

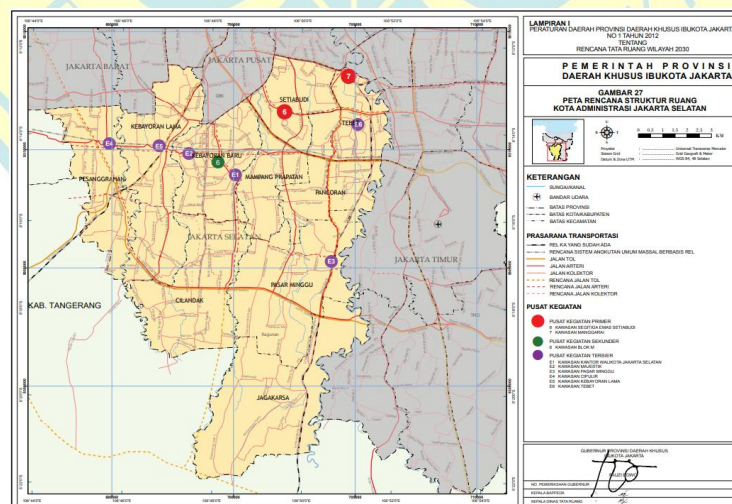
BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Provinsi DKI Jakarta merupakan wilayah metropolitan yang menjadi pusat kegiatan ekonomi, pemerintahan, dan jasa di Indonesia, sehingga memiliki tingkat pertumbuhan dan mobilitas penduduk yang sangat tinggi. (Handayani et al., 2021). Pertumbuhan ini turut mendorong peningkatan jumlah penduduk, di mana menurut Badan Pusat Statistik (BPS) DKI Jakarta, populasi Jakarta pada tahun 2024 mencapai 10,68 juta jiwa dengan laju pertumbuhan 0,31% per tahun (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2024). Kondisi ini memberikan tekanan besar terhadap infrastruktur kota, khususnya dalam hal transportasi dan tata guna lahan.

Salah satu kawasan yang turut terdampak adalah Lebak Bulus, yang merupakan salah satu pusat kegiatan regional di Jakarta Selatan. Kawasan ini juga menghadapi tantangan serupa berupa tingginya permintaan akan transportasi umum serta kebutuhan akan penggunaan lahan yang lebih terorganisir (Hasibuan et al., 2018). Berdasarkan kebijakan penataan ruang DKI Jakarta hingga tahun 2030, kawasan Lebak Bulus diarahkan sebagai Pusat Kegiatan Tersier (E5) yang berperan dalam penyediaan pelayanan perkotaan tingkat menengah serta penguatan fungsi transportasi regional di Jakarta Selatan.

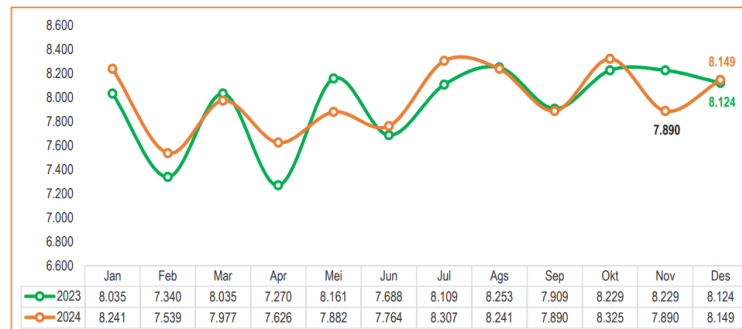


Gambar 1. 1 Peta Rencana Struktur Ruang Kota Administrasi Jakarta Selatan

Sumber: (Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, 2012)

Tantangan dalam transportasi publik dan tata guna lahan di kawasan seperti Lebak Bulus juga tidak terlepas dari meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di Jakarta. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) DKI Jakarta, pada tahun 2022 tercatat lebih dari 21 juta unit kendaraan bermotor, dengan sekitar 75% di antaranya merupakan sepeda motor (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2023). Kondisi ini menyebabkan kepadatan lalu lintas yang tinggi, terutama di kawasan strategis seperti Lebak Bulus yang menjadi salah satu pusat mobilitas masyarakat.

Sebagai upaya menghadapi tantangan tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menerapkan konsep TOD pada Kawasan Lebak Bulus. Penerapan konsep ini secara resmi diatur dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 57 Tahun 2020 tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Lebak Bulus. Dalam peraturan tersebut dijelaskan bahwa PT MRT Jakarta ditugaskan sebagai operator utama pengelola kawasan *Transit-Oriented Development* koridor sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Gubernur Nomor 140 Tahun 2017. Penugasan ini mencakup tanggung jawab dalam perencanaan dan pengembangan kawasan TOD yang difokuskan pada penguatan mobilitas pengguna, peningkatan keterjangkauan wilayah, keterpaduan sistem transportasi, serta optimalisasi penggunaan lahan. Kawasan TOD Lebak Bulus sendiri memiliki luas ± 76 hektar yang berada di Kecamatan Cilandak dan Kebayoran Lama, dengan pengembangan diprioritaskan pada lahan-lahan yang berada dalam radius 700 meter dari stasiun MRT Lebak Bulus. Strategi pengembangan tersebut ditujukan untuk mendorong peremajaan kota, meningkatkan konektivitas kawasan, serta memicu peningkatan harga tanah di wilayah sekitar stasiun. (Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, 2020).



Gambar 1. 2 Perkembangan Jumlah Perjalanan Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta, 2023-2024

Sumber: (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta., 2025).

Transit-Oriented Development (TOD) merupakan pendekatan perencanaan kota yang berfokus pada pengembangan kawasan dengan akses yang mudah terhadap aksesibilitas sarana transportasi. Penerapan TOD di kawasan ini bertujuan untuk mengintegrasikan sistem transportasi dengan tata guna lahan yang lebih efisien, sehingga dapat mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi, jumlah penumpang MRT Jakarta pada Desember 2024 mencapai 3.591.046 orang, mengalami kenaikan sebesar 2,17 persen dibandingkan dengan November 2024. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat mulai beralih ke transportasi publik, yang seharusnya didukung dengan tata kelola ruang yang lebih optimal.

Perkembangan kawasan TOD Lebak Bulus berdampak langsung pada peningkatan investasi di sektor properti dan infrastruktur seringkali mengakibatkan perubahan pola kepemilikan tanah dari individu ke korporasi, serta alih fungsi lahan yang semakin intensif (Konsorsium Pembaruan Agraria., 2023). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Hasibuan et al., 2018) terjadi perubahan signifikan dalam penggunaan lahan di kawasan Lebak Bulus akibat pengembangan TOD, yang sebelumnya didominasi oleh terminal bus dan area parkir, menjadi kawasan komersial dan permukiman vertikal. Pergeseran ini terjadi karena tingginya minat investasi terhadap properti di sekitar stasiun MRT serta meningkatnya kebutuhan akan ruang perkantoran dan hunian vertikal. Seiring dengan perkembangan ini, terjadi pergeseran kepemilikan lahan yang dapat mempengaruhi aksesibilitas masyarakat terhadap ruang perkotaan yang berkelanjutan.

Pada tahun 2024 diketahui bahwa perolehan investasi di Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Lebak Bulus tercatat mencapai Rp1,3 triliun. Investasi ini merupakan bagian dari skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) yang mencakup pembangunan hunian terjangkau serta pengembangan infrastruktur kawasan. Selain itu, proyek lainnya di kawasan yang sama mencatat investasi sebesar Rp3,6 triliun untuk pembangunan 1.035 unit hunian di atas lahan seluas 76 hektar milik Kementerian PUPR di Pasar Jumat, Jakarta Selatan (Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2024).

Berdasarkan data dari *properti.kompas.com*, pada tahun 2014 harga tanah di Lebak Bulus mencapai Rp 25 juta per meter persegi. Data dari *99.co Indonesia* menunjukkan bahwa pada Maret 2025, harga pasaran tanah di Lebak Bulus berkisar antara Rp 11,2 juta hingga Rp 50 juta per meter persegi, tergantung pada lokasi dan aksesibilitasnya. Salah satu contoh, tanah kavling di dekat MRT Lebak Bulus dijual seharga Rp 50 juta per meter persegi. Kenaikan harga tanah di kawasan ini dipengaruhi oleh pembangunan infrastruktur, terutama proyek MRT Jakarta. Menurut laporan dari *finance.detik.com*, rencana pembangunan MRT dari Lebak Bulus hingga Bundaran HI pada tahun 2013 diperkirakan meningkatkan harga tanah di sepanjang jalur tersebut sebesar 5-10%.

Perkiraan harga tanah dilakukan melalui pendekatan pemodelan. Sejumlah studi sebelumnya telah dilakukan oleh para peneliti yang membahas estimasi harga tanah. Penelitian yang dilakukan oleh (Fatoni et al., 2025) menganalisis pengaruh lebar jalan serta jarak ke *Central Business District* (CBD) utama dan lokal terhadap harga tanah di Kabupaten Minahasa Utara dengan pendekatan regresi linier berganda menggunakan data *cross section*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa lebar jalan berpengaruh positif secara signifikan, di mana setiap penambahan 1 meter lebar jalan meningkatkan harga tanah sebesar Rp112.900,4 per meter persegi. Sebaliknya, jarak ke CBD utama dan CBD lokal berpengaruh negatif, di mana setiap penambahan 1 km dari CBD utama menurunkan harga tanah sebesar Rp285.548,5, dan dari CBD lokal sebesar Rp351.038,1. Model regresi tersebut memiliki *Adjusted R²* sebesar 59,2%, yang menunjukkan bahwa kombinasi ketiga variabel tersebut menjelaskan lebih dari separuh variasi harga tanah dalam wilayah

studi. Penelitian serupa juga dilakukan di kawasan *Transit-Oriented Development* (TOD) Fatmawati, Jakarta Selatan, yang bertujuan untuk mengidentifikasi pengaruh fasilitas transportasi terhadap Harga tanah menggunakan pendekatan *Geographically Weighted Regression* (GWR) dan *Ordinary Least Squares* (OLS). Hasil analisis menunjukkan bahwa variabel jarak ke stasiun MRT memberikan kontribusi dominan terhadap harga tanah, dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,849. Sementara itu, variabel jarak ke pusat perbelanjaan dan jalan raya juga menunjukkan hubungan yang signifikan, masing-masing dengan koefisien sebesar 0,683 dan 0,642. Secara keseluruhan, nilai koefisien determinasi (R^2) dari model mencapai 0,751, yang menunjukkan bahwa variabel-variabel tersebut mampu menjelaskan variasi harga tanah sebesar 75,1% (Benito et al., 2023).

Berdasarkan dinamika perkembangan kawasan Transit-Oriented Development (TOD) Lebak Bulus yang semakin pesat, diperlukan suatu pemodelan harga tanah yang mampu merepresentasikan pengaruh aksesibilitas dan fasilitas secara spasial. Informasi mengenai harga tanah menjadi elemen penting dalam mendukung kebijakan pemanfaatan ruang dan pengelolaan lahan di wilayah perkotaan yang terus berkembang. Kawasan TOD Lebak Bulus juga mengalami lonjakan harga tanah yang signifikan sejak pengoperasian MRT dan pembangunan fasilitas pendukung. Namun, hingga kini belum ada penelitian yang secara khusus memetakan variasi harga tanah secara spasial berdasarkan faktor aksesibilitas dan fasilitas di kawasan ini. Hal tersebut menjadi urgensi tersendiri untuk dikaji lebih dalam. Seiring dengan meningkatnya investasi dan intensitas penggunaan tanah di sekitar Stasiun MRT, terjadi variasi harga tanah yang tidak merata. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk memodelkan harga tanah di Kawasan Transit-Oriented Development (TOD) Lebak Bulus berdasarkan variabel aksesibilitas dan fasilitas pendukung menggunakan metode *Geographically Weighted Regression* (GWR) dan *Multiscale Geographically Weighted Regression* (MGWR), serta membandingkan performa kedua model dalam menjelaskan variasi spasial harga tanah tahun 2025 berdasarkan nilai Adjusted R^2 dan Akaike Information Criterion corrected (AICc).

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, teridentifikasi beberapa permasalahan terkait pemodelan spasial harga tanah berdasarkan faktor aksesibilitas dan fasilitas di kawasan TOD Lebak Bulus, Kota Administrasi Jakarta Selatan, sebagai berikut:

1. Belum tersedia informasi dan pemetaan spasial yang menggambarkan variasi harga tanah di kawasan TOD Lebak Bulus, sehingga pola persebaran harga tanah serta lokasi-lokasi dengan nilai tanah tinggi maupun rendah belum dapat diidentifikasi secara komprehensif.
2. Faktor aksesibilitas dan fasilitas yang memengaruhi variasi harga tanah belum dianalisis secara mendalam, sehingga kontribusi relatif masing-masing variabel terhadap harga tanah belum diketahui secara pasti.
3. Ketiadaan model spasial yang mampu menggambarkan keterkaitan antara harga tanah dan faktor-faktor spasial seperti akses transportasi serta fasilitas umum, menyebabkan keterbatasan dalam mendukung perencanaan dan pengelolaan ruang secara berbasis data.

1.3 Pembatasan Masalah

Agar penelitian ini berjalan secara terarah dan tetap fokus pada permasalahan yang ingin dianalisis, pembatasan masalah perlu dilakukan. Penelitian ini dibatasi pada pemodelan spasial harga tanah berdasarkan faktor aksesibilitas dan fasilitas yang terdapat di kawasan Transit-Oriented Development (TOD) Lebak Bulus, Kota Administrasi Jakarta Selatan. Analisis dilakukan menggunakan data harga tanah tahun 2025 yang direpresentasikan oleh Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) dan diperoleh melalui Badan Pendapatan Daerah (BAPENDA) Provinsi DKI Jakarta.

Ruang lingkup penelitian dibatasi pada kawasan dengan radius ± 700 meter dari Stasiun MRT Lebak Bulus, sesuai dengan pedoman pengembangan kawasan TOD. Variabel yang dianalisis terdiri atas faktor aksesibilitas dan fasilitas umum seperti fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan, fasilitas peribadatan, pusat perdagangan dan jasa, serta kedekatan terhadap jaringan jalan utama.

1.4 Rumusan Masalah

Kawasan Lebak Bulus di Kota Administrasi Jakarta Selatan merupakan salah satu wilayah strategis yang berkembang pesat seiring penerapan konsep Transit-Oriented Development (TOD). Keberadaan moda transportasi massal seperti MRT, Transjakarta, dan terminal bus antarkota telah meningkatkan aksesibilitas kawasan serta mendorong pertumbuhan fasilitas pendukung. Perkembangan ini berpotensi menyebabkan kenaikan harga tanah yang signifikan. Namun, dinamika harga tanah tersebut belum banyak dikaji secara menyeluruh dengan mempertimbangkan faktor spasial. Oleh karena itu, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: *“Bagaimana model regresi yang paling sesuai untuk memodelkan harga tanah berdasarkan faktor aksesibilitas dan fasilitas di kawasan Transit-Oriented Development (TOD) Lebak Bulus, Kota Administrasi Jakarta Selatan?”*

Kawasan Lebak Bulus di Kota Administrasi Jakarta Selatan merupakan salah satu wilayah strategis yang berkembang pesat seiring penerapan konsep Transit-Oriented Development (TOD). Keberadaan moda transportasi massal seperti MRT, TransJakarta, dan terminal bus antarkota telah meningkatkan aksesibilitas kawasan serta mendorong pertumbuhan berbagai fasilitas pendukung. Perkembangan tersebut berpotensi memengaruhi variasi harga tanah di sekitar kawasan TOD. Namun, pengaruh faktor aksesibilitas dan fasilitas terhadap harga tanah serta variasinya secara spasial belum banyak dikaji. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan regresi spasial yang mampu menangkap perbedaan karakteristik antar lokasi untuk memodelkan harga tanah secara lebih akurat. Berdasarkan hal tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah *“Metode regresi spasial manakah yang paling sesuai untuk memodelkan harga tanah berdasarkan faktor aksesibilitas dan fasilitas di kawasan Transit-Oriented Development (TOD) Lebak Bulus, Kota Administrasi Jakarta Selatan?”*

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi ilmiah dalam bidang geografi perkotaan, khususnya pada kajian pemetaan harga tanah berbasis spasial. Dengan menggunakan pendekatan *Geographically Weighted*

Regression (GWR), penelitian ini memperkaya penerapan analisis statistik spasial dalam mengidentifikasi pengaruh aksesibilitas dan ketersediaan fasilitas terhadap variasi harga tanah di kawasan *Transit-Oriented Development* (TOD). Hasil dari studi ini dapat menjadi referensi bagi pengembangan teori serta metodologi dalam analisis tata ruang dan penggunaan Sistem Informasi Geografis (SIG) di lingkungan urban.

1.5.2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan bagi pemangku kebijakan dalam merancang strategi pengelolaan ruang di sekitar kawasan TOD yang telah berkembang. Temuan dari pemodelan ini diharapkan dapat mendukung proses evaluasi kebijakan tata ruang, memberikan arahan dalam pengendalian harga tanah, serta menjadi acuan dalam pengambilan keputusan pembangunan kawasan hunian, komersial, dan fasilitas publik di sekitar Stasiun MRT Lebak Bulus. Dengan demikian, informasi spasial yang dihasilkan dapat membantu mendorong pemanfaatan ruang kota yang lebih optimal dan berkelanjutan.

