

Dampak Pembangunan Jalan Lingkar di Kota Kendari terhadap Nilai Jual Lahan

Muhammad Syafrin¹, Baso Mursidi², Ridwan Syah Nuhun³, Try Sugiyarto Soeparyanto⁴,
Sustriyani⁵, Joanna Lauro Marakka Tandung⁶, Abdul Rachim Arsat⁷

^{1,5,6,7} Program Studi Manajemen Rekayasa, Pascasarjana Universitas Halu Oleo, Indonesia

^{2,3,4} Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Halu Oleo, Indonesia

⁵Email: sustriyaniumar85@gmail.com

Abstract — The city of Kendari, the capital of Southeast Sulawesi, is undergoing development and infrastructure construction to drive economic growth. One of the steps taken by the local government is the construction of the Ring Road connecting Mokoau and Puosu Jaya Villages to support regional development and prevent linear city growth. This research aims to determine the land sale value and its differences between segments along the Ring Road, as well as analyze the correlated variables and the equation model for calculating land sale value. The method used was surveys, questionnaire distribution, and interviews with 42 randomly selected land-owning respondents. Data were analyzed using Pearson Correlation Analysis and Multiple Regression. The results showed that the sale value of land directly adjacent to the Ring Road was higher than that of non-adjacent land. In Segment I, the value ranged from IDR 36,000-250,000/m², while in Segment II it ranged from IDR 55,000-375,000/m². The correlated and significantly influential variables were the distance of the land from the road segment, land area, and access road width, with the regression equation model $Y = 0.110 + 0.493X_1 + 0.239X_2 + 0.316X_3$

Keywords: land selling value; multiple linear regression analysis.

Abstrak: Kota Kendari, ibu kota Sulawesi Tenggara, sedang mengalami perkembangan dan pembangunan infrastruktur untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. Salah satu langkah yang ditempuh pemerintah daerah adalah pembangunan Jalan Lingkar yang menghubungkan Kelurahan Mokoau dan Kelurahan Puosu Jaya untuk menunjang pembangunan daerah dan mencegah perkembangan kota yang linear. Penelitian ini bertujuan mengetahui nilai jual lahan serta perbedaannya antar segmen di sepanjang Jalan Lingkar, serta menganalisis variabel-variabel yang berkorelasi dan model persamaan perhitungan nilai jual lahan. Metode yang digunakan adalah survei, pembagian kuesioner, dan wawancara terhadap 42 responden pemilik lahan secara acak. Data dianalisis menggunakan Analisis Korelasi Pearson dan Regresi Berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai jual lahan yang berbatasan langsung dengan Jalan Lingkar lebih tinggi dibandingkan yang tidak berbatasan. Pada Segmen I, nilainya berkisar Rp36.000-Rp250.000/m², sedangkan Segmen II berkisar Rp55.000-Rp375.000/m². Variabel yang berkorelasi dan berpengaruh signifikan adalah jarak lahan dari ruas jalan, luas lahan, dan lebar jalan akses, dengan model persamaan regresi $Y = 0,110 + 0,493X_1 + 0,239X_2 + 0,316X_3$.

Kata-kata kunci: nilai jual lahan; analisis regresi linear berganda.

I. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu faktor penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Salah satu infrastruktur utama yang berperan penting adalah infrastruktur jalan (Maryama, 2017; Sutomo & Sugiri, 2020). Kota Kendari, sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Tenggara, terus mengalami perkembangan pesat seiring dengan pertumbuhan penduduk dan aktivitas perekonomian (Bappeda Kota Kendari, 2020). Untuk menunjang perkembangan tersebut, pemerintah daerah melakukan pembangunan Jalan Lingkar yang menghubungkan Kelurahan Mokoau dan Puosu Jaya. Pembangunan jalan ini diharapkan dapat mendorong perkembangan wilayah secara terpadu dan mencegah pertumbuhan kota yang linear (Bappeda Kota Kendari, 2020).

Pembangunan jalan merupakan salah satu faktor penting yang mempengaruhi nilai lahan di suatu wilayah. Lahan yang dekat dengan jalan utama cenderung memiliki nilai jual yang lebih tinggi dibandingkan lahan yang jauh dari jalan utama (Sutawijaya, 2004; Kamar et al., 2020). Hal ini disebabkan karena pembangunan jalan dapat meningkatkan aksesibilitas suatu lokasi, sehingga berpengaruh signifikan terhadap nilai lahan di sekitarnya (Winarso, 2000; Zhong & Schiller, 2021). Penelitian Maryama (2017) dan Sari et al. (2021) juga menyebutkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan menyebabkan peningkatan harga tanah rata-rata sebesar 10%-25%. Kota kendari merupakan ibu kota Sulawesi tenggara yang sedang dalam perkembangan dan pembangunan di berbagai infrastruktur untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dalam menunjang kehidupan masyarakat. Salah satu

langkah yang ditempuh oleh pemerintah Daerah Kota Kendari dalam rangka menunjang pembangunan daerah terutama untuk memenuhi tuntutan pengembangan Kota Kendari sebagai ibukota Sulawesi Tenggara serta mencegah kota berkembang kearah linear yaitu pembangunan prasarana transportasi berupa pembangunan Jalan Lingkar yang menghubungkan dua kelurahan di kecamatan Kambu yaitu kelurahan mokoau dan kelurahan puosu jaya kecamatan Baruga.

Pembangunan jalan tersebut untuk meningkatkan aksesibilitas terhadap kawasan yang dilaluinya dan memperlihatkan adanya perubahan guna lahan perkebunan dan pertanian menjadi kawasan lahan pemukiman baru. Dengan adanya perbaikan layanan transportasi yang saling berinteraksi dengan perubahan guna lahan akan berdampak pada perubahan nilai lahan. Perbaikan layanan transportasi akan mengakibatkan naiknya nilai lahan di daerah itu. Biasanya orang menganggap bahwa kemudahan transport ketempat yang bias disebut aksesibilitas dari sebidang lahana kan bertambah dengan meningkatnya pelayanan system transportasi sehingga harga lahan tadi akan meningkat pula. Nilai lahan, sewa dan biaya di dalam suatu kota dianggap mempunyai kaitan yang erat dengan pola penggunaan lahan, dan selanjutnya dikatakan bahwa polapenggunaan lahan dan nilai lahan akan saling menentukan (hurd dan Yunus, 2000). Dalam penjelasan hurd tersebut diartikan bahwa dengan berkembangnya area perkotaan kearah linear, maka variable lokasi menjadi sedemikian penting sehingga sewa untuk tempat-tempat yang mempunyai aksesibilitas yang tinggi akan meningkat pula. Dengan adanya pembangunan jalan Lingkar di kota kendari maka secara otomatis mempengaruhi perubahan dari segi sosial dan ekonomi termasuk perubahan terhadap lahan dan harga lahan di sekitarnya. Terjadinya perubahan penggunaan lahan mengakibatkan meningkatnya nilai lahan yang berpengaruh terhadap harga pasar suatu lahan.

Dengan meningkatnya minat masyarakat untuk tinggal di kawasan sekitar jalan Lingkar memunculkan pekulasi harga lahan oleh para pemilik lahan, calo dan spekulasi tanah. Pada masing-masing segmen kawasan yang dilalui jalan Lingkar juga menunjukkan adanya kecenderungan harga lahan bervariasi yang mungkin disebabkan oleh factor aksesibilitas serta faktor-faktor keunggulan lahan lainnya yang

ikut berpengaruh sebagai dampak pembangunan jalan Lingkar.

Selain aksesibilitas, faktor jarak juga mempengaruhi nilai jual lahan. Semakin dekat jarak lahan dengan ruas jalan utama, maka semakin tinggi nilai jualnya. Hal ini sesuai dengan persamaan hukum jarak yang menyatakan bahwa hubungan daya tarik suatu pusat terhadap lokasinya berbanding terbalik dengan jarak lokasinya (Drabkin, 1977 dalam Winarso, 2000; Dewi & Rudiarto, 2018). Ardanaarisca (2021) dan Mairuhu et al. (2022) juga menyebutkan bahwa variabel jarak berpengaruh signifikan terhadap nilai lahan permukiman.

Faktor luas lahan juga menjadi salah satu penentu nilai lahan. Semakin luas lahan, maka nilai jualnya cenderung lebih tinggi dibanding lahan sempit dalam lokasi yang sama (Ardanaarisca, 2021; Mairuhu et al., 2022). Hal ini sejalan dengan penelitian Herwangi et al. (2019) yang menemukan bahwa luas lahan berpengaruh positif dan signifikan terhadap nilai lahan di Kota Malang. Selain itu, faktor lain seperti kondisi lahan, status kepemilikan, dan ketersediaan fasilitas juga turut mempengaruhi nilai lahan (Xu et al., 2018; Munir et al., 2021).

Beberapa penelitian terdahulu telah mengkaji dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap nilai lahan di wilayah tertentu. Namun, belum ada penelitian yang secara khusus mengkaji dampak pembangunan Jalan Lingkar di Kota Kendari terhadap nilai jual lahan di sepanjang ruas jalan tersebut. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak pembangunan Jalan Lingkar di Kota Kendari terhadap nilai jual lahan di sepanjang ruas jalan tersebut, serta menganalisis variabel-variabel yang mempengaruhi dan model persamaan regresi untuk memprediksi nilai jual lahan di wilayah tersebut.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Jalan Lingkar

Jalan Lingkar adalah jalan yang melingkar di pusat kota, yang berfungsi untuk mengalihkan sebagai arus lalu lintas terusan dari pusat kota. Biasanya merupakan bagian jaringan jalan dengan pola radial membentuk ring radial. Semakin besar kota semakin banyak ring digunakan. Menurut jenisnya kelas jalan di jalan Lingkar luar termasuk juga jalan arteri. Pengertian konsep dasar dari jalan arteri adalah bahwa jalan arteri didesain berdasarkan

kecepatan rencana paling rendah 60 km/ jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 9 m, selain itu jalan arteri mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata rata. (Aisyah dkk., 2012)

Sistem Transportasi

Dengan adanya usaha pemindahan atau pergerakan sesuatu mengakibatkan proses transportasi sebagai gerakan dari tempat asal yakni dari mana kegiatan pengangkutan dimulai ke tempat tujuan. Dengan demikian pada dasarnya pengangkutan atau pemindahan barang dan penumpang dari tempat asal ketempat tujuan akan menciptakan kegunaan (Utilitas) dari barang yang diangkut. Utilitas prasarana transportasi khususnya untuk angkutan barang pada dasarnya ada 2 (dua) macam yaitu utilitas tempat (place utility) dan utilitas waktu (Time utility). Kedua kegiatan tersebut berarti bahwa prasarana transportasi memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut jasa transportasi (Morlok, 1995).

PerananTransportasi

Menurut Morlok (1995), mengemukakan peranan transportasi sebagaiberikut:

Memperbesar jangkauan terhadap sumber yang dibutuhkan oleh suatu daerah dan memungkinkan digunakannya sumber-sumber yang lebih murah atau pun lebih tinggi mutunya.

Dapat memberikan penambahan barang yang dikonsumsi. berhubungan dengan hal ini kemungkinan untuk mengkonsentrasikan pada satu atau beberapa lokasi tetapi dapat menjangkau daerah lain, sehingga keuntungan ekonomis dalam skala produksi dapat dimanfaatkan.

Penyaluran barang tidak lagi terbatas pada daerah setempat saja, barang-barang dapat disalurkan dari sumber-sumber lainnya apabila sumber-sumber yang biasa dipakai tidak dapat dipenuhi misalnya makananpokok untuk kebutuhan.

Pengertian Nilai Lahan dan Harga Lahan

Lahan memiliki kegunaan atau manfaat yang beraneka ragam. Secara langsung dan tidak langsung kegiatan manusia berhubungan langsung dengan tanah, baik pada pemakaiannya atau pemilihannya. Dengan peranannya yang utama pada kehidupan manusia itulah, dalam bidang ekonomi tanah menjadi salah satu factor produksi.

Secara definitive 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 Secara matematis location rent dapat diekspresikan sebagai berikut:

$$LR = Y (p-c) - Ytd \quad 1)$$

Di mana:

LR = Location rent yaitu, penghasilan total yang diterima untuk produk tertentu pada sebidang lahan tertentu dikurangi biaya-biaya produksi dan transportasi;

Y = hasil per unit lahan, misal 10 ton per ha (10.000 kg);

p = harga pasar per unit barang dagangan, misal 50 Rp/kg;

c = biaya produksi per unit barang dagangan, misalnya Rp. 10.000/ton;

t = biaya transportasi per unit barang dagangan per unit jarak, misalnya Rp/kw/km, (1 kw = 100 kg);

D = jarak dari pasar, sebagai contoh : LR untuk jarak 10 km dari pasar;

LR = 10.000 (50-10)-10.000.1.10 = 300.000,-;
Untuk jarak 20 km dari pasar = 10.000(50-10) – 10.000.1.20 = 200,000,-.

Nilai Lahan dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya Nilai lahan merupakan perwujudan dari nilai ekonomi lahan berdasarkan harga pasar yang dapat dijadikan dasar untuk menentukan nilai jual atau nilai sewa lahan (Hidayati & Harjanto, 2003). Nilai lahan dipengaruhi oleh berbagai faktor, baik faktor internal maupun eksternal. Sutawijaya (2004) menyebutkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan antara lain lokasi lahan, aksesibilitas, kondisi lingkungan, ketersediaan fasilitas, dan kebijakan pemerintah terkait tata ruang.

Aksesibilitas menjadi salah satu faktor utama yang mempengaruhi nilai lahan. Lahan yang memiliki aksesibilitas tinggi cenderung memiliki nilai yang lebih tinggi dibandingkan lahan dengan aksesibilitas rendah (Winarso, 2000; Zhong & Schiller, 2021). Aksesibilitas lahan ditentukan oleh keberadaan dan kondisi infrastruktur jalan di sekitarnya. Semakin dekat jarak lahan dengan jalan utama, maka semakin tinggi aksesibilitasnya dan semakin tinggi pula nilai lahannya (Kamar et al., 2020; Ardanaarisa, 2021).

Selain aksesibilitas, faktor jarak juga memengaruhi nilai lahan. Hukum jarak menyatakan bahwa semakin dekat jarak suatu

lahan dengan pusat kegiatan atau fasilitas umum, maka semakin tinggi nilai lahannya (Drabkin, 1977 dalam Winarso, 2000). Penelitian Dewi dan Rudiarto (2018) serta Mairuhu et al. (2022) menemukan bahwa jarak lahan dari jalan utama berpengaruh signifikan terhadap nilai lahan permukiman.

Luas lahan juga menjadi faktor penting yang memengaruhi nilai lahan. Semakin luas lahan, maka nilai jualnya cenderung lebih tinggi dibanding lahan sempit dalam lokasi yang sama (Herwangi et al., 2019; Mairuhu et al., 2022). Selain itu, faktor lain seperti kondisi lahan, status kepemilikan, dan ketersediaan fasilitas juga turut mempengaruhi nilai lahan (Xu et al., 2018; Munir et al., 2021).

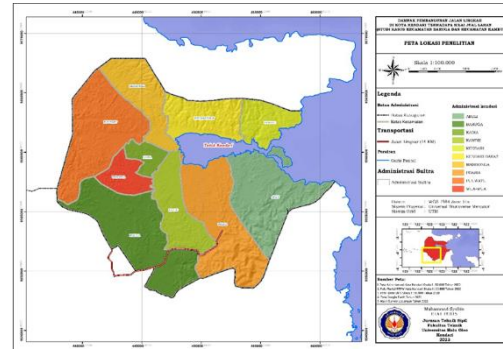
Dampak Pembangunan Jalan terhadap Nilai Lahan Pembangunan infrastruktur jalan merupakan salah satu upaya penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi suatu wilayah (Maryama, 2017; Sutomo & Sugiri, 2020). Pembangunan jalan dapat meningkatkan aksesibilitas suatu lokasi, sehingga berpengaruh signifikan terhadap nilai lahan di sekitarnya (Winarso, 2000; Zhong & Schiller, 2021). Penelitian Sari et al. (2021) menyebutkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan menyebabkan peningkatan harga tanah rata-rata sebesar 10%-25%.

Beberapa penelitian telah mengkaji dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap nilai lahan di wilayah tertentu. Dewi dan Rudiarto (2018) menemukan bahwa pembangunan jalan lingkar luar di Kabupaten Malang mempengaruhi peningkatan nilai lahan permukiman di sekitarnya. Penelitian Ardanaarisca (2021) juga menunjukkan bahwa aksesibilitas lahan yang dekat dengan jalan utama berpengaruh positif terhadap nilai lahan permukiman di Kota Teluk Betung, Bandar Lampung.

Namun, belum ada penelitian yang secara khusus mengkaji dampak pembangunan Jalan Lingkar di Kota Kendari terhadap nilai jual lahan di sepanjang ruas jalan tersebut. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak pembangunan Jalan Lingkar di Kota Kendari terhadap nilai jual lahan di sepanjang ruas jalan tersebut, serta menganalisis variabel-variabel yang mempengaruhi dan model persamaan regresi untuk memprediksi nilai jual lahan di wilayah tersebut.

III. METODE

Penelitian ini berlokasi di wilayah Kota Kendari, yaitu pada pembangunan Jalan Lingkar Kota Kendari. (Lihat Peta).



Gambar 1. Lokasi penelitian

Berdasarkan peta lokasi penelitian di atas dengan jarak keseluruhan 14 km dan dibagi menjadi 2 segmen. Pada segmen I dengan jarak 7 km, sedangkan pada segmen II dengan jarak 7 km.

Metode

Populasi

Populasi adalah petak lahan yang berada di jalan Lingkar Kota Kendari. Responden nya adalah pemilik/pemakai lahan pada kawasan tersebut.

Sampel

Berdasarkan populasi yang ada, maka penarikan sampel dalam penelitian ini dilakukan secara sampling berlapis. Sampling berlapis adalah bentuk sampling random yang populasi di bagi dalam beberapa kelompok atau sub populasi. Sampling berlapi di lakukan apabila kriteria yang akan dipergunakan sebagai dasar untuk menstratifikasi opulasi kedalam stratum-stratum, misalnya variabel yang akan diteliti (Hasan,2003:88). Pada penelitian ini pembagian kelompok adalah berdasarkan jarakdari ruas jalan Lingkar.Jenis data yang diperlukan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data Primer yang dimaksud dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh langsung di lokasi penelitian berupa ukuran jarak, ukuran luas, status kepemilikan lahan, kondisi lingkungan, dan harga pasaran lahan berdasarkan pemilik tanah.

Data Sekunder yang dimaksud dalam penelitian ini adalah data-data yang diambil dari Instansi-instansi terkait yang berhubungan langsung

dengan penelitian ini. Jenis dan sumber data dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Data sekunder penelitian

Tujuan Penelitian	Variabel	Jenis dan Sumber Data	Teknik Pengumpulan Data	Analisis Data
Mengetahui perbedaan nilai jual lahan sebelum dan sesudah pembangunan jalan Lingkar	Nilai jual lahan sebelum dan sesudah pembangunan jalan Lingkar	Data primer dari lokasi penelitian dan responden	Survey primer (kuesioner)	Analisis perbandingan secara deskriptif kuantitatif
Menganalisis variabel-variabel yang berkorelasi dan memengaruhi signifikan terhadap nilai jual lahan	Variabel nilai jual lahan menurut pemilik lahan (Y) Variabel jarak dari ruas jalan (X1) Variabel luas lahan (X2) Variabel lebar jalan akses (X3)	Kuesioner	Survey primer (kuesioner)	Analisis korelasi dan pengaruh jalan Lingkar terhadap nilai jual lahan dengan metode koefisien korelasi Pearson
Mengetahui model persamaan perhitungan nilai jual lahan pada jalan Lingkar	Variabel nilai jual lahan menurut pemilik lahan Variabel jarak dari ruas lahan Variabel luas lahan Variabel lebar jalan akses	Data primer diperoleh dari hasil analisis tjuan 1 dan 2		Analisis nilai jual lahan pada jalan Lingkar menggunakan analisis regresi linear berganda

Teknik Pengumpulan Data

Beberapa teknik yang digunakan untuk menjangkau data dilapangan sebagai berikut:

- Pengamatan (Observasi) Teknik pengumpulan data dengan terjun dan
- melihat langsung kelapangan terhadap objek yang diteliti (populasi).
- Penggunaa nKuesioner (Angket) Cara pengumpulan data dengan menggunakan daftar pertanyaan (angket) atau daftar isian terhadap objek yang diteliti (populasi).

- Wawancara. Cara pengumpulan data dengan langsung mengadakan tanya jawab kepada responden yaitu pemilik lahan atau kepada perantara yang mengetahui langsung persoalan objek yang sedang diteliti.

Teknik Analisis Data

$$Y_A = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + \dots + b_nX_n$$

2)

Keterangan:

Y_A = variabel nilai jual lahan menurut pemilik lahan;

X_1 = variabel jarak dari ruas lahan;

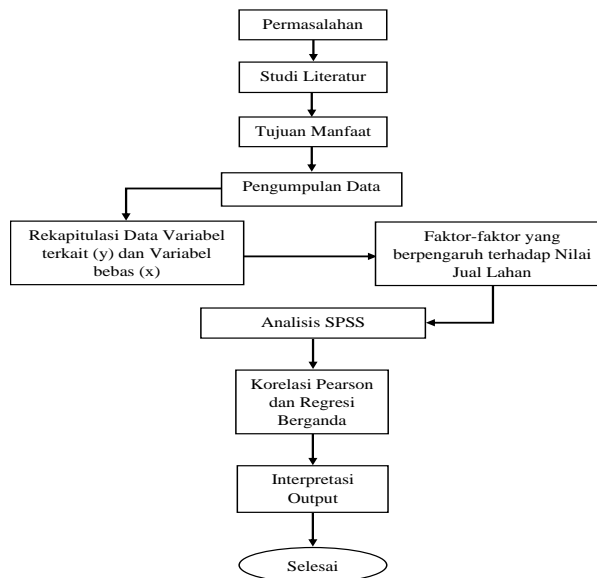
X_2 = variabel luas lahan;

X_3 = variabel lebar jalan akses;

$a, b_1, b_2, b_3, \dots, b_n$ = koefisien regresi linear berganda;

a = Nilai jual lahan, apabila $x_1; x_2; x_3, \dots, x_n = 0$;

b_1 = besarnya kenaikan/penurunan nilai jual lahan jika X_1 naik/turun satu satuan dan $x_2; x_3, \dots, x_n$ konstan.



Gambar 2. Diagram alir penelitian

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Wilayah Penelitian Sepintas tentang kondisi geografis nya, Kota Kendari memiliki batas-batas sebagai berikut:

- Sebelah Utara :Kabupaten Konawe
- Sebelah Timur : Laut kendari
- Sebelah Selatan :Konawe Selatan

Sebelah Barat: Kabupaten Konawe Selatan

Luas Wilayah Penelitian

Wilayah penelitian yang terdiri atas 2 wilayah Kecamatan memiliki luas wilayah yang berbeda. Luas wilayah penelitian berdasarkan Kecamatan dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Luas wilayah penelitian

No.	Wilayah Kecamatan	Luas Wilayah (km ²)	Persentase Terhadap Luas Wilayah %
1	Baruga	49,41	17,95
2	Kambu	22,10	9,21
	Jumlah	71,5	27,16

Sumber: Kota Kendari tahun 2022

Pada Tabel 2 terlihat wilayah Kecamatan Baruga dengan luas 49,41 km² atau sekitar 17,95 % dari total Wilayah Kota kendari. Sedangkan wilayah Kecamatan Kambu seluas 22,10 Km² atau 9,21%. Melihat luas dari dua wilayah kecamatan yang berbeda, maka dapat dikatakan bahwa wilayah kecamatan di daerah tersebut memiliki potensi sumber daya lahan yang berbeda-beda pula. Kenyataan ini tentunya akan berdampak pada kemampuan wilayah untuk mengembangkan potensi daerahnya.

Demografi

Demografi menyangkut kependudukan yaitu orang yang bertempat tinggal di suatu wilayah pada waktu tertentu seperti jumlah dan kepadatan Penduduk. Untuk lebih jelasnya demografi Kecamatan di Kota Kendari dapat dijelaskan sebagai berikut:

Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin di Wilayah Penelitian

Tabel 3. Jenis Kelamin di wilayah penelitian

No.	Wil. Kec.	Penduduk (Jiwa)			Rasio Jns Kel.
		L.	P.	Jmlh	
1	Baruga	17.438	16.803	34.241	1,04
2	Kambu	12.436	12.462	24.898	1,00
	Jumlah	29.874	29.265	59.139	2,04

Sumber: Kota Kendari dalam angka 2022

Berdasarkan data pada tabel 3. terlihat bahwa penduduk terbesar berada di Kecamatan Baruga sebanyak 34.241 jiwa dengan luas wilayah 49,41 Km², kepadatan penduduk yaitu 1.127 Km², merupakan kepadatan penduduk tertinggi darikecamatan Kambu.

Karakteristik Wilayah Perkotaan di Kota Kendari Batas Wilayah Perkotaan

Kawasan Kota Kendari yang merupakan lingkup Penelitian, secara geografis terletak di sebelah Tenggara Pulau Sulawesi dalam wilayah administrasi Kota madya yang meliputi Kecamatan Mandonga, Puuwatu, Kadia, Poasia, Kendari, Kendari Barat, Abeli, Wua-wua, Kambu dan Kecamatan Baruga. Batasan wilayah perkotaan Kendari terdiri atas 67 kelurahan yang tersebar di 10 kecamatan di Kota Kendari.

Tabel 4. Kepadatan penduduk

No.	Wil. Kec.	Luas Wilayah (km ²)	Penduduk (Jiwa)	Rata-rata kepadatan penduduk per(km ²)
1	Baruga	49,41	34.241	693
2	Kambu	22,10	24.898	1127
	Jumlah	71,51	59.139	827

Sumber: Kota Kendari dalam angka 2022

Tata Guna Lahan Kawasan Perkotaan

Secara garis besar penggunaan lahan di kawasan Kota Kendari didominasi oleh jenis peruntukan kawasan Perumahan, konsentrasi bangunan terpadat pada kelurahan Kadia sebagai ibukota Kecamatan Kadia, kemudian peruntukan perkantoran yang terkonsentrasi pada kelurahan Lepo-lepo, dan Kemaraya. Selanjutnya disusul dengan peruntukan yaitu terkonsentrasi pada kelurahan Anduonohu, Wua-wua, Mandonga dan Baruga. Rencana tata gunalahan di kawasan Jalan Lingkar yaitu Sebagai kawasan Perkantoran, Perumahan serta merupakan kawasan Pendidikan.

Penyebaran Fasilitas Sosial dan Ekonomi

Pusat-pusat pelayanan sosial dan ekonomi di Kawasan Kota Kendari antara lain pusat pelayanan kesehatan seperti rumah sakit dan Puskesmas, fasilitas pendidikan, serta fasilitas kegiatan ekonomi seperti pasar, pertokoan, dan kantor perbankan, masih terkonsentrasi di pusat kota, dimana lingkup pelayanan nya buka nhanya

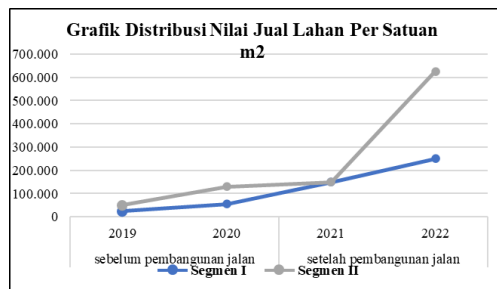
untuk kawasan Kota Kendari tetapi juga untuk seluruh wilayah Kota madya Kendari. Dengan masih terkonsentrasinya fasilitas pelayanan sosial dan ekonomi di Pusat kota, menyebabkan factor jarak dari pusat kota berpengaruh terhadap nilai lahan karena berkaitan dengan biaya transportasi dan kemudahan aksesibilitas.

Perubahan Nilai Jual Lahan pada Kawasan Jalan Lingkar

Pembangunan Jalan Lingkar dalam rangka untuk menunjang perluasan/pengembangan fisik perkotaan dapat berfungsi ganda, yang mana disatu sisi terjadi pengembangan kota, sedangkan di sisi lain lahan-lahan tidur atau lahan yang tidak produktif dapat ditingkatkan nilainya yang pada akhirnya dapat menambah atau menghasilkan pendapatan masyarakat pemilik lahan khususnya.

Tabel 5. Harga lahan per satuan m² pada Kawasan jalan lingkar

Segmen	Sebelum pembangunan jalan		Setelah pembangunan jalan	
	2019	2020	2021	2022
I	24.000	55.000	150.000	250.000
II	26.000	75.000	175.000	375.000



Gambar 3. Grafik perubahan nilai jual

Perbedaan Nilai Jual Beli Lahan Antar Segmen Pada Jalan Lingkar Jarak Lahan dari Ruas Jalan

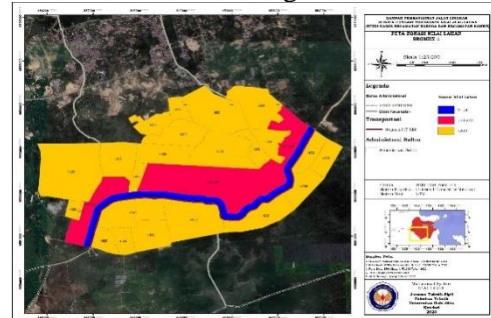
Tabel 6. Distribusi responden menurut jarak dari ruas jalan

Kel. Lahan	Segmen I		Segmen II	
	Jmlh	%	Jmlh	%
Berbatasan Langsung	1	3,70%	1	6,67%
0-150 m	7	25,93%	5	33,33%
150-300 m	11	40,74%	6	40,00%
>300 m	8	29,63%	3	20,00%
	27	100	15	100

Berdasarkan Tabel 6 distribusi responden menurut jarak dari ruas jalan pada segmen I dengan jumlah 27 responden, kelompok lahan dengan interval berbatasan langsung berjumlah 1 lahan dengan persentase sebesar 3,70% dari seluruh responden, 0-150 jarak dari ruas jalan berjumlah 7 lahan dengan persentase 25,93% dari seluruh responden, 150 – 300 jarak dari ruas jalan berjumlah 11 lahan dengan persentase 40,74% dari seluruh responden, dan >300 jarak dari ruas jalan berjumlah 8 lahan dengan persentase sebesar 29,63% dari seluruh responden.

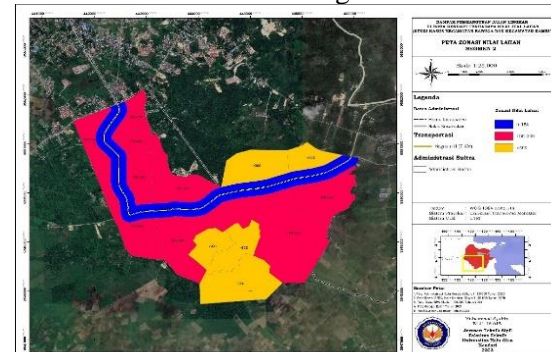
Sedangkan pada segmen II dengan jumlah 15 responden, kelompok lahan dengan interval berbatasan langsung berjumlah 1 lahan dengan persentase sebesar 6,67% dari seluruh responden, 0-150 jarak dari ruas jalan berjumlah 5 lahan dengan persentase 33,33% dari seluruh responden, 150 – 300 jarak dari ruas jalan berjumlah 6 lahan dengan persentase 40,00% dari seluruh responden, dan >300 jarak dari ruas jalan berjumlah 3 lahan dengan persentase sebesar 20,00% dari seluruh responden. Untuk lebih detailnya pembagian lahan tiap segmen nya dapat dilihat pada peta lokasi berikut:

Peta Zonasi Nilai Lahan Segmen I



Gambar 5. Peta zonasi nilai lahan segmen I

Peta Zonasi Nilai Lahan Segmen II



Gambar 6. Peta Zonasi Nilai Lahan Segmen II

Tabel 7. Distribusi responden menurut luas lahan

Luas Lahan (m ²)	Segmen I		Segmen II	
	Jmlh	%	Jmlh	%
<500	8	29,63%	3	20,00%
500-800	8	29,63%	2	13,33%
801-1000	6	22,22%	2	13,33%
>1000	5	18,52%	8	53,33%
	27	100	15	100

Berdasarkan Tabel 7 distribusi responden menurut luas lahan pada segmen I dengan jumlah 27 responden, luas lahan <500 berjumlah 8 lahan dengan persentase sebesar 29,63% dari seluruh responden, luas lahan 500-800 berjumlah 8 lahan dengan persentase 29,63% dari seluruh responden, luas lahan 801 – 1000 berjumlah 6 lahan dengan persentase 22,22% dari seluruh responden, dan luas lahan >1000 berjumlah 5 lahan dengan persentase sebesar 18,52% dari seluruh responden.

Sedangkan pada segmen II dengan jumlah 15 responden, dengan jumlah 27 responden, luas lahan <500 berjumlah 3 lahan dengan persentase sebesar 20,00% dari seluruh responden, luas lahan 500-800 berjumlah 2 lahan dengan persentase 13,33% dari seluruh responden, luas lahan 801 – 1000 berjumlah 2 lahan dengan persentase 13,33% dari seluruh responden, dan luas lahan >1000 berjumlah 8 lahan dengan persentase sebesar 53,33% dari seluruh responden. Dengan ini dapat diketahui bahwa luas lahan yang terbanyak pada segmen II yaitu lahan dengan luas lebih dari 1000 m² 53,33 %. Sedangkan pada segmen I luas lahan terbanyak yang memiliki luas lahan kurang dari 500 m² dan lahan dengan interval 500-800 m² sebesar 29,63 %.

Lebar Jalan Akses

Tabel 8. Distribusi responden menurut lebar jalan akses

Lebar Jalan (m ²)	Segmen I		Segmen II	
	Jumlah	%	Jumlah	%
6	6	22,22%	6	40,00%
4	11	40,74%	5	33,33%
2	10	37,04%	4	26,67%
>1	0	0,00%	0	0,00%
	27	100	15	100

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa lebar jalan akses terbanyak yaitu pada segmen I dengan lebar 4 m 40,74 %. Sedangkan Pada segmen II terbanyak pada lebar jalan akses 6 m yaitu 40,00 %.

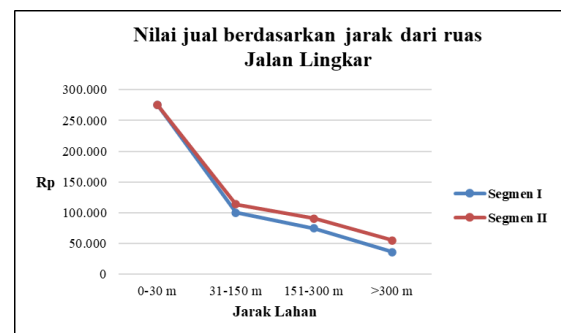
Nilai Jual Lahan

Nilai jual lahan adalah nilai/harga lahan menurut pemilik lahan berdasarkan harga pasar. Pada penelitian ini data nilai jual lahan dikelompokkan berdasarkan dari ruas Jalan Lingkar pada setiap segmen. Berdasarkan data di lapangan dengan menggunakan kuesioner dan wawancara, maka diketahui distribusi nilai jual lahan berdasarkan jarak dari ruas jalan Lingkar pada setiap segmen sebagaimana table berikut:

Tabel 9. Nilai jual lahan berdasarkan jarak dari ruas jalan lingkar

Segmen	Nilai Jual Lahan (Rp/m ²)			
	0-30 m	31-150 m	151-300 m	>300 m
I	275.000	100.000	75.000	36.000
II	275.000	114.000	91.000	55.000

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik nilai jual lahan berdasarkan jarak lahan dari ruas jalan Lingkar pada Gambar 6.



Gambar 6. Grafik nilai jual lahan berdasarkan jarak dari ruas jalan

Berdasarkan tabel dan grafik di atas, dapat diketahui bahwa nilai jual lahan yang berbatasan langsung dengan jalan Lingkar pada setiap segmen lebih mahal dari nilai jual lahan yang tidak berbatasan langsung dengan jalan. Pada setiap segmen menunjukkan keteraturan penurunan nilai jual lahan berdasarkan jarak dari

jalan Lingkar, makin jauh jarak lahan dari ruas jalan Lingkar, semakin rendah nilai jual lahannya.

Variabel-Variabel yang Berkorelasi Serta Model Persamaan Perhitungan Nilai Jual Lahan Pada Jalan Lingkar.

Analisis Variabel yang Berkorelasi Pada Kawasan Jalan Lingkar

Pada analisis ini menunjukkan derajat hubungan antar variabel. Jadi analisis ini belum mewakili seluruh kawasan pada jalan Lingkar tetapi hanya mewakili keseluruhan segmen. Berdasarkan analisis tersebut dibuat rangkuman hasil analisis yang dapat dilihat pada table berikut ini:

Tabel 10. Rekapitulasi nilai korelasi antara variabel dependent nilai lahan dengan variabel-variabel independent

Variabel Bebas			Variabel Terikat
X1	X2	X3	Y
0,653	0,473	0,467	1,000

Berdasarkan Tabel 10 dapat disimpulkan bahwa keseluruhan variabel (X) dengan nilai korelasi 0,653, 0,473, dan 0,467 menunjukkan derajat hubungan yang substansial dengan nilai jual lahan, di mana:

- X1= jarak lahan dari ruas jalan;
- X2= luas lahan;
- X3= lebar jalan akses;
- Y = nilai jual lahan;

Untuk mengetahui bagaimana pengaruh variable jarak lahan dari ruas jalan Lingkar (X1), Luas lahan (X2), Lebar jalan akses (X3) terhadap nilai lahan (Y) pada seluruh kawasan sekitar Jalan Lingkar maka dilakukan analisis dengan model Regresi Berganda menggunakan Program SPSS 16. Output yang dihasilkan oleh program SPSS 16 akan dianalisis sebagai berikut:

Analisis untuk table pertama

Dari table pertama (*descriptive statistics*) yang terdapat pada lampiran 1, diketahui bahwa dari 42 jumlah responden yang digunakan, dapat dijelaskan sebagai berikut:

Rata-rata nilai jual lahan yaitu 2,55 dengan standar deviasi 968.

Rata-rata jarak dari ruas jalan Lingkar yaitu 2,86 m dengan standar deviasi 899 m.

Rata-rata luas lahan yaitu 2,55 m² dengan standar deviasi 1194 m².

Rata-rata lebar jalan akses kejalan Lingkar yaitu 2,02 m dengan standar deviasi 780 m.

Analisis untuk tabel kedua

Besarnya hubungan antara variable dapat diketahui melalui correlations pada baris Pearson Correlations terdapat pada lampiran 1a. Dari table tersebut dapat terlihat bahwa ada variable bebas (X) memiliki korelasi yang menunjukkan derajat hubungan yang substansial (0,4 - 0,69) dengan penjelasan sebagai berikut:

X1 (jarak lahan dari ruas jalan lingkar) memiliki koefisien korelasi sebesar 0,653, menggambarkan bahwa hubungan antara X1 dengan Y berbanding lurus, yaitu semakin dekat jarak dari ruas jalan Lingkar maka semakin tinggi nilai jual Lahan (Y) di sekitarnya. Sedangkan angka 0,653 termasuk tingkat korelasi substansial, maksudnya bahwa jarak dari ruas Jalan Lingkar memiliki hubungan derajat yang substansial terhadap nilai jual lahan. X2 (luas lahan) memiliki koefisien korelasi bernilai 0,473 menggambarkan bahwa hubungan antara X2 dengan Y berbanding lurus yaitu semakin besar luas lahan maka semakin tinggi nilai jual lahan (Y). Sedangkan angka 0,473 termasuk tingkat korelasi substansial, mengandung arti bahwa luas lahan memiliki derajat hubungan yang substansial terhadap nilai jual lahan.

X3 (lebar jalan akses) memiliki koefisien korelasi bernilai 0,467 menggambarkan bahwa hubungan antara X3 dan Y berbanding lurus yaitu semakin lebar jalan akses menuju lahan maka semakin tinggi pula nilai jual lahan (Y) di sekitarnya. Angka 0,467 termasuk tingkat korelasi substansial, mengandung arti bahwa luas lahan memiliki hubungan derajat yang Substansial terhadap nilai jual lahan.

Analisis untuk table ketiga

Tabel Variables Entered/Removed yang terdapat pada lampiran 1a menunjukkan bahwa Variabel Y (nilai jual lahan), Variabel bebas X1 (Jarak dari ruas jalan), Variabel bebas X2 (luas lahan) dan variable bebas X3 (lebar jalan akses) yang dimasukkan dalam perhitungan regresi.

Analisis untuk table keempat

Tabel Model summary, angka Rsquare 0,557 menunjukkan 55,7% dari variable jual lahan dapat dijelaskan oleh jarak dari ruas jalan, luas lahan, dan lebar jalan akses sedangkan sisanya disebabkan oleh sebab-sebab yang lain.

Analisis untuk table kelima

Dari uji Anova^b atau F test yang terdapat pada lampiran 1b diperoleh nilai F hitung sebesar 15,952 dengan tingkat signifikansi 0,000, karena probabilitas < 0,05 maka model regresi ini dapat digunakan.

Analisis untuk table keenam

Dari tabel Coefficient^a pada kolom B yang terdapat pada lampiran menggambarkan persamaan regresi.

Model Persamaan Perhitungan Nilai Jual Lahan Pada Jalan Lingkar.

Setelah didapatkan variabel-variabel yang berpengaruh kuat terhadap nilai jual lahan dan didapatkan koefisien regresinya, maka didapat persamaan berdasarkan kenaikan/penurunan nilai jual lahan (Y) dalam satuan, apa bila variable bebas (X) yang berpengaruh dominan naik/turun suatu satuan persamaannya adalah sebagai berikut:

$$Y = 0,110 + 0,493 X1 + 0,239 X2 + 0,316 X3$$

Keterangan:

Y = nilai jual lahan;

X1 = jarak dari ruas jalan;

X2 = luas lahan;

X3 = lebar jalan akses.

Konstanta 0,110 menyatakan bahwa jika tidak ada nilai-nilai dari variable bebas, maka nilai variable terikat adalah 0,110 Rp /m²

Koefisien regresi X1 sebesar 0,493 menyatakan bahwa setiap penambahan (karena tanda +) jarak lahan dari ruas jalan akan meningkatkan nilai jual lahan (Y) sebesar 0,493 m².

Koefisien regresi X2 sebesar 0,239 menyatakan bahwa setiap penambahan (karena tanda +) luas lahan akan meningkatkan nilai jual lahan (Y) sebesar 0,239 m².

Koefisien regresi X3 sebesar 0,316 menyatakan bahwa setiap penambahan (karena tanda +) lebar jalan akses akan meningkatkan nilai jual lahan (Y) sebesar 0,316 m².

V. KESIMPULAN

1. Nilai jual lahan rata-rata pada lahan yang berbatasan langsung dengan Jalan Lingkar lebih tinggi dibandingkan lahan yang tidak berbatasan langsung.
2. Nilai jual lahan rata-rata: a. Segmen I: Rp36.000/m² - Rp250.000/m² b. Segmen II: Rp55.000/m² - Rp375.000/m²

3. Segmen II memiliki nilai jual lahan paling tinggi karena dekat dengan pusat kota dan tersedianya layanan utilitas. Setiap segmen menunjukkan penurunan nilai jual lahan seiring dengan semakin jauh jarak lahan dari Jalan Lingkar.
4. Variabel yang berkorelasi dan berpengaruh signifikan terhadap nilai jual lahan adalah jarak lahan dari ruas jalan (X1), luas lahan (X2), dan lebar jalan akses (X3).
5. Model persamaan regresi untuk menghitung nilai jual lahan: $Y = 0,110 + 0,493X1 + 0,239X2 + 0,316X3$ Dengan penjelasan:
 - Konstanta 0,110 menyatakan nilai variabel terikat (Y) jika tidak ada variabel bebas.
 - Koefisien X1 sebesar 0,493 menyatakan setiap penambahan jarak lahan dari ruas jalan akan meningkatkan nilai jual lahan (Y) sebesar 0,493.
 - Koefisien X2 sebesar 0,239 menyatakan setiap penambahan luas lahan akan meningkatkan nilai jual lahan (Y) sebesar 0,239.
 - Koefisien X3 sebesar 0,316 menyatakan setiap penambahan lebar jalan akses akan meningkatkan nilai jual lahan (Y) sebesar 0,316.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardanaarisca, J. (2021). Pengaruh lokasi dan aksesibilitas lahan terhadap nilai lahan permukiman di Kota Teluk Betung, Bandar Lampung. *Jurnal Planologi*, 18(1), 76-90. <http://dx.doi.org/10.30659/jpsa.v18i1.11163>
- Bappeda Kota Kendari. (2020). Rencana pembangunan jangka menengah daerah (RPJMD) Kota Kendari 2018-2023.
- Dewi, N. K., & Rudiarto, I. (2018). Dampak keberadaan infrastruktur jalan terhadap perubahan fisik dan aktivitas permukiman di pinggir jalan lingkar luar Kabupaten Malang. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 4(1), 1-8. <https://doi.org/10.32315/jlbi.4.1.2018.1-8>
- Direktorat Jenderal Pajak. (2006). *Surat Edaran Direktur Jenderal Pajak Nomor: SE-25/PJ.6/2006 tentang tata cara pembentukan/penyempurnaan ZNT/NIR*.
- Fahirah, Rosyidah, R., Nurisya, K., & Buchori, I. (2010). Identifikasi faktor yang mempengaruhi nilai jual lahan dan bangunan pada perumahan tipe sederhana. *Jurnal SMARTek*, 8(4), 251-269.
- Morlok, E. K. (1988). Pengantar teknik dan perencanaan transportasi. Erlangga.
- Oktora, R. (2011). *Persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkar utara kota Solok Sumatera Barat* [Tesis tidak diterbitkan, Universitas Diponegoro].
- Presyilia, L. (2002). *Studi kajian nilai lahan* [Skripsi tidak

- diterbitkan, Universitas Kristen Petra].
- Rusdi, M. (2013). Faktor-faktor yang mempengaruhi harga dan penggunaan lahan di sekitar jalan lingkar Salatiga. *Jurnal Wilayah dan Lingkungan*, 9(3), 317-329.
- Yunus, H. S. (2000). Struktur tata ruang kota (A. Haris, Ed.). Pustaka Pelajar.
- Yunus, H. S. (1987). *Beberapa determinan perkembangan permukiman kota: Dampak dan pengelolaannya*. Fakultas Geografi UGM.
- Herwangi, Y., Ardianto, D. T., & Mauliani, L. (2019). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan di Kecamatan Kedungkandang Kota Malang. *Jurnal Teknik Pengairan*, 10(2), 131-141.
- Kamar, I. M., Poli, H., & Lالujan, L. (2020). Analisis harga lahan terhadap faktor jarak dari pusat kota di Kecamatan Malalayang Kota Manado. *Jurnal Spasial*, 7(1), 45-53.
- Mairuhu, G. J., Nursan, M., & Benu, N. M. (2022). Pengaruh aksesibilitas terhadap nilai lahan permukiman di Kota Kupang. *Jurnal Renaissance*, 7(01), 461-470. <https://doi.org/10.36090/renaissance.v7i01.2018>
- Maryama, S. (2017). *Pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi dan pembangunan di Provinsi Jawa Barat*. Tesis. Universitas Padjajaran.
- Sari, D. N., Muktiali, M., & Sirajuddin, A. (2021). Pengaruh aksesibilitas dan infrastruktur terhadap nilai lahan permukiman di Kota Makassar. *Nature: National Academic Journal of Architecture*, 8(1), 68-75.
- Sutawijaya, A. (2004). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan serta dampaknya terhadap alih fungsi lahan. *Jurnal Makara Seri Sosial Humaniora*, 8(1), 30-37.
- Sutomo, S. H., & Sugiri, A. (2020). Pengaruh infrastruktur jalan, akses angkutan barang dan modal sosial terhadap pendapatan usaha mikro dan kecil di Kota Surabaya. *Jurnal Ilmu Ekonomi Terapan*, 5(1), 1-14.
- Hidayati, W., & Harjanto, B. (2003). *Konsep dasar penilaian properti*. BPFPE.
- Munir, M., Kadir, A., & Razali, M. N. (2021). Factors influencing land value in residential areas: A review. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 1098(4), 042009. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/1098/4/042009>
- Xu, Y., González, R. A., Yang, C., Wong, S. W., & Cosman, P. C. (2018). Quantifying spatial patterns of urban land use in Chico, California using machine learning techniques. *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation*, 72, 144-158. <https://doi.org/10.1016/j.jag.2018.06.009>
- Winarso, H. (2000). Pola penggunaan lahan dalam perspektif hubungan antara pusat dan wilayah pelayanannya. *Jurnal PWK*, 11(2), 45-53.
- Zhong, S., & Schiller, R. (2021). Impact of new highway infrastructure on land values in Massachusetts. *Journal of Transport Geography*, 93, 103059. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103059>