

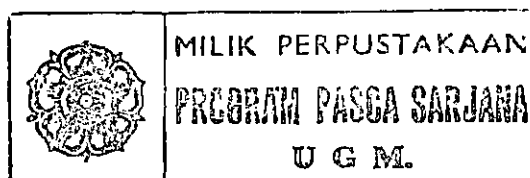
INTISARI

Aksesibilitas merupakan salah satu faktor yang sering dijadikan pertimbangan dalam memilih lokasi untuk tempat tinggal dan tempat usaha, sehingga kedekatan dengan infrastruktur transportasi darat menjadi sesuatu yang sangat penting. Pengaruh kedekatan ini mengakibatkan sering terjadi perbedaan nilai tanah antara satu tempat dengan tempat lainnya, termasuk juga tanah permukiman. Adapun yang dimaksud dengan kedekatan dengan infrastruktur transportasi adalah kedekatan dengan terminal bis dan kedekatan dengan jalan. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh lokasi terminal bis dan kedekatan dengan jaringan jalan terhadap nilai tanah permukiman di Kecamatan Umbulharjo, Kota Yogyakarta dan untuk mengetahui sebaran nilai tanah permukiman berdasarkan pengaruh kedekatan tersebut.

Penelitian ini dilakukan dalam beberapa tahapan, yaitu pengumpulan data, pengolahan dan analisis data serta penyajian data. Data yang digunakan meliputi data transaksi sebanyak 322 bidang yang tersebar di 5 kelurahan (Giwangan, Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan Tahunan) dan data spasial yang diperoleh dari KP.PBB Yogyakarta. Analisis data spasial dilakukan untuk memperoleh nilai atribut masing-masing bidang melalui proses identifikasi, *buffering* dan *overlay*. Nilai atribut dari analisis spasial ini digabungkan dengan data transaksi untuk selanjutnya dilakukan proses analisis regresi. Penyelesaian analisis regresi menggunakan metode kuadrat terkecil. Untuk menganalisis perbedaan pengaruh kedekatan dengan infrastruktur transportasi ini dipergunakan dua alternatif. **Pertama**, semua data transaksi digunakan untuk membuat satu model persamaan terbaik. **Kedua** data dibagi dalam tiga wilayah penelitian (selatan, tengah dan utara) dan masing-masing wilayah penelitian dibuat model persamaan terbaiknya. Dari dua alternatif tersebut kemudian diperbandingkan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa alternatif II lebih dapat menjelaskan pengaruh infrastruktur transportasi darat terhadap nilai tanah permukiman secara lebih nyata (nilai R^2 masing-masing 57,0 %, 71,3 % dan 56,2 %) dibandingkan dengan alternatif I (nilai R^2 hanya 48,8 %). Hasil evaluasi model berdasarkan tingkat keseragaman baik alternatif I maupun alternatif II nilai COD sedikit dibawah batas toleransi 20 %, yaitu masing-masing 19,67 %, 17,09 %, 19,28 % dan 16,92 %. Dari hasil penelitian tersebut, model nilai tanah yang paling layak dipertimbangkan untuk diterapkan di daerah penelitian adalah alternatif II wilayah tengah dengan kekuatan menjelaskan R^2 sebesar 71,3 %.

Kata kunci : nilai tanah, infrastruktur transportasi.



ABSTRACT

Accessibility was a factor frequently used as a consideration in selecting a location of residential and business places. This makes proximity to the existing infrastructure of transportation important. The proximity has caused differences of land values, including land value for residential areas. In this research the proximity to the transportation infrastructure is measured by accessibility to the bus station and main road. This research deals with residential land value pattern based on the analysis of the impact of Umbulharjo bus station Yogyakarta and accessibility to the main road.

This research was carried out in several stages: data collection, data management and analysis and data presentation. The amount of land transaction data used were 322 parcels covering 5 villages (Giwangan, Sorosutan, Pandeyan, Warungboto and Tahunan). The spatial data obtained from KP.PBB (Local Land and Building Tax Service Office) Yogyakarta were used in this research. The associated attribute values of each parcel were obtained through the process of identification, buffering and overlay. Then, they were combined with the transaction data to carry out the regression analysis process by using the Ordinary Least Square (OLS) method. To analyze the differences of the impact of the proximity to this transportation infrastructure, two alternatives were used. First, all the transaction data were used to make the best equation model. Second, the data were separated into three research areas (south, central and north) and each research area was made its best equation model. Then, the two alternatives were compared.

The result of the research showed that the alternative II was able to better explain the impact of land transportation infrastructure toward the residential land value (R^2 57.0%, 71.3% and 56.2%, respectively) compared with the alternative I (R^2 value was only 48.8%). The evaluation of the model based on the uniformity level, either alternative I or alternative II, the COD value was bellow the tolerance limit of 20%, 19.67%, 17.09%, 19.28% and 16.92%. From this research, the most realiable model of land value to be applied in the research area was the alternative II of central district with explaining power of R^2 of 71.3%.

Keywords: land value, transportation infrastructure