuk menjaga keseimbangan lingkungan            | Mengendalikan perkembangan kawasan budidaya dan fungsi kawasan yang optimal                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Mempertahankan dan menjaga kawasan lindung                                       | 1. Mengendalikan perkembangan kawasan budidaya sesuai daya dukung dan daya tampung lingkungan                                     |
| 2. Meningkatkan ruang terbuka hijau (RTH) minimal 30% dari luas kota                | 2. Menetapkan dan menjaga lahan pertanian                                                                                         |
| 3. Melestarikan dan melindungi kawasan dan bangunan cagar budaya                    | 3. Mengembangkan kawasan perumahan                                                                                                |
|  | 4. Menata dan mengembangkan kawasan perdagangan dan jasa secara merata sesuai dengan fungsi pelayanan kawasan                     |
|                                                                                     | 5. Mengembangkan kawasan perkantoran                                                                                              |
|                                                                                     | 6. Mengembangkan kawasan industri dan perdagangan                                                                                 |
|                                                                                     | 7. Mengendalikan pertumbuhan industri berpolusi dalam kota serta mengembangkan serta industri kecil dan rumah tangga              |
|                                                                                     | 8. Mengembangkan dan meningkatkan pariwisata                                                                                      |
|                                                                                     | 9. Mengembangkan kawasan pelayanan umum secara merata sesuai dengan fungsi pelayanan kawasan                                      |
|                                                                                     | 10. Meningkatkan fungsi RTNH untuk kegiatan masyarakat                                                                            |
|                                                                                     | 11. Mengembangkan ruang evakuasi bencana                                                                                          |
|                                                                                     | 12. Mengembangkan dan menata ruang untuk sektor informal untuk mendukung pengembangan sektor perdagangan maupun sektor pariwisata |

Sumber : Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014-2034

### 3. Kebijakan Dan Strategi Kawasan Strategis.

Kebijakan kawasan strategis kota meliputi pengembangan untuk kawasan strategis kota yang ditetapkan berdasarkan sudut pandang ekonomi, sosial-budaya, dan pelestarian untuk KSK yang ditetapkan berdasarkan sudut pandang lingkungan hidup. Kebijakan tersebut dijabarkan menjadi strategi yaitu:

- a. Menetapkan kawasan strategis pertumbuhan ekonomi ;
- b. Menetapkan kawasan strategis sosial budaya; dan
- c. Menetapkan kawasan strategis pelestarian dan peningkatan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup.

Strategi terhadap kebijakan peningkatan fungsi kawasan untuk pertahanan dan keamanan meliputi:

- a. Mendukung penetapan kawasan strategis nasional dengan fungsi khusus pertahanan dan keamanan;
- b. Mengembangkan kegiatan budidaya secara selektif di dalam dan disekitar kawasan pertahanan dan keamanan;
- c. Mengembangkan kawasan lindung dan/atau kawasan budidaya yang tidak terbangun di sekitar kawasan pertahanan sebagai zona penyangga yang memisahkan kawasan tersebut dengan kawasan budidaya terbangun; dan
- d. Turut menjaga dan memelihara aset-aset pertahanan/TNI.

#### 4. Sistem Pusat Pelayanan

Sistem pusat pelayanan kota pekanbaru secara spasial ditentukan menurut karakteristik wilayah, dan sistem jaringan jalan yang mengikatnya. Rencana pembagian wilayah pengembangan di Kota Pekanbaru terdiri dari 5 Wilayah pengembangan dimana rencana fungsi masing-masing Wilayah Pengembangan, dapat dilihat pada Tabel 4.7 di bawah ini.

**Tabel 4.7 Rencanan Arah Fungsi Setiap Wilayah Pengembangan (WP)**

| Wilayah Pengembangan | Cakupan                                                                                                                       | Hirarki                         | Arah Dan Rencana Fungsi                                                                                                                                         |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| WP 1                 | a. Kecamatan Pekanbaru Kota<br>b. Kecamatan Senapelan<br>c. Kecamatan Limapuluh<br>d. Kecamatan Sukajadi<br>e. Kecamatan Sail | Pusat pelayanan kota pekanbaru  | a. Pusat kegiatan perdagangan dan jasa<br>b. Kawasan perkantoran swasta<br>c. Pusat perkantoran pemerintah provinsi<br>d. Kawasan perkantoran pemerintahan kota |
| WP 2                 | a. Kecamatan Rumbai                                                                                                           | Sub-pusat pelayanan kota rumbai | a. Kawasan pendidikan<br>b. Kawasan permukiman<br>c. Kawasan perdagangan<br>d. Kawasan pertanian<br>e. Kawasan lindung                                          |

| Wilayah Pengembangan | Cakupan                                                                          | Hirarki                                 | Arah Dan Rencana Fungsi                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                      |                                                                                  |                                         | f. Kawasan rekreasi/wisata                                                                                                                                                                                                                  |
| WP 3                 | a. Kecamatan Rumbai Pesisir                                                      | Sub pusat pelayanan kota rumbai pesisir | a. Pusat kegiatan olahraga<br>b. Kawasan lindung<br>c. Kawasan permukiman<br>d. Pusat kegiatan pariwisata                                                                                                                                   |
| WP 4                 | a. Kecamatan Tenayan Raya<br>b. Kecamatan Bukit Raya                             | Pusat pelayanan kota tenayan raya       | a. Kawasan permukiman<br>b. Pusat kegiatan industri<br>c. Pusat kegiatan perdagangan<br>d. Kawasan perdagangan<br>e. Kawasan perkantoran pemerintahan kota<br>f. Kawasan pariwisata<br>g. Kawasan pendidikan tinggi<br>h. Kawasan pertanian |
| WP 5                 | a. Kecamatan Marpoyan Damai<br>b. Kecamatan Tampan<br>c. Kecamatan Payung Sekaki | Sub pusat pelayanan kota tampan         | a. Pusat kegiatan pendidikan<br>b. Pusat kegiatan olahraga<br>c. Kawasan permukiman<br>d. Kawasan perkantoran<br>e. Kawasan perdagangan<br>f. Kawasan perdagangan terbatas                                                                  |

Sumber: RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014-2034

#### 4.2.2 Rencana Sistem Transportasi

Rencana pengembangan sistem transportasi di Kota Pekanbaru sampai dengan tahun 2034 dilakukan melalui pengembangan penyediaan prasarana dan sarana yang menunjang perkembangan sistem transport darat, sistem transportasi air dan sistem transportasi udara. Prasarana transportasi yang dikembangkan meliputi prasarana untuk pejalan kaki dan kendaraan bermotor, angkutan kereta api, angkutan sungai dan angkutan udara yang dikembangkan sebagai pelayanan angkutan terpadu untuk lintas lokal, regional, nasional dan internasional.

##### 1. Rencana Pengembangan Sistem Jaringan Jalan

Rencana pengembangan sistem jaringan jalan di Kota Pekanbaru pada dasarnya akan mengikuti pola pemanfaatan dan struktur ruang kota yang telah

ditetapkan serta mengikuti pola fungsi jalan yang berlaku, yaitu terdiri dari jaringan jalan primer dan sekunder.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, Pasal 7 dan 8 maka sistem jaringan jalan dibagi atas kriteria-kriteri dalam Tabel 4.8 berikut:



**Tabel 4.8 Rencana Pengembangan Sistem Jaringan Jalan**

| No | Jenis Jalan          | Rencana Jalan                                                                                                                                                                                                                                                                                | Persyaratan Teknis Jalan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Jalan bebas hambatan | a. Jalan Tol Pekanbaru – Dumai<br>b. Jalan Bebas Hambatan Pekanbaru-Bangkinang-Payakumbuh-Bukittinggi,<br>c. Jalan Bebas Hambatan Rengat-Pekanbaru                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 2. | Jalan arteri primer  | a. Jalan Lingkar Luar.<br>b. Jl. Yos Sudarso (Batas Kota s/d simpang Jl. Siak II)<br>c. Jl. Siak II<br>d. Jl. Air Hitam<br>e. Jl. HR. Soebrantas (Simpang Garuda Sakti s/d Batas Kota)<br>f. Jalan Pasir Putih<br>g. Jalan Meredan<br>h. Jalan Menuju Perawang<br>i. Jalan Menuju Geringging | a. Jalan arteri primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.<br>b. Jalan arteri primer mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.<br>c. Pada jalan arteri primer lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal, dan kegiatan lokal.<br>d. Jumlah jalan masuk ke jalan arteri primer dibatasi sedemikian rupa sehingga ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Perundangan harus tetap terpenuhi.<br>e. Persimpangan sebidang pada jalan arteri primer dengan pengaturan tertentu harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Perundangan.<br>f. Jalan arteri primer yang |

| No | Jenis Jalan           | Rencana Jalan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Persyaratan Teknis Jalan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | memasuki kawasan perkotaan dan/atau kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 3. | Jalan arteri sekunder | a. Jalan Yos Sudarso<br>b. Jalan Sembilang<br>c. Jalan Jenderal Sudirman<br>d. Jalan Ir. H. Juanda<br>e. Jalan Ahmad Yani<br>f. Jalan Riau<br>g. Jalan Riau Ujung<br>h. Jalan DI Panjaitan<br>i. Jalan Arifin Ahmad<br>j. Jalan Sukarno Hatta<br>k. Jalan Hang Tuah<br>l. Jalan Imam Munandar<br>m. Jalan Kaharuddin Nasution<br>n. Jalan Tuanku Tambusai<br>o. Jalan Tuanku Tambusai Ujung<br>p. Jalan SM Amin<br>q. Jalan H.R. Soebrantas<br>r. Jalan Setia Maharaja<br>s. Jalan Pesantren<br>t. Jalan Badak<br>u. Rencana Jalan di utara Danau Limbungan | a. Jalan arteri sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.<br>b. Jalan arteri sekunder mempunyai kapasitas yang lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata.<br>c. Pada jalan arteri sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.<br>d. Persimpangan sebidang pada jalan arteri sekunder dengan pengaturan tertentu harus dapat memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Perundangan. |

| No | Jenis Jalan             | Rencana Jalan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Persyaratan Teknis Jalan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5. | Jalan kolektor sekunder | a. Jalan Sekolah/ Jl. Khayangan<br>b. Jalan Pramuka<br>c. Jalan Limbungan<br>d. Jalan Teuku Kasim<br>e. Jalan Ikan Parang<br>f. Jalan Umban Sari/Jalan Patin<br>g. Jalan Padat Karya<br>h. Jalan Pastoran<br>i. Jalan Palas Mekar<br>j. Jalan Sri Indra<br>k. Jalan Sri Palas<br>l. Jalan Durian<br>m. Jalan Darma Bakti<br>n. Jalan Darma Bakti Ujung<br>o. Jalan Melur<br>p. Jalan Rajawali<br>q. Jalan Cempaka<br>r. Jalan KH. Achmad Dahlan<br>s. Jalan Sisingamangaraja<br>t. Jalan Gajah Mada | a. Jalan Diponegoro<br>b. Jalan Muhammad Yamin<br>c. Jalan Dr. Sutomo<br>d. Jalan Kartini<br>e. Jalan Supratman<br>f. Jalan HOS. Cokroaminoto<br>g. Jalan Imam Bonjol<br>h. Jalan Paus (Rumbai)<br>i. Jalan Pattimura<br>j. Jalan Pinang<br>k. Jalan Kasah<br>l. Jalan Kereta Api<br>m. Jalan Adisucipto<br>n. Jalan Akasia<br>o. Jalan Angkasa<br>p. Jalan Balam<br>q. Jalan Bambu Kuning<br>r. Jalan Banda Aceh/Sakuntala<br>s. Jalan Belimbing.<br>t. Dll.. | a. Jalan kolektor sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.<br>b. Jalan kolektor sekunder mempunyai kapasitas yang lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata.<br>c. Pada jalan kolektor sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.<br>d. Persimpangan sebidang pada jalan kolektor sekunder dengan pengaturan tertentu harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Perundangan. |

Sumber: Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014-2034

## 2. Rencana Pelayanan Angkutan Umum

Rencana pelayanan angkutan umum di Kota Pekanbaru dapat dibedakan menjadi 2 bagian dalam peranannya yaitu angkutan antar provinsi dan angkutan perkotaan. Angkutan antar provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam satu provinsi yang terikat dalam trayek. Sedangkan angkutan perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek. Untuk lebih jelasnya bisa di lihat pada Tabel 4.9 berikut:

**Tabel 4.9 Rencana Pelayanan Angkutan Umum**

| Angkutan Antar kota dalam Provinsi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Angkutan Perkotaan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Trayek Utama                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                 | Trayek Cabang                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Trans Metro Pekanbaru                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Bus Kota                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Rencana trayek AKDP adalah peningkatan pelayanan terhadap trayek yang telah ada yang meliputi :<br>a. Pekanbaru-bangkinang<br>b. Pekanbaru-muara mahat<br>c. Pekanbaru-rantau berangin<br>d. Pekanbaru-duri<br>e. Pekanbaru-dumai<br>f. Pekanbaru-sungai apit<br>g. Pekanbaru-perawang<br>h. Pekanbaru-buatan<br>i. Pekanbaru-siak<br>j. Pekanbaru-tanah putih<br>k. Pekanbaru-rimba melintang<br>l. Pekanbaru ujung batu<br>m. Pekanbaru-kubu<br>n. Pekanbaru-sungai rangau<br>o. Pekanbaru-ujung tanjung<br>p. Pekanbaru-bagan batu<br>q. Pekanbaru-S. Pakning<br>r. Pekanbaru-rengat<br>s. Pekanbaru-taluk kuantan<br>t. Pekanbaru-air molek<br>u. Pekanbaru-belilas<br>v. Pekanbaru-lubuk jambi | a. Koridor 1 Perum. Pandau Permai – Pelita Pantai– Bundaran Chevron Via Jalan Sembilang<br>b. Koridor 2 Term. BRPS – Kulim<br>c. Koridor 3 Kampus UIN – Sudirman<br>d. Koridor 4 Term. BRPS – Kulim (Via Jalan Riau)<br>e. Koridor 5 Pelabuhan Sungai Duku – Sudirman<br>f. Koridor 6 Term. BRPS – Torganda<br>g. Koridor 7 A Kantor Walikota– Universitas Lancang Kuning<br>h. Koridor 7 B Jalan Paus – Jalan Kartama | Melaksanakan revitalisasi angkutan, dimana pengusaha angkutan umum yang trayeknya berhimpitan dngan Bus Trans metro Pekanbaru dapat ikut dalam sistem manajemen dengan komposisi:<br>a. 1 bus TMP menggantikan 3 bus kota<br>b. 1 bus TMP menggantikan 10 oplet | a. Trayek Srikandi – Cipta Karya<br>b. Trayek Cipta Karya – Batas Kampar<br>c. Trayek Bandar Serai – Alamayang<br>d. Trayek Bukit Barisan – Pasar Tangor<br>e. Trayek Simpang PCR (Politeknik Caltex Riau) – Umban Sari<br>f. Trayek Bandar Serai – Harapan Raya<br>g. Trayek Bandar Serai – Pasir Putih<br>h. Trayek Terminal BRPS – Garuda Sakti |

| Angkutan Antar kota dalam Provinsi                                                                                                                                        | Angkutan Perkotaan    |          |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------|---------------|
|                                                                                                                                                                           | Trayek Utama          |          | Trayek Cabang |
|                                                                                                                                                                           | Trans Metro Pekanbaru | Bus Kota |               |
| w. Pekanbaru-pengkalan kerinci<br>x. Pekanbaru-kuntu<br>y. Pekanbaru-pasir pangaraian<br>z. Pekanbaru-batu bersurat<br>aa. Pekanbaru-dalu dalu<br>bb. Pekanbaru-petapahan |                       |          |               |

Sumber: Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014-2034

#### 4.2.3 Kondisi Sistem Transportasi Darat

Kondisi transportasi saat ini yang telah berkembang di Kota Pekanbaru menjadi perhatian penting dalam perencanaan transportasi yang akan datang, pendekatan yang akan digunakan secara umum adalah mengembangkan transportasi sesuai kebutuhan daerah dan sinkronisasi kebijakan dan regional.

Transportasi jalan merupakan jaringan transportasi penting dalam sistem transportasi darat. Sifatnya yang fleksibel dan layanan dari pintu ke pintu (*door to door*) merupakan keunggulan yang dimiliki oleh transportasi jalan. Selain itu transportasi jalan memiliki daya jangkauan yang tinggi. Moda ini juga sangat baik digunakan untuk jarak dekat dan sedang. Dapat dikatakan jalan merupakan mata rantai awal dan akhir dari seluruh sistem transportasi. Jaringan transportasi jalan merupakan serangkaian simpul dan atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas, sehingga membentuk suatu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan. Fungsi simpul ini sangat diperlukan, terutama dalam konsep pengembangan sistem transportasi terpadu.

#### 4.2.3.1 Jaringan Pelayanan

Pelayanan moda angkutan jalan mempunyai karakteristik, antara lain tidak dapat melayani hingga ke pelosok dan sangat fleksibel. Dalam jangka pendek investasinya lebih rendah. Moda ini efisien untuk melayani lintas yang tidak terlalu jauh dan dengan muatan relatif kecil, akan tetapi untuk lintas jauh dan muatan yang besar menjadi tidak efisien, dan dari segi kelestarian dan lingkungan hidup tidak menguntungkan. Jaringan pelayanan merupakan suatu komponen yang sangat vital pada jaringan transportasi jalan yang ada. Jaringan pelayanan itu menghubungkan antara satu wilayah dengan wilayah lainnya, dan secara umum jaringan jalan merupakan jaringan yang mendominasi di Kota Pekanbaru. Jaringan jalan memiliki cakupan jaringan pelayanan untuk memindahkan penumpang melalui angkutan jalan baik dengan kendaraan pribadi maupun angkutan umum.

##### 1. Jaringan Pelayanan Jalan

Dari hasil pengumpulan data yang dilakukan diperoleh kapasitas jalan utama di kota Pekanbaru yang menghubungkan wilayah di Kota Pekanbaru. Kapasitas ruas jalan tersebut seperti tertera di Tabel 4.10 berikut.

**Tabel 4.10 Kapasitas Ruas Jalan Kota Pekanbaru**

| No  | Nama Jalan          | Tipe Jalan | Kapasitas Jalan | Volume jalan | Ratio (V/C) |
|-----|---------------------|------------|-----------------|--------------|-------------|
| 1.  | Jalan garuda sakti  | 2/2UD      | 3.666,16        | 1997         | 0,54        |
| 2.  | Jalan air hitam     | 2/2UD      | 3168            | 1135         | 0,36        |
| 3   | Jalan kubang raya   | 2/2UD      | 1.624           | 1005         | 0,62        |
| 4.  | Jalan lintas timur  | 2/2UD      | 2.371           | 2611         | 1,1         |
| 5.  | Jalan riau          | 2/2UD      | 3398            | 2159         | 0,64        |
| 6.  | Jalan yos Sudarso   | 2/2UD      | 2.755           | 4975         | 0,55        |
| 7   | Jalan arifin ahmad  | 4/2UD      | 3.168           | 2888         | 0,91        |
| 8   | Jalan riau ujung    | 2/2UD      | 2.396           | 1304         | 0,54        |
| 9.  | Jalan hangtuah      | 2/2UD      | 3.407           | 3191         | 0,94        |
| 10. | Jalan imam munandar | 2/2UD      | 3.536,26        | 3730         | 1,05        |

Sumber: Laporan Pengelolaan Transportasi, 2017

Dari tabel di atas diketahui kapasitas jalan total terbesar dua arah adalah Jalan Garuda Sakti dan Jalan Imam Munandar dengan kapasitas total masing-masing adalah 3.666,16 spm/jam dan 3.536,26 smp/jam. Sedangkan kapasitas jalan kecil pada Jalan Kubang Raya yaitu sebesar 1.624 smp/jam yang memiliki ratio 0,36.

## **2. Jaringan Pelayanan Angkutan Penumpang**

Pelayan angkutan dengan kendaraan umum meliputi pelayanan angkutan orang dan pelayanan angkutan barang. Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dapat dikelompokkan menurut wilayah pelayanan dan operasi pelayanan. Menurut wilayah pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum terdiri atas angkutan antar kota, angkutan kota, angkutan pedesaan dan angkutan batas negara. Menurut operasi pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum tersebut di atas dapat dilaksanakan dalam trayek tetap dan teratur dan tidak dalam trayek. Di mana yang dimaksud dengan trayek tetap dan teratur yaitu:

1. Trayek antar kota antar provinsi (AKAP) dan lintas batas negara, trayek yang wilayah pelayanannya lebih dari satu provinsi
2. Trayek antar kota dalam provinsi (AKDP), trayek yang wilayah pelayanannya melebihi satu wilayah kabupaten/kota namun masih berbeda dalam satu provinsi.
3. Trayek perkotaan dan pedesaan.

Adapun angkutan penumpang dengan kendaraan umum yang tidak dalam trayek terdiri dari pengangkutan dengan taksi, dengan sewa dan pengangkutan untuk keperluan pariwisata. Pengangkutan dengan taksi dikelompokkan sesuai batasan wilayah pelayanan terdiri dari:

1. Pelayanan taksi yang wilayah operasinya hanya dalam wilayah administrasi kota,.
2. Pelayanan operasi yang wilayah operasinya hanya dalam wilayah administrasi kota/kabupaten dalam satu provinsi.
3. Pelayanan taksi yang wilayah operasinya yang melampaui wilayah administrasi kota dan melewati satu provinsi.
4. Pengangkutan dengan cara sewa dan pariwisata tidak dibatasi wilayah pelayanan.

#### **4.3 Trans Metro Pekanbaru**

##### **4.3.1 Trayek Bus Trans Metro Pekanbaru**

*Bus Rapid Transit* Trans Metro Pekanbaru menggunakan bahan bakar yang ramah lingkungan sehingga bisa mengurangi tingginya polusi, bus ini memiliki kapasitas 33 penumpang duduk dan 32 penumpang berdiri, serta beberapa tempat untuk penyandang cacat yang menggunakan kursi roda dan dilengkapi dengan *Air Condotioner* (AC), serta mengutamakan keamanan dan kenyamanan penumpang. Setiap 10 menit sekali Bus Trans Metro Pekanbaru berhenti di halte-halte khusus dan bus ini memiliki jadwal dari pukul 06.00 pagi hingga pukul 22.00 WIB. ([id.m.wikipedia.org/wiki/Trans\\_Metro\\_Pekanbaru](https://id.m.wikipedia.org/wiki/Trans_Metro_Pekanbaru))

Trans Metro Pekanbaru merupakan sarana angkutan masal yang melayani masyarakat Kota Pekanbaru. Dalam melayani masyarakat Pekanbaru yang memiliki luas wilayah yang cukup besar, Trans Metro Pekanbaru memiliki beberapa koridor/rute dalam melayani masyarakat Kota Pekanbaru berdasarkan Keputusan Walikota Pekanbaru, Nomor : 442 Tahun 2015 tentang Penetapan Trayek dan Kode Trayek Angkutan Perkotaan di Kota Pekanbaru, maka untuk Trayek Utama Bus Angkutan Umum Massal, yaitu :

**Tabel 4.11 Rute atau Trayek Bus Trans Metro Pekanbaru**

| No | Koridor                                                    | Rute / trayek                                                                                                                                                                                            |
|----|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Koridor 1: Pandau – Pelita Pantai                          | Perum. Pandau Permai - Jl. Pasir Putih - Jl. Kaharuddin NST - Jl. Jend. Sudirman - Pelita Pantai. PP                                                                                                     |
| 2  | Koridor 1A: Awal Bros Sudirman – Bandara SSQ               | Jl. Sudirman – Bandara SSQ - PP                                                                                                                                                                          |
| 3  | Koridor 2 : Kulim – Term. BRPS                             | Terminal BRPS – Jl. T. Tambusai - Jl. Jend. Sudirman – Jl. H. Imam Munandar – Jl. Harapan raya-PP                                                                                                        |
| 4  | Koridor 3: Panam - Uin - Akses Sudirman Rs. Awal Bros      | Kampus UIN - HR. Soebrantas – Jl. Soekarno Hatta – Jl. Arifin Ahmad - Jl. Jend Sudirman PP                                                                                                               |
| 5  | Koridor 4A: Pasar Tangor – Ramayana                        | Ramayana – Jl. Jend Sudirman – Jl. Hang tuah – Pasar Tangor – PP                                                                                                                                         |
| 6  | Koridor 4B: Ramayana - Term. BRPS                          | Jl. Jend Sudirman – Jl. Ratulangi – Jl. A. Yani. Jl. Riau – Jl. Soekarno Hatta – Jl. T. Tambusai – Term BRPS – PP                                                                                        |
| 7  | Koridor 4C : Kantor Walikota – Komplek Perkantoran Tenayan | Jl. Jend. Sudirman – Jl. Gajah Mada – Jl. Diponegoro – Jl. Hang Tuah – Jl. Badak – PP                                                                                                                    |
| 8  | Koridor 5: Pelabuhan Sungai Duku – Pattimura               | Pelabuhan Sei. Duku – Jl. Dr. Soetomo – Jl. WR. Supratman. – Jl. Patimura – Jl. Diponegoro – Memutar mesjid Agung – Jl. Diponegoro – Jl. Patimura – Jl. WR. Supratman. – Jl. DR. Sutomo – Pel. Sei. Duku |
| 9  | Koridor 6: Pandau – Term. BRPS                             | BRPS – Jl. T. Tambusai – Jl. SM. Amin - Jl. HR. Soebrantas – Jl. Soekarno Hatta – Jl. Kaharudin Nasution – Jl. Pasir Puti – Perum Pandau – PP                                                            |
| 10 | Koridor 7A: Tri Bakti – Pujasera Arifin Ahmad              | Tri Bhakti – Jl. T. Tambusai – Jl. Sudirman - Jl. Paus – Jl. Arifin Achmad – PP                                                                                                                          |
| 11 | Koridor 7B : PUJASERA – PUSKESMAS SEMP. Tiga               | Jl. Arifin Ahmad – Jl. Rambutan – Jl. Kartama – Jl. KH. Nasution – Puskesmas Smpng. Tiga - PP                                                                                                            |
| 12 | Koridor 8A: Kantor Walikota – Unilak                       | Jl. A. Yani. – Jl. Riau – Jl. Siak II – Jl. Sakinah – Jl. PCR – Unilak                                                                                                                                   |

| No | Koridor                        | Rute / trayek                                                                                              |
|----|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13 | Koridor 8B:Unilak - Palas Raya | Jl. Yos Sudarso – Jl. Sri Meranti – Jl. Padat Karya – Jl. Siak II – Jl. Sakinah – Jl. PCR – Stadion Rumbai |

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2018

Dari Tabel 4.11 dapat dilihat kota Pekanbaru memiliki 13 rute atau trayek Bus Trans Metro Pekanbaru yang bisa melayani daerah-daerah yang tersebar di seluruh kota pekanbaru, yang mana di setiap koridornya memiliki alokasi bus trans metro.

#### 4.3.2 Alokasi Bus Trans Metro Pekanbaru

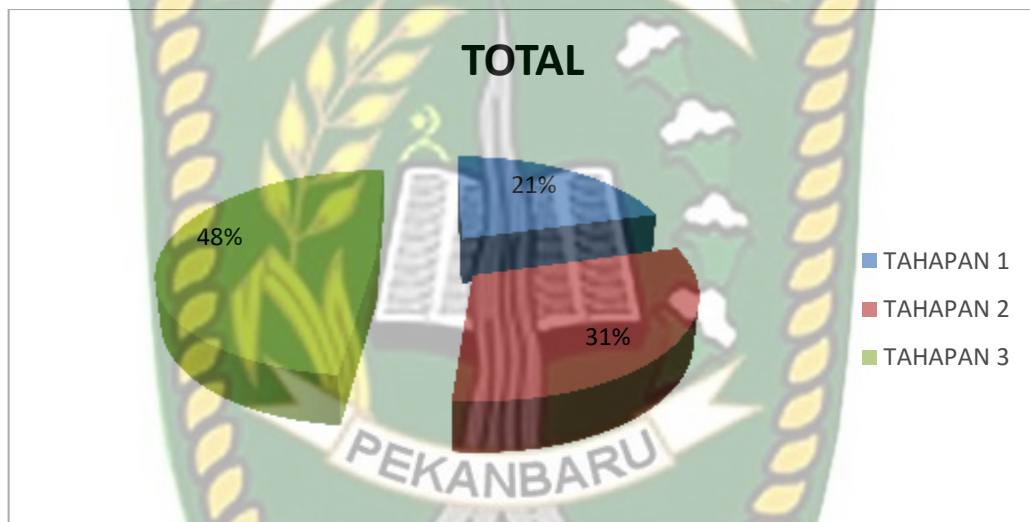
Bus Trans Metro Pekanbaru memiliki trayek bus yang telah di tentukan oleh pihak yang bersangkutan untuk memenuhi kebutuhan transportasi umum Kota Pekanbaru, sehingga di setiap rute/trayek bus Trans Metro Pekanbaru memiliki alokasi atau penentuan banyaknya unit bus TMP yang di operasikan di setiap rute per tahapnya dalam Tahun 2017, dalam satu tahun (Januari-Desember) alokasi unit Bus Trans Metro Pekanbaru di bagi menjadi 3 tahap yaitu tahap pertama pada Bulan Januari; tahap ke2 pada Bulan Februari – Oktober; tahap ke3 pada Bulan September – Desember. Dari data yang telah didapat, dengan unit terbanyak pada tahap ke-1 dan ke-2 di alokasikan di koridor 1 (satu) yaitu terdapat 10 unit bus yang di operasikan di rute atau trayek tersebut, sedangkan dengan unit terbanyak pada tahap ke-3 di alokasikan di koridor 1 (satu) dan koridor 2 (dua) yaitu terdapat 12 unit bus yang di operasikan di rute atau trayek tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.12 di bawah.

**Tabel 4.12 Alokasi Bus Transmetro Kota Pekanbaru Tahun 2017**

| <b>Tahap I</b>                                        |                                                  |                      |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|----------------------|
| <b>Januari 2017 (Jumlah 30 Unit Bus)</b>              |                                                  |                      |
| <b>No</b>                                             | <b>Koridor</b>                                   | <b>Jumlah Armada</b> |
| 1                                                     | 01 (Pandau- Ramayana                             | 10                   |
| 2                                                     | 1A ( Bandara – Awal Bros Sudirman )              | -                    |
| 3                                                     | 02 (Bprs – Kulim )                               | 6                    |
| 4                                                     | 03 (Awal Bros Sudirman - Uin Suska )             | 8                    |
| 5                                                     | 4A (Ramayana – Psr. Tangor)                      | 4                    |
| 6                                                     | 4B (BRPS – Ramayana )                            | 2                    |
| 7                                                     | 05 (Pelabuhan Sei Duku – BNI Sudirman            | -                    |
| 8                                                     | 06 (BPRS – Pandau )                              | -                    |
| 9                                                     | 7A (Tri Bakti – Pandau)                          | -                    |
| 10                                                    | 7B ( Pujasera Arifin Ahmad- Puskesmas Simp. Tiga | -                    |
| 11                                                    | 8A ( Knator Walikota – Unilak )                  | -                    |
| 12                                                    | 8B ( Unilak – Palas )                            | -                    |
| <b>Total</b>                                          |                                                  | <b>30</b>            |
| <b>Tahap II</b>                                       |                                                  |                      |
| <b>Februari – oktober 2017 (Jumlah 45 Unit Bus)</b>   |                                                  |                      |
| <b>No</b>                                             | <b>Koridor</b>                                   | <b>Jumlah Armada</b> |
| 1                                                     | 01 (Pandau- Ramayana                             | 10                   |
| 2                                                     | 1A ( Bandara – Awal Bros Sudirman )              | 2                    |
| 3                                                     | 02 (Bprs – Kulim )                               | 8                    |
| 4                                                     | 03 (Awal Bros Sudirman - Uin Suska )             | 8                    |
| 5                                                     | 4A (Ramayana – Psr. Tangor)                      | 6                    |
| 6                                                     | 4B (BRPS – Ramayana )                            | 4                    |
| 7                                                     | 05 (Pelabuhan Sei Duku – BNI Sudirman            | -                    |
| 8                                                     | 06 (BPRS – Pandau )                              | 4                    |
| 9                                                     | 7A (Tri Bakti – Pandau)                          | -                    |
| 10                                                    | 7B ( Pujasera Arifin Ahmad- Puskesmas Simp. Tiga | -                    |
| 11                                                    | 8A ( Knator Walikota – Unilak )                  | 2                    |
| 12                                                    | 8B ( Unilak – Palas )                            | 1                    |
| <b>Total</b>                                          |                                                  | <b>45</b>            |
| <b>Tahap III</b>                                      |                                                  |                      |
| <b>September – Desember 2017 (Jumlah 75 Unit Bus)</b> |                                                  |                      |
| <b>No</b>                                             | <b>Koridor</b>                                   | <b>Jumlah Armada</b> |
| 1                                                     | 01 (Pandau- Ramayana                             | 12                   |
| 2                                                     | 1A ( Bandara – Awal Bros Sudirman )              | 2                    |
| 3                                                     | 02 (Bprs – Kulim )                               | 12                   |
| 4                                                     | 03 (Awal Bros Sudirman - Uin Suska )             | 11                   |
| 5                                                     | 4A (Ramayana – Psr. Tangor)                      | 8                    |
| 6                                                     | 4B (BRPS – Ramayana )                            | 7                    |
| 7                                                     | 05 (Pelabuhan Sei Duku – BNI Sudirman            | 3                    |
| 8                                                     | 06 (BPRS – Pandau )                              | 6                    |
| 9                                                     | 7A (Tri Bakti – Pandau)                          | 3                    |
| 10                                                    | 7B ( Pujasera Arifin Ahmad- Puskesmas Simp. Tiga | 3                    |
| 11                                                    | 8A ( Knator Walikota – Unilak )                  | 6                    |
| 12                                                    | 8B ( Unilak – Palas )                            | 2                    |
| <b>Total</b>                                          |                                                  | <b>75</b>            |

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2018

Dari Tabel 4.12 dapat dilihat bahwa dalam Tahun 2017 terdapat 3 kali tahapan alokasi Bus Trans Metro Pekanbaru dengan total 150 unit bus Trans Metro Pekanbaru menurut koridor yang telah di tentukan. Tahapan yang paling banyak mengalokasikan unit bus yaitu pada tahapan ke-3 dengan total 75 unit, disusul dengan tahapan ke-2 dengan 45 unit, dan yang paling terendah adalah tahap pertama dengan total hanya 30 unit di setiap koridor yang telah di tentukan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar 4.1 berikut.



**Gambar 4.1 Grafik Total Unit Alokasi Bus Trans Metro Kota Pekanbaru**  
 Sumber : Hasil Analisis, 2018

#### 4.3.3 Halte Bus Trans Metro Pekanbaru

Sistem transportasi umum khususnya Trans Metro Pekanbaru dilengkapi dengan sarana dan prasarana untuk memfasilitasi kebutuhan masyarakat Kota Pekanbaru, salah satunya yaitu halte. Pada setiap koridor bus yang ada di Kota Pekanbaru dilengkapi dengan halte. Halte digunakan sebagai prasarana tempat penumpang dapat naik ke dan turun dari angkutan umum dan lokasi di mana angkutan umum dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, sesuai dengan pengaturan operasional. Terdapat 296 halte yang tersebar di

koridor-koridor bus Trans Metro Pekanbaru, dengan tipe yang berbeda. Halte bus TMP terdiri dari 3 (tiga) tipe, yaitu tipe permanen, semi permanen dan portable. Setiap tipe halte ini memiliki jumlah yang berbeda, diantaranya: (1) tipe permanen memiliki total jumlah halte sebanyak 61 unit; (2) tipe semi permanen memiliki total jumlah halte sebanyak 131 unit, sedangkan; (3) tipe portable memiliki jumlah total halte sebanyak 104 unit. Untuk lebih jelasnya dapat dijabarkan dalam Tabel 4.13 berikut.



**Tabel 4.13 Jumlah dan Tipe Halte Berdasarkan Ruas Jalan Bus Trans Metro Pekanbaru, 2017**

| NO | NAMA RUAS JALAN    | TIPE HALTE |               |                       |               |                 |                 |          |              |                 |
|----|--------------------|------------|---------------|-----------------------|---------------|-----------------|-----------------|----------|--------------|-----------------|
|    |                    | PERMANEN   |               |                       | SEMI PERMANEN |                 |                 | PORTABLE |              |                 |
|    |                    | Jumlah     | Sumber Daya   | Status                | Jumlah        | Sumber biaya    | Status          | Jumlah   | Sumber biaya | Status          |
| 1  | Jendral Sudirman   | 4          | APBN          | Basto Pemko Pekanbaru | 1             | APBD            | Pemko Pekanbaru | 3        | APBD         | Pemko Pekanbaru |
|    |                    | 16         | SWASTA        | Pemko Pekanbaru       | 2             | BANKEU PROPINSI | Pemko Pekanbaru |          |              |                 |
| 2  | Kaharudin Nasution | 5          | APBN          | Basto Pemko Pekanbaru | 5             | APBD            | Pemko Pekanbaru | 9        | APBD         | Pemko Pekanbaru |
|    |                    | 1          | SWASTA        | Pemko Pekanbaru       | 1             | BANKEU PROPINSI | Pemko Pekanbaru |          |              |                 |
| 3  | Imam Munandar      | 6          | APBN          | Basto Pemko Pekanbaru | 1             | BANKEU PROPINSI | Pemko Pekanbaru | 3        | APBD         | Pemko Pekanbaru |
|    |                    | 5          | SWASTA        | Pemko Pekanbaru       |               |                 |                 |          |              |                 |
| 4  | Tuanku Tambusai    | 1          | APBD          | Pemko Pekanbaru       | 5             | APBD            | Pemko Pekanbaru | 8        | APBD         | Pemko Pekanbaru |
|    |                    | 1          | APBN          | Basto Pemko Pekanbaru | 1             | BANKEU PROPINSI | Pemko Pekanbaru |          |              |                 |
|    |                    | 5          | SWASTA        | Pemko Pekanbaru       | 2             | SWASTA          | Pemko Pekanbaru |          |              |                 |
| 5  | Arifin Achmad      | 8          | APBD Provinsi | Basto Pemko           | 3             | APBD            | Pemko Pekanbaru |          |              |                 |
|    |                    |            |               |                       | 1             | BANKEU PROPINSI | Pemko Pekanbaru |          |              |                 |
| 6  | Hr Soebrantas      | 1          | Swasta        | Pemko Pekanbaru       | 15            | APBD            | Pemko Pekanbaru | 6        | APBD         | Pemko Pekanbaru |
|    |                    |            |               |                       | 11            | BANKEU PROPINSI | Pemko Pekanbaru |          |              |                 |

|    |                     |   |             |                       |    |                    |                 |    |      |                 |
|----|---------------------|---|-------------|-----------------------|----|--------------------|-----------------|----|------|-----------------|
| 7  | Hang Tuah           |   |             |                       | 10 | APBD               | Pemko Pekanbaru | 15 | APBD | Pemko Pekanbaru |
|    |                     |   |             |                       | 14 | BANKEU<br>PROPINSI | Pemko Pekanbaru |    |      |                 |
| 8  | Pasir Putih         | 2 | APBN        | Basto Pemko Pekanbaru | 1  | APBD KAMPAR        | Pemkab Kampar   | 10 | APBD | Pemko Pekanbaru |
|    |                     | 2 | Swasta      | Pemko Pekanbaru       |    |                    |                 |    |      |                 |
|    |                     | 2 | APBD Kampar | Pemkab Kampar         |    |                    |                 |    |      |                 |
|    |                     | 1 | Swasta      | Pemkab Kampar         |    |                    |                 |    |      |                 |
| 9  | Diponegoro          |   |             |                       | 2  | APBD               | Pemko Pekanbaru | 1  | APBD | Pemko Pekanbaru |
|    |                     |   |             |                       |    |                    |                 |    |      |                 |
| 10 | Pattimura           |   |             |                       | 1  | APBD               | Pemko Pekanbaru | 1  | APBD | Pemko Pekanbaru |
| 11 | Sultan Syarif Qasim |   |             |                       | 1  | BANKEU<br>PROPINSI | Pemko Pekanbaru |    |      |                 |
| 12 | M. Dahlan           |   |             |                       | 1  | APBD               | Pemko Pekanbaru |    |      |                 |
| 13 | Dr. Soetomo         |   |             |                       | 1  | APBD               | Pemko Pekanbaru | 3  | APBD | Pemko Pekanbaru |
| 14 | Tanjung Datuk       | 1 | APBN        | Pemko Pekanbaru       | 1  | APBD               | Pemko Pekanbaru | 3  | APBD | Pemko Pekanbaru |
| 15 | Ir.Juanda           |   |             |                       |    |                    |                 | 1  | APBD | Pemko Pekanbaru |
| 16 | Siak                |   |             |                       |    |                    |                 | 4  | APBD | Pemko Pekanbaru |
| 17 | Sakinah             |   |             |                       | 3  | BANKEU<br>PROPINSI | Pemko Pekanbaru |    |      |                 |
| 18 | Yos Sudarso         |   |             |                       | 1  | APBD               | Pemko Pekanbaru |    |      |                 |

|        |                |    |  |  |     |                 |                 |     |      |                 |
|--------|----------------|----|--|--|-----|-----------------|-----------------|-----|------|-----------------|
| 19     | Paus           |    |  |  |     |                 |                 | 3   | APBD | Pemko Pekanbaru |
| 20     | Rambutan       |    |  |  |     |                 |                 | 4   | APBD | Pemko Pekanbaru |
| 21     | Kartama        |    |  |  | 1   | APBD            | Pemko Pekanbaru | 2   | APBD | Pemko Pekanbaru |
| 22     | Sm Amin        |    |  |  | 7   | APBD            | Pemko Pekanbaru | 4   | APBD | Pemko Pekanbaru |
|        |                |    |  |  | 3   | BANKEU PROPINSI | Pemko Pekanbaru |     |      |                 |
| 23     | Ahmad Yani     |    |  |  | 7   | APBD            | Pemko Pekanbaru | 3   | APBD | Pemko Pekanbaru |
| 24     | Riau           |    |  |  | 6   | BANKEU PROPINSI | Pemko Pekanbaru | 8   | APBD | Pemko Pekanbaru |
|        |                |    |  |  | 1   | SWASTA          | Pemko Pekanbaru |     |      |                 |
| 25     | Soekarno Hatta |    |  |  | 17  | APBD            | Pemko Pekanbaru | 13  | APBD | Pemko Pekanbaru |
|        |                |    |  |  | 5   | BANKEU          | Pemko Pekanbaru |     |      |                 |
| JUMLAH |                | 61 |  |  | 131 |                 |                 | 104 |      |                 |
| TOTAL  |                |    |  |  |     |                 |                 | 296 |      |                 |

Sumber: Dinas Perhubungan, 2018

#### 4.4 Koridor II Trans Metro Pekanbaru

Koridor II Trans Metro Pekanbaru merupakan rute BRT yang melewati Kulim sampai dengan terminal BPRS yaitu meliputi Terminal BRPS – Jl. T.Tambusai - Jl Jend. Sudirman – Jl.H. Imam Munandar – Jl Harapan Raya-PP, sedangkan untuk wilayah penelitian ini, hanya dibatasi dengan mengambil setengah dari koridor II BRT Trans Metro Pekanbaru yaitu pada jalan Imam Munandar sampai dengan Jalan Harapan Raya Ujung. Koridor ini akan dibagi menjadi 3 segmen, untuk lebih jelasnya dapat dilihat Gambar 4.3 sampai dengan Gambar 4.6

Koridor II bus BRT Trans Metro Pekanbaru ini memiliki total 11 halte permanen, 1 halte semi permanen dan 3 halte portable, tetapi yang akan di bahas dalam penelitian ini hanya halte yang permanen yang terdapat di sepanjang Jalan Imam Munandar sampai dengan Jalan Harapan Raya Ujung, berikut adalah beberapa gambar halte yang terdapat di Jalan Imam Munandar.



**Gambar 4.2 Gambar Prasarana Halte di Koridor II Bus BRT Trans Metro Pekanbaru**

Sumber: Hasil Survei, 2018

Luas halte tipe permanen yang terdapat di Koridor II Trans Metro Pekanbaru memiliki rata-rata luas yang sama, di mana luas halte ini dapat menampung sejumlah penumpang yang menunggu kedatangan bus. Rata-rata luas dasar bangunan halte permanen pada umumnya adalah  $48\text{m}^2$ , dengan panjang  $\pm 12$

meter dan lebar  $\pm 4$  meter, sedangkan untuk tinggi halte  $\pm 6$  meter, dengan ukuran halte yang luas dan dilengkapi dengan beberapa fasilitas penunjang ini dapat meningkatkan kenyamanan pengunjung untuk menggunakan transportasi umum di Kota Pekanbaru.

Pengunjung halte bus Trans Metro Pekanbaru khususnya di koridor II, dapat di bilang ramai digunakan oleh masyarakat Kota Pekanbaru, ini ditandai dengan jumlah penjualan tiket bus rute Koridor II Trans Metro Pekanbaru. Tiket Bus Trans Metro Pekanbaru di jual dalam 2 tipe yang dibedakan berdasarkan harga jualnya, yaitu tiket dengan harga Rp 3,000.- (tiga ribu rupiah) yang dijual khusus untuk pelajar sedangkan untuk tiket dengan harga Rp 4,000.- (empat ribu rupiah) dijual untuk mahasiswa dan masyarakat umum.

Penjualan tiket tertinggi selama Tahun 2017, untuk penjualan tiket dengan harga Rp 4,000.- (empat ribu rupiah) pada Bulan Desember mencapai 37.280 tiket, sedangkan penjualan tiket bus tertinggi dengan harga Rp 3,000.- (tiga ribu rupiah) pada Bulan November mencapai 9.981 tiket. Penjualan tiket secara keseluruhan dalam Tahun 2017 dengan harga tiket Rp 4,000.- (empat ribu rupiah) mencapai 353.398 tiket, sedangkan untuk tiket dengan harga Rp 3,000.- (tiga ribu rupiah) mencapai 95.618 tiket. Sehingga bisa di asumsikan bahwa dalam satu hari pengoperasian bus Trans Metro Pekanbaru dapat menjual tiket  $\pm 800 - 1000$  tiket perhari nya, untuk lebih jelasnya dapat dilihat Tabel 4.14 berikut.

**Tabel 4.14 Rekap Pendapatan Karcis Bus Rapid Transit Trans Metro Pekanbaru Tahun 2017**

| No | Bulan        | Harga Tiket      | Tiket Terjual  |
|----|--------------|------------------|----------------|
| 1  | Januari      | Rp 4000.-        | 25.769         |
|    |              | Rp 3000.-        | 7.676          |
| 2  | Februari     | Rp 4000.-        | 22.567         |
|    |              | Rp 3000.-        | 7.601          |
| 3  | Maret        | Rp 4000.-        | 26.648         |
|    |              | Rp 3000.-        | 8.492          |
| 4  | April        | Rp 4000.-        | 28.232         |
|    |              | Rp 3000.-        | 7.143          |
| 5  | Mei          | Rp 4000.-        | 32.157         |
|    |              | Rp 3000.-        | 7.656          |
| 6  | Juni         | Rp 4000.-        | 25.193         |
|    |              | Rp 3000.-        | 4.024          |
| 7  | Juli         | Rp 4000.-        | 29.674         |
|    |              | Rp 3000.-        | 8.154          |
| 8  | Agustus      | Rp 4000.-        | 27.653         |
|    |              | Rp 3000.-        | 8.231          |
| 9  | September    | Rp 4000.-        | 29.617         |
|    |              | Rp 3000.-        | 8.117          |
| 10 | Oktober      | Rp 4000.-        | 33.418         |
|    |              | Rp 3000.-        | 9.467          |
| 11 | November     | Rp 4000.-        | 35.190         |
|    |              | Rp 3000.-        | 9.982          |
| 12 | Desember     | Rp 4000.-        | 37.280         |
|    |              | Rp 3000.-        | 9.076          |
|    | <b>TOTAL</b> | <b>Rp 4000.-</b> | <b>353.398</b> |
|    |              | <b>Rp 3000.-</b> | <b>95.618</b>  |

Sumber : Dinas Perhubungan 2018

Gambar 4. 3 peta koridor II tmp segmen 1



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

Gambar 4. 4 peta koridor II tmp segmen 2



Gambar 4. 5peta koridor II tmp segmen 3



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

Gambar 4.6 Peta Segmen Koridor II Trans Metro Pekanbaru



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

## BAB V

### ANALISIS PENGARUH HALTE BUS RAPID TRANSIT TERHADAP NILAI LAHAN DI KORIDOR II TRANS METRO PEKANBARU

#### 5.1 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Nilai Lahan di Koridor II TMP

Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan di analisis menggunakan analisis deskriptif kualitatif, dimaksudkan untuk mengetahui variabel-variabel apasaja yang dibutuhkan untuk analisis jalur (*analysis path*). Faktor-faktor ini didapat dari kajian teori dan 3 studi terdahulu yang telah dilakukan sebelumnya. Menurut Pamungkas (2016) mengatakan bahwa variabel-variabel nilai lahan adalah penggunaan lahan, aksesibilitas lahan positif, aksesibilitas lahan negatif kelengkapan utilitas, status kepemilikan tanah dan harga lahan, dan jarak kota Yogyakarta.

Menurut Pratiwi (2016) faktor-faktor yang mempengaruhi nilai tanah yang ada di sekitar kampus UTM adalah luas tanah, jarak bidang tanah dengan jalan raya, jarak bidang tanah dengan kampus UTM jarak bidang tanah dengan pasar, status legalitas tanah, bentuk topografi tanah. Menurut Bocrejo (2013) faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan adalah rata-rata intensitas bangunan (KDB, KLB), penggunaan lahan, jarak lahan dengan CBD, rata-rata pendapatan rumah tangga.

Sehingga hasil dari kajian teori tersebut terdapat beberapa variabel, yaitu: 1) Jarak Antar Halte, 2) Koefisien Dasar Bangunan (KDB); 3) Jarak Lahan Terhadap Halte; 4) Jarak Lahan Terhadap CDB; 5) Jarak Lahan Terhadap Pasar dan 6) Luas Penggunaan Lahan yang terdapat di Koridor II Bus Trans Metro Pekanbaru.

## 5.2 Identifikasi Karakteristik Prasarana Halte di Koridor II Trans Metro Pekanbaru

Analisis untuk menemukan Karakteristik prasarana halte di Koridor II Trans Metro Pekanbaru menggunakan data primer yaitu dengan survei langsung ke lapangan dan dibantu dengan menggunakan aplikasi ArcGIS 10.4. Analisis ini dilakukan dengan menghitung jarak antar halte di Koridor II Trans Metro Pekanbaru berdasarkan jalur sebelah kiri dan jalur sebelah kanan.

Hasil dari analisis ini menunjukkan jarak antar halte yang berada di jalur kiri dan jarak antar halte yang berada di jalur sebelah kanan. Halte yang berada di jalur sebelah kiri memiliki total jumlah halte sebanyak 5 unit halte permanen, dan halte yang berada di jalur kanan memiliki total jumlah halte sebanyak 6 unit halte. Berikut Tabel 5.1 data jarak antar halte berdasarkan jalur kiri dan jalur kanan.

**Tabel 5.1 Jarak Antar Halte Berdasarkan Jalur di Koridor II Trans Metro Pekanbaru**

| Halte Jalur Kiri | Jarak Antar Halte Jalur Kiri (m) | Halte Jalur Kanan | Jarak Antar Halte Jalur Kanan (m) |
|------------------|----------------------------------|-------------------|-----------------------------------|
| Halte 1-2        | 1.377,95                         | Halte 6-7         | 1.040,60                          |
| Halte 2-3        | 1.295,500                        | Halte 7-8         | 1.221,23                          |
| Halte 3-4        | 862,84                           | Halte 8-9         | 616,29                            |
| Halte 4-5        | 1.260,05                         | Halte 9-10        | 1.500,19                          |
|                  |                                  | Halte 10-11       | 2.111,56                          |

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa jarak antar halte di Koridor II Bus Trans Metro Pekanbaru antar jalur memiliki jarak yang bervariasi. Jarak terjauh antar halte di jalur sebelah kiri yaitu pada halte 1-2 yaitu dengan jarak 1.377,95 meter. Sedangkan jarak paling dekat adalah antara halte 3-4 dengan jarak 862,84 meter. Jarak terjauh antar halte di jalur sebelah kanan yaitu ada halte ke 10-11 yaitu dengan jarak 2.111,56 meter, sedangkan jarak paling dekat adalah antara Halte 8-9 dengan jarak 616,29 meter.

Selain menghitung jarak antar halte, data jarak lahan ke halte dibutuhkan untuk melengkapi data dari variabel yang telah ditentukan, perhitungan ini dilakukan dengan menggunakan aplikasi ArcGIS 10.4 jarak lahan ke halte di dapat dengan cara menghitung panjang garis lurus jika ditarik dari per-kawasan atau penggunaan lahan terdekat dari halte tersebut, jarak lahan ke halte ini dihitung persegmen yang telah ditentukan sebelumnya, setelah mendapatkan hasil jarak lahan ke halte per-segmen, maka akan di rata-ratakan, sehingga di dapat hasil jarak lahan ke halte seperti Tabel 5.2 berikut .

**Tabel 5.2 Jarak Lahan Ke Halte dikelompokkan Berdasarkan Penggunaan Lahan**

| No | Penggunaan Lahan | Total Jarak (Meter) |
|----|------------------|---------------------|
| 1  | Perdagangan      | 43,85               |
| 2  | Permukiman       | 123,61              |
| 3  | Jasa             | 162,48              |
| 4  | Tempat Ibadah    | 173,45              |
| 5  | Industri         | 236,38              |
| 6  | Pertanian        | 136,38              |
| 7  | Lainnya          | 130,19              |
| 8  | Rekreasi         | 56,58               |

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari Tabel 5.2 dapat dilihat bahwa jenis penggunaan lahan yang memiliki jarak rata-rata paling jauh adalah kawasan industri yaitu sejauh 236,38 meter. Sedangkan jarak rata-rata penggunaan lahan yang paling dekat dengan halte adalah kawasan perdagangan yaitu 43,85 meter. Beberapa dari jarak antar halte yang di peroleh dari hasil survei ini tidak sesuai dengan ketentuan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor:271/HK.105/DRJD/96 tentang pedoman teknis perekayasaan tempat perhentian kendaraan penumpang umum, karena kebanyakan dari jarak antar halte melebihi jarak atau tidak memenuhi standar yang telah ditentukan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat tabel berikut.

**Tabel 5.3 Komparasi Jarak Halte Di Koridor II Bus Trans Metro Pekanbaru**

| No                              | Halte     | SNI                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Keadaan Eksisting                                                                                                                                                                                    | Analisis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Halte Jalur Sebelah Kiri</b> |           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 1                               | Halte 1-2 | a. Tata guna lahan merupakan pusat kegiatan sangat padat seperti pasar dan pertokoan di lokasi perkotaan jarak halte 200-300 meter;<br>b. Tata guna lahan padat seperti perkantoran, sekolah, dan jasa pada lokasi perkotaan jarak halte 300-400 meter;<br>c. Tata guna lahan berupa permukiman di perkotaan jarak halte 300-400 meter;<br>d. Tata guna lahan campuran padat berupa perumahan, sekolah, jasa pada lokasi pinggiran jarak halte 300-500 meter; | Jarak antar halte 1 dan 2 adalah 1.377,95 meter, dengan tata guna lahan yang berada di sekitar halte adalah kawasan jasa (kawasan militer dan hotel), kawasan perdagangan dan kawasan perumahan      | Jarak antar halte yang telah ditentukan oleh Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 pada kawasan jasa, permukiman, dan pertokoan adalah 300-400 meter, sedangkan jarak antar halte 1 dan 2 adalah 1.377,95 meter. Oleh karena itu jarak antar halte 1 dan 2 ini tidak memenuhi syarat yang telah ditetapkan. |
| 2                               | Halte 2-3 | e. Tata guna lahan campuran jarang berupa perumahan, ladang sawah, dan tanah kosong di lokasi pinggiran jarak halte 500->1000 meter.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Jarak antar halte 2-3 adalah 1.295,500 meter, dengan tata guna lahan yang berada di sekitar halte ini adalah kawasan pertokoan dan kawasan permukiman                                                | Jarak antar halte 2-3 tidak sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Dengan kondisi eksisting tersebut jarak antar halte 2 dan 3 harusnya adalah 300-500 meter                                                                                                                                                                         |
| 3                               | Halte 3-4 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Jarak antar halte 3-4 adalah 862,84meter, dengan tata guna lahan yang berada di sekitar halte ini adalah kawasan pertokoan dan kawasan permukiman                                                    | Jarak antar halte 3-2 tidak sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Dengan kondisi eksisting tersebut jarak antar halte 2 dan 3 harusnya adalah 300-500 meter                                                                                                                                                                         |
| 4                               | Halte 4-5 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Jarak antar halte 4-5 adalah 1.260,05 meter, dengan tata guna lahan campuran jarang berupa kawasan pertokoan, kawasan permukiman, jasa, dan pertanian. Halte 4 dan 5 berada di lokasi pinggiran kota | Jarak antar halte 4-5 sudah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan yaitu dengan jarak standarnya adalah 500->1000 meter.                                                                                                                                                                                                              |

| No                        | Halte     | SNI | Keadaan Eksisting                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Analisis                                                                                                                        |
|---------------------------|-----------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Halte Jalur Sebelah Kanan |           |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                 |
| 5                         | Halte 6-7 |     | Berdasarkan survey lapangan kondisi eksisting halte 6 dan 7 tidak jauh berdeda dengan kondisi eksisting pada halte 4 dan 5. Jarak antar halte 6-7 adalah 1.040,60 meter, dengan tata guna lahan campuran jarang berupa kawasan pertokoan, kawasan permukiman, kawasan rekreasi, jasa, dan pertanian. Halte 6 dan 7 ini berada di lokasi pinggiran kota | Jarak antar halte 6-7 sudah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan yaitu dengan jarak standarnya adalah 500->1000 meter. |
| 6                         | Halte 7-8 |     | Hasil observasi yang telah dilakukan jarak antar halte 7-8 adalah 1.221,23 meter, dengan kondisi tata guna lahan disekitarnya adalah kawasan pertokoan, permukiman, kawasan rekreasi, kawasan pertanian dan kawasan industri, dengan tata guna lahan campuran yang jarang . halte ini berada di pinggiran kota                                         | Jarak antar halte 7-8 sudah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan yaitu dengan jarak standarnya adalah 500->1000 meter. |
| 7                         | Halte 8-9 |     | Hasil observasi yang telah dilakukan jarak antar halte 8-9 adalah 616,29meter, dengan kondisi tata guna lahan disekitarnya adalah kawasan pertokoan, permukiman, dan jasa, dengan tata guna lahan campuran yang padat . halte ini berada di pinggiran kota.                                                                                            | Jarak antar halte 7-8 sudah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan yaitu dengan jarak standarnya adalah 300-500 meter.   |

| No | Halte       | SNI | Keadaan Eksisting                                                                                                                                                                                                                                                           | Analisis                                                                                                                                                                  |
|----|-------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8  | Halte 9-10  |     | Hasil observasi yang telah dilakukan jarak antar halte 9-10 adalah 1.500,19meter, dengan kondisi tata guna lahan disekitarnya adalah kawasan permukiman padat, pertokoan, dan jasa.                                                                                         | Jarak antar halte 9-10 tidak sesuai dengan ketentuan yang telah di tetapkan. Dengan kondisi eksisting tersebut jarak antar halte 9 dan 10 harusnya adalah 300-400 meter   |
| 9  | Halte 10-11 |     | Berdasarkan survey lapangan kondisi eksisting halte 10 dan 11 Jarak antar halte 10-11 adalah 2.111,56 meter, dengan tata guna lahan campuran jarang berupa kawasan pertokoan, kawasan permukiman, kawasan industri, dan jasa. Halte 6 dan 7 ini berada di lokasi perkotaan. | Jarak antar halte 10-11 tidak sesuai dengan ketentuan yang telah di tetapkan. Dengan kondisi eksisting tersebut jarak antar halte 10 dan 11 harusnya adalah 300-400 meter |

Sumber: Hasil Analisis, 2018



### 5.3 Penggunaan Lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru

Klasifikasi penggunaan lahan menggunakan analisis spasial. Analisis ini dilakukan dengan proses interpretasi visual citra yang dilakukan dengan menggunakan Citra *Quickbird* di daerah penelitian yaitu Koridor II Trans Metro Pekanbaru dengan radius 300 Meter dari jalan Tahun 2017. Setelah dilakukan analisis spasial dengan melakukan uji akurasi dan interpretasi visual ke lapangan, maka terdapat 8 jenis penggunaan lahan hasil interpretasi citra di Koridor II Trans Metro Pekanbaru, yaitu permukiman, perdagangan, jasa, industri, rekreasi, tempat ibadah, pertanian, dan lain-lainnya. Klasifikasi penggunaan lahan ini menggunakan tingkat kerincian klasifikasi tingkat II.

Analisis ini dilakukan untuk melengkapi data yang dibutuhkan untuk analisis jalur, yaitu data yang dibutuhkan berupa luas lahan dari setiap kawasan yang ada di Koridor II Trans Metro Pekanbaru, dan dari luasan tersebut dapat juga dihitung angka dari Koefisien Dasar Bangunan (KDB). Sebelum melakukan proses interpretasi citra akan dilakukan uji akurasi terhadap citra yang diperoleh. Oleh karena itu, dalam sub-bab ini akan berisi mengenai (1) uji akurasi; (2) penggunaan lahan; dan (3) perhitungan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) di Koridor II Trans Metro Pekanbaru.

#### 1. Uji Akurasi Penggunaan Lahan

Uji akurasi digunakan untuk mengukur keakuratan citra yang telah diperoleh, apakah peta tersebut layak digunakan untuk keperluan lainnya atau tidak. Melakukan uji akurasi perlu adanya data lapangan, yakni dengan melakukan survei lapangan, dengan derajat kepercayaan 90%, lalu error yang

diterima adalah 10% dengan akurasi yang diharapkan setidaknya 85% , maka jumlah titik sampenya adalah 51 titik secara *random sampling*, di mana jumlah titik untuk daerah penelitian dipilih secara acak.

Setelah mendapat koordinat, tahap selanjutnya adalah melakukan survei lapangan ke titik-titik koordinat yang telah ditentukan, dan melakukan pengamatan dengan membandingkan kondisi eksisting di lapangan dengan *Citra Quickbird*. Survei lapangan dalam uji akurasi ini mencakup beberapa hal, yaitu: (1) Uji ketelitian/interpretasi lapangan; (2) *Up dating/* pemutakhiran data; (3) Identifikasi objek yang sulit dikenali. Lebih jelasnya dapat dilihat peta sebaran titik koodinat uji akurasi pada Gambar 5.2.

Hasil survei lapangan untuk uji akurasi adalah dari 51 titik uji akurasi hanya 51 titik yang penggunaan lahan yang sesuai dengan keadaan eksisting lapangan dengan *Citra Quickbird*. Sehingga ada 2 titik yang mengalami perubahan penggunaan lahan, yaitu terdapat 2 titik koordinat yang di citra merupakan kawasan lain-lainnya (semak belukar) menjadi kawasan perumahan di kondisi eksisting, dan titik koordinat yang pada citra merupakan kawasan lainnya (lahan kosong) menjadi kawasan perdagangan.



**Gambar 5.1 Titik Uji Akurasi Yang Mengalami Pergeseran Fungsi Lahan dari Kawasan Lainnya Menjadi Perumahan dan Perdagangan**

Sumber : Hasil survei, 2018

Hasil dari survey didapat akurasi keseluruhan adalah 98,07% dengan perhitungan *confusion matrix calculation*. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.4 Tabel *Confusion Matric Calculation***

|               | Permukiman | Perdagangan | Jasa | Industri | Rekreasi | Tempat Ibadah | Pertanian | Lain-Lain | Total |
|---------------|------------|-------------|------|----------|----------|---------------|-----------|-----------|-------|
| Permukiman    | 17         |             |      |          |          |               |           | 1         | 18    |
| Perdagangan   |            | 5           |      |          |          |               |           | 1         | 5     |
| Jasa          |            |             | 7    |          |          |               |           |           | 7     |
| Industri      |            |             |      | 3        |          |               |           |           | 3     |
| Rekreasi      |            |             |      |          | 2        |               |           |           | 2     |
| Tempat Ibadah |            |             |      |          |          | 2             |           |           | 2     |
| Pertanian     |            |             |      |          |          |               | 2         |           | 2     |
| Lain-Lain     |            |             |      |          |          |               |           | 13        | 14    |
| Total         | 17         | 4           | 7    | 3        | 2        | 2             | 2         | 14        | 50    |

Sumber : Hasil Survei, 2018

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa total dari titik uji akurasi yang telah dilakukan melalui survei lapangan dapat dirumuskan perhitungan akurasi keseluruhan yaitu dengan cara berikut :

$$\frac{50}{51} \times 100 = 98,07\%$$

Hasil perhitungan yang telah dilakukan, nilai uji akurasi yang di dapat adalah 96,07%. Hal ini menunjukkan bahwa perhitungan akurasi lebih besar dari 85% , yang artinya kemungkinan akurasi tersebut terjadi secara kebetulan sebesar nol, atau tidak terjadi kebetulan. Nilai dari uji akurasi dapat diterima, maka hasil interpretasi visual citra dapat digunakan.

Gambar 5.2 peta uji akurasi koridor II trans metro pekanbaru



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

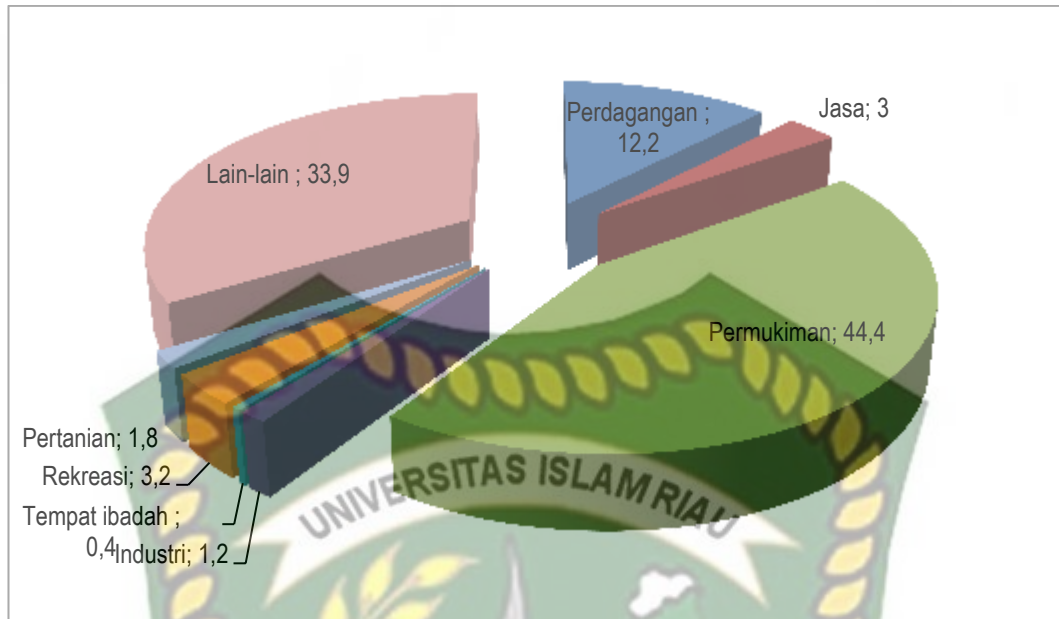
## 2. Penggunaan Lahan

Hasil interpretasi di daerah penelitian Koridor II Trans Metro Pekanbaru terdapat 8 (delapan) jenis penggunaan lahan, yaitu permukiman; perdagangan; jasa; industri; rekreasi; tempat ibadah; pertanian; dan lain-lain, dengan luas daerah keseluruhan adalah 4.119.142,838 m<sup>2</sup>, menunjukkan lahan permukiman dan lainnya mendominasi penggunaan lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru yaitu dengan luas lahan 1.828.905,760 m<sup>2</sup> untuk lahan permukiman dan 1.395.337,345 m<sup>2</sup> untuk lahan lain-lainnya, lahan lain-lain ini mencakup beberapa kawasan yaitu makam, semak belukar, dan transportasi. Sedangkan lahan yang paling sedikit adalah tempat ibadah dan kawasan industri, yaitu dengan luas masing-masing 15.284,682 m<sup>2</sup> dan 51.464,250 m<sup>2</sup>, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 5.5 berikut.

**Tabel 5.5 Luas Penggunaan Lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru, 2017**

| No | Penggunaan lahan | Luas lahan (m <sup>2</sup> ) | Luas dalam Persen (%) |
|----|------------------|------------------------------|-----------------------|
| 1  | Perdagangan      | 501.845,485                  | 12,2                  |
| 2  | Jasa             | 121.800,289                  | 3,0                   |
| 3  | Permukiman       | 1.828.905,760                | 44,4                  |
| 4  | Industri         | 51.464,250                   | 1,2                   |
| 5  | Tempat ibadah    | 15.284,682                   | 0,4                   |
| 6  | Rekreasi         | 131.702,682                  | 3,2                   |
| 7  | Pertanian        | 72.802,663                   | 1,8                   |
| 8  | Lain-lain        | 1.395.337,345                | 33,9                  |
|    | <b>Total</b>     | <b>4.119.142,838</b>         | <b>100</b>            |

Sumber : Hasil Analisis, 2018



**Gambar 5.3 Digaram Persentasi Luas Penggunaan Lahan Di Koridor II Bus Trans Metro Pekanbaru**

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Koridor II Trans Metro Pekanbaru memiliki panjang  $\pm 6,9$  Km, sehingga koridor ini akan dibagi menjadi 3 segmen, berikut penjelasan penggunaan lahan berdasarkan pembagian segmen:

**a. Segmen 1**

Penggunaan lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru pada segmen 1 di dominasi oleh kawasan permukiman, dan diikuti oleh kawasan perdagangan, kawasan perdagangan ini berkembang di sepanjang Jalan Imam Munandar. Selain kawssaan permukiman dan perdagangan di segemen 1 ini juga terdapat kawasan jasa yaitu beberapa diantaranya adalah Dinas Kesehatan Kota Pekanbaru dan puskesmas Harapan Raya, Kawasan Militer Batalion Arhanud 13/B5, jasa berupa perhotelan yaitu Alpha Hotel, dan beberapa sekolah seperti Sekolah Dasar Negeri 83 Pekanbaru. Selain kawasan jasa di segmen 1 juga terdapat beberapa kawasan tempat ibadah yaitu kawasan Masjid Ar-Rahim yang terletak di tepi Jalan Imam Munandar dan masjid lainnya seperti Masjid Raudhatul Amilin dan

Masjid Luhur Miftahul Huda. Berikut beberapa gambar penggunaan lahan yang terdapat di segmen 1.



**Gambar 5.4 Penggunaan Lahan yang Terdapat pada Segmen 1**  
 Sumber : Hasil Survei, 2018

#### **b. Segmen 2**

Penggunaan lahan di segmen 2 tidak jauh berbeda dengan penggunaan lahan di segmen 1, akan tetapi penggunaan lahan di segmen 2 lebih kompleks di bandingkan segmen 2, namun kepadatan bangunan di segmen 2 tidak sepadat bangunan yang ada di segmen 1. Pada segmen 2 jenis penggunaan lahan yang mendominasi masih sama dengan segmen 1 yaitu kawasan permukiman dan kawasan perdagangan. Terdapat beberapa jenis penggunaan lahan yang tidak terdapat di segmen 1 yaitu kawasan pertanian dan kawasan industri. Industri yang terdapat di segmen ini berupa gudang. Kawasan jasa juga terdapat di segmen 2 yaitu salah satu contohnya adalah kawasan sekolah SMP Negeri 09 Pekanbaru. Segmen 2 ini juga terdapat kawasan peruntukan makam umum. Berikut beberapa gambar penggunaan lahan yang terdapat di segmen 2.



**Gambar 5.5 Penggunaan Lahan yang Terdapat di Segmen 2**  
 Sumber : Hasil Survei, 2018

**c. Segmen 3**

Penggunaan jalan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru pada segmen tiga ini sedikit berbeda dengan segmen 1 dan 2, hal tersebut dikarenakan pada segmen 3 ini merupakan segmen yang paling ujung dan jauh dari pusat kota. Penggunaan lahan di segmen ini tidak terlalu padat dan cenderung sepi, hal tersebut dikarenakan segmen ini berada jauh dari pusat kota dan berada di tepian Kota Pekanbaru. Pada segmen ke-3 ini memiliki kawasan rekreasi yaitu taman rekreasi Alam Mayang. Penggunaan lahan yang mendominasi di segmen 3 ini adalah kawasan lainnya, yaitu lahan pertanian dan semak belukar dan lahan kosong, setelah itu didominasi oleh kawasan perumahan dan perdagangan dan kawasan industri. Berikut beberapa gambar penggunaan lahan di segmen 3.



**Gambar 5.6 Penggunaan Lahan di Segmen 3**  
 Sumber: Hasil survei, 2018

Gambar 5.7 Peta Penggunaan Lahan Koridor II Trans Metro Pekanbaru



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Gambar 5. 8 peta penggunaan lahan segmen 1



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

Gambar 5. 9peta penggunaan lahan segmen 2



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

Gambar 5. 10 peta penggunaan lahan segmen 3



### 3. Koefisien Dasar Bangunan (KDB)

Koefisien dasar bangunan (KDB) pada bangunan dihitung berdasarkan perbandingan antara luas lantai dasar dengan luas lahan. Setiap bangunan memiliki koefisien dasar bangunan yang berbeda-beda. Berdasarkan dari survey lapangan, data dari koefisien dasar bangunan dapat diidentifikasi menggunakan analisis menggunakan aplikasi ArcGis 10.4, yaitu dengan menghitung luas bangunan dan luas kawasan, sehingga KDB dapat dihitung menggunakan formula sebagai berikut:

$$KDB = \frac{\text{luas lantai bangunan}}{\text{luas lahan}} \times 100$$

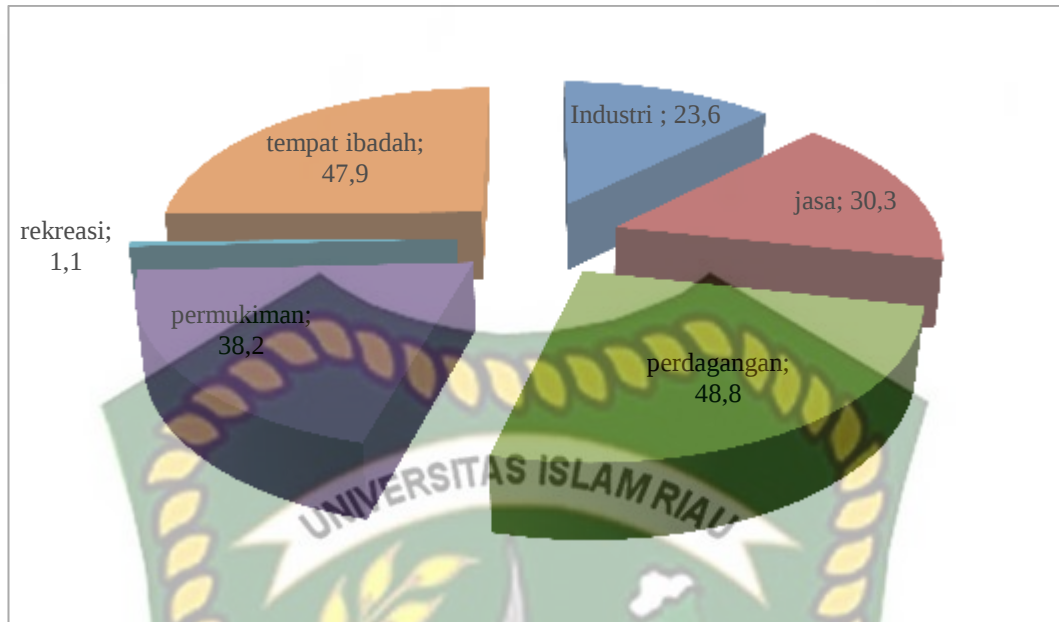
Berdasarkan formula di atas, dapat di hitung koefisien dasar bangunan yang terdapat di Koridor II Trans Metro Pekanbaru atau di daerah penelitian, dengan mengelompokkan berdasarkan klasifikasi penggunaan lahan yang telah di surey sebelumnya, berikut Tabel 5.6 perhitungan Koefisien dasar bangunan di wilayah penelitian

**Tabel 5.6 Koefisien Dasar Bangunan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru**

| No | Klasifikasi penggunaan lahan | Luas bangunan (M <sup>2</sup> ) | Luas lahan (M <sup>2</sup> ) | KDB  |
|----|------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------|
| 1  | Industri                     | 12152,471                       | 51.464,250                   | 23,6 |
| 2  | Jasa                         | 36957,458                       | 121.800,289                  | 30,3 |
| 3  | Perdagangan                  | 244763,008                      | 501.845,485                  | 48,8 |
| 4  | Permukiman                   | 697922,002                      | 1.828.905,760                | 38,2 |
| 5  | Rekreasi                     | 1486,761                        | 131.702,363                  | 1,1  |
| 6  | tempat ibadah                | 7315,562                        | 15.284,682                   | 47,9 |

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Dari Tabel 5.6 dapat di dilihat bahwa koefisein dasar bangunan yang paling tinggi terdapat pada kawasan perdagangan yaitu 48,8%, dan koefisien dasar bangunan yang paling kecil adalah pada kawasan rekreasi, yaitu 1,1%, untuk lebih jelasnya dapat dilihat diagram di bawah ini.



**Gambar 5.11 Persentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Berdasarkan Klasifikasi Penggunaan Lahan Di Koridor II Trans Metro Pekanbaru**

Sumber : Hasil Analisis, 2018

#### 5.4 Identifikasi Struktur Keruangan untuk Menentukan Kawasan CBD Kota Pekanbaru

Identifikasi struktur keruangan Kota Pekanbaru dianalisis menggunakan analisis deskriptif kualitatif dengan menjabarkan struktur keruangan Kota Pekanbaru sebelumnya telah dimuat dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Sistem pusat pelayanan terdiri dari rencana hirarki pusat pelayanan, rencana pembagian Wilayah Pengembangan (WP), dan rencana fungsi setiap Wilayah Pengembangan (WP). Analisis ini digunakan untuk mengetahui hirarki Kota Pekanbaru, dengan diketahuinya hirarki kota, dapat dihitung jarak antara lahan di Koridor II Bus Trans Metro Pekanbaru dengan kawasan CBD dan kawasan perdagangan atau pusat perekonomian terdekat dari koridor tersebut.

Kota Pekanbaru dibagi menjadi beberapa Wilayah Pengembangan (WP) yang telah dibahas di bab sebelumnya, dalam pembagian hirarki perkotaan

tersebut terdapat beberapa arahan hirarki dan rencana fungsi, berikut penjelasan berdasarkan hirarki yang telah ditentukan:

1. Pemanfaatan fungsi pelayanan pada pusat-pusat kegiatan yang terdapat di Wilayah Pengembangan 1 (WP1) melalui penyesuaian fungsi jaringan jalan dengan aktivitas yang dikembangkan. Aktivitas yang berkembang di wilayah ini adalah pusat perdagangan dan jasa, pusat perkantoran pemerintahan provinsi dan kota, wilayah ini merupakan pusat pelayanan Kota Pekanbaru atau wilayah *Central Business Distric* (CBD).
2. Pemanfaatan fungsi pelayanan pada sub-pusat pelayanan kota yang terdapat di Wilayah Pengembangan 2 (WP2) merupakan melalui penyesuaian fungsi jaringan jalan dengan aktivitas yang dikembangkan. Aktivitas yang berkembang di wilayah ini adalah kawasan permukiman, kawasan perdagangan dan jasa, kawasan pertanian, kawasan lindung, dan kawasan rekreasi. Sistem pusat pelayanan yang akan dibentuk terdiri atas 1 (satu) Pusat Pelayanan Kota (hirarki I) yang berada di Sekitar Jalan Jenderal Sudirman 4 (empat) Sub Pusat Pelayanan Kota (hirarki II) dan beberapa pusat lingkungan.
3. Penetapan Sub Pusat Pelayanan Kota dilakukan dengan mempertimbangkan beberapa aspek, antara lain :
  - a) Keseimbangan jangkauan pelayanan masing-masing pusat kegiatan terhadap wilayah pelayanannya;
  - b) Akselerasi pengembangan kawasan potensial berkembang, terutama pada koridor jalan lingkar di Kecamatan Tenayan Raya dan Kecamatan Rumbai Pesisir.

4. Pusat pelayanan di bagian Utara Sungai Siak pengembangannya akan diarahkan pada kegiatan-kegiatan yang berdampak kecil terhadap lingkungan. Sementara pada bagian Selatan Sungai Siak, pengembangannya akan diarahkan pada kegiatan-kegiatan terbangun dengan prioritas pengembangan untuk sektor jasa, perdagangan, industri, permukiman, dan pendidikan. Di bagian Timur, prioritas pengembangan akan diarahkan pada sektor industri, pergudangan, perdagangan, dan jasa transportasi.

Dengan diketahuinya pusat kegiatan Kota Pekanbaru atau kawasan *Central Busniess District* (CBD), dapat dilihat pada Gambar 5.12 dengan adanya gambar tersebut dihitung jarak lahan yang ada di koridor II bus Trans Metro Pekanbaru ke pusat kegiatan Kota Pekanbaru atau kawasan CBD, berikut tabel jarak antara lahan dengan kawasan CBD dikelompokkan berdasarkan penggunaan lahannya.

**Tabel 5.7 Jarak Lahan ke Kawasan CBD dikelompokkan Berdasarkan Penggunaan Lahan**

| No | Penggunaan Lahan | Jarak (Meter) |
|----|------------------|---------------|
| 1  | Perdagangan      | 4.850,84      |
| 2  | Perumahan        | 4.752,27      |
| 3  | Jasa             | 4.708,27      |
| 4  | Tempat Ibadah    | 3.701,00      |
| 5  | Industri         | 5.510,07      |
| 6  | Pertanian        | 4.898,80      |
| 7  | Lainnya          | 5.032,71      |
| 8  | Rekreasi         | 6.784,28      |

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa jenis penggunaan lahan yang memiliki jarak rata-rata paling jauh dari kawasan CBD adalah kawasan rekreasi yaitu sejauh 6.784,28 meter. Sedangkan jarak rata-rata penggunaan lahan yang paling dekat dengan kawasan CBD adalah kawasan tempat ibadah yaitu 3.701,00 meter.

Gambar 5.12 Peta titik CBD Kota Pekanbaru



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

**Tabel 5.8 Jarak Lahan Ke Pasar dikelompokkan Berdasarkan Penggunaan Lahan**

| No | Penggunaan Lahan | Rata-Rata |
|----|------------------|-----------|
| 1  | Perdagangan      | 3.308,52  |
| 2  | Perumahan        | 3.299,57  |
| 3  | Jasa             | 2.926,71  |
| 4  | Tempat Ibadah    | 2.133,49  |
| 5  | Industri         | 3.346,32  |
| 7  | Pertanian        | 4.120,34  |
| 7  | Lainnya          | 3.256,33  |
| 8  | Rekreasi         | 5.265,04  |

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Dari Tabel 5.7 dapat dilihat bahwa jenis penggunaan lahan yang memiliki jarak rata-rata paling jauh dari kawasan pasar adalah kawasan rekreasi yaitu sejauh 5.265,04 meter. Sedangkan jarak rata-rata penggunaan lahan yang paling dekat dengan kawasan pasar adalah kawasan tempat ibadah yaitu 2.133,49 meter.

#### **5.5 Analisis Pengaruh Titik Transit (Halte) di Koridor II Bus Trans Metro Pekanbaru terhadap Nilai Lahan**

Menghitung perubahan nilai lahan terhadap keberadaan halte di Koridor II Trans Metro Pekanbaru menggunakan analisis jalur (*path analysis*) dengan aplikasi SPSS versi 21. Analisis jalur yang digunakan menggunakan model dekomposisi yaitu model yang menekankan pada pengaruh kausalitas antarvariabel, baik pengaruh langsung maupun pengaruh tidak langsung dalam kerangka *path analysis*

### 5.5.1 Analisis Jalur (*Path Analysis*)

Analisis jalur menggunakan data dari variabel-variabel yang telah ditentukan, berikut Tabel 5.9 variabel-variabel yang digunakan dalam analisis jalur

**Tabel 5.9 Variabel-Variabel Penelitian**

| Variabel bebas (X) | Variabel terikat (Y)                      | Variabel intervening      |
|--------------------|-------------------------------------------|---------------------------|
| Halte (X)          | Koefisien dasar bangunan ( $Y_1$ )        | Luas penggunaan lahan (Z) |
|                    | Jarak bidang lahan dengan halte ( $Y_2$ ) |                           |
|                    | Jarak bidang lahan dengan CBD ( $Y_3$ )   |                           |
|                    | Jarak bidang lahan dengan pasar ( $Y_4$ ) |                           |

Sumber : Hasil Analisis, 2018



**Gambar 5.13 Dekomposisi Pengaruh Kausalitas Antarvariabel**

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Dari tabel di atas, dapat dilihat bahwa dalam penelitian ini menggunakan 3 variabel yaitu variabel X, variabel Y dan variabel Z. variabel X data yang digunakan adalah jarak antar halte, sedangkan untuk variabel Y terdapat 4 variabel yaitu luas koefisien dasar bangunan (KDB), jarak bidang lahan dengan halte, jarak bidang lahan dengan CBD, dan jarak bidang lahan dengan pasar, dan yang terakhir adalah variabel intervening, yaitu luas dari penggunaan lahan yang

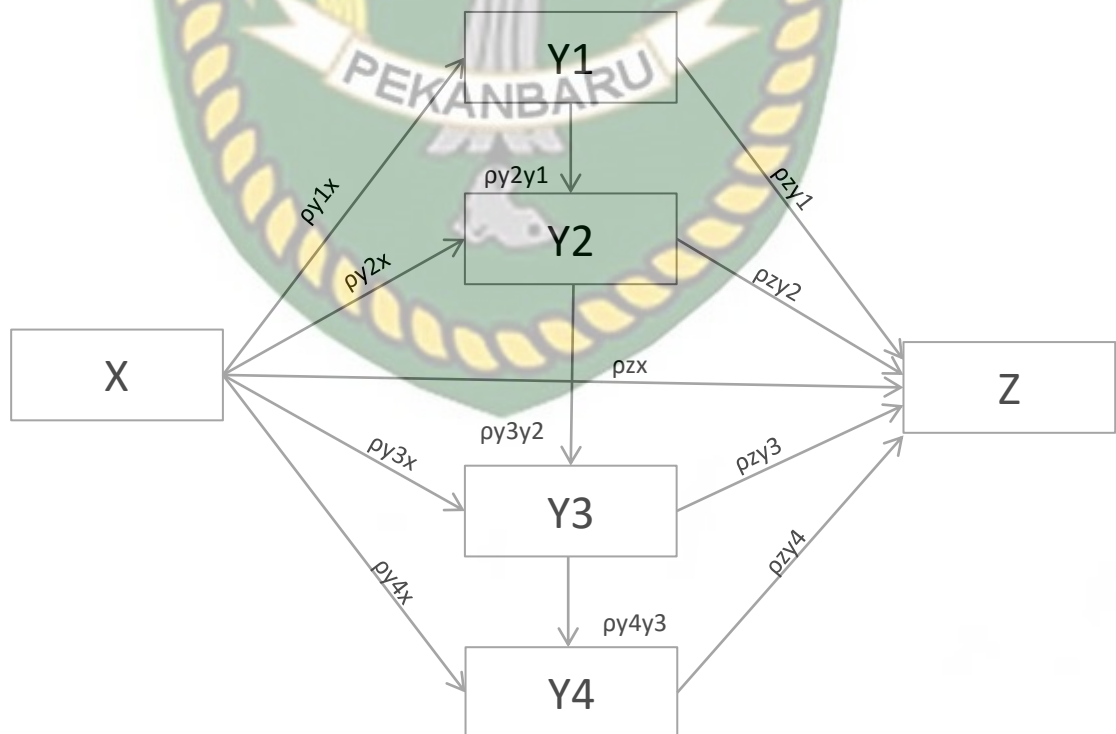
terdapat di Koridor II Trans Metro Pekanbaru, berikut adalah tabel 5.10 data yang digunakan dalam analisis jalur.

**Tabel 5.10 Data yang Digunakan untuk Analisis Jalur (*Analysis Path*)**

| No | Halte (X) | KDB (Y1) | Jarak Lahan Ke Halte (Y2) | Jarak Lahan Ke CBD (Y3) | Jalar Lahan Ke Pasar (Y4) | Luas Penggunaan Lahan (Z) |
|----|-----------|----------|---------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1  | 1377,95   | 23,6     | 43,85                     | 4.850,84                | 3.308,52                  | 501.845,49                |
| 2  | 1295,58   | 30,3     | 123,61                    | 4.752,27                | 3.299,57                  | 121.800,29                |
| 3  | 862,84    | 48,8     | 162,48                    | 4.708,27                | 2.926,71                  | 1.828.905,76              |
| 4  | 1260,05   | 38,2     | 173,45                    | 3.701,00                | 2.133,49                  | 51.464,25                 |
| 5  | 1040,6    | 1,1      | 236,38                    | 5.510,07                | 3.346,32                  | 15.284,68                 |
| 6  | 1221,23   | 47,9     | 136,38                    | 4.898,80                | 4.120,34                  | 131.702,68                |
| 7  | 616,29    | 0        | 130,19                    | 5.032,71                | 3.256,33                  | 72.802,66                 |
| 8  | 1500,19   | 0        | 56,58                     | 6.784,28                | 5.265,04                  | 1.395.337,35              |
| 9  | 2111,56   | 0        | 0                         | 0                       | 0                         | 0                         |

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari tabel di atas, dapat di buat kerangka hubungan kausal empiris antara jalur melalui persamaan struktur sebagai berikut



**Gambar 5.14 Diagram Persamaan Struktur Jalur Lengkap**

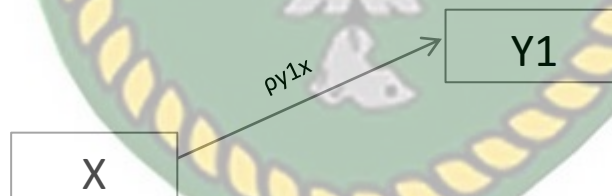
Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari kerangka di atas dapat di tarik hipotesisi sebagai berikut:

- 1  $Y_1 = F(X)$  :Keberadaan halte berpengaruh secara bersama terhadap koefisien dasar bangunan (KDB)
- 2  $Y_2 = F(X; Y_1)$  :Keberadaan halte, dan Koefisien dasar bangunan (KDB) berpengaruh secara bersama maupun individual terhadap jarak lahan ke halte
- 3  $Y_3 = F(X; Y_2)$  :Keberadaan halte dan jarak lahan ke halte berpengaruh secara bersama maupun individual terhadap jarak lahan ke CBD
- 4  $Y_4 = F(X; Y_3)$  : Keberadaan halte berpengaruh secara bersama maupun individual terhadap jarak lahan ke pasar
- 5  $Y_5 = F(X; Y_1; Y_2; Y_3; Y_4)$  : Halte, KDB, jarak lahan ke halte, lahan ke CBD, lahan ke pasar secara bersama maupun individual berpengaruh terhadap luas penggunaan lahan.

## 5.5.2 Menguji tiap hipotesis untuk Sub-struktur

### 5.5.2.1 Sub-struktur 1 hipotesis 1



**Gambar 5.15. Sub-Struktur-1 Hubungan Kausal X Terhadap  $Y_1$**

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Hipotesis :

$Y_1 = F(X)$  ; keberadaan halte berpengaruh terhadap koefisien dasar bangunan

Dari hasil pengolahan data program SPSS versi 21 pada sub-struktur-1 tersebut, terlihat pada Tabel 5.11 hingga Tabel 5.13 koefisien jalur yang diperoleh diuji sebagai berikut:

**Tabel 5.11 ANOVA<sup>a</sup> Sub - Struktur 1**

| Model |            | Sum of Squares | df | Mean Square | F    | Sig.              |
|-------|------------|----------------|----|-------------|------|-------------------|
| 1     | Regression | 191,405        | 1  | 191,405     | ,393 | ,551 <sup>b</sup> |
|       | Residual   | 3413,055       | 7  | 487,579     |      |                   |
|       | Total      | 3604,460       | 8  |             |      |                   |

a. Dependent Variable: kdb

b. Predictors: (Constant), halte

**Tabel 5.12 Coefficients<sup>a</sup> Sub - Struktur 1**

| Model |            | Unstandardized Coefficients |            | Standardized Coefficients | t     | Sig. |
|-------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|
|       |            | B                           | Std. Error | Beta                      |       |      |
| 1     | (Constant) | 35,662                      | 24,380     |                           | 1,463 | ,187 |
|       | halte      | -,012                       | ,019       | -,230                     | -,627 | ,551 |

a. Dependent Variable: kdb

**Tabel 5.13 Model Summary<sup>b</sup> Sub - Struktur 1**

| Model | R                 | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Change Statistics |          |     |     |               |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|-------------------|----------|-----|-----|---------------|
|       |                   |          |                   |                            | R Square Change   | F Change | df1 | df2 | Sig. F Change |
| 1     | ,230 <sup>a</sup> | ,053     | -,082             | 22,08120                   | ,053              | ,393     | 1   | 7   | ,551          |

a. Predictors: (Constant), halte

b. Dependent Variable: kdb

**a. Pengujian Secara Simultan (Keseluruhan)**

Uji secara keseluruhan ditunjukkan oleh tabel anova. Hipotesisi statistik dirumuskan sebagai berikut

$$H_a : \rho_{y1x} \neq 0$$

$$H_o : \rho_{y1x} = 0$$

Hipotesis bentuk kalimat

$H_a$  : keberadaan halte berpengaruh terhadap koefisien dasar bangunan (KDB)

$H_o$  : keberadaan halte tidak berpengaruh terhadap Koefisien Dasar Bangunan (KDB)

Tabel Anova diperoleh F untuk sebesar 0,393 dengan nilai probabilitas (sig) = 0,551. Karena sig < 0,005, maka keputusannya adalah  $H_o$  di terima dan  $H_a$  di tolak artinya keberadaan halte tidak berpengaruh terhadap koefisien dasar bangunan (KDB)

Berdasarkan koefisien determinan diterima  $R_{square}$  atau  $R^2_{y1x} = 0,053 = 5,3\%$  (tabel *model summary*) dan besarnya pengaruh variabel lain yaitu

$$\rho_{y1\epsilon1} = 1 - 0,053 = 0,947 = 94,7\%$$

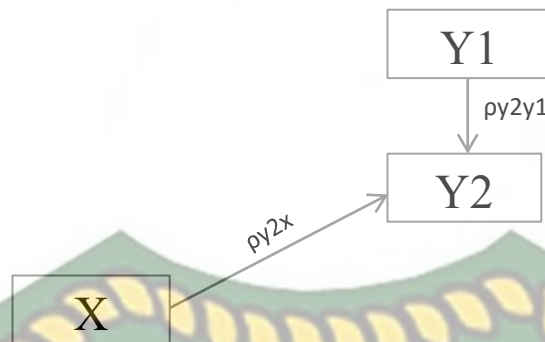
Maka, hasil pengujian analisis jalur untuk sub-struktur 1 dirangkum pada tabel berikut.

**Tabel 5.14 Rangkuman Hasil Koefisien Jalur Sub-Struktur - 1**

| Pengujian Hasil Variabel | Koefisien Jalur (Beta) | Nilai t | Nilai f | Hasil Pengujian | Koefisien Determinan $R^2 (R_{y1x})$ | Koefisien Variabel Lain (Sisa) |
|--------------------------|------------------------|---------|---------|-----------------|--------------------------------------|--------------------------------|
| X terhadap $Y_1$         | -0,230                 | -0,627  | 0,393   | $H_o$ diterima  | 0,053 atau 5,3%                      | 0,947 atau 94,7%               |

Sumber: Hasil analisis, 2018

### 5.5.2.2 Sub Struktur – 2 Hipotesis 2



**Gambar 5.16 Sub-Struktur 2 Hubungan Kausal X, dan Y1 Terhadap Y2**  
 Sumber : hasil analisis, 2018

Dari hasil pengolahan data program SPSS versi 21 pada sub-struktur 2 tersebut, terlihat Tabel 5.15 sampai Tabel 5.17, koefisien jalur yang diperoleh diuji sebagai berikut.

**Tabel 5.15 ANOVA<sup>a</sup> Sub - Struktur 2**

| Model |            | Sum of Squares | df | Mean Square | F     | Sig.              |
|-------|------------|----------------|----|-------------|-------|-------------------|
| 1     | Regression | 22619,902      | 2  | 11309,951   | 3,366 | ,105 <sup>b</sup> |
|       | Residual   | 20159,532      | 6  | 3359,922    |       |                   |
|       | Total      | 42779,435      | 8  |             |       |                   |

a. Dependent Variable: jarak lahan ke halte

b. Predictors: (Constant), kdb, halte

**Tabel 5.16 Coefficients<sup>a</sup> Sub - Struktur 2**

| Model |            | Unstandardized Coefficients |            | Standardized Coefficients | t      | Sig. |
|-------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
|       |            | B                           | Std. Error | Beta                      |        |      |
| 1     | (Constant) | 256,259                     | 73,128     |                           | 3,504  | ,013 |
|       | halte      | -,118                       | ,050       | -,682                     | -2,367 | ,056 |
|       | kdb        | ,485                        | ,992       | ,141                      | ,489   | ,642 |

a. Dependent Variable: jarak lahan ke halte

**Tabel 5.17 Model Summary<sup>b</sup> Sub - Struktur 2**

| Model | R                 | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Change Statistics |          |     |     |               |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|-------------------|----------|-----|-----|---------------|
|       |                   |          |                   |                            | R Square Change   | F Change | df1 | df2 | Sig. F Change |
| 1     | ,727 <sup>a</sup> | ,529     | ,372              | 57,96483                   | ,529              | 3,366    | 2   | 6   | ,105          |

a. Predictors: (Constant), kdb, halte

b. Dependent Variable: jarak lahan ke halte

#### a. Pengujian Secara Simultan (Keseluruhan)

Uji secara keseluruhan ditunjukkan oleh tabel 5.15 Anova. Hipotesis statistik dirumuskan sebagai berikut.

$$H_a : \rho_{y2x} = \rho_{y2y1} = 0$$

$$H_o : \rho_{y2x} = \rho_{y2y1} \neq 0$$

Hipotesis bentuk kalimat

$H_a$  : Keberadaan halte, dan kofisien dasar bangunan (KDB) secara bersama berpengaruh terhadap jarak lahan ke halte.

$H_o$  : Keberadaan halte, dan koefisien dasar bangunan (KDB) secara bersama tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke halte.

Dari tabel Anova diperoleh nilai F sebesar 3,366 dengan nilai probablilitas (sig) = 0,105. Karena nilai sig < 0,05, maka keputusannya adalah  $H_o$  diterima dan  $H_a$  ditolak artinya keberadaan halte secara bersama tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke halte.

Berdasarkan koefisien diterminan  $R_{\text{square}}$  atau  $R^2_{y2y1x} = 0,529 = 52,9\%$  (Tabel 5.14 Model Summary) dan besarnya pengaruh variabel lain

$$\rho_{y2e2} = 1 - 0,529 = 0,471 = 47,1\%.$$

## **b. Pengujian Secara Individual Sub-Struktur 2**

### **1. Pengaruh Halte Terhadap Jarak Lahan ke Halte**

Uji secara individual oleh Tabel 5.16 *Coefficients*. Hipotesis penelitian yang akan diuji dirumuskan menjadi hipotesis statistik berikut.

$$H_a : \rho_{y2x} \geq 0$$

$$H_o : \rho_{y2x} = 0$$

Hipotesis bentuk kalimat:

$H_a$  : halte berpengaruh terhadap jarak lahan ke halte

$H_o$  : halte tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke halte

Keputusan :

Terlihat bahwa pada kolom *sig* pada tabel 5.16 *coefficient* didapat nilai *sig.* 0,05. Ternyata nilai *sig.* 0,05 sama dengan nilai dari probabilitas 0,05 atau nilai  $0,05 \geq 0,05$ , maka  $H_o$  ditolak dan  $H_a$  diterima artinya halte berpengaruh terhadap jarak lahan ke halte.

### **2. Pengaruh Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Terhadap Jarak Lahan Ke Halte**

Uji secara individual ditunjukkan oleh tabel 5.16 *coefficient*. Hopotesis penelitian yang akan diuji dirumuskan menjadi hipotesisi statistik berikut

$$H_a : \rho_{y2y1} \geq 0$$

$$H_o : \rho_{y2y1} = 0$$

Hipotesis dalam bentuk kalimat :

Ha : Koefisien dasar bangunan (KDB) berpengaruh terhadap jarak lahan ke halte.

Ho : Koefisien dasar bangunan (KDB) tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke halte.

Keputusan :

Dari tabel 5.16 *coefficient* didapat nilai *sig.* 0,642. Ternyata nilai *sig* 0,642 lebih besar dari nilai probabilitas 0,05 atau nilai  $0,05 < 0,642$ , maka Ho diterima dan Ha ditolak, artinya koefisien dasar bangunan tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke halte.

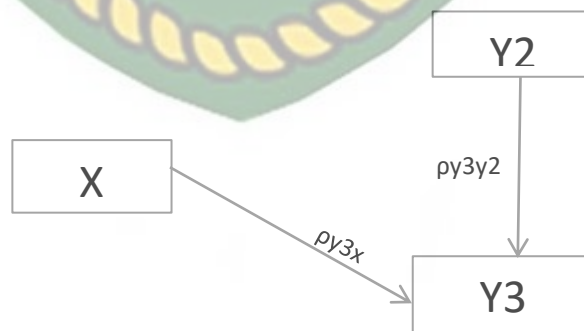
Hasil pengujian analisis jalur untuk sub-struktur 2 dirangkum seperti tabel berikut

**Tabel 5.18 Rangkuman Hasil Koefisien Jalur Sub-Struktur 2**

| Pengaruh Antarvariabel | Koefisien Jalur (Beta) | Nilai t | Nilai f | Hasil Pengujian | Koefisien Ditermianan Atau $R^2_{y2y1x}$ | Koefisien Variabel Lain (Sisa) $P_{y2\epsilon2}$ |
|------------------------|------------------------|---------|---------|-----------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| X terhadap $Y_2$       | -0,682                 | -2,367  | 3,366   | Ha diterima     | 0,529 atau 52,9%                         | 0,471 atau 47,1%.                                |
| $Y_1$ terhadap $Y_2$   | 0,141                  | 0,489   |         | Ho diterima     |                                          |                                                  |

Sumber: Hasil Analisis, 2018

### 5.5.2.3 Sub-Struktur 3 Hipotesis 3



**Gambar 5.17 Gambar Sub-Sturktur 3 Hubungan Kausal X, Dan Y2 Terhadap Y3**

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Dari hasil pengolahan data program SPSS versi 21 pada sub-struktur 3 tersebut, terlihat Tabel 5.19 sampai Tabel 5.21, koefisien jalur yang diperoleh diuji sebagai berikut.

**Tabel 5.19 ANOVA<sup>a</sup> Sub - Struktur 3**

| Model |            | Sum of Squares | df | Mean Square | F     | Sig.              |
|-------|------------|----------------|----|-------------|-------|-------------------|
| 1     | Regression | 10717862,558   | 2  | 5358931,279 | 1,883 | ,232 <sup>b</sup> |
|       | Residual   | 17074151,941   | 6  | 2845691,990 |       |                   |
|       | Total      | 27792014,499   | 8  |             |       |                   |

a. Dependent Variable: jarak lahan ke cbd

b. Predictors: (Constant), halte, jarak lahan ke halte

**Tabel 5.20 Coefficients<sup>a</sup> Sub - Struktur 3**

| Model |                      | Unstandardized Coefficients |            | Standardized Coefficients | t      | Sig. |
|-------|----------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
|       |                      | B                           | Std. Error | Beta                      |        |      |
| 1     | (Constant)           | 8157,937                    | 3691,609   |                           | 2,210  | ,069 |
|       | jarak lahan ke halte | -,891                       | 11,651     | -,035                     | -,076  | ,942 |
|       | halte                | -2,856                      | 2,023      | -,645                     | -1,412 | ,208 |

a. Dependent Variable: jarak lahan ke cbd

**Tabel 5.21 Model Summary<sup>b</sup> Sub - Struktur 3**

| Model | R                 | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Change Statistics |          |     |     |               |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|-------------------|----------|-----|-----|---------------|
|       |                   |          |                   |                            | R Square Change   | F Change | df1 | df2 | Sig. F Change |
| 1     | ,621 <sup>a</sup> | ,386     | ,181              | 1686,91790                 | ,386              | 1,883    | 2   | 6   | ,232          |

a. Predictors: (Constant), halte, jarak lahan ke halte

b. Dependent Variable: jarak lahan ke cbd

**a. Pengujian Secara Simultan (Keseluruhan)**

Uji secara keseluruhan ditunjukkan oleh Tabel 5.19 Anova. Hipotesis statistik dirumuskan sebagai berikut.

$$H_a : \rho_{y3x} = \rho_{y3y2} \neq 0$$

$$H_o : \rho_{y3x} = \rho_{y3y2} = 0$$

Hipotesis bentuk kalimat

$H_a$  : Keberadaan halte, jarak lahan ke halte secara bersama berpengaruh terhadap jarak lahan ke CBD

$H_o$  : Keberadaan halte, jarak lahan ke halte secara bersama tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke CBD.

Dari Tabel 5.19 anova diperoleh nilai F sebesar 1,833 dengan nilai probabilitas (sig) = 0,232. Karena nilai sig  $\geq$  0,05, maka keputusannya adalah  $H_o$  diterima dan  $H_a$  ditolak, artinya keberadaan halte, jarak lahan ke halte secara bersamaan tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke CBD.

Besarnya koefisien determinan  $R_{\text{square}}$  atau  $R^2_{y3y2x} = 0,386 = 38,6\%$  (Tabel 5.18 *model summary*) dan besarnya pengaruh variabel lain

$$\rho_{y3\epsilon3} = 1 - 0,386 = 0,614 = 61,4\%$$

**b. Pengujian Secara Individual Sub-Struktur 3**

**1. Pengaruh Halte Terhadap Jarak Lahan ke CBD**

Uji secara individual oleh Tabel 5.20 *Coefficients*. Hipotesis penelitian yang akan diuji dirumuskan menjadi hipotesis statistik berikut.

$$H_a : \rho_{y3x} \geq 0$$

$$H_o : \rho_{y3x} = 0$$

Hipotesis bentuk kalimat:

Ha : halte berpengaruh terhadap jarak lahan ke CBD

Ho : halte tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke CBD

Keputusan :

Terlihat bahwa pada kolom *sig* pada tabel 5.20 *coefficient* didapat nilai *sig.* 0,942. Ternyata nilai *sig.* 0,05 lebih besar dengan nilai dari probabilitas 0,05 atau nilai  $0,942 \geq 0,05$ , maka Ho diterima dan Ha ditolak artinya halte tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke CBD.

## 2. Pengaruh Jarak Lahan Ke Halte Terhadap Jarak Lahan Ke CBD

Uji secara individual ditunjukkan oleh tabel 5.20 *coefficient*. Hipotesis penelitian yang akan diuji dirumuskan menjadi hipotesisi statistik berikut.

Ha :  $\rho_{y3y2} \geq 0$

Ho :  $\rho_{y3y2} = 0$

Hipotesis dalam bentuk kalimat :

Ha : Jarak lahan ke halte berpengaruh terhadap jarak lahan ke CBD.

Ho : Jarak lahan ke halte tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke CBD.

Keputusan :

Dari tabel 5.20 *coefficient* didapat nilai *sig.* 0,208. Ternyata nilai *sig* 0,208 lebih besar dari nilai probabilitas 0,05 atau nilai  $0,05 < 0,208$ , maka Ho diterima dan Ha ditolak, artinya jarak lahan ke halte tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke CBD.

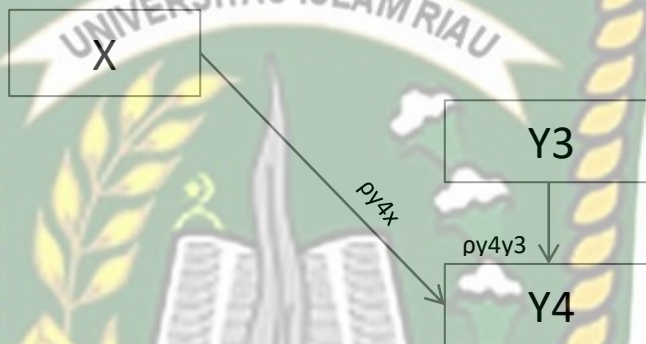
Hasil pengujian analisis jalur untuk sub-struktur 3 dirangkum seperti tabel berikut

**Tabel 5.22 Rangkuman Hasil Koefisien Jalur Sub-Struktur 3**

| Pengaruh Antarvariabel | Koefisien Jalur (Beta) | Nilai t | Nilai f | Hasil Pengujian | Koefisien Ditermianan Atau $R^2_{y3y2x}$ | Koefisien Variabel Lain (Sisa) $\rho_{v3\epsilon3}$ |
|------------------------|------------------------|---------|---------|-----------------|------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| X terhadap $Y_3$       | -0,035                 | -,076   | 1,883   | Ho diterima     | 0,386 atau 38,6%                         | 0,614 atau 61,4%                                    |
| $Y_2$ terhadap $Y_3$   | -0,645                 | -1,412  |         | Ho diterima     |                                          |                                                     |

Sumber : hasil analisis, 2018

#### 5.5.2.4 Sub Struktur 4 – Hipotesis 4



**Gambar 5.18 Sub Struktur – 4 Hubungan Kausal X Dan Y3 Terhadap Y4**

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Dari hasil pengolahan data program SPSS versi 21 pada sub-stuktur 3 tersebut, terlihat Tabel 5.23 sampai Tabel 5.25, koefisien jalur yang diperoleh diuji sebagai berikut

**Tabel 5.23 ANOVA<sup>a</sup> Sub - Struktur 4**

| Model        | Sum of Squares | Df | Mean Square | F      | Sig.              |
|--------------|----------------|----|-------------|--------|-------------------|
| 1 Regression | 15598152,523   | 2  | 7799076,262 | 54,014 | ,000 <sup>b</sup> |
| Residual     | 866334,013     | 6  | 144389,002  |        |                   |
| Total        | 16464486,537   | 8  |             |        |                   |

a. Dependent Variable: jarak lahan ke pasar

b. Predictors: (Constant), jarak lahan ke CBD, halte

**Tabel 5.24 Coefficients<sup>a</sup> Sub - Struktur 4**

| Model |                    | Unstandardized Coefficients |            | Standardized Coefficients | t      | Sig. |
|-------|--------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
|       |                    | B                           | Std. Error | Beta                      |        |      |
| 1     | (Constant)         | -1640,734                   | 839,742    |                           | -1,954 | ,099 |
|       | Halte              | ,754                        | ,407       | ,221                      | 1,853  | ,113 |
|       | jarak lahan ke cbd | ,843                        | ,092       | 1,095                     | 9,170  | ,000 |

a. Dependent Variable: jarak lahan ke pasar

**Tabel 5.25 Model Summary<sup>b</sup> Sub - Struktur 4**

| Model | R                 | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Change Statistics |          |     |     |               |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|-------------------|----------|-----|-----|---------------|
|       |                   |          |                   |                            | R Square Change   | F Change | df1 | df2 | Sig. F Change |
| 1     | ,973 <sup>a</sup> | ,947     | ,930              | 379,98553                  | ,947              | 54,014   | 2   | 6   | ,000          |

a. Predictors: (Constant), jarak lahan ke cbd, halte

b. Dependent Variable: jarak lahan ke pasar

#### a. Pengujian Secara Simultan (Keseluruhan)

Uji secara keseluruhan ditunjukkan oleh Tabel 5.23 Anova. Hipotesis statistik dirumuskan sebagai berikut.

$$H_a : \rho_{y4x} = \rho_{y4y3} \neq 0$$

$$H_o : \rho_{y4x} = \rho_{y4y3} = 0$$

Hipotesis bentuk kalimat

Ha : Keberadaan halte, dan jarak lahan ke CBD secara bersama berpengaruh terhadap jarak lahan ke pasar

Ho : Keberadaan halte, jarak lahan ke CBD secara bersama tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke pasar.

Dari tabel anova diperoleh nilai F sebesar 54,014 dengan nilai probabilitas (sig) = 0,000. Karena nilai sig < 0,05, maka keputusannya adalah Ho ditolak dan Ha diterima, artinya keberadaan halte, dan jarak lahan ke CBD secara bersama berpengaruh terhadap jarak lahan ke pasar.

Besarnya koefisien diterminan  $R_{\text{square}}$  atau  $R^2_{y4y3x} = 0,947 = 94,7\%$  (tabel

5.22 *model summary*) dan besarnya pengaruh variabel lain

$$\rho_{y4\epsilon4} = 1 - 0,947 = 0,053 = 5,3 \%$$

## b. Pengujian Secara Individual Sub-Struktur 4

### 1. Pengaruh Halte Terhadap Jarak Lahan ke Pasar

Uji secara individual oleh Tabel 5.24 *Coefficients*. Hipotesis penelitian yang akan diuji dirumuskan menjadi hipotesis statistik berikut.

$$H_a : \rho_{y4x} \geq 0$$

$$H_o : \rho_{y4x} = 0$$

Hipotesis bentuk kalimat:

$H_a$  : Halte berpengaruh terhadap jarak lahan ke pasar

$H_o$  : Halte tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke pasar

Keputusan :

Terlihat bahwa pada kolom *sig* pada Tabel 5.24 *coefficient* didapat nilai *sig.* 0,113. Ternyata nilai *sig.* 0,113 lebih besar dengan nilai dari probabilitas 0,05 atau nilai  $0,113 \geq 0,05$ , maka  $H_o$  diterima dan  $H_a$  ditolak artinya halte tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke pasar.

### 2. Pengaruh Jarak Lahan Ke CBD Terhadap Jarak Lahan Ke Pasar

Uji secara individual ditunjukkan oleh Tabel 5.24 *coefficient*. Hipotesis penelitian yang akan diuji dirumuskan menjadi hipotesisi statistik berikut

$$H_a : \rho_{y4y3} \geq 0$$

$$H_o : \rho_{y4y3} = 0$$

Hipotesis dalam bentuk kalimat :

Ha : Jarak lahan ke CBD berpengaruh terhadap jarak lahan ke pasar.

Ho : Jarak lahan ke CBD tidak berpengaruh terhadap jarak lahan ke pasar.

Keputusan :

Dari Tabel 5.24 *coefficient* didapat nilai *sig.* 0,000. Ternyata nilai *sig* 0,000 lebih kecil dari nilai probabilitas 0,05 atau nilai  $0,05 < 0,000$ , maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya Jarak lahan ke CBD berpengaruh terhadap jarak lahan ke pasar.

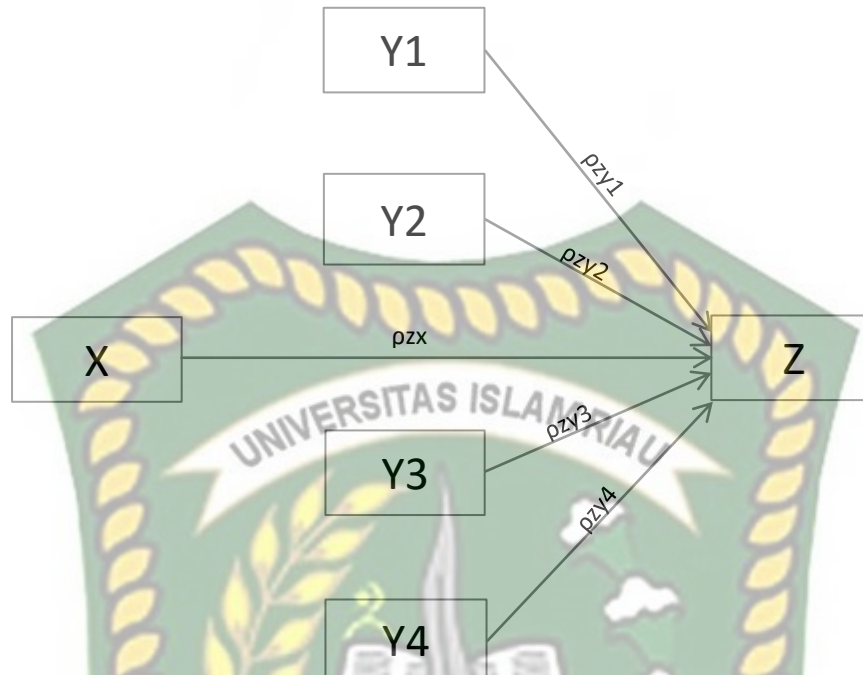
Hasil pengujian analisis jalur untuk sub-struktur 4 dirangkum seperti tabel berikut;

**Tabel 5.26 Rangkuman Hasil Koefisien Jalur Sub-Struktur 4**

| Pengaruh Antarvariabel | Koefisien Jalur (Beta) | Nilai t | Nilai f | Hasil Pengujian | Koefisien Ditermianan Atau $R^2_{y4y3x}$ | Koefisien Variabel Lain (Sisa) $\rho_{y4e4}$ |
|------------------------|------------------------|---------|---------|-----------------|------------------------------------------|----------------------------------------------|
| X terhadap $Y_4$       | 0,221                  | 1,853   | 54,014  | Ho diterima     | 0,947 atau 94,7%                         | 0,053 atau 5,3%                              |
| $Y_3$ terhadap $Y_4$   | 1,095                  | 9,170   |         | Ho ditolak      |                                          |                                              |

Sumber : Hasil Analisis, 2018

#### 5.5.2.5 Sub Struktur 5 Hipotesis 5



**Gambar 5.19 Sub Struktur 5 Hubungan Kausal X, Y1, Y2, Y3, Y4 Terhadap Z**  
 Sumber : Hasil Analisis, 2018

Dari hasil pengolahan data program SPSS versi 21 pada sub-stuktur 5 tersebut, terlihat Tabel 5.27 sampai Tabel 5.29, koefisien jalur yang diperoleh diuji sebagai berikut

**Tabel 5. 27 ANOVA<sup>a</sup> Sub - Struktur 5**

| Model        | Sum of Squares    | df | Mean Square      | F    | Sig.              |
|--------------|-------------------|----|------------------|------|-------------------|
| 1 Regression | 1426951892818,570 | 5  | 285390378563,714 | ,377 | ,840 <sup>b</sup> |
| Residual     | 2271862885220,879 | 3  | 757287628406,960 |      |                   |
| Total        | 3698814778039,448 | 8  |                  |      |                   |

a. Dependent Variable: luas penggunaan lahan

b. Predictors: (Constant), jarak lahan ke pasar, kdb, jarak lahan ke halte, halte, jarak lahan ke cbd

**Tabel 5.28 Coefficients<sup>a</sup> Sub - Struktur 5**

| Model                | Unstandardized Coefficients |             | Standardized Coefficients | t     | Sig. |
|----------------------|-----------------------------|-------------|---------------------------|-------|------|
|                      | B                           | Std. Error  | Beta                      |       |      |
| (Constant)           | -507376,106                 | 2849547,204 |                           | -,178 | ,870 |
| halte                | 117,653                     | 1312,506    | ,073                      | ,090  | ,934 |
| kdb                  | 13295,366                   | 16460,402   | ,415                      | ,808  | ,478 |
| jarak lahan ke halte | -6111,114                   | 6907,673    | -,657                     | -,885 | ,441 |
| jarak lahan ke cbd   | 703,125                     | 950,049     | 1,927                     | ,740  | ,513 |
| jarak lahan ke pasar | -613,393                    | 1092,734    | -1,294                    | -,561 | ,614 |

a. Dependent Variable: luas penggunaan lahan

**Tabel 5.29 Model Summary<sup>b</sup> Sub - Struktur 5**

| Model | R                 | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Change Statistics |          |     |     |               |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|-------------------|----------|-----|-----|---------------|
|       |                   |          |                   |                            | R Square Change   | F Change | df1 | df2 | Sig. F Change |
| 1     | ,621 <sup>a</sup> | ,386     | -,638             | 870222,74643               | ,386              | ,377     | 5   | 3   | ,840          |

a. Predictors: (Constant), jarak lahan ke pasar, kdb, jarak lahan ke halte, halte, jarak lahan ke cbd

b. Dependent Variable: luas penggunaan lahan

#### a. Pengujian Secara Simultan (Keseluruhan)

Uji secara keseluruhan ditunjukkan oleh Tabel 5.27 Anova. Hipotesis statistik dirumuskan sebagai berikut.

$$H_a : \rho_{zx} = \rho_{zy1} = \rho_{zy2} = \rho_{zy3} = \rho_{zy4} \neq 0$$

$$H_o : \rho_{zx} = \rho_{zy1} = \rho_{zy2} = \rho_{zy3} = \rho_{zy4} = 0$$

Hipotesis bentuk kalimat

Ha : Keberadaan halte, koefisien dasar bangunan, jarak lahan ke halte, jarak lahan ke CBD, jarak lahan ke pasar secara bersama berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan

Ho : Keberadaan halte, koefisien dasar bangunan, jarak lahan ke halte, jarak lahan ke CBD, jarak lahan ke pasar secara bersama tidak berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan

Dari Tabel 5.27 anova diperoleh nilai F sebesar 0,377 dengan nilai probabilitas (sig) = 0,840 . Karena nilai sig lebih besar dari 0,05, maka keputusannya adalah Ho diterima dan Ha ditolak, artinya Keberadaan halte, koefisien dasar bangunan, jarak lahan ke halte, jarak lahan ke CBD, jarak lahan ke pasar secara bersama tidak berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan.

Besar koefisien determinan  $R^2$  atau  $R_{zy_4y_3y_2y_1x} = 0,386 = 38,6\%$  (tabel 5.26 *model summary*) dan besar pengaruh variabel lain adalah

$$P_{zx5} = 1 - 0,386 = 0,614 = 61,4\%$$

#### b. Pengujian Secara Individual Sub-Struktur 4

##### 1. Pengaruh Halte Terhadap Luas Penggunaan Lahan

Uji secara individual oleh Tabel 5.28 *Coefficients*. Hipotesis penelitian yang akan diuji dirumuskan menjadi hipotesis statistik berikut.

$$H_a : \rho_{zx} \geq 0$$

$$H_o : \rho_{zx} = 0$$

Hipotesis bentuk kalimat:

Ha : halte berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan

Ho : halte tidak berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan.

Keputusan :

Terlihat bahwa pada kolom *sig* pada Tabel 5.28 *coefficient* didapat nilai *sig.* 0,934. Ternyata nilai *sig.* 0,05 lebih kecil dengan nilai dari probabilitas 0,05 atau nilai  $0,934 \geq 0,05$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak artinya halte tidak berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan.

## 2. Koefisien Dasar Bangunan Terhadap Luas Lahan

Uji secara individual oleh Tabel 5.28 *Coefficients*. Hipotesis penelitian yang akan diuji dirumuskan menjadi hipotesis statistik berikut.

$$H_a : \rho_{zy1} \geq 0$$

$$H_0 : \rho_{zy1} = 0$$

Hipotesis bentuk kalimat:

$H_a$  : KDB terhadap luas lahan penggunaan lahan

$H_0$  : KDB tidak berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan

Keputusan :

Terlihat bahwa pada kolom *sig* pada tabel 5.28 *coefficient* didapat nilai *sig.* 0,478. Ternyata nilai *sig.* 0,05 lebih kecil dengan nilai dari probabilitas 0,05 atau nilai  $0,478 \geq 0,05$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak artinya KDB tidak berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan.

### 3. Pengaruh Jarak Lahan Ke Halte Terhadap Luas Lahan

Uji secara individual oleh Tabel 5.28 *Coefficients*. Hipotesis penelitian yang akan diuji dirumuskan menjadi hipotesis statistik berikut.

$$H_a : \rho_{zy2} \geq 0$$

$$H_o : \rho_{zy2} = 0$$

Hipotesis bentuk kalimat:

$H_a$  : Jarak lahan ke halte terhadap luas lahan penggunaan lahan

$H_o$  : Jarak lahan ke halte tidak berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan

Keputusan :

Terlihat bahwa pada kolom *sig* pada tabel 5.28 *coefficient* didapat nilai *sig.* 0,441. Ternyata nilai *sig.* 0,05 lebih kecil dengan nilai dari probabilitas 0,05 atau nilai  $0,441 \geq 0,05$ , maka  $H_o$  diterima dan  $H_a$  ditolak artinya Jarak lahan ke halte tidak berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan.

### 4. Pengaruh Jarak Lahan Ke CBD Terhadap Luas Lahan

Uji secara individual oleh Tabel 5.28 *Coefficients*. Hipotesis penelitian yang akan diuji dirumuskan menjadi hipotesis statistik berikut.

$$H_a : \rho_{zy3} \geq 0$$

$$H_o : \rho_{zy3} = 0$$

Hipotesis bentuk kalimat:

$H_a$  : Jarak lahan ke CBD berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan

$H_o$  : Jarak lahan ke CBD tidak berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan

Keputusan :

Terlihat bahwa pada kolom *sig* pada Tabel 5.28 *coefficient* didapat nilai *sig.* 0,513. Ternyata nilai *sig.* 0,05 lebih besar, dengan nilai dari probabilitas 0,05 atau nilai  $0,513 \geq 0,05$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak artinya Jarak lahan ke CBD tidak berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan.

##### 5. Pengaruh Jarak Lahan ke Pasar dengan Luas Lahan

Uji secara individual oleh Tabel 5.28 *Coefficients*. Hipotesis penelitian yang akan diuji dirumuskan menjadi hipotesis statistik berikut.

$$H_a : \rho_{zy4} \geq 0$$

$$H_0 : \rho_{zy4} = 0$$

Hipotesis bentuk kalimat:

$H_a$  : Jarak lahan ke pasar terhadap luas lahan penggunaan lahan

$H_0$  : Jarak lahan ke pasar tidak berpengaruh terhadap luas lahan penggunaan lahan

Keputusan :

Terlihat bahwa pada kolom *sig* pada Tabel 5.28 *coefficient* didapat nilai *sig.* 0,614. Ternyata nilai *sig.* 0,05 lebih besar, dengan nilai dari probabilitas 0,05 atau nilai  $0,614 \geq 0,05$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak artinya Jarak lahan ke pasar terhadap luas lahan penggunaan lahan.

Hasil pengujian analisis jalur untuk sub-struktur 5 dirangkum seperti Tabel 5.30 berikut.

**Tabel 5. 30 Rangkuman Hasil Koefisien Jalur Sub-Struktur 5**

| Pengaruh Antarvariabel | Koefisien Jalur (Beta) | Nilai t | Nilai f | Hasil Pengujian | Koefisien Determinan Atau $R^2_{y4y3x}$ | Koefisien Variabel Lain (Sisa) $\rho_{y4e4}$ |
|------------------------|------------------------|---------|---------|-----------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------|
| X terhadap Z           | 0,073                  | 0,090   | 0,377   | Ho diterima     | 0,386 atau 38,6%                        | 0,614 atau 61,4%                             |
| $Y_1$ terhadap Z       | 0,415                  | 0,808   |         | Ho diterima     |                                         |                                              |
| $Y_2$ terhadap Z       | -0,657                 | -0,885  |         | Ho diterima     |                                         |                                              |
| $Y_3$ terhadap Z       | 1,927                  | 0,740   |         | Ho diterima     |                                         |                                              |
| $Y_4$ terhadap Z       | -1,294                 | -0,561  |         | Ho diterima     |                                         |                                              |

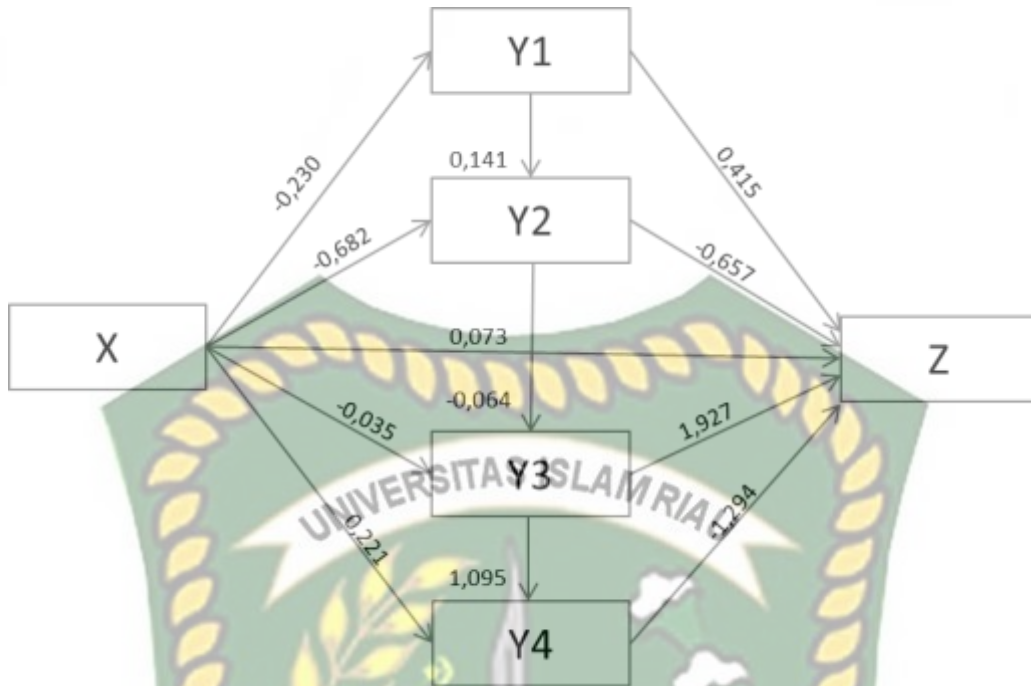
Sumber : Hasil Analisis, 2018

**Tabel 5.31 Rekapitulasi Hasil Koefisien Jalur Sub-Struktur**

| Pengujian Hasil Variabel               | Koefisie n Jalur (Beta) | Nilai t | Nilai f | Hasil Pengujian | Koefisien Determinan R <sup>2</sup> (R <sub>y1x</sub> ) | Koefisien Variabel Lain (Sisa) |
|----------------------------------------|-------------------------|---------|---------|-----------------|---------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Sub struktur 1                         |                         |         |         |                 |                                                         |                                |
| X terhadap Y <sub>1</sub>              | -0,230                  | -0,627  | 0,393   | Ho diterima     | 0,053 atau 5,3%                                         | 0,947 atau 94,7%               |
| Sub struktur 2                         |                         |         |         |                 |                                                         |                                |
| X terhadap Y <sub>2</sub>              | -0,682                  | -2,367  | 3,366   | Ho ditolak      | 0,529 atau 52,9%                                        | 0,471 atau 47,1%.              |
| Y <sub>1</sub> terhadap Y <sub>2</sub> | 0,141                   | 0,489   |         | Ho diterima     |                                                         |                                |
| Sub struktur 3                         |                         |         |         |                 |                                                         |                                |
| X terhadap Y <sub>3</sub>              | -0,035                  | -0,076  | 1,883   | Ho diterima     | 0,386 atau 38,6%                                        | 0,614 atau 61,4%               |
| Y <sub>2</sub> terhadap Y <sub>3</sub> | -0,064                  | -1,412  |         | Ho diterima     |                                                         |                                |
| Sub struktur 4                         |                         |         |         |                 |                                                         |                                |
| X terhadap Y <sub>4</sub>              | 0,221                   | 1,853   | 54,014  | Ho diterima     | 0,947 atau 94,7%                                        | 0,053 atau 5,3%                |
| Y <sub>3</sub> terhadap Y <sub>4</sub> | 1,095                   | 9,170   |         | Ho ditolak      |                                                         |                                |
| Sub struktur 5                         |                         |         |         |                 |                                                         |                                |
| X terhadap Z                           | 0,073                   | 0,090   | 0,377   | Ho diterima     | 0,386 atau 38,6%                                        | 0,614 atau 61,4%               |
| Y <sub>1</sub> terhadap Z              | 0,415                   | 0,808   |         | Ho diterima     |                                                         |                                |
| Y <sub>2</sub> terhadap Z              | -0,657                  | -0,885  |         | Ho diterima     |                                                         |                                |
| Y <sub>3</sub> terhadap Z              | 1,927                   | 0,740   |         | Ho diterima     |                                                         |                                |
| Y <sub>4</sub> terhadap Z              | -1,294                  | -0,561  |         | Ho diterima     |                                                         |                                |

Sumber : Hasil analisis, 2018

Dari rangkuman analisis di atas dapat dipemodelkan analisis jalur sebagai berikut.



**Gambar 5.20 Hubungan Kausal Empiris Antarvariabel Penelitian**  
 Sumber : Hasil Analisis, 2018

Hasil perhitungan dibuat persamaan sebagai berikut :

Persamaan Struktur 1 :  $Y_1 = \rho_{y1x}X + \rho_{y1\epsilon1} \cdot \epsilon_1 ; R_{square}$

$$Y1 = -0,230 X + 0,947 \epsilon_1 ; R_{square} = 0,053$$

Persamaan struktur 2 :  $Y_2 = \rho_{y2x} X + \rho_{y2y1} Y_1 + \rho_{y2\epsilon2} \cdot \epsilon_2 ; R_{square}$

$$Y2 = -0,682X + 0,141Y1 + 0,471 \epsilon_2 ; 0,529$$

Persamaan struktur 3 :  $Y_3 = \rho_{y3x} X + \rho_{y3y2} Y_2 + \rho_{y3\epsilon2} \cdot \epsilon_3 ; R_{square}$

$$Y3 = -0,03 X + (-0,064) Y2 + 0,614 \epsilon_3 ; 0,386$$

Persamaan struktur 4 :  $Y_4 = \rho_{y4x} X + \rho_{y4y3} Y_3 + \rho_{y4\epsilon3} \cdot \epsilon_4 ; R_{square}$

$$Y4 = 0,221 X + 1,095 Y3 + 0,053 \epsilon_4 ; 0,947$$

Persamaan Struktur 5 :  $Z = \rho_{zx} X + \rho_{zy1} Y_1 + \rho_{zy2} Y_2 + \rho_{zy3} Y_3 + \rho_{zy4} Y_4 + \rho_{z\epsilon5} \cdot \epsilon_5 ; R_{square}$

$$Y5 = 0,073 X + 0,415 Y1 + (-0,657)Y2 + 1,927Y3 + (-1,294 Y4) + 0,614 \epsilon_5 ; 0,386$$

**Tabel 5.32 Model Dekomposisi Pengaruh Kausalitas Antar Variabel**

| Pengaruh Variabel                      | Pengaruh Kausal |                |            |            |            |                   |                   |            |              |                  | TOTAL |                                                                                             |
|----------------------------------------|-----------------|----------------|------------|------------|------------|-------------------|-------------------|------------|--------------|------------------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                        | Langsu ng       | Tidak Langsung |            |            |            |                   |                   |            |              |                  |       |                                                                                             |
|                                        |                 | Melalui Y1     | Melalui Y2 | Melalui Y3 | Melalui Y4 | Melalui Y1 Dan Y2 | Melalui Y2 Dan Y3 | Y3 Dan Y4  | Y1, Y2, Y3   | Y1, Y2, Y3, Y4   |       |                                                                                             |
| X terhadap Y                           | (1)             | -              | -          | -          | -          | -                 | -                 | -          | -            | -                |       | (1)                                                                                         |
| X terhadap Y <sub>2</sub>              | (3)             | (1)(2)         | -          | -          | -          | -                 | -                 | -          | -            | -                |       | (3)+ (1)(2)                                                                                 |
| X terhadap Y <sub>3</sub>              | (5)             | -              | (3)(4)     | -          | -          | (1)(2)(3)         | -                 | -          | -            | -                |       | (5)+ (3)(4)+ (1)(2)(3)                                                                      |
| X terhadap Y <sub>4</sub>              | (6)             | -              | -          | (5)(7)     | -          | -                 | -                 | -          | (1)(2)(4)(7) | -                |       | (6)+ (5)(7)+ (1)(2)(4)(7)                                                                   |
| X terhadap Z                           | (10)            | (1)(8)         | (3)(9)     | (5)(11)    | (6)(12)    | (1)(2)(9)         | (3)(4)(11)        | (5)(7)(12) | -            | (1)(2)(4)(7)(12) |       | (10)+ (1)(8)+ (3)(9)+ (5)(11)+ (6)(12)+ (1)(2)(9)+ (3)(4)(11)+ (5)(7)(12)+ (1)(2)(4)(7)(12) |
| Y <sub>1</sub> terhadap Y <sub>2</sub> | (2)             | -              | -          | -          | -          | -                 | -                 | -          | -            | -                |       | (2)                                                                                         |
| Y <sub>2</sub> terhadap Y <sub>3</sub> | (4)             | -              | -          | -          | -          | -                 | -                 | -          | -            | -                |       | (4)                                                                                         |
| Y <sub>3</sub> terhadap Y <sub>4</sub> | (7)             | -              | -          | -          | -          | -                 | -                 | -          | -            | -                |       | (7)                                                                                         |
| Y <sub>1</sub> terhadap Z              | (8)             | -              | -          | -          | -          | -                 | -                 | -          | -            | -                |       | (8)                                                                                         |
| Y <sub>2</sub> terhadap Z              | (9)             | -              | -          | -          | -          | -                 | -                 | -          | -            | -                |       | (9)                                                                                         |
| Y <sub>3</sub> terhadap Z              | (11)            | -              | -          | -          | -          | -                 | -                 | -          | -            | -                |       | (11)                                                                                        |
| Y <sub>4</sub> terhadap Z              | (12)            | -              | -          | -          | -          | -                 | -                 | -          | -            | -                |       | (12)                                                                                        |

Sumber : Hasil Analisis, 2018

**Tabel 5.33 Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung**

| Pengaruh Variabel                      | Pengaruh Kausal |                     |                      |                     |                     |                                 |                                 |                               |                                          |                                              | TOTAL  |
|----------------------------------------|-----------------|---------------------|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------|--------|
|                                        | Langsung        | Tidak Langsung      |                      |                     |                     |                                 |                                 |                               |                                          |                                              |        |
|                                        |                 | Melalui Y1          | Melalui Y2           | Melalui Y3          | Melalui Y4          | Melalui Y1 Dan Y2               | Melalui Y2 Dan Y3               | Y3 Dan Y4                     | Y1, Y2, Y3                               | Y1, Y2, Y3, Y4                               |        |
| X terhadap Y <sub>1</sub>              | -0,230          | -                   | -                    | -                   | -                   | -                               | -                               | -                             | -                                        | -                                            | -0,230 |
| X terhadap Y <sub>2</sub>              | -0,682          | (-0,230)<br>(0,141) | -                    | -                   | -                   | -                               | -                               | -                             | -                                        | -                                            | -0,714 |
| X terhadap Y <sub>3</sub>              | -0,035          | -                   | (-0,682)<br>(-0,064) | -                   | -                   | (-0,230)<br>(0,141)<br>(-0,682) | -                               | -                             | -                                        | -                                            | 0,03   |
| X terhadap Y <sub>4</sub>              | 0,221           | -                   | -                    | (-0,035)<br>(1,095) | -                   | -                               | -                               | -                             | (-0,230)<br>(0,141)<br>(-0,064)<br>(1,0) | -                                            | 0,188  |
| X terhadap Z                           | 0,073           | (-0,230)<br>(0,415) | (-0,682)<br>(-0,657) | (-0,035)<br>(1,927) | (0,221)<br>(-1,294) | (-0,230)<br>(0,141)<br>(-0,657) | (-0,682)<br>(-0,064)<br>(1,927) | (-0,035)<br>(1,0)<br>(-1,294) | -                                        | (-0,230) (0,141)<br>(-0,064) (1,095)(-1,294) | 0,36   |
| Y <sub>1</sub> terhadap Y <sub>2</sub> | 0,141           | -                   | -                    | -                   | -                   | -                               | -                               | --                            | -                                        | -                                            | 0,141  |
| Y <sub>2</sub> terhadap Y <sub>3</sub> | -0,064          | -                   | -                    | -                   | -                   | -                               | -                               | -                             | -                                        | -                                            | -0,064 |
| Y <sub>3</sub> terhadap Y <sub>4</sub> | 1,0             | -                   | -                    | -                   | -                   | -                               | -                               | -                             | -                                        | -                                            | 1,0    |
| Y <sub>1</sub> terhadap Z              | 0,415           | -                   | (0,141)(-0,657)      | -                   | -                   | -                               | -                               | -                             | -                                        | -                                            | 0,322  |
| Y <sub>2</sub> terhadap Z              | -0,657          | -                   | -                    | (-0,064)<br>(1,927) | -                   | -                               | -                               | -                             | -                                        | -                                            | -0,780 |
| Y <sub>3</sub> terhadap Z              | 1,927           | -                   | -                    | -                   | (1,0)(-0,2)         | -                               | -                               | -                             | -                                        | -                                            | 1,727  |
| Y <sub>4</sub> terhadap Z              | -0,294          | -                   | -                    | -                   | -                   | -                               | -                               | -                             | -                                        | -                                            | -1,294 |

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Adapun hasil analisis pengaruh halte terhadap variabel-variabel nilai lahan secara langsung dan tidak langsung maupun total pengaruh secara parsial yang berdasarkan pada hasil analisis jalur, berikut adalah tabel interpretasi pengaruh nilai total langsung dan tidak langsung dari analisis jalur berdasarkan parsial/individu.

**Tabel 5.34 Interpretasi Pengaruh Nilai Total Langsung dan Tidak Langsung dari Analisis Jalur Berdasarkan Parsial/Individu di Koridor II Trans Metro Pekanbaru.**

| No | Variabel             | Nilai total pengaruh | Interpretasi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----|----------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | X terhadap $Y_1$     | -0,230               | Berdasarkan hasil analisis total pengaruh langsung dan tidak langsung halte terhadap Koefisien Dasar Bangunan adalah sebesar - 0,230, berarti setiap pengurangan 1 halte, maka luas KDB akan menurun sebesar 23% atau 0,230. Koefisien bernilai negatif artinya nilai halte terhadap KDB hubungannya negatif.                                                                                                   |
| 2  | X terhadap $Y_2$     | -0,714               | Berdasarkan hasil analisis total pengaruh langsung dan tidak langsung halte terhadap jarak lahan ke halte adalah sebesar - 0,714, berarti setiap pengurangan 1 halte, maka pengaruhnya terhadap jarak lahan ke halte akan menurun sebesar 71,4% atau 0,714. Koefisien bernilai negatif artinya nilai halte terhadap jarak lahan ke halte hubungannya negatif.                                                   |
| 3  | X terhadap $Y_3$     | 0,03                 | Berdasarkan hasil analisis total pengaruh langsung dan tidak langsung halte terhadap jarak lahan ke CBD adalah sebesar 0,03, berarti setiap penambahan 1 halte, maka pengaruhnya terhadap jarak lahan ke CBD akan bertambah sebesar 3% atau 0,03. Koefisien bernilai positif artinya positif halte terhadap jarak lahan ke CBD hubungannya positif.                                                             |
| 4  | X terhadap $Y_4$     | 0,188                | Berdasarkan hasil analisis total pengaruh langsung dan tidak langsung halte terhadap jarak lahan ke pasar adalah sebesar 0,188, berarti setiap penambahan 1 halte, maka pengaruhnya terhadap jarak lahan ke pasar akan bertambah sebesar 18,8% atau 0,188. Koefisien bernilai positif artinya nilai halte terhadap jarak lahan ke pasar hubungannya positif.                                                    |
| 5  | X terhadap Z         | 0,36                 | Berdasarkan hasil analisis total pengaruh langsung dan tidak langsung halte terhadap luas lahan adalah sebesar 0,36, berarti setiap penambahan 1 halte, maka pengaruhnya terhadap luas lahan akan bertambah sebesar 36 % atau 0,36. Koefisien bernilai positif artinya nilai halte terhadap luas lahan hubungannya positif.                                                                                     |
| 6  | $Y_1$ terhadap $Y_2$ | 0,141                | Berdasarkan hasil analisis total pengaruh langsung dan tidak langsung koefisien dasar bangunan (KDB) terhadap jarak lahan ke halte adalah sebesar 0,141, berarti setiap penambahan luas koefisien dasar bangunan (KDB), maka pengaruhnya terhadap jarak lahan ke halte akan bertambah sebesar 14,1% atau 0,141. Koefisien bernilai positif artinya nilai KDB terhadap jarak lahan ke halte hubungannya positif. |
| 7  | $Y_2$ terhadap $Y_3$ | -0,064               | Berdasarkan hasil analisis total pengaruh langsung dan tidak langsung jarak lahan ke halte terhadap jarak lahan ke CBD adalah sebesar -0,064, berarti setiap pengurangan jarak lahan ke halte, maka pengaruhnya terhadap jarak lahan ke CBD akan berkurang sebesar                                                                                                                                              |

| No | Variabel                  | Nilai total pengaruh | Interpretasi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----|---------------------------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                           |                      | 36,7% atau 0,367. Koefisien bernilai negatif artinya nilai jarak lahan ke halte terhadap jarak lahan ke CBD hubungannya negatif.                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 8  | Y3 terhadap Y4            | 1,0                  | Berdasarkan hasil analisis total pengaruh langsung dan tidak langsung jarak lahan ke CBD terhadap jarak lahan ke pasar adalah sebesar 1,000, berarti setiap penambahan jarak lahan ke CBD, maka pengaruhnya terhadap jarak lahan ke pasar akan bertambah sebesar 100% atau 1,00. Koefisien bernilai positif artinya nilai jarak lahan ke CBD terhadap jarak lahan ke pasar hubungannya positif.         |
| 9  | Y <sub>1</sub> terhadap Z | 0,415                | Berdasarkan hasil analisis total pengaruh langsung dan tidak langsung koefisien dasar bangunan (KDB) terhadap luas penggunaan lahan adalah sebesar 0,415, berarti setiap penambahan luas koefisien dasar bangunan (KDB), maka pengaruhnya terhadap luas penggunaan lahan akan bertambah sebesar 41,5% atau 0,414. Koefisien bernilai positif artinya nilai KDB terhadap luas lahan hubungannya positif. |
| 10 | Y <sub>2</sub> terhadap Z | -0,657               | Berdasarkan hasil analisis total pengaruh langsung dan tidak langsung jarak lahan ke halte terhadap luas lahan adalah sebesar -0,657, berarti setiap pengurangan jarak lahan ke halte, maka pengaruhnya terhadap luas lahan akan menurun sebesar 65,7% atau 0,657. Koefisien bernilai negatif artinya nilai jarak lahan ke halte terhadap luas lahan hubungannya negatif.                               |
| 11 | Y <sub>3</sub> terhadap Z | 1,927                | Berdasarkan hasil analisis total pengaruh langsung dan tidak langsung jarak lahan ke CBD terhadap luas lahan adalah sebesar 0,927, berarti setiap penambahan jarak lahan ke CBD, maka pengaruhnya terhadap luas lahan akan bertambah sebesar 92,7% atau 0,927. Koefisien bernilai positif artinya positif jarak lahan ke CBD terhadap luas lahan hubungannya positif                                    |
| 12 | Y <sub>4</sub> terhadap Z | -0,294               | Berdasarkan hasil analisis total pengaruh langsung dan tidak langsung jarak lahan ke pasar terhadap luas lahan adalah sebesar -0,294, berarti setiap pengurangan jarak lahan ke pasar, maka pengaruhnya terhadap luas lahan akan bertambah sebesar 29,4% atau 0,294. Koefisien bernilai negatif artinya nilai jarak lahan ke pasar terhadap luas lahan hubungannya positif.                             |

Sumber : Hasil Analisis, 2018

### 5.5.3 Pengaruh Halte Terhadap Nilai Lahan di Koridor II Trans Metro

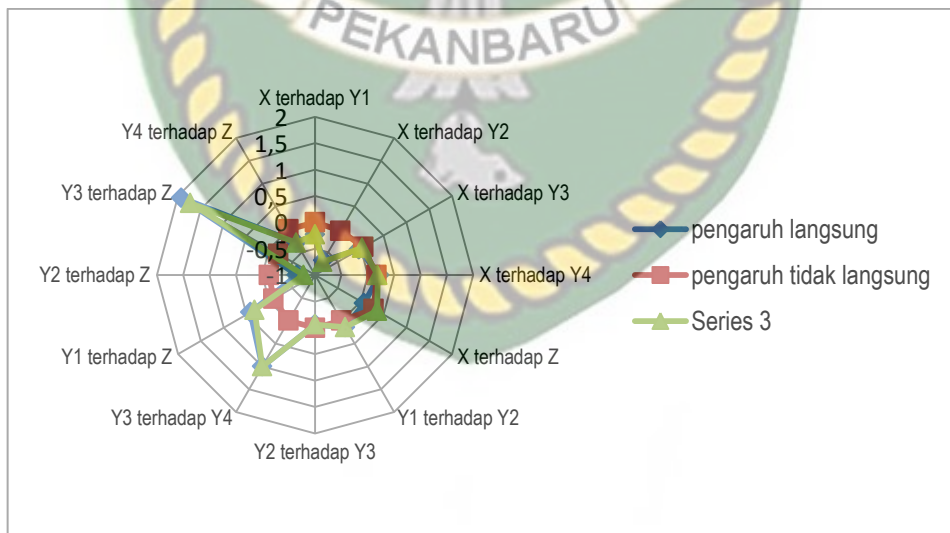
#### Pekanbaru

Berdasarkan hasil perhitungan pengaruh langsung dan tidak langsung di atas dapat di ambil kesimpulan bahwa terdapat beberapa variabel yang memiliki hubungan negatif atau positif, dan signifikan atau tidak signifikan, variabel-variabel tersebut akan di rangkum dalam Tabel 5.35 berikut.

**Tabel 5.35 Rangkuman Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung Antar Variabel**

| No | Variabel             | Pengaruh Langsung | Pengaruh Tidak Langsung | Nilai Pengaruh Total |
|----|----------------------|-------------------|-------------------------|----------------------|
| 1  | X terhadap $Y_1$     | -0,230            | -                       | -0,230               |
| 2  | X terhadap $Y_2$     | -0,682            | -0,032                  | -0,714               |
| 3  | X terhadap $Y_3$     | -0,035            | 0,06                    | 0,03                 |
| 4  | X terhadap $Y_4$     | 0,221             | 0,165                   | 0,188                |
| 5  | X terhadap Z         | 0,073             | 0,287                   | 0,36                 |
| 6  | $Y_1$ terhadap $Y_2$ | 0,141             | -                       | 0,141                |
| 7  | $Y_2$ terhadap $Y_3$ | -0,064            | -                       | -0,064               |
| 8  | $Y_3$ terhadap $Y_4$ | 1,0               | -                       | 1,0                  |
| 9  | $Y_1$ terhadap Z     | 0,415             | -0,093                  | 0,322                |
| 10 | $Y_2$ terhadap Z     | -0,657            | -0,127                  | -0,784               |
| 11 | $Y_3$ terhadap Z     | 1,927             | -0,2                    | 1,727                |
| 12 | $Y_4$ terhadap Z     | -0,294            | -                       | -0,294               |

Sumber: Hasil Analisis, 2018



**Gambar 5.21 Diagram Rangkuman Pengaruh Langsung, Tidak Langsung dan Total Pengaruh**

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 5.35 dapat tarik kesimpulan bahwa adanya pengaruh antara halte *Bus Rapid Transit* terhadap halte di koridor II Trans Metro Pekanbaru, hal ini menyatakan bahwa  $H_a : \rho \neq 0$  diterima, yang artinya adanya pengaruh halte terhadap nilai lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru.

Dapat dilihat bahwa terdapat beberapa variabel yang memiliki pengaruh dari nilai total pengaruh langsung dan tidak langsung yang positif, sedangkan terdapat 5 (lima) variabel yang memiliki hasil pengaruh langsung dan tidak langsung nilai negatif. Variabel yang memiliki nilai total pengaruh yang paling tinggi adalah variabel jarak lahan ke pasar terhadap luas penggunaan lahan, yaitu dengan pengaruh langsung sebesar 1,927, dan pengaruh tidak langsung sebesar -0,2 sehingga terdapat total pengaruh langsung dan tidak langsungnya adalah sebesar 1,727.

Variabel yang memiliki pengaruh paling rendah adalah variabel jarak lahan ke halte dan jarak lahan ke CBD dengan pengaruh langsung sebesar -0,064 dan tidak memiliki pengaruh tidak langsung sehingga total pengaruh langsung dan tidak langsung adalah -0,064. Hal ini menunjukkan bahwa adanya perubahan positif atau pun negatif antara halte dan nilai lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru.

## BAB VI KESIMPULAN

### 6.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa :

- a. Identifikan faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru. Faktor-faktor ini di adopsi dari 3 kajian studi terdahulu yaitu studi terdahulu Pamungkas (2016), Pratiwi (2016) dan Borcejro (2013), sehingga dari studi terdahulu tersebut faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru yaitu : 1) Jarak Antar Halte, 2) Koefisien Dasar Bangunan (KDB); 3) Jarak Lahan Terhadap Halte; 4) Jarak Lahan Terhadap CDB; 5) Jarak Lahan Terhadap Pasar dan 6) Luas Penggunaan Lahan yang terdapat di Koridor II Bus Trans Metro Pekanbaru.
- b. Terdapat 11 halte permanen yang tersebar di Koridor II Trans Metro Pekanbaru khususnya pada Jalan Imam Munandar sampai dengan Jalan Harapan Raya Ujung, dengan 5 halte yang terletak di ruas jalan sebelah kiri dan 6 halte yang terletak di ruas jalan sebelah kanan. Jarak terjauh antar halte di ruas jalan sebelah kiri adalah sejauh 1.377,95 meter, sedangkan jarak antar halte terdekat adalah sejauh 862,84 meter. Pada jarak penggunaan lahan dengan halte di Koridor II Trans Metro Pekanbaru dengan jarak terjauh adalah jarak kawasan industri dengan halte yaitu

236,38 meter, untuk jarak penggunaan lahan yang terdekat dengan halte adalah kawasan perdagangan yaitu 43,85 meter.

- c. Hasil dari klasifikasi penggunaan lahan terdapat 8 jenis penggunaan lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru, Yaitu 1) Perdagangan; 2) Jasa; 3) Permukiman; 4)Tempat Ibadah; 5) Industri; 6) Pertanian; 7) Rekreasi; 8) Lainnya. Adapun luas penggunaan lahan yang paling luas yaitu kawasan permukiman dengan luas 1.828.905,760 m<sup>2</sup> atau 44,4 % dari luas keseluruhan. Sedangkan luas penggunaan lahan terkecil di Koridor II Trans Metro Pekanbaru ini adalah kawasan tempat ibadah di mana luas kawasan hanya 15.284,682 m<sup>2</sup> atau 0,4% dari total seluruh luas lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru. Untuk perhitungan luas Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dihitung menggunakan ArcGis 10.4 yaitu dengan hasil perhitungan luas KDB tertinggi di Koridor II Trans Metro Pekanbaru adalah kawasan tempat ibadah dengan luas KDB 47,9, sedangkan untuk Koefisein Dasar Bangunan yang luasnya paling sedikit adalah kawasan rekreasi yaitu 1,1.
- d. Struktur keruangan Kota Pekanbaru dianalisis berdasarkan Draft RTRW Tahun 2014-2034, tujuan dari analisis ini untuk menggambar struktur keruangan Kota Pekanbaru sehingga dapat mengidentifikasi lokasi kawasan CBD Kota Pekanbaru. Kawasan CBD Kota Pekanbaru ini digunakan untuk menghitung jarak lahan ke kawasan CBD yang terletak pada Kecamatan Pekanbaru Kota. Jarak lahan ke kawasan CBD terjauh adalah kawasan rekreasi dengan jarak 6.784,28 meter, sedangkan untuk penggunaan lahan yang memiliki jarak paling dekat dengan kawasan CBD adalah kawasan tempat ibadah dengan jauh 3.701 meter.

- e. Berdasarkan hasil dari SPSS analisis jalur untuk mengetahui pengaruh halte terhadap nilai lahan di Koridor II Trans Metro Pekanbaru, menghasilkan barwa terdapat pengaruh langsung dan tidak langsung antara variabel halte dengan varibel faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan. Hal ini menyatakan bahwa terdapat adanya pengaruh halte terhadap nilai lahan, sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_a$  diterima.

## 6.2. Saran

Ditinjau dari hasil analisis dan kesimpulan yang diperoleh, berikut rekomendasi penelitian :

### 1. Praktisi

Menjadikan hasil dari penelitian ini untuk menjadi referensi melakukan penelitian lanjutan dan menjadikan referensi untuk membuat perencanaan, kebijakan dan program pembangunan yang bersentuhan dengan halte, nilai lahan atau kegiatan yang bersifat spasial di Koridor II Trans Metro Pekanbaru.

### 2. Pemerintah Kota Pekanbaru

Memperbaiki sistem angkutan umum khususnya pada *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Metro Pekanbaru dalam mencapai tujuan menjadikan Trans Metro Pekanbaru menjadi sarana transportasi massal yang utama di Kota Pekanbaru. Dalam hal ini berkaitan sarana dan prasarana angkutan umum tersebut, salah satunya adalah dengan mempertimbangkan tata letak halte.

### 6.3. Studi Lanjutan

Adapun studi lanjutan yang dapat dilakukan oleh calon penulis tugas akhir untuk dapat melengkapi studi ini adalah sebagai berikut:

- a. Perlu adanya studi lanjutan yang membahas mengenai variabel-variabel harga lahan, dan faktor-faktor nilai lahan lainnya seperti hak kepemilikan tanah, aksesibilitas lahan positif dan aksesibilitas lahan negatif, kontur lahan dan lainnya
- b. Perlu adanya studi lanjutan dengan menggunakan metode *hedonic price model* (HPM) atau menggunakan analisis regresi dengan variabel *dummy*, guna untuk menjadi perbandingan dengan penelitian ini ataupun penelitian terdahulu.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Kelompok Buku :

- Arsyad, Sitalana. 1989. *Konservasi Tanah dan Air*. Bogor: IPB Press
- Dyayadi. 2007. *Tata Kota Menurut Islam*. Samarinda: Khalifa
- Jayadinata, Johata T. 1999. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan Dan Wilayah*. Bandung: ITB
- Khisty, C.Jotin. 2005. *Dasar – Dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Erlangga
- McCann, Philip. 2001. *Urban and Regional Economics*. University Of Reading: Oxford University Press
- Morlok, Edward K. 2005. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta. Erlangga
- Muta'ali, Lutfi. 2015. *Teknik Analisis Regional untuk Perencanaan Wilayah, Tata Ruang dan Lingkungan*. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada
- Prahasta, Eddy. 2015. *SIG: Tutorial ArcGIS Desktop untuk Bidang Geodesi & Geomatika*. Bandung: Informatika
- Priyatno, Duwi. 2013. *Analisis Korelasi, Regresi dan Multivariate dengan SPSS*. Yogyakarta : Gava Media
- Riduwan dan Engkos Achmad Kuncoro. 2014. *Cara Menggunakan dan Memakai Path Analysis (Analisis Jalur )*. Bandung : Alfabeta
- Ritohardoyo, Su. 2013. *Penggunaan Lahan dan Tata Guna Lahan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak
- Sumaatmadja, Nursid. 1996. *Studi Geografi Suatu Pendekatan dan Analisa Keruangan*. Bandung: Alumni
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Yogyakarta: Alfabeta
- Tamin, O.Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Teknik Sipil*. Bandung: Penerbit Institut Teknologi Bandung
- Yunus, Hasi Sabari. 2008. *Dinamika Wilayah Peri Urban Determinan Masa Depan Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar

\_\_\_\_\_. 2000. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar

Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB.

**B. Kelompok Jurnal, Skripsi, dan Tesis:**

Al-rasyid, H. (1994). *Analisis Jalur (Path Analysis) Sebagai Sarana Statistika Dalam Analisis Kausal*. Bandung: LP3S Fakultas Ekonomi UNPAD

Bocarejo, Juan Pablo. Ingrid Portilla. Maria Angelica Perez. 2013. *Impact Transmilenio On Density, Land Use, And Land Value In Bogota*. Colombia: Unversidad De Los Andes

Djuniardi, Luky. 1997. *Skripsi: Studi Keandalan Luas Persil dalam Pendaftaran Tanah Sistematis di Perkotaan dan Pedesaan*. Bandung: Departement Teknik Geologi

Ermawati, Ririn. 2005. *Skripsi: Studi Pemodelan Nilia Tanah Di Kota Tulungagung Kabupaten Tulungagung*. Malang: Fakultas Teknik Universitas Brawijaya

Haughwout, Andrew. 2008. *The Price Of Land In The New York Metropolitan Area*. Jurnal Current Issues Economic And Finance 14(3)

Lestari, Anggi Ayu. 2013. *Perkembangan Nilai Lahan Di Kecamatan Tanjungpandan Kabupaten Belitung*. Bandung: Universitas Pendidikan Indonesia

Pamungkas, Wahyu Widi. 2016. *Skripsi : Analisis Harga dan Nilai Lahan di Kecamatan Sewon dengan Menggunakan Penginderaan Jauh dan Sistem Informasi Geografis*. Yogyakarta: Universitas Negri Yogyakarta

Pratiwi, Asri. Dkk. 2016. *Dampak Keberadaan Kampus Universitas Trunojoyo Madura Terhadap Nilai Tanah Yang Ada Di Sekitarnya*. Madura: Media Trend

Putra, Risiko dan Sri Suryoko. 2016. *Pengaruh Harga dan Kualitas Pelayanan Terhadap Loyalitas Pelanggan dengan Kepuasan Pelanggan Sebagai Variabel Intervening (Studi Pada Pelanggan Sriwijaya Air Rute Semarang-Jakarta)*. Semarang. Universitas Diponegoro

- Rahmawati, Mardiana. 2009. *Skripsi: Penentuan Jumlah dan Lokasi Halte Rute I Bus Rapid Transit (BRT) di Surakarta dengan Model Set Covering Problem*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret
- Setiawan, Ikhsan. 2006. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perubahan Nilai Tanah Dan Bangunan Pada Suatu Properti (Studi Kasus: Perumahan Galaxi Bumi Permai, Surabaya*. Jurnal NEUTRON 6(2)
- Sofwan, Muhammad. 2014. *Tesis :Studi Evaluasi Fungsi Terminal Penumpang Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru*. Bandung: Intitute Teknologi Bandung
- Sujarto, Djoko. 1986. *Konsolidasi Lahan Perkotaan Sebagai Suatu Model Pengelolaan Lahan*. Bandung: Jurusan Teknik Lanologi FTSP-ITB
- Soerianegara, I. 1977. *Pengelolaan Sumberdaya Alam*. Laboratorium Ekologi Hutan. Fakultas Kehutanan, IPB. Bogor.
- Sustarliyah, sri. 2015. *Penerapan analisis jalur dalam menganalisis model hubungan kausalitas antara dimensi relationship marketing dengan loyalitas pelanggan*. Bandung: jurnal J-Ensitec: Vol 02
- Zuhriyah, Amanatuz Dan Ihsannudin. 2013. *Dampak Keberadaan Jembatan Suramadu Terhadap Nilai Tanah Di Wilayah Kaki Jembatan Sisi Madura*. Jurnal Arieekonomika2(1); 59-66

**C. Kelompok Dokumen :**

- Al-qur'an Surah al-furqan Ayat 49
- Dokuman draft rencana tata ruang wilayah (RTRW) tahun 2014-2034
- Dokumen Dinas Perhubungan tahn 2017
- Dokumen Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 2007
- Laporan Mata Kuliah Pengelolaan Transportasi, 2017

**D. Kelompok Produk Legal :**

- Draft Pedoman Teknis Angkutan Bus Kota dengan Sistem Jalur Khusus Bus (JKB/busway)
- Dirjen Bina Marga SK Nomor 22 Tahun 1990 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten

RPJMD Kota Pekanbaru tahun 2012-2017

Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor:271/Hk.105/DRJD/96  
Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan  
Penumpang Umum

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun1993

Peraturan Menteri 10 Tahun 2012 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal  
Berbasis Jalan

Peraturan menteri pekerjaan umum nomor 03 tahun 2014 tentang perencanaan,  
penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di  
kawasan perkotaan

**E. Kelompok Web:**

Central Intellegence agency (CIA). 2015. The world  
Facebook.<https://www.cia.gov>. Diakses tanggal 24 April 2018

[https://id.wikipedia.org/wiki/Bus\\_Rapid\\_Transit](https://id.wikipedia.org/wiki/Bus_Rapid_Transit) Diakses Tanggal 28 Mei 2018

[https://id.m.wikipedia.org/wiki/Trans\\_Metro\\_Pekanbaru](https://id.m.wikipedia.org/wiki/Trans_Metro_Pekanbaru) diakses Tanggal 12  
November 2018