

Pengaruh Kualitas Jalan Terhadap Nilai Lahan Menggunakan Uji Mann Whitney

Ridayati

Program Studi Teknik Sipil, Institut Teknologi Nasional Yogyakarta

Korespondensi : ridayati@itny.ac.id

ABSTRAK

Kabupaten Sleman merupakan salah satu kabupaten di Yogyakarta yang pesat mengalami perkembangan fisik perkotaan. Kabupaten ini mendapatkan imbas yang lebih besar dari pada perkembangan fisik perkotaan kota Yogyakarta dibandingkan dengan kabupaten lainnya yang berada di wilayah Yogyakarta. Hal ini berpengaruh pada naiknya nilai lahan. Salah satu faktor yang mempengaruhi nilai lahan di Yogyakarta adalah kualitas jalan yang menuju ke arah lahan tersebut. Kualitas jalan terbagi dalam kelas jalan dan jenis perkerasan jalan. Tulisan ini untuk mengkaji tentang pengaruh kualitas jalan terhadap nilai lahan yang ditransaksikan di kecamatan Ngaglik Sleman menggunakan Mann whitney. Hasil analisis menunjukkan bahwa pengaruh kualitas jalan terhadap nilai lahan yang ditransaksikan di kecamatan Ngaglik Sleman pada tahun 2012 sampai dengan 2016 menunjukkan bahwa terdapat perbedaan bermakna pada median harga lahan antar kelompok kualitas jalan serta pendistribusian data harga lahan antar kelompok kualitas jalan.

Kata Kunci : Perkembangan fisik, kualitas jalan, Mann whitney

ABSTRACT

Sleman Regency is one of the districts in Yogyakarta which is experiencing rapid urban physical development. This regency has a greater impact than the physical development of urban cities in Yogyakarta compared to other districts in the Yogyakarta region. This affects impact to increase the land value. One factor affecting the value of land in Yogyakarta is the quality of the road leading to the land. Road quality is divided into road classes and types of pavement. This paper is to examine the influence of road quality on the value of land transacted in Ngaglik Sleman sub-district using Mann Whitney test. The results show that the influence of road quality on the value of land transacted in Ngaglik subdistrict of Sleman in 2012 to 2016. It shows that there are significant differences in the median land price between groups of road quality. Next, There are significant differences in the distribution of land price data between road quality groups

Keywords : Physical development, Road Quality, Mann Whitney

1. PENDAHULUAN

Kabupaten Sleman yang terletak di sebelah utara kota Yogyakarta merupakan salah satu kabupaten di Yogyakarta yang mengalami perkembangan fisik perkotaan yang pesat. Kabupaten ini mendapatkan imbas yang lebih besar dari perkembangan fisik perkotaan kota Yogyakarta dibandingkan dengan kabupaten lainnya yang berada di wilayah Yogyakarta. Perkembangan aktivitas pariwisata dan pendidikan menjadi salah satu faktor pemicu pesatnya perkembangan fisik perkotaan di wilayah Perkotaan Yogyakarta.

Peningkatan nilai lahan secara signifikan merupakan salah satu tanda pertumbuhan fisik yang pesat khususnya daerah yang termasuk sebagai Kawasan Perkotaan Yogyakarta (KPY) berdasarkan deliniasi kawasan yang tercantum dalam dokumen RTRW Kabupaten Sleman 2011-2031. Lahan-lahan yang berada di sekitar kampus, serta di sekitar lokasi pembangunan hotel atau apartemen dianggap memiliki nilai komersial yang tinggi sehingga nilai lahan di sekitar lokasi-lokasi tersebut mengalami lonjakan nilai secara signifikan. Meskipun secara statistik keberadaan kampus tidak signifikan dalam mempengaruhi tingginya nilai lahan [11], data yang diperoleh dari Kantor Pertanahan Kabupaten Sleman menunjukkan bahwa pembangunan hotel, apartemen, dan perumahan kelas menengah ke atas dapat memicu kenaikan harga lahan di kawasan di sekitarnya.

Salah satu faktor yang mempengaruhi nilai lahan di Yogyakarta adalah kualitas jalan yang menuju ke arah lahan tersebut [11]. Kualitas jalan yang baik akan mempengaruhi naiknya nilai lahan, bahkan tingkat investasi, pertumbuhan ekonomi dan Pembangunan infrastruktur sehingga investasi terus meningkat. Kualitas jalan yang kurang baik akan mengurangi minat investor untuk masuk ke Yogyakarta. Pedagang akan memandang kemudahan transpor ke tempat lain atau aksesibilitas. Sebidang lahan akan bertambah dengan meningkatnya pelayanan sistem transportasi. Kualitas jalan dipengaruhi oleh konstruksi perkerasan jalan.

Pada dasarnya konstruksi perkerasan jalan dapat dikelompokkan menjadi dua macam, yaitu Konstruksi perkerasan lentur (Flexible pavement) yang menggunakan campuran aspal panas atau Hot Mix Asphalt (HMA) sebagai lapis permukaannya dan Konstruksi perkerasan kaku (rigid pavement) yang pada lapisan permukaannya menggunakan semen Portland atau portland cement concrete [12],[9].

Pergerakan nilai lahan menjadi indikasi dari mekanisme penawaran dan permintaan terhadap aktivitas tertentu yang bekerja di atas suatu bidang lahan. Di samping itu mengingat bahwa pergerakan nilai lahan lebih banyak dipengaruhi oleh intervensi yang dilakukan oleh publik, sehingga identifikasi terhadap faktor kualitas jalan yang dapat mempengaruhi pergerakan nilai lahan beserta seberapa besar faktor tersebut berpengaruh dalam pembentukan nilai lahan menjadi relevan.

Pergerakan nilai lahan di kawasan perkotaan berbanding lurus dengan mekanisme pasar lahan yang mengalokasikan suatu bidang lahan untuk suatu aktivitas tertentu berdasarkan prinsip "the highest and best use" [1]. Teori nilai lahan menurut David Ricardo [7] mengatakan bahwa pergerakan nilai lahan lebih dipengaruhi oleh pergerakan pada sisi permintaan (demand) dibandingkan dari sisi penawaran (supply). Pergeseran pada sisi *demand* ini merupakan proyeksi dari keuntungan ataupun kegunaan tertinggi yang dapat diperoleh dari suatu aktivitas di atas suatu bidang lahan, sehingga lahan tersebut akan dialokasikan untuk kegunaan yang mampu menghasilkan keuntungan atau nilai kegunaan tertinggi [3],[6]. Pergerakan nilai lahan umumnya disebabkan oleh intervensi publik terhadap ruang [2],[8]. Dalam pandangan teori klasik Henry George seperti dikutip dalam [16], sebagian dari kenaikan nilai lahan tersebut semestinya menjadi hak publik, sehingga semestinya sebagian dari kenaikan nilai lahan tersebut dapat diambil kembali oleh publik (pemerintah) dan dikembalikan kepada publik dalam bentuk penyediaan infrastruktur, atau dikenal dengan konsep *Land Value Capture*[7]. Pergerakan nilai lahan menentukan kegunaan optimal dari suatu bidang lahan, sehingga pada akhirnya dapat mendorong perubahan guna lahan khususnya di kawasan perkotaan sehingga faktor kualitas jalan yang memberikan pengaruh terhadap pergerakan nilai lahan tersebut menjadi satu hal yang penting untuk dikaji.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk mengkaji lebih lanjut kualitas jalan terhadap nilai lahan yang ditransaksikan di kecamatan Ngaglik Sleman pada tahun 2012 sampai dengan 2016. Kualitas jalan di rinci dalam klas jalan (Road Status) dan Jenis perkerasan Jalan (Road Quality). Kualitas jalan terbagi dalam jalan lingkungan, jalan kabupaten, jalan propinsi, dan tidak ada jalan. Sedangkan Jenis perkerasan jalan terbagi dalam perkerasan jalan hotmox, Aspal, Paving, Jalan Tanah, dan tidak ada jalan (Peraturan Pemerintah RI No.34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

Lingkup wilayah penelitian ini yaitu Kecamatan Ngaglik, kabupaten Sleman, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Kecamatan Ngaglik merupakan kawasan penyangga pengembangan (aglomerasi) kota Yogyakarta ke arah utara, dengan pusat pemerintahan terletak di Jl. Kaliurang Km.10, Gondangan, Desa Sardonoarjo. Kecamatan Ngaglik terbagi dalam 5 desa, 87 dusun, 222 Rukun Warga (RW), dan 657 Rukun Tetangga (RT), dengan luas wilayah kurang lebih 3.852 Ha. Kecamatan Ngaglik memiliki penduduk tidak kurang dari 78.707 jiwa dengan 23.967 Kepala keluarga. Selain itu terdapat kurang lebih 10 ribu penduduk musiman yang sebagian besar merupakan mahasiswa. Pertumbuhan penduduk 2,28% per tahun. Secara topografi, wilayah kecamatan Ngaglik terletak di wilayah lereng terbawah bagian selatan Gunung Merapi, dengan ketinggian 100-499 mdpl, dengan struktur wilayah miring dengan dataran lebih rendah di bagian selatan. Lokasi studi kasus dipilih berdasarkan dua pertimbangan utama. Pertama terkait posisi Kecamatan Ngaglik di area transisi antara kawasan perkotaan dan pedesaan. Hal ini membuat Kecamatan Ngaglik menyediakan sumber data yang kaya untuk melakukan perbandingan antar karakteristik lahan yang beragam. Pertimbangan kedua adalah terkait akses terhadap data. Mengingat basis data terkait nilai dan atribut properti di Indonesia belum terdokumentasikan dengan baik, maka data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang dikumpulkan melalui survey di lapangan. Terdapat kampus terpadu Universitas Islam Indonesia (UII) di bagian utara kecamatan Ngaglik. Kampus terpadu UII ini menjadi salah satu magnet pertumbuhan sehingga perkembangan fisik tampak kentara di wilayah di sekitarnya. Berdasarkan dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Sleman 2011-2031, setengah bagian dari Kecamatan Ngaglik didelineasi sebagai bagian dari Kawasan Perkotaan Yogyakarta (KPY), dimana pengembangan dengan kepadatan dan intensitas tinggi diijinkan untuk dilakukan di area ini. Wilayah yang termasuk bagian dari KPY meliputi Desa Sariharjo, Sinduharjo, dan Minomartani. Sementara setengah bagian dari Kecamatan Ngaglik berada di luar area KPY, sehingga aktivitas pertanian menjadi aktivitas yang dominan. Bagian dari Kecamatan Ngaglik yang berada di luar area KPY meliputi Desa Sardonoarjo, Sukoharjo, dan Donoharjo. Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data transaksi lahan yang terjadi di Kecamatan Ngaglik antara tahun 2012-2016. Rentang waktu tersebut dipilih untuk menangkap perubahan fisik dan sosial ekonomi yang terjadi di lokasi penelitian, sehingga dampak dari perubahan tersebut terhadap nilai lahan di lokasi studi kasus dapat dikuantifikasikan.

Masalah yang terjadi adalah apakah kualitas jalan yang terbagi dalam klas jalan dan jenis perkerasan jalan akan mempengaruhi nilai jual lahan?. Tujuan penelitian ini adalah mengkaji tentang pengaruh klas jalan

terhadap nilai lahan yang ditransaksikan di kecamatan Ngaglik Sleman pada tahun 2012 sampai dengan 2016. Klas jalan (road status) terbagi dalam jalan lingkungan, jalan kabupaten, jalan propinsi, dan tidak ada jalan.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan studi kasus. Pendekatan studi kasus memungkinkan peneliti untuk memadukan metode kuantitatif dan kualitatif dalam membangun argumen terkait suatu persoalan. Namun demikian metode ini memiliki kelemahan, yakni keterbatasan dalam generalisasi, mengingat kesimpulan yang dihasilkan tidak dapat dilepaskan dari konteks ruang dan waktu [14]. Meskipun level generalisasi yang dihasilkan terbatas, penelitian dengan metode studi kasus ini memiliki kemampuan untuk memberikan petunjuk bagi berlakunya generalisasi dalam skala yang lebih luas bagi kondisi-kondisi yang memiliki konteks sama ataupun mendekati konteks yang dipergunakan di dalam studi kasus [4].

Secara spesifik, penelitian ini menggunakan ragam studi kasus co-variance case study. Ragam studi kasus co-variance memiliki kemiripan dengan metode quasi-experimental yang umum digunakan untuk menguji pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen [4]. Perbedaan keduanya adalah dalam studi kasus ragam co-variance, terdapat lebih banyak faktor yang tidak dapat dikontrol oleh peneliti, sesuatu yang menjadi prasyarat bagi penerapan metode quasi-experiment [14].

2.1 Metode Pengumpulan Data

Dalam melakukan pengumpulan data, dilakukan melalui survei primer dan survei sekunder. Survei primer terdiri dari observasi langsung ke wilayah penelitian dan melakukan wawancara semi terstruktur untuk mendapatkan data yang dibutuhkan. Survei sekunder terdiri dari survei instansional dan survei literatur. Survei instansional dilakukan untuk memenuhi data-data yang diperlukan seperti data sekunder atau data-data yang bersifat pelengkap [13],[15].

Data yang digunakan untuk melakukan pemodelan statistik ini adalah data nilai transaksi lahan yang ditransaksikan dan data kualitas jalan dalam rentang tahun 2012 hingga 2016. Data ini diperoleh melalui survey lapangan, dengan melibatkan 14 makelar tanah yang terlibat dalam proses transaksi tanah dalam rentang waktu tersebut. Metode pengambilan data ini dipilih karena data mengenai nilai transaksi lahan tidak tersedia dan tidak dapat diakses oleh umum. Dari survey lapangan yang dilakukan, terdapat 180 data transaksi lahan di wilayah studi kasus.

2.2 Metode analisis data

Penelitian ini menggunakan pemodelan statistik terhadap nilai lahan di lokasi studi kasus dalam rentang waktu antara tahun 2012-2016 sebagai metode analisis untuk mengidentifikasi pengaruh klas jalan (road status) terhadap nilai lahan yang ditransaksikan di kawasan perkotaan dan kawasan perdesaan menggunakan uji Mann Whitney. Klas jalan terbagi dalam jalan lingkungan, jalan kabupaten, jalan propinsi, dan tidak ada jalan. Sedangkan Jenis perkerasan jalan terbagi dalam perkerasan jalan hotmix, Aspal, Paving, Jalan Tanah, Tidak ada jalan. Pemodelan statistik ini merupakan metode yang banyak ditempuh untuk membuktikan dampak dari suatu tindakan oleh pemerintah, yang umumnya berupa pembangunan infrastruktur, terhadap lahan yang di diperbolehkan untuk ditransaksikan. Pemodelan statistik ini berangkat dari asumsi bahwa lahan yang ditransaksikan merupakan hasil kapitalisasi dari berbagai faktor, termasuk ketersediaan infrastruktur publik dan kebijakan terkait penggunaan lahan [5].

3. HASIL DAN ANALISIS

3.1. Karakteristik kualitas jalan

Data sampel tanah yang ditransaksikan di kecamatan Ngaglik Sleman dari tahun 2012 hingga tahun 2016 ada 178 dengan rincian 4 tidak ada jalan, 133 jalan lingkungan, 22 jalan kabupaten, 19 jalan propinsi. Tanah ini meliputi tanah perkotaan dan perdesaan. Daerah perkotaan meliputi Desa Minomartani, Desa Sariharjo dan Desa Sinduharjo, sedangkan daerah perdesaan meliputi Desa Donoharjo, Desa Sardonoarjo dan Desa Sukoharjo. Berikut adalah Tabel deskriptif dari klas jalan (road status) lahan yang ditransaksikan dari tahun 2012 sampai dengan 2016.

Tabel 1. Tabel klas jalan untuk lahan yang ditransaksikan dari 2012-2016

Case Processing Summary							
	Road Status	Cases					
		Valid		Missing		Total	
		N	Percent	N	Percent	N	Percent
Price per m2	No Road	4	100.0%	0	0.0%	4	100.0%
	Lingkungan	133	100.0%	0	0.0%	133	100.0%
	Jalan Kabupaten	22	100.0%	0	0.0%	22	100.0%
	Jalan Propinsi	19	100.0%	0	0.0%	19	100.0%

Harga rata-rata tanah yang ditransaksikan di desa ngaglik dengan tidak ada jalan mencapai Rp2.050.000,00 dengan harga tanah minimum Rp800.000,00 dan harga tanah maksimum Rp5.000.000,00 dengan standart deviasi cukup besar yaitu 1975685,535. Rata-rata harga tanah yang berada di jalan lingkungan mencapai Rp1.498.281,00 dengan harga tanah minimum Rp175.000,00 dan harga tanah maksimum Rp5.400.000,00 dengan standar deviasi 1077417,687. Rata-rata harga tanah yang berada di jalan kabupaten mencapai Rp1.034.418,00 dengan harga tanah minimum Rp650.000,00 dan harga tanah maksimum Rp3.000.000,00 dengan standar deviasi 543464,123. Rata-rata harga tanah yang berada di jalan propinsi mencapai Rp3.889.473,00 dengan harga tanah minimum Rp1.250.000,00 dan harga tanah maksimum Rp12.000.000,00 dengan standar deviasi 3451472,268.

Data sampel Kualitas jalan terdiri dari jalan tanah, jalan paving, jalan hotmik, jalan aspal dan tidak ada jalan. Tanah yang ditransaksikan di kecamatan Ngaglik Sleman dari tahun 2012 hingga tahun 2016 ada 178 dengan rincian 4 tidak ada jalan, 23 jalan tanah, 25 jalan paving, 81 jalan hotmik dan 45 jalan aspal. Tanah ini meliputi tanah perkotaan dan perdesaan. Daerah perkotaan meliputi Desa Minomartani, Desa Sariharjo dan Desa Sinduharjo, sedangkan daerah perdesaan meliputi Desa Donoharjo, Desa Sardonoarjo dan Desa Sukoharjo. Berikut adalah Tabel deskriptif dari jenis perkerasan jalan (road quality) lahan yang ditransaksikan dari tahun 2012 sampai dengan 2016.

Tabel 2. Tabel jenis perkerasan jalan untuk lahan yang ditransaksikan dari 2012-2016

Case Processing Summary							
	Road Quality	Cases					
		Valid		Missing		Total	
		N	Percent	N	Percent	N	Percent
Price per m2	No Road	4	100.0%	0	0.0%	4	100.0%
	Jalan Tanah	23	100.0%	0	0.0%	23	100.0%
	Paving	25	100.0%	0	0.0%	25	100.0%
	Hotmix	81	100.0%	0	0.0%	81	100.0%
	Aspal	45	100.0%	0	0.0%	45	100.0%

Harga rata-rata tanah yang ditransaksikan di desa ngaglik dengan tidak ada jalan mencapai Rp2.050.000,00 dengan harga tanah minimum Rp. 800.000,00 dan harga tanah maksimum Rp5.000.000,00 dengan standart deviasi cukup besar yaitu 1975685,535. Rata-rata harga tanah dengan jalan tanah mencapai Rp953.115,00 dengan harga tanah minimum Rp175.000,00 dan harga tanah maksimum Rp3.200.000,00 dengan standar deviasi 921630,545. Rata-rata harga tanah dengan jalan paving mencapai Rp1.826.054,00 dengan harga tanah minimum Rp250.000,00 dan harga tanah maksimum Rp3.250.000,00 dengan standar deviasi 783213,017. Rata-rata harga tanah dengan jalan hotmik mencapai Rp1.513.560,00 dengan harga tanah minimum Rp260.000,00 dan harga tanah maksimum Rp5.400.000,00 dengan standar deviasi 1095241,010. Rata-rata harga tanah dengan jalan aspal mencapai Rp2.350.160,00 dengan harga tanah minimum Rp550.000,00 dan harga tanah maksimum Rp12.000.000,00 dengan standar deviasi 2678455,708.

Tabel 3. Tabel crosstab klas jalan dan jenis perkerasan jalan
Road Status * Road Quality Crosstabulation

Count		Road Quality					Total
		No Road	Jalan Tanah	Paving	Hotmix	Aspal	
Road Status	No Road	4	0	0	0	0	4
	Lingkungan	0	23	25	81	4	133
	Jalan Kabupaten	0	0	0	0	22	22
	Jalan Propinsi	0	0	0	0	19	19
Total		4	23	25	81	45	178

Dari data sampel tersebut, 133 jalan lingkungan terdiri dari 23 jalan tanah, 25 jalan paving, 81 jalan hotmik dan 4 jalan aspal. Jalan kabupaten dan jalan propinsi semuanya merupakan jalan aspal.

3.2 Pengaruh Klas jalan (Road status) terhadap nilai lahan yang ditransaksikan

Klas jalan terbagi dalam jalan lingkungan, jalan kabupaten, jalan propinsi, dan tidak ada jalan. Berikut adalah table tes normalitas untuk klas jalan.

Tabel 4. Tabel Normalitas klas jalan

		Tests of Normality					
		Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
Road Status		Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Price per m2	No Road	.416	4	.	.712	4	.016
	Lingkungan	.110	133	.000	.908	133	.000
	Jalan Kabupaten	.352	22	.000	.596	22	.000
	Jalan Propinsi	.266	19	.001	.741	19	.000

a. Lilliefors Significance Correction

Tabel di atas adalah hasil uji normalitas dengan SPSS 21 terlihat bahwa nilai sig kurang dari 0,05 pada setiap klas jalan baik menggunakan metode kolmogorov-smirnov maupun Shapiro-wilk. Hal ini berarti data tidak berdistribusi normal sehingga digunakan non parametric tes Mann whitney dengan mengambil hipotesis sebagai berikut :

H_0 : Median harga lahan antar kelompok road status tidak berbeda

H_1 : Median harga lahan antar kelompok road status ada perbedaan

Serta

H_0 : Pendistribusian data harga lahan antar kelompok tidak berbeda

H_1 : Pendistribusian data harga lahan antar kelompok ada perbedaan

Tabel 5. Mann whitney harga lahan antar kelompok klas jalan

Hypothesis Test Summary				
	Null Hypothesis	Test	Sig.	Decision
1	The medians of Price per m2 are independent the same across categories of Road Status.	Independent Samples Median Test	.000	Reject the null hypothesis.
2	The distribution of Price per m2 is the same across categories of Road Status.	Independent Samples Kruskal-Wallis Test	.000	Reject the null hypothesis.

Asymptotic significances are displayed. The significance level is .05.

Tabel di atas menunjukkan nilai sig sebesar $0,000 < 0,05$ pada median harga lahan. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan bermakna pada median harga lahan antar kelompok klas jalan. Hal ini berarti

menolak H_0 . Pada pendistribusian data harga lahan juga terlihat nilai sig sebesar $0,000 < 0,05$ maka terdapat perbedaan yang bermakna pada pendistribusian data harga lahan antar kelompok klas jalan. Hal ini berarti menolak H_0

4. KESIMPULAN

Kabupaten Sleman mendapatkan imbas yang lebih besar dari perkembangan fisik perkotaan kota Yogyakarta dibandingkan dengan kabupaten lainnya yang berada di wilayah Yogyakarta. Peningkatan nilai lahan secara signifikan merupakan salah satu tanda pertumbuhan fisik yang pesat khususnya daerah yang termasuk sebagai Kawasan Perkotaan Yogyakarta (KPY).

Salah satu faktor yang mempengaruhi nilai lahan di Yogyakarta adalah kualitas jalan yang menuju ke arah lahan tersebut. Kualitas jalan di rinci dalam klas jalan (Road Status) dan Jenis perkerasan Jalan (Road Quality). Kualitas jalan terbagi dalam jalan lingkungan, jalan kabupaten, jalan propinsi, dan tidak ada jalan. Sedangkan Jenis perkerasan jalan terbagi dalam perkerasan jalan hotmix, Aspal, Paving, Jalan Tanah, dan tidak ada jalan.

Data sampel tanah yang ditransaksikan di kecamatan Ngaglik Sleman dari tahun 2012 hingga tahun 2016 ada 178 dengan rincian 4 tidak ada jalan, 133 jalan lingkungan, 22 jalan kabupaten, 19 jalan propinsi. Tanah ini meliputi tanah perkotaan dan perdesaan. Daerah perkotaan meliputi Desa Minomartani, Desa Sariharjo dan Desa Sinduharjo, sedangkan daerah perdesaan meliputi Desa Donoharjo, Desa Sardonoarjo dan Desa Sukoharjo. Harga rata-rata tanah yang ditransaksikan di jalan propinsi mencapai harga tertinggi yaitu Rp3.889.473,00.

Pengaruh klas jalan terhadap nilai lahan berdasarkan perhitungan menggunakan uji Mann whitney dengan mengambil H_0 : Median harga lahan antar kelompok road status tidak berbeda serta Pendistribusian data harga lahan antar kelompok tidak berbeda menunjukkan bahwa terdapat perbedaan bermakna pada median harga lahan antar kelompok klas jalan dan terdapat perbedaan yang bermakna pada pendistribusian data harga lahan antar kelompok klas jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Alonso, W., *Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent*. Cambridge, Massachusets: Harvard University Press, 1964.
- [2] Alterman, R., *Land-use regulations and property values : the "windfall capture" idea revisited*. Dalam: N. Brooks, K. Donaghy and G. Knaap eds., 2012. *The Oxford handbook of urban economics and planning*. Oxford: Oxford University Press, 2012..
- [3] Balchin, P. N., Isaac, D. dan Chen, J. *Spatial structure of urban areas. Spatial structure of urban areas*. Urban economics a : a global perspective. Basingstoke: Palgrave., 2000.
- [4] Blatter, J. and Blume, T. *In search of Co-variance, Causal mechanisms or Congruence? Towards a plural understanding of Case Studies*. Swiss Political Science Review, 2008.
- [5] Cheshire, P. dan Sheppard, S. *Land markets and land market regulation : progress towards understanding*. Regional Science and Urban Economics, 2004.
- [6] Efthymiou, D. dan Antoniou, C. *How do transport infrastructure and policies affect house prices and rents? Evidence from Athens, Greece*. Transportation Research Part A, 2013.
- [7] Evans, A. W., *Land values, rents and demand. Land values, rents and demand. Economics, real estate, and the supply of land*. Oxford: Blackwell, 2004.
- [8] Fahrah, F, Basong, Armin, dan Tagala, Hermansah H, Identifikasi Faktor yang Mempengaruhi Nilai Jual Lahan dan Bangunan Pada Perumahan Tipe Sederhana, 2010, Smartek Vol.8 No.4
- [9] Ibeas, A., Cordera, R., dell'Olio, L., Coppola, P., et al., *Modelling transport and real estate values interactions in urban systems*. Journal of Transport Geography, 2012
- [10] Mulley, C. dan Tsai, C. H. *When and how much does new transport infrastructure add to property values? Evidence from the bus rapid transit system in Sydney, Australia*. Transport Policy, 11/1/2016.
- [11] Pramana, A. Y. E., (Tidak dipublikasikan) *Impact of Land Use Regulation on Land Value*. Rotterdam: Institute for Housing and Urban Development Studies, Erasmus Universiteit Rotterdam.
- [12] Sukirman, Silvia, *Perkerasan Lentur Jalan Raya*. Penerbit Nova, Bandung, 1993
- [13] Usman, Husaini *Pengantar Statistika* ,Jakarta: Bumi Aksara, 2006.
- [14] Verschuren, P. dan Doorewaard, H. *Research strategies. Research strategies*. 2010. *Designing a research project*. The Hague: Eleven International Publishing, 2010
- [15] Wahyono, Teguh, *25 Metode Analisis dengan Menggunakan SPSS 17*. Jakarta : Gramedia, 2009.
- [16] Walters, L. C., *Land Value Capture in Policy and Practice*. Journal of Property Tax Assessment and Administration, 2013.

Peraturan Perundang-Undangan

Peraturan Pemerintah RI No.34 Tahun 2006 Tentang Jalan