

**POLA DAN FAKTOR PENENTU NILAI LAHAN PERKOTAAN  
DI KOTA SURAKARTA**

**TUGAS AKHIR**

Oleh:

**MENIK WAHYUNINGSIH**

**L2D 001 443**



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2008**

## ABSTRAK

Pertumbuhan jumlah penduduk di perkotaan yang begitu pesat menyebabkan kebutuhan lahan semakin tinggi. Kebutuhan yang meningkat akan mengakibatkan nilai lahan juga semakin tinggi. Nilai lahan merupakan penilaian atas lahan secara ekonomi yang didasarkan pada kemampuan lahan dalam hal produktivitas dan lokasinya. Teori mengenai nilai lahan mengalami perkembangan mulai dari David Ricardo hingga B.J. Berry. Teori menurut Berry menitikberatkan bahwa pola nilai lahan dipengaruhi oleh keberadaan perpotongan radial road dan ring road. Perpotongan tersebut disebut puncak kecil (mini peaks) sedangkan pusat kota merupakan puncak utama (grand peak). Nilai lahan paling tinggi di pusat kota dan akan menurun berdasarkan fungsi jarak dari pusat kota, namun pada mini peaks pola nilai lahan akan mengalami perubahan. Mini peaks meskipun tidak berada di pusat kota, menurut Berry akan memiliki nilai lahan yang lebih tinggi bila dibandingkan dengan lokasi yang lebih dekat dengan pusat kota.

Penelitian Berry di atas menunjukkan adanya perbedaan antara pola nilai lahan menurut konsepsi teoretis dengan pola nilai lahan menurut fenomena empiris. Berdasarkan adanya perbedaan tersebut, maka penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui pola nilai lahan perkotaan di Kota Surakarta. Setelah diketahui pola nilai lahannya, baru diidentifikasi faktor-faktor apa sajakah yang menentukan pola nilai lahan tersebut.

Penelitian ini menggunakan pendekatan induktif interpretatif. Pendekatan induktif interpretatif merupakan generalisasi dari teori yang sudah berkembang dengan ditambahkan pendapat dan informasi dari para ahli di bidang pertanahan. Pendekatan induktif bermula dari keinginan peneliti untuk memberi makna kepada data hasil observasi dalam bentuk generalisasi empiris. Pendekatan interpretatif berfungsi memberikan deskripsi dan eksplanasi mengenai relasi kausal dari suatu peristiwa dan gejala.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dan alat yang digunakan untuk menganalisis data yang berupa faktor-faktor yang mempengaruhi nilai lahan perkotaan adalah analisis faktor. Metode penelitian kuantitatif yang digunakan membutuhkan data yang sifatnya juga kuantitatif. Analisis reliabilitas dan validitas, serta analisis faktor digunakan untuk menganalisis faktor-faktor penentu nilai lahan Kota Surakarta. Data yang diperlukan meliputi data primer dan sekunder. Data primer akan diperoleh dengan menggunakan metode sampling tepatnya purposive sampling. Sedangkan data sekunder akan diperoleh dengan survei instansional.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pola nilai lahan perkotaan di Kota Surakarta hampir sama dengan teori yang telah berkembang, dimana lokasi yang memiliki nilai lahan yang sama atau diagram isovaluenya masih bisa digambarkan. Sedangkan faktor-faktor penentu nilai lahan di Kota Surakarta terdiri dari empat faktor baru, yaitu faktor prasarana jalan, faktor prasarana permukiman, faktor lokasi, dan faktor transportasi.

Kesimpulan yang bisa diambil dari penelitian ini adalah bahwa pola nilai lahan perkotaan di Kota Surakarta paling tinggi berada di pusat Kota Surakarta yang kemudian menurun di wilayah-wilayah sekitarnya. Pola tidak bulat melingkar di pusat kota, tetapi agak memanjang di sekitar jalan arteri Slamet Riyadi. Agak di pinggiran Kota Surakarta bagian timur terdapat wilayah yang memiliki nilai lahan yang lebih tinggi bila dibandingkan dengan wilayah di dekatnya karena keberadaan sarana pendidikan

*Kata kunci :*

*Pola nilai lahan, nilai lahan, faktor penentu nilai lahan*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Beberapa tahun terakhir ini, jumlah penduduk Indonesia mengalami peningkatan yang cukup pesat. Pertumbuhan ini memberikan dampak yang nyata dalam berbagai bidang kehidupan masyarakat. Dengan meningkatnya jumlah penduduk, maka kebutuhan masyarakat secara otomatis juga ikut meningkat, mulai dari kebutuhan di bidang ekonomi, sosial, perumahan dan juga transportasi. Salah satu kebutuhan penting masyarakat adalah kebutuhan untuk bepergian atau transportasi. Sistem transportasi terdiri dari tiga elemen, yaitu sistem jaringan, sistem pergerakan, dan sistem aktivitas. Jaringan jalan adalah salah satu bagian dari sistem transportasi yang termasuk dalam sistem jaringan. Keberadaan jaringan jalan merupakan kerangka struktur ruang suatu kota yang bersifat buatan. Jaringan transportasi semakin hari semakin mengalami perkembangan yang cukup pesat. Semakin banyak ruas jalan yang dibangun dengan berbagai macam pola di daerah perkotaan semakin menjadikan kota tersebut berkembang.

Perkembangan suatu kota oleh jaringan transportasi otomatis akan memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk mencapai lokasi di pusat kota. Pusat kota akan semakin padat dengan bertambahnya manusia yang menempati lokasi tersebut. Dan ketika manusia sudah tidak memperoleh tempat lagi di pusat kota, maka mereka akan menempati lokasi-lokasi di dekat pusat kota agar tetap bisa mencapai pusat kota dengan mudah. Selanjutnya perkembangan ini akan menimbulkan dampak dalam penggunaan lahannya. Lokasi di sepanjang tepi jalan merupakan lokasi yang strategis untuk melakukan aktivitas. Lokasi tersebut memiliki aksesibilitas yang tinggi karena mudah dijangkau. Dengan semakin banyaknya aktivitas di tempat tersebut, maka lahan yang jumlahnya terbatas akan diperebutkan agar manusia tetap bisa memperoleh keuntungan yang maksimal. Persaingan tersebut secara langsung akan menjadikan nilai lahan perkotaan menjadi meningkat. Nilai lahan adalah suatu penilaian atas lahan yang didasarkan pada kemampuan lahan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan strategi ekonominya (Drabkin dalam Yunus, 2000 : 89). Nilai lahan merupakan nilai ruang secara horizontal (*distance decay principle from the center*) berdasarkan Urban Growth Model (Brotosunaryo, 2005 : 6).

Teori mengenai nilai lahan sudah ada sejak abad 19. Tokoh yang pertama kali mencetuskan teori mengenai nilai lahan adalah David Ricardo (1821) dalam bukunya "*Principle of Political Economy and Taxation*". Teori Ricardo merujuk pada sewa lahan (*land rent*) yang dipengaruhi oleh tingkat kesuburan tanah dan mengabaikan faktor lokasi dari pusat kota.

Selanjutnya teori nilai lahan dikembangkan oleh Von Thunen (1826). Von Thunen menyatakan bahwa pola penggunaan lahan sangat ditentukan oleh biaya transportasi yang dikaitkan dengan jarak dan sifat barang dagangan khususnya hasil pertanian. Von Thunen mengkondisikan ada empat hal yang harus dipenuhi, yaitu : (1) *isolated state*; (2) *uniform plain*; (3) “*transportation costs*” berbanding lurus dengan jarak; dan (4) *maximise profits* (Yunus, 2002 : 90 - 91). Dari sinilah maka muncul istilah “*Location Rent*”. Teori Von Thunen ini memiliki banyak kekurangan, yang antara lain bahwa semua kota tidak memiliki kondisi fisik lingkungan yang sama (*uniform plain*). Sehingga kota akan memiliki pola penggunaan lahan yang berbeda-beda sesuai dengan karakteristik wilayahnya.

Berdasarkan kekurangan di atas, maka William Alonso (1964) mengembangkan teori yang lain dengan mencetuskan Teori Bid Rent. Alonso juga mengemukakan empat asumsi yaitu : (1) *one center*; (2) *flat, features less plain*; (3) biaya transportasi sebanding dengan jarak; dan (4) adanya *highest bidder* sehingga dimungkinkan terjadinya *free market competition*. Teori ini menggunakan konsep dasar sewa ekonomi (*economic rent*), yang isinya sebenarnya hampir sama dengan Teori Von Thunen, hanya saja Teori Von Thunen dititikberatkan pada suatu kota atau daerah pertanian, sedangkan Alonso mendeskripsikan kota secara umum. Seperti teori-teori sebelumnya, teori Alonso ini pun juga ada kekurangannya. Salah satu kekurangannya adalah bahwa suatu kota tidak hanya memiliki satu pusat saja. Hal ini dikarenakan aktivitas kota sangatlah kompleks, dan tidak mungkin semuanya berada di pusat kota, misalnya aktivitas industri. Yang kedua adalah pada suatu kota pasti ada pihak atau badan yang memiliki hak monopoli atas sewa tanah sehingga asumsi keempat Alonso tidak berlaku untuk keadaan seperti ini.

Teori ini selanjutnya dikembangkan oleh Ratcliff berdasar pada ide bahwa pusat kota dianggap sebagai suatu tempat yang memiliki aksesibilitas terbesar dan dari pusat kota nilai lahan akan menurun secara teratur ke arah luar sampai pada pinggiran kota. Namun setelah diterapkan di Kota Topeka Kansas, teori ini mengalami banyak penyimpangan. Penyimpangan tersebut diantaranya adalah bahwa nilai lahan di lokasi-lokasi tertentu yang merupakan perpotongan antara *radial road* dengan *ring road* (*mini peaks*) akan lebih tinggi bila dibandingkan dengan lokasi lain di dekat pusat kota. Yang kedua adalah bahwa harga lahan kurang mencerminkan fungsi jarak dari pusat kota. Harga lahan adalah penilaian atas lahan yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk satuan luas pada pasaran lahan (Drabkin, 1977 : 169). Harga lahan sulit untuk digunakan sebagai pembanding karena transaksi jual beli lahan terjadi di tempat yang berbeda dan waktu yang berbeda (Drabkin, 1977 : 48).

Penyimpangan inilah yang membuat B.J. Berry membantah teori Ratcliff dan membuktikan penyimpangan tersebut. Ratcliff menyatakan bahwa memang benar pada kota-kota kecil, gambaran ideal tentang “*distance decay principle from the center*” untuk nilai lahan masih

bisa dilihat dengan jelas bahwa terdapat degradasi yang teratur mengenai nilai lahan dari pusat kota ke daerah *pheryperi*. Namun untuk kota-kota besar ternyata kondisinya sangatlah berbeda. Perbedaan ini salah satunya dipengaruhi oleh jaringan transportasi. Lokasi perpotongan jaringan transportasi terutama *radial road* dan *ring road*, meskipun tidak berada di pusat kota, menurut Berry akan memiliki nilai lahan yang lebih tinggi bila dibandingkan dengan lokasi yang lebih dekat dengan pusat kota. Perpotongan *ring road* dan *radial road* tersebut dinamakan *mini peaks* (puncak kecil), sedangkan *grand peak* tetap berada di pusat kota dengan nilai lahan paling tinggi. Teori Berry ini terkenal dengan *Circus Tend*. Teori Berry secara ringkas menyatakan bahwa pola nilai lahan dari pusat kota akan semakin menurun ke arah pinggiran, namun pada titik-titik tertentu yang disebut *mini peaks* (puncak kecil), pola tersebut akan mengalami perubahan. Perubahan tersebut dipengaruhi oleh adanya perpotongan antara *ring road* dan *radial road*.

Penyimpangan-penyimpangan di ataslah yang menjadi motivasi dalam melakukan penelitian dengan maksud untuk membuktikan teori tersebut di lapangan. Penelitian ini akan mengambil wilayah studi Kota Surakarta. Pengambilan Surakarta sebagai wilayah studi dilatarbelakangi oleh beberapa hal.

Kota Surakarta sebagai salah satu kota besar di Indonesia pada tahun 2006 memiliki kepadatan penduduk yang relatif tinggi yaitu 12.716 jiwa/km<sup>2</sup>. Dengan jumlah penduduk 560.046 jiwa dan luas wilayah 44,04 km<sup>2</sup> (Surakarta Dalam Angka, 2006 : 29). Kota Surakarta atau lebih dikenal dengan Solo merupakan salah satu pusat kegiatan masyarakat tingkat wilayah di Indonesia. Hal ini dikarenakan Surakarta memiliki sejumlah fasilitas umum dan fasilitas sosial yang memadai, baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Aktivitas di Surakarta didominasi oleh perdagangan dan jasa, tetapi aktivitas industri dan pendidikan juga banyak ditemukan. Sejumlah aktivitas penting yang ada menyebabkan Surakarta menjadi tempat tujuan masyarakat dari berbagai daerah di luar kota dengan kebutuhan dan kepentingan masing-masing. Hal ini mengakibatkan jumlah penduduk di Surakarta menjadi meningkat. Seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk menjadikan kebutuhan lahan juga tinggi. Saat ini sangat susah untuk menemukan lahan kosong di Surakarta, semuanya telah dimanfaatkan masyarakat. Kalaupun ada, itu pun dengan harga yang sangat mahal.

Kota Surakarta termasuk dalam kawasan Joglosemar (Jogjakarta, Solo, dan Semarang), kawasan ini merupakan kawasan prioritas pengembangan wilayah perbatasan antarpropinsi. Kawasan Joglosemar memiliki beberapa sektor unggulan antara lain sektor perdagangan dan industri, pertanian tanaman pangan, industri, dan pariwisata. Keterkaitan antarwilayah ini didukung dengan adanya rencana pembangunan jalan tol antara Semarang – Solo dan juga beberapa jalan lingkaran antara Solo – Yogyakarta yang memberikan pengaruh positif dalam mengoptimalkan potensi yang dimiliki Kota Surakarta.