

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Konsep Wilayah dan Kota

2.1.1 Wilayah

Definisi wilayah sangatlah luas dan fleksibel, tergantung dari bagaimana batas-batasnya ditetapkan. Faktor-faktor seperti perbedaan biofisik, politik, sosial, dan ekonomi dapat dijadikan sebagai batas-batas wilayah (Glasson & Marshall, 2007). Fleksibilitas inilah yang membuat pembahasan mengenai wilayah sangat dipengaruhi oleh tujuan serta masalah yang dibahas.

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 mendefinisikan wilayah sebagai kesatuan geografis dari seluruh unsur-unsurnya serta dipisahkan oleh aspek administratif dan/atau fungsional. Pendefinisian wilayah dalam undang-undang ini semakin menegaskan fleksibilitas pemaknaan wilayah itu sendiri. Lebih jauh, undang-undang ini juga memberikan beberapa istilah untuk menjelaskan batasan wilayah berdasarkan aspek fungsionalnya. Istilah-istilah tersebut antara lain adalah kawasan lindung, kawasan budidaya, kawasan perdesaan, kawasan metropolitan, dan sebagainya.

Pontoh & Kustiwan (2009) menjelaskan bahwa, secara teoritis, wilayah dapat dibagi ke dalam empat jenis. Keempat jenis pembagian wilayah tersebut

adalah wilayah homogen, wilayah nodal, wilayah administratif, dan wilayah perencanaan. Wilayah homogen merupakan konsep pembatasan wilayah yang didasarkan pada kesamaan sifat internal yang dimilikinya. Wilayah nodal didasarkan pada hubungan fungsional antara wilayah pusat dan wilayah-wilayah penyangganya. Wilayah administratif didasarkan pada batas-batas yang dibuat atas dasar kepentingan politis. Sementara itu, wilayah perencanaan dibuat dalam rangka perencanaan, baik itu dari aspek fisik, ekonomi, maupun ekologi.

2.1.2 Kota dan Perkotaan

Menurut Kamus Istilah Pengembangan Wilayah, kota merupakan sebuah tempat pemusatan populasi yang didukung oleh tersedianya beragam sarana dan prasarana penunjang aktivitas penduduknya. Secara umum, sebuah tempat bisa dikatakan sebagai “kota” apabila aktivitas ekonominya didominasi oleh sektor nonagraris. Penduduk kota pada umumnya memiliki sifat yang cenderung individualis serta memiliki relasi yang bersifat rasional dan ekonomis satu sama lain (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2016).

Layaknya wilayah, kota juga dapat dilihat dari sisi fungsional maupun sisi administratifnya. Dari sisi administratif, Jakarta merupakan sebuah kota. Sementara itu, dari sisi fungsional, Jakarta ditunjang oleh daerah-daerah di sekitarnya, seperti Bogor, Depok, Tangerang, serta Bekasi. Inilah yang kemudian disebut sebagai kawasan perkotaan atau *urban*. Pada intinya, istilah kota dan perkotaan merujuk pada suatu hal yang sama: kota itu sendiri, baik satu atau beberapa. Kedua istilah tersebut dapat digunakan sesuai dengan konteks serta maksud yang ingin disampaikan.

2.2 Sejarah Perkembangan Kota

Layaknya manusia, kota juga mengalami evolusi dari masa ke masa. Karakteristik, bentuk, serta struktur sebuah kota dapat mencerminkan kondisi peradaban manusia dalam suatu waktu tertentu. Kota bukanlah sesuatu yang statis melainkan terus berkembang seiring dengan peningkatan pengetahuan manusia serta penemuan teknologi baru. Lebih jauh, perkembangan kota adalah representasi dari sifat dasar manusia yang tidak pernah puas dan selalu ingin meningkatkan kesejahteraannya.

Jauh sebelum peradaban manusia menjadi seperti saat ini, manusia hidup secara berpindah-pindah atau nomaden. Manusia selalu pindah secara berkala dari gua ke gua, dari sumber air yang satu ke sumber air yang lain. Seiring berjalannya waktu, manusia mulai menetap pada satu gua bersama dengan keluarga dan kerabat dekatnya. Lama-kelamaan, manusia mulai menetap di suatu wilayah yang sama dengan lebih banyak populasi. Inilah cikal-bakal dari perkampungan yang di kemudian hari berkembang menjadi sebuah kota (Mumford, 1961).

Pada dasarnya, tidak banyak kota yang ada sekarang merupakan hasil dari sebuah perencanaan (Pontoh & Kustiwan, 2009). Sebuah kota lebih sering terbentuk dengan sendirinya sebagai respons manusia terhadap sesuatu. Kota zaman kuno, misalnya, mayoritas berlokasi di dekat sumber air, makanan, transportasi, maupun tempat bercocok tanam (Eisner dkk., 1993). Seiring berkembangnya zaman, daya tarik manusia untuk menempati suatu wilayah pun menjadi semakin beragam. Ketika revolusi industri melanda, keberadaan pabrik dan

kawasan industri menjadi magnet baru bagi manusia untuk membangun kota di sekitarnya (Pontoh & Kustiwan, 2009).

Akibat revolusi industri, kota bertumbuh dengan amat pesat. Hal ini ditandai dengan meningkatnya populasi serta meluasnya areal kota. Masalah pun mulai bermunculan, mulai dari kemiskinan, polusi, kriminalitas, lingkungan, hingga kekacauan tata kota. Merespons keadaan ini, Pemerintah Inggris mulai memberlakukan peraturan *zoning* serta pembatasan tinggi bangunan pada awal abad ke-20 (Pontoh & Kustiwan, 2009). Howard (1946) bahkan mencetuskan sebuah konsep yang diberi nama *Garden City of Tommorrow* untuk merespons permasalahan yang terjadi pada kota industri. Walaupun realitanya konsep ini sulit untuk diterapkan, namun setidaknya Howard mampu memberikan gambaran mengenai sebuah kota yang ideal dan berkelanjutan (*sustainable*).

2.3 Bentuk dan Struktur Internal Kota

2.3.1 Unsur Pembentuk Kota

Struktur sebuah kota dapat dilihat dari beragam sudut pandang, salah satunya melalui sudut pandang kewilayahan. Dari sudut pandang ini, kota dapat dilihat secara nodal dan juga area (Pontoh & Kustiwan, 2009). Sebagai nodal, kota dapat dilihat sebagai suatu sistem yang tak terpisahkan dengan kota-kota lain di sekitarnya. Sementara itu, sebagai area, kota dapat dilihat sebagai suatu kesatuan dari unsur-unsur pembentuknya, termasuk bagaimana lahan kota tersebut dimanfaatkan.

Menurut Doxiadis (1968), ada lima unsur yang membentuk sebuah kota atau wilayah: alam, manusia, masyarakat, ruang kehidupan, dan jaringan. Dari kelima unsur tersebut, alam menjadi salah satu unsur yang perannya sangat vital. Kondisi alam akan sangat memengaruhi perilaku manusia, karakteristik ruang kehidupan, serta struktur jaringan. Salah satu bukti bahwa alam sangat berpengaruh adalah banyaknya kota besar yang berlokasi dekat laut atau sungai (kota pesisir). Indonesia, contohnya, memiliki dua puluh empat ibukota provinsi yang letaknya di pesisir (Wibowo & Supriatna, 2011). Artinya, lebih dari 70% ibukota provinsi di Indonesia merupakan kota pesisir.

Patrick Geddes mengemukakan pendapat bahwa sebuah wilayah yang dihuni manusia harus memiliki setidaknya tiga unsur utama. Ketiga unsur tersebut ialah *place* atau tempat tinggal, *work* atau tempat bekerja, serta *folk* atau tempat bermasyarakat dan bersosialisasi (Geddes, n.d., dikutip dalam Pontoh & Kustiwan, 2009). Kus Hadinoto, salah satu tokoh perencanaan wilayah dan tata kota, mengembangkan konsep yang dikemukakan oleh Patrick Geddes. Pada Lokakarya RUU Bina Kota tahun 1971, beliau mengemukakan lima unsur utama sebuah wilayah atau kota. Unsur-unsur tersebut adalah wisma atau tempat tinggal, karya atau tempat bekerja/berusaha, marga atau jaringan transportasi, suka atau tempat rekreasi, serta penyempurna atau sarana dan prasarana umum (Kus Hadinoto, 1971, dikutip dalam Sujarto, 1992).

Ahli tata kota asal Amerika Serikat, Kevin Lynch, melihat unsur pembentuk kota atau wilayah dari perspektif yang sedikit berbeda. Beliau melihat unsur-unsur kota dari bagaimana sebuah kota dipandang oleh mata manusia. Menurutnya, ada

lima elemen pokok yang dilihat manusia dari sebuah kota, yaitu *path*, *edge*, *district*, *node*, dan *landmark*. *Path* adalah elemen linier yang digunakan orang untuk bergerak dari satu bagian kota ke bagian lainnya, misalnya jalan. *Edge* adalah elemen linier yang sifatnya membatasi atau memisahkan wilayah sebuah kota dari wilayah kota lainnya, misalnya garis pantai. *District* adalah sebuah area dengan karakteristik tertentu yang dapat dikenali dari dalam maupun luar, misalnya kawasan bisnis dan perkantoran. *Node* adalah sebuah titik atau lokasi tertentu yang menjadi konsentrasi atau pertemuan, misalnya persimpangan jalan. Sementara itu, *landmark* adalah sebuah struktur fisik yang unik dan menonjol serta dapat menjadi ikon bagi sebuah kota, misalnya monumen. Pada praktiknya, setiap elemen tersebut tidaklah berdiri sendiri melainkan dapat saling mengisi dan melengkapi satu sama lain (Lynch, 2008).

Ketika membahas unsur-unsur kota, tidaklah terlepas dari bagaimana unsur-unsur tersebut saling terhubung melalui pembangunan yang dilakukan oleh manusia. Manusia sebagai makhluk yang rasional tentunya ingin terus memaksimalkan hasil dari apa yang ia kerjakan, tak terkecuali ketika membangun kota. Dalam usaha maksimalisasi tersebut, manusia setidaknya memegang lima prinsip utama. Salah satu dari lima prinsip tersebut ialah manusia akan selalu mencoba untuk meminimalkan usaha/biaya yang diperlukan untuk menjangkau suatu tempat (Doxiadis, 1970). Prinsip inilah yang mendasari adanya teori lokasi yang akan dibahas pada bagian lain karya tulis ini.

Secara teoritis, sebuah pantai atau garis pantai diklasifikasikan sebagai *edge* atau batas sebuah wilayah (Lynch, 2008). Namun, hal ini dapat berubah seiring

dengan keinginan manusia untuk memaksimalkan interaksi dengan alam, sesama manusia, serta konstruksi hasil karya manusia (Doxiadis, 1970). Inilah yang menyebabkan pantai dapat menjadi sebuah *district* yang menjadi pusat kegiatan masyarakat, khususnya yang berhubungan dengan pariwisata dan perkapalan. Lebih jauh, pantai juga dapat menjadi *landmark* bagi sebuah kota atau wilayah ketika pantai itu telah menjadi ciri khas atau ikon bagi kota tersebut.

2.3.2 Pendekatan Pemahaman Struktur Kota

2.3.2.1 Pendekatan Ekologi

Pendekatan ekologi melihat kota sebagai sebuah objek yang di dalamnya telah terjadi hubungan timbal balik antara manusia dengan manusia maupun manusia dengan lingkungan yang ditempatinya (Pontoh & Kustiwan, 2009). Pendekatan ini mencoba memahami struktur kota dengan melihat bagaimana tanah/lahan di kota tersebut dimanfaatkan. Untuk mempermudah pemahaman, beberapa ahli pun membuat pemodelan dengan interpretasi mereka masing-masing. Dari beragam pemodelan tersebut, ada tiga model utama yang masih digunakan hingga saat ini, yaitu *Concentric Zone Model*, *Sectoral Model*, dan *Multiple Nuclei Model*.

Concentric Zone Model merupakan sebuah model yang dicetuskan oleh Ernest W. Burgess setelah mengamati struktur kota Chicago era 1920-an. Model ini menjelaskan bahwa sebuah kota berkembang secara melingkar dari pusat kota yang beliau sebut sebagai *loop*. Proses perkembangan ini menghasilkan lima zona yang memiliki bentuk layaknya lingkaran tahun pada batang pohon. Zona pertama adalah pusat kota atau *loop* yang menjadi pusat bagi berbagai kegiatan manusia. Zona

kedua merupakan zona peralihan yang diisi oleh perumahan berkualitas rendah serta industri ringan. Zona ketiga diisi oleh perumahan masyarakat kelas pekerja yang kemampuan ekonominya sudah mulai baik. Zona keempat diisi oleh perumahan masyarakat menengah ke atas yang sifatnya eksklusif dan terbatas. Sementara itu, zona kelima merupakan zona yang berada di luar batas kota. Zona ini merupakan zona pelaju (*commuter zone*) bagi para pekerja yang tinggal di pinggiran kota maupun kota satelit (Park & Burgess, 1967).

Sectoral Model merupakan pengembangan dari *Concentric Zone Model* yang dianggap terlalu ideal dan tidak realistis. Model ini membagi kota ke dalam zona-zona yang bila dilihat dari atas akan berbentuk seperti kue yang dipotong-potong. Setiap zona mewakili sektor tertentu dengan biaya sewa lahannya masing-masing. Pada model ini, pusat kota merupakan sektor dengan biaya sewa lahan paling tinggi yang bisa berada di tengah maupun di bagian lain dalam kota. Sama seperti pada *Concentric Zone Model*, pusat kota merupakan pusat kegiatan masyarakat dalam mana di sekitarnya terdapat fasilitas transportasi serta sektor industrial. Sementara itu, sektor perumahan atau residensial akan menyebar dan mengisi ruang-ruang yang ada. Setiap kelompok masyarakat akan menempati sektor residensial sesuai dengan kapasitas ekonomi mereka masing-masing (Hoyt, 1939).

Berbeda dengan dua model sebelumnya, *Multiple Nuclei Model* menjelaskan struktur kota dengan lebih kompleks dan dinamis. Model ini menjelaskan bahwa sebuah kota tidak hanya bertumpu pada satu pusat (*nucleus*) saja, melainkan pada beberapa pusat (*nuclei*). Nukleus pada sebuah kota dapat

terbentuk bersamaan dengan terbentuknya kota maupun seiring dengan berkembangnya kota tersebut. Setidaknya ada empat faktor utama yang menyebabkan munculnya nukleus-nukleus baru. Keempat faktor tersebut ialah adanya aktivitas tertentu yang memerlukan fasilitas khusus, adanya keuntungan bagi beberapa sektor ekonomi apabila berkumpul pada suatu area tertentu (aglomerasi), adanya sektor-sektor yang memiliki kepentingan yang berseberangan, serta ketidakmampuan beberapa kelompok untuk menjangkau biaya lahan pada area yang paling diinginkannya. Hal-hal inilah yang kemudian menyebabkan tempat-tempat tertentu menjadi nukleus baru, misalnya bandara, pelabuhan, kawasan industri, sarana pendidikan, objek wisata, dan sebagainya (Harris & Ullman, 1945).

Sebuah pantai menjadi pusat pertumbuhan atau nukleus baru bagi sebuah kota atau wilayah biasanya didorong oleh faktor pertama: adanya aktivitas tertentu yang memerlukan fasilitas khusus. Fasilitas khusus yang dimaksud di sini tidak hanya berupa fasilitas buatan manusia, seperti gedung dan jalan, tetapi juga fasilitas yang telah tersedia secara alami. Beberapa pantai diberkahi fasilitas alami berupa lokasinya yang strategis sehingga dapat dimanfaatkan untuk kegiatan transportasi (pelabuhan). Beberapa pantai lainnya dianugerahi pemandangan yang indah sehingga dapat dikembangkan menjadi kawasan wisata.

2.3.2.2 Pendekatan Ekonomi

Pendekatan ekonomi menjelaskan lebih dalam mengapa sebuah kota dapat memiliki pola-pola tertentu seperti yang dijelaskan pada pendekatan ekologi. Sederhananya, pola-pola tersebut terbentuk akibat hukum ekonomi paling dasar:

hukum permintaan dan penawaran. Pusat kota sebagai pusat aktivitas masyarakat tentu memiliki tingkat permintaan yang begitu tinggi. Namun, pusat kota memiliki luas area yang terbatas sehingga membuat harga lahan menjadi sangat tinggi. Semakin menjauh dari pusat kota, maka harga lahan akan semakin rendah. Hal ini dipicu oleh semakin turunnya permintaan yang dibarengi dengan semakin luasnya lahan yang masih tersedia (Pontoh & Kustiwan, 2009).

2.3.2.3 Pendekatan Morfologi

Pendekatan morfologi melihat struktur kota dari wujud-wujud fisik tertentu, seperti konfigurasi jalan, formasi bangunan, hingga peruntukan lahan. Konfigurasi jalan pada sebuah kota dapat memiliki pola konsentris/melingkar, grid/menyiku, maupun tidak teratur. Hasil penelitian Herbert (1976, dikutip dalam Pontoh & Kustiwan, 2009) menunjukkan bahwa konfigurasi jalan memiliki dampak besar pada struktur kota. Selain konfigurasi jalan, formasi bangunan juga berdampak besar pada struktur sebuah kota. Salah satu contoh terbaik untuk membuktikan hal ini adalah dengan memperhatikan struktur Kota Barcelona, Spanyol. Dari atas, Kota Barcelona terlihat seperti kumpulan persegi yang tersusun dengan begitu apik. Struktur Kota Barcelona dibentuk oleh formasi bangunan yang kompak serta didukung oleh konfigurasi jalan berbentuk grid yang dirancang sedemikian rupa (Jessop, 2018).

Faktor lain yang berdampak pada struktur sebuah kota ialah peruntukan lahan. Pada dasarnya, mayoritas lahan di kota diperuntukkan bagi kegiatan-kegiatan nonagraris. Semakin bergeser ke pinggiran kota, maka dominasi peruntukan lahan untuk kegiatan nonagraris akan semakin melemah. Hal ini akan terus terjadi hingga

sampai pada kawasan perdesaan yang mayoritas lahannya digunakan untuk kegiatan agraris. Di sisi lain, terdapat sebuah fenomena yang dapat memperluas wilayah dominasi lahan nonagraris. Fenomena yang disebut *urban sprawl* ini akan berdampak besar karena dapat mengubah struktur kota yang telah direncanakan ataupun telah ada sebelumnya. *Urban sprawl* dapat terjadi secara konsentris, memanjang, maupun meloncat (Pontoh & Kustiwan, 2009).

2.3.2.4 Pendekatan Sistem Kegiatan

Pendekatan sistem kegiatan memandang bahwa struktur sebuah kota sangat terkait dengan perilaku manusia di dalamnya, baik secara individual maupun komunal. Perubahan dalam struktur kota dapat terjadi akibat interaksi antara aktivitas dengan tempat maupun antara aktivitas dengan ruang. Lebih jauh, perubahan struktur kota dapat terjadi akibat dari adanya tiga jenis adaptasi: *space-behavioral*, *space-locational*, dan *space-developmental*. *Space-behavioral* merupakan adaptasi yang dilakukan manusia terhadap tempatnya saat ini, misalnya seseorang memanfaatkan sebagian lahannya saat ini untuk disewakan karena lokasinya yang strategis. *Space-locational* merupakan adaptasi yang dilakukan manusia dengan mencari tempat baru, misalnya seseorang pindah rumah ke pinggiran kota untuk mencari suasana yang lebih tenang. Sementara itu, *space-developmental* adalah adaptasi yang dilakukan manusia dengan mengubah atau memodifikasi tempatnya saat ini, misalnya seseorang merenovasi rumahnya (McLoughlin, 1972, dikutip dalam Pontoh & Kustiwan, 2009).

Selain akibat berbagai adaptasi yang dilakukan manusia, struktur kota juga dapat berubah akibat adanya kekuatan atau gaya tertentu. Kekuatan atau gaya

tersebut terdiri atas dua jenis: sentrifugal dan sentripetal. Gaya sentrifugal menyebabkan manusia berpindah ke daerah pinggiran kota. Hal ini biasanya disebabkan oleh semakin kompleksnya permasalahan di pusat kota serta didukung oleh harga lahan di pinggiran kota yang masih terjangkau. Sementara itu, gaya sentripetal menyebabkan manusia berpindah ke daerah pusat kota. Hal ini biasanya disebabkan oleh sarana dan prasarana yang lebih lengkap di pusat kota (Colby, 1933, dikutip dalam Pontoh & Kustiwan, 2009).

2.4 Teori Lokasi

2.4.1 Teori Lokasi von Thünen

Teori Lokasi yang dicetuskan oleh Johann Heinrich von Thünen ini mencoba menjelaskan pola penggunaan lahan pertanian. Beliau membuat sebuah model yang diberi nama *isolated state* atau daerah terisolasi, dengan mana di dalamnya terdapat pusat kota yang dikelilingi oleh hutan belantara (von Thünen, 1921, dikutip dalam Fischer, 2011). Model tersebut mengasumsikan bahwa seluruh lahan adalah datar—tanpa sungai maupun gunung—serta memiliki tingkat kesuburan tanah yang setara. Para petani yang menggarap lahan-lahan tersebut diasumsikan akan langsung mengirim barang hasil produksinya ke satu-satunya pusat kota yang ada di area tersebut.

Adanya asumsi homogenitas karakteristik lahan serta hanya tersedianya satu pusat kota membuat faktor biaya pengiriman/transportasi berpengaruh amat besar pada penentuan lokasi produksi. Semakin dekat jarak lahan dengan pusat kota, maka biaya transportasinya akan semakin rendah. Hal ini membuat para pemilik

lahan di dekat pusat kota akan mematok harga lahan yang lebih tinggi daripada lahan yang lebih jauh dari pusat kota (O'Kelly & Bryan, 1996).

Dengan memperhatikan faktor-faktor yang ada, von Thünen memproyeksikan pola penggunaan lahan pertanian yang kemudian hari disebut sebagai “*von Thünen's Rings*” atau “Lingkaran von Thünen”. Masing-masing lingkaran mewakili penggunaan lahan pada suatu area. Lingkaran pertama merupakan area terdekat dengan pusat kota. Area ini digunakan untuk memproduksi susu dan sayuran yang sangat rentan mengalami kerusakan dalam pengiriman jarak jauh. Lingkaran kedua digunakan untuk produksi kayu. Lingkaran ketiga digunakan untuk produksi tanaman pangan seperti gandum. Sementara itu, lingkaran keempat digunakan untuk peternakan hewan serta produksi barang-barang hasil olahannya (Fischer, 2011).

2.4.2 Teori Lokasi Weber

Alfred Weber memiliki dasar pemikiran yang serupa dengan von Thünen: biaya transportasi berpengaruh besar dalam penentuan lokasi. Bedanya, Weber mencoba menjelaskan proses pemilihan lokasi dalam konteks perusahaan. Secara garis besar, pemilihan lokasi sebuah perusahaan ditentukan oleh beberapa hal. Hal-hal tersebut antara lain ialah bahan baku, karakteristik produk yang dihasilkan, biaya transportasi, faktor produksi, skala ekonomi, jumlah penduduk, serta hal-hal lain seperti regulasi pemerintah dan kondisi lingkungan (Warsito, 2020).

Dalam teorinya, Weber menggambarkan kota atau wilayah sebagai garis lurus, dalam mana ujung kiri merupakan lokasi bahan baku dan ujung kanan merupakan lokasi pasar. Hal ini akan menimbulkan *trade-off* bagi perusahaan:

memilih lokasi yang dekat dengan bahan baku atau pasar. Untuk mengatasi hal ini, perusahaan perlu mengetahui karakteristik dari bahan baku yang digunakannya. Misalnya, apabila bahan baku hanya tersedia di tempat tertentu (*localized*) dan beratnya berkurang saat proses produksi (*gross*), maka perusahaan akan berlokasi di dekat bahan baku untuk meminimalkan biaya transportasi (Warsito, 2020).

2.4.3 Teori Lokasi Christaller dan Lösch

Berbeda dengan von Thünen dan Weber, Teori Lokasi Christaller berfokus pada sistem serta hierarki kota. Dalam teorinya, Christaller menyebut pusat kota sebagai *central place*. *Central place* sendiri merupakan tempat penting dalam mana terjadi kegiatan produksi dan/atau jual beli barang dan jasa yang disebut sebagai *central goods and services*. Christaller mengasumsikan bahwa setiap penduduk memiliki tingkat permintaan yang cenderung setara terhadap barang dan jasa di pusat kota. Beliau juga berasumsi bahwa biaya transportasi bersifat proporsional terhadap jarak dan setiap orang akan memilih untuk datang ke pusat kota terdekat. Hal ini membuat biaya transportasi menuju suatu tempat menjadi vital dalam menentukan apakah tempat tersebut layak disebut sebagai pusat kota atau tidak.

Di samping biaya transportasi yang rendah, sebuah tempat dapat disebut sebagai pusat kota apabila terdapat barang dan jasa yang memerlukan modal besar dalam penyediaannya. Akibat dari besarnya modal yang dikeluarkan, maka diperlukan tingkat permintaan tertentu sebagai batas bawah agar sebuah barang atau jasa bisa tersedia (*threshold*). *Threshold* inilah yang menyebabkan mengapa pusat-pusat perbelanjaan maupun tempat hiburan berskala besar biasanya berlokasi di

pusat kota. Selain itu, sebuah tempat bisa dikatakan sebagai pusat kota apabila terdapat barang/jasa yang substitusinya sulit untuk didapatkan.

Dalam teori lokasinya, Christaller juga melakukan pemodelan untuk memperkirakan jarak antara *central place* yang satu dengan yang lainnya. Pemodelan tersebut menghasilkan pola/prinsip yang dinamakan sebagai “*K=3 system*”. Prinsip ini menjelaskan bahwa area pasar dengan tingkatan yang lebih tinggi memiliki luas area tiga kali lebih luas dari area pasar dengan tingkatan yang lebih rendah (Fischer, 2011).

Sejalan dengan apa yang dijelaskan oleh Christaller, Lösch juga berfokus pada hubungan lokasi produksi dan konsumsi daripada hanya berfokus pada satu lokasi yang terisolasi ataupun pada pemilihan lokasi. Lösch dan Christaller sama-sama memasukkan *threshold* sebagai sesuatu yang berpengaruh dalam hierarki sebuah kota (Fischer, 2011). Namun, Lösch tidak menggunakan “*K=3 system*” seperti pada model Christaller. Hal ini menyebabkan sebuah lokasi menjadi lebih padat dan berkembang pesat, namun di lokasi lainnya menjadi lebih lengang dan berkembang lebih lambat. Pada akhirnya, terbentuklah sektor kota yang lebih kaya dan sektor kota yang lebih miskin (Warsito, 2020).

2.5 Harga, Biaya, dan Nilai

Harga merupakan angka/nominal aktual yang dapat ditemukan dari kegiatan observasi pada sebuah pasar terbuka (RICS dan IPF, 1997, dikutip dalam Blackledge, 2009). Harga merujuk pada sebuah transaksi, baik itu jual beli, sewa menyewa, maupun penawaran. Dalam konteks tanah/lahan, harga mencerminkan

interaksi antara sebidang tanah dengan segala fitur dan ketersediaannya dengan pembeli atau penyewa yang tertarik dan memiliki daya beli yang cukup terhadap tanah tersebut (Appraisal Institute, 2013).

Berbeda dengan harga yang terjadi pada saat transaksi, biaya timbul akibat adanya suatu kegiatan produksi (Appraisal Institute, 2013). Dalam konteks tanah/lahan, biaya timbul akibat adanya kegiatan pembangunan atau pengembangan atas tanah tersebut. Biaya merupakan cerminan dari suatu hal yang terjadi di masa lalu. Meskipun sebuah biaya dapat diestimasi, namun biaya yang sebenarnya hanya akan diketahui setelah biaya itu benar-benar terjadi (Blackledge, 2009).

Menurut RICS dan IPF (1997, dikutip dalam Blackledge, 2009), nilai merupakan sebuah estimasi mengenai harga yang akan terjadi ketika sebuah properti dipasarkan di pasar terbuka. Orang awam sering mengambil kesimpulan bahwa nilai sebuah barang atau jasa adalah sejalan dengan biaya yang dikeluarkan untuk memperolehnya. Hal ini tidak sepenuhnya salah, namun tidak dapat selalu diterapkan dalam dunia nyata. Sebuah bangunan pusat perbelanjaan, misalnya, dapat menghabiskan biaya pembangunan yang sangat besar tetapi nilainya sangat kecil akibat lokasinya yang sangat sulit dijangkau masyarakat.

Dalam beberapa konsep dan teori ekonomi wilayah dan perkotaan, istilah harga, biaya, dan nilai cukup sering digunakan. Masing-masing teori memiliki asumsi dan dasar pemikiran masing-masing terkait dengan pemakaian ketiga istilah tersebut. Hal ini sangat berhubungan dengan latar belakang pencetus teori serta maksud yang ingin disampaikan. Inilah pentingnya untuk

memahami/memaknai ketiga istilah tersebut sesuai dengan konteksnya masing-masing.

2.6 Teori Sewa Lahan Kota

Pada keadaan ekuilibrium, sebidang tanah akan ditempati/digunakan oleh sektor ekonomi yang memiliki kemampuan untuk membeli/menyewa tanah tersebut. Dengan kata lain, pengguna lahan ialah sektor yang pendapatannya akan maksimal jika berada pada lokasi tersebut. Inilah yang mendasari prinsip *leftover*. Prinsip *leftover* ialah sebuah prinsip dalam mana harga sewa lahan sama dengan sisa pendapatan penyewa setelah dikurangi dengan semua biaya selain sewa lahan. Prinsip ini menjadi dasar dari terbentuknya kurva hubungan antara jarak ke tempat tertentu dengan harga sewa lahan yang disebut dengan *bid-rent curve*.

Teori sewa lahan kota sebenarnya ingin menjelaskan mengapa terjadi perbedaan nilai pasar lahan pada masing-masing lokasi pada sebuah kota. Nilai yang dimaksud di sini adalah harga yang dibayarkan kepada pemilik lahan untuk menjadi pemilik baru atas lahan tersebut (harga jual beli). Harga jual beli hanya terjadi sekali pada awal periode (tidak berulang) sehingga tidak sesuai bila disandingkan dengan pendapatan serta biaya nonlahan yang sifatnya periodik (berulang). Akhirnya, nilai pasar lahan diwakilkan oleh biaya sewa lahan agar prinsip *leftover* dapat diterapkan (O'Sullivan, 2012).

Berbeda dengan lahan di perdesaan yang harganya dipengaruhi oleh tingkat kesuburan, harga lahan di perkotaan lebih dipengaruhi oleh aksesibilitas. Aksesibilitas ini salah satunya tercermin dari jarak sebidang lahan menuju suatu

tempat tertentu. Tempat tertentu yang dimaksud dapat berbeda-beda sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik masing-masing sektor. Untuk penyederhanaan, sebuah kota diasumsikan memiliki tiga sektor ekonomi yang memerlukan lahan: manufaktur, perkantoran, dan residensial.

2.6.1 Sektor Manufaktur

Lokasi perusahaan manufaktur sangat dipengaruhi oleh letak dan karakteristik bahan baku dan barang yang dihasilkannya. Perusahaan manufaktur dapat memilih untuk berlokasi dekat bahan baku, pasar, maupun di antara keduanya. Hal ini menyebabkan adanya jarak atau *gap* sehingga memerlukan sarana transportasi, salah satunya adalah jalan. Perusahaan manufaktur biasanya akan memilih lokasi yang tidak jauh dari jalan raya atau jalan bebas hambatan (*highway*). Hal ini dilakukan untuk meminimalisir biaya angkut yang lebih besar ketika memilih lokasi yang jauh dari jalan raya (O'Sullivan, 2012).

2.6.2 Sektor Perkantoran

Berbeda dengan sektor manufaktur, lokasi perkantoran amat dipengaruhi oleh ketersediaan *tacit information*. *Tacit information* adalah informasi atau pengetahuan yang hanya dapat ditransfer melalui tatap muka secara langsung serta pengalaman. Inilah yang menginisiasi perkantoran untuk berkumpul dalam suatu lokasi, biasanya di pusat kota atau CBD (*Central Business District*). Dengan berlokasi di pusat kota, sebuah kantor dapat menghemat biaya transportasi dalam rangka mendapatkan *tacit information*. Semakin jauh jaraknya dari pusat kota, maka harga penawaran terhadap sebidang tanah (*bid*) yang diajukan oleh sektor perkantoran akan semakin rendah (O'Sullivan, 2012).

2.6.3 Sektor Residensial

Apabila hanya memperhitungkan biaya transportasi ke tempat kerja (*commuting cost*), maka *bid* sektor residensial akan semakin tinggi ketika semakin dekat dengan tempat kerja. Permasalahannya, pusat-pusat pekerjaan (*employment area*) seperti CBD dan kawasan industri manufaktur memiliki dua sisi mata uang. Di satu sisi, lokasi lahan yang dekat dengan *employment area* akan mengurangi waktu perjalanan serta *commuting cost*. Di sisi lain, semakin dekat dengan CBD dan *employment area* berarti semakin dekat pula dengan kebisingan dan kekalutan kota (O'Sullivan, 2012).

2.7 Faktor yang Memengaruhi Nilai Tanah

Pada dasarnya, nilai tanah mencerminkan kapabilitas tanah tersebut dalam menghasilkan manfaat ekonomi bagi pemilik dan/atau penggunanya (Sutawijaya, 2004). Manfaat ekonomi tersebut dapat terjadi akibat faktor manusia dan nonmanusia. Faktor manusia merupakan faktor yang berkaitan dengan sesuatu hal yang dilakukan manusia terhadap sebidang tanah. Manusia dapat memanfaatkan tanah dengan menanaminya, membangun bangunan di atasnya, atau membiarkannya tetap kosong. Sementara itu, faktor nonmanusia merupakan faktor yang berada di luar kendali manusia (eksternalitas). Eksternalitas tersebut dapat berupa eksternalitas positif maupun negatif. Eksternalitas positif seperti lokasi yang strategis akan meningkatkan nilai tanah. Sebaliknya, eksternalitas negatif seperti lokasi yang sulit dijangkau akan menurunkan nilai tanah (Pearce & Turner, 1990).

Secara umum, nilai tanah dipengaruhi oleh delapan faktor utama. Faktor-faktor tersebut ialah lokasi, lebar depan, luas tanah, bentuk tanah, posisi tanah, kontur tanah, kondisi jalan depan, serta kedudukan tanah dari paras jalan (Harjanto, 2011). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Sutawijaya (2004) menunjukkan bahwa nilai tanah dipengaruhi oleh kepadatan penduduk, jarak ke pusat kota, lebar jalan, kondisi jalan, ketersediaan transportasi umum, dan keamanan dari banjir. Hal senada juga ditemukan dalam hasil penelitian Bintang dkk. (2019) yang menemukan bahwa nilai tanah dipengaruhi oleh luas tanah, topografi, lebar jalan, jarak ke CBD, dan jarak ke jalan utama.

Hasil dari penelitian-penelitian terdahulu memiliki benang merah yang sama, yakni faktor aksesibilitas akan sangat berpengaruh pada nilai tanah. Aksesibilitas adalah suatu ukuran yang dipakai untuk mengukur tingkat kemudahan seseorang dalam menjangkau sebuah tempat atau lokasi tertentu (Black, 1981, dikutip dalam Tamin, 2000). Salah satu faktor yang biasa dipakai dalam mengukur kemudahan tersebut ialah jarak sebidang tanah ke tempat atau fasilitas tertentu. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Nur Aziz dkk. (2017) menunjukkan bahwa jarak sebidang tanah ke pusat ekonomi, kantor pemerintahan, sarana pendidikan, dan sarana kesehatan memiliki hubungan yang negatif terhadap nilai tanah. Artinya, semakin jauh jarak sebidang tanah terhadap tempat-tempat tersebut maka harga tanah akan semakin rendah.

2.7.1 Jarak ke Pantai

Dalam beberapa kasus, pantai telah menjadi pusat kegiatan bagi masyarakat setempat. Pantai-pantai tersebut dapat menjadi pelabuhan maupun objek wisata.

Ketika hal ini terjadi, pantai menjadi pusat ekonomi dan bahkan pusat pertumbuhan baru di luar pusat kota yang telah ada sebelumnya (*multiple nuclei*). Kondisi ini tentunya akan memengaruhi harga tanah, khususnya yang berada di sekitar kawasan pantai. Terdapat hubungan negatif antara jarak ke pantai dengan harga tanah. Artinya, semakin jauh jarak sebidang tanah dengan pantai, maka harganya akan semakin rendah. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Nur Aziz dkk. (2017) yang menyatakan bahwa semakin jauh jarak sebidang tanah ke pusat ekonomi maka harganya akan semakin rendah.

2.7.2 Jarak ke Jalan Utama

Aksesibilitas sebidang tanah tidak hanya diukur melalui jarak tanah tersebut ke sebuah tempat tertentu saja melainkan juga melalui jarak tanah tersebut ke jalan utama. Jalan utama yang dimaksud di sini adalah jalan yang dapat dilalui oleh angkutan umum, baik berupa jalan lokal, jalan kolektor, maupun jalan arteri. Jarak ke jalan utama menjadi penting karena menjadi salah satu penanda apakah tanah tersebut mudah dijangkau atau tidak. Penelitian yang dilakukan oleh Bintang dkk. (2019) menemukan bahwa terdapat hubungan negatif atau berlawanan antara jarak tanah ke jalan utama dengan harga tanah. Artinya, semakin jauh jarak sebidang tanah dengan jalan utama maka harganya akan semakin rendah.

2.7.3 Lebar Jalan

Lebar jalan yang dimaksud di sini adalah lebar jalan yang berada tepat di depan sebidang tanah. Lebar jalan ini menjadi penting untuk mengetahui kendaraan apa yang mampu menjangkau tanah tersebut. Lebar jalan yang terlalu sempit

menyebabkan terbatasnya moda transportasi yang mampu menjangkau tanah tersebut secara langsung. Selain itu, lebar jalan yang terlalu sempit juga menyulitkan akses bagi manusia maupun barang. Lebar jalan memiliki hubungan positif atau searah dengan harga tanah. Artinya, harga tanah akan semakin tinggi ketika jalan di depannya semakin lebar (Bintang dkk., 2019).

2.8 Analisis Pengaruh Jarak ke Pantai terhadap Harga Tanah

2.8.1 Analisis Korelasi

Korelasi merupakan suatu keadaan ketika nilai suatu variabel memiliki hubungan dengan nilai variabel lainnya (Triola, 2015). Dengan kata lain, perubahan nilai pada variabel x berhubungan dengan perubahan nilai pada variabel y . Hubungan tersebut dapat berupa hubungan searah (positif), berkebalikan (negatif), maupun tidak berhubungan (netral). Selain itu, korelasi dapat berupa korelasi linear dan nonlinear.

Jenis korelasi dapat diketahui dengan memperhatikan tanda pada nilai koefisien korelasinya (r). Nilai koefisien korelasi memiliki nilai minimal -1 dan nilai maksimal $+1$. Semakin mendekati -1 artinya hubungan dua variabel semakin kuat dan negatif. Sebaliknya, semakin mendekati $+1$ artinya hubungan dua variabel semakin kuat dan positif. Nilai r hanya dapat digunakan untuk menerangkan korelasi linear. Sementara itu, untuk membuktikan apakah terdapat korelasi linear atau tidak diperlukan uji hipotesis yang akan dibahas dalam bagian lain karya tulis ini.

Koefisien korelasi (r) seolah-olah menyatakan bahwa naik turunnya suatu variabel y hanya disebabkan oleh satu variabel x semata. Realitanya, sangat sulit untuk menemukan hal yang demikian sehingga memerlukan perhitungan koefisien determinasi. Koefisien determinasi atau KD atau r^2 menjelaskan seberapa besar variabel x dapat memengaruhi y . Dari sini dapat diketahui berapa persen kontribusi variabel x dan variabel lainnya di luar variabel yang diteliti dalam memengaruhi perubahan nilai variabel y .

2.8.2 Analisis Regresi

Selain analisis korelasi, pembahasan mengenai keterkaitan variabel satu dengan variabel lainnya juga melibatkan analisis regresi. Analisis regresi tidak berfokus pada pengukuran tingkat hubungan seperti pada analisis korelasi. Lebih dari itu, analisis regresi berfokus pada estimasi nilai variabel terikat (y) untuk nilai variabel bebas (x) tertentu melalui sebuah persamaan regresi.

Ada perbedaan mendasar antara analisis korelasi dan regresi. Analisis korelasi memperlakukan variabel x dan y secara simetris. Hal ini berbeda dengan analisis regresi yang memperlakukan variabel x dan y secara tidak simetris. Ketidaksimetrisan itu tercermin dari adanya pembedaan antara variabel bebas (x) dengan variabel terikat (y) (Gujarati, 2004). Tujuan dari pembedaan ini ialah untuk mengestimasi/meramalkan nilai rata-rata dari variabel terikat berdasarkan nilai variabel bebas yang diketahui (Firdaus, 2021).

Pada dasarnya, analisis regresi berguna untuk menganalisis hubungan sebab akibat (kausalitas) antara variabel bebas terhadap variabel terikat. Meskipun begitu, analisis regresi tidak mampu melihat apakah sebuah hubungan timbal balik

merupakan sesuatu yang masuk akal atau tidak (Gujarati, 2004). Maka dari itu, interpretasi terhadap sebuah hasil analisis regresi harus dibarengi dengan teori yang mendukung serta pemikiran dengan akal sehat yang jernih (Firdaus, 2021). Inilah yang mendasari mengapa hubungan sebab akibat tidak berlaku apabila variabel bebas dan variabel terikatnya ditukar. Misalnya, jarak ke jalan tol akan memengaruhi harga tanah. Hubungan sebab akibat ini tidak dapat dibalik karena—secara teori dan akal sehat—harga tanah tidak dapat memengaruhi jarak ke jalan tol.

2.8.3 Uji Asumsi Klasik

Sebelum melakukan uji hipotesis, hasil analisis regresi harus melalui uji asumsi klasik untuk menentukan apakah persamaan regresi yang dihasilkan memenuhi standar BLUE atau tidak. *Best Linear Unbiased Estimator* atau BLUE adalah standar yang menyatakan bahwa suatu persamaan regresi mampu melakukan estimasi secara linear, tidak bias dan efisien (Gujarati, 2004). Uji asumsi klasik untuk persamaan regresi berganda terdiri atas uji normalitas, uji autokorelasi, uji heteroskedastisitas, serta uji multikolinearitas (Firdaus, 2021).

Secara umum, data terbagi ke dalam empat jenis, yakni data rasio, interval, ordinal, serta nominal (Triola, 2015). Dalam persamaan regresi, perlu dipastikan bahwa data yang digunakan, terutama data variabel terikat, merupakan data interval atau rasio (Hidayat, 2017). Data rasio merupakan data yang dapat diurutkan, memiliki titik nol natural, serta dapat dirasioikan satu sama lain. Contoh data rasio antara lain ialah panjang, lebar, harga, volume, jarak, dan tinggi. Sementara itu, data interval merupakan data yang dapat diurutkan, tidak memiliki titik nol natural, serta

tidak dapat dirasiokan satu sama lain. Contoh data interval adalah suhu dan tahun (Triola, 2015).

2.8.3.1 Uji Normalitas

Salah satu syarat agar sebuah persamaan regresi dapat dinyatakan memenuhi standar BLUE adalah memiliki nilai residual yang berdistribusi normal. Uji normalitas diperlukan untuk mengetahui apakah data yang dipakai memiliki distribusi normal atau tidak. Apabila data terbukti terdistribusi secara normal, maka dapat dikatakan bahwa data sampel tersebut mampu mewakili data pada populasi.

Pengujian normalitas data dapat menggunakan metode grafik serta metode *One Sample Kolgomorov-Smirnov*. Pada metode grafik, data yang berdistribusi normal memiliki ciri-ciri menyebar di sekitar garis diagonal. Di sisi lain, pada metode *One Sample Kolgomorov-Smirnov*, data yang berdistribusi normal memiliki nilai signifikansi yang lebih besar dari 0,05 (Ghozali, 2007, dikutip dalam Firdaus, 2021). Apabila data merupakan hasil observasi yang terdiri atas tiga puluh sampel atau lebih, maka data tersebut dapat dianggap berdistribusi normal menurut *Central Limit Theorem* (Triola, 2015).

2.8.3.2 Uji Autokorelasi

Syarat berikutnya bagi sebuah persamaan regresi dapat dinyatakan memenuhi standar BLUE ialah tidak terdapat gejala autokorelasi. Autokorelasi adalah suatu keadaan dalam mana nilai variabel gangguan suatu observasi dipengaruhi oleh nilai gangguan observasi lainnya (Firdaus, 2021). Umumnya, masalah autokorelasi terjadi pada data *time series*, tetapi data *cross section* juga dapat mengalami masalah ini (Harjanto, 2011).

Uji autokorelasi dapat dilakukan dengan menggunakan metode Uji Durbin Watson dan Uji *Runs Test*. Apabila nilai Durbin Watson (DW) berada di kisaran 1,55 sampai 2,46, maka dinyatakan tidak terjadi autokorelasi. Sementara itu, apabila nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 maka data akan dinyatakan lolos uji autokorelasi menurut metode *Runs Test* (Firdaus, 2021).

2.8.3.3 Uji Heteroskedastisitas

Selanjutnya, persamaan regresi dapat dinyatakan memenuhi standar BLUE ketika memenuhi asumsi homoskedastisitas. Homoskedastisitas merupakan kondisi apabila masing-masing data hasil observasi memiliki nilai variansi faktor pengganggu yang sama (Firdaus, 2021). Ketika asumsi ini tidak terpenuhi, maka sebuah data dinyatakan memiliki masalah heteroskedastisitas. Lebih jauh, apabila data tidak memenuhi syarat homoskedastisitas, maka data tersebut dinyatakan memiliki pencilan atau *outlier* (Gujarati, 2004).

Pengujian heteroskedastisitas dapat menggunakan metode grafik dan Metode Korelasi Spearman. Data dinyatakan memenuhi asumsi homoskedastisitas menurut metode grafik jika tidak terdapat pola tertentu pada plot pencar antara SRESID dan ZPRED (Firdaus, 2021). Di sisi lain, data dinyatakan memenuhi asumsi homoskedastisitas menurut Metode Korelasi Spearman apabila nilai signifikansi *unstandardized residual* dari variabel independen lebih besar dari 0,05 (Firdaus, 2021).

2.8.3.4 Uji Multikolinearitas

Syarat terakhir yang harus dipenuhi oleh sebuah persamaan regresi agar memenuhi standar BLUE adalah tidak terjadi fenomena multikolinearitas. Multikolinearitas adalah sebuah keadaan ketika variabel-variabel bebas dalam sebuah persamaan regresi memiliki korelasi linear yang sempurna di antara variabel-variabel bebas tersebut (Firdaus, 2021).

Uji multikolinearitas dapat dilakukan dengan memperhatikan nilai VIF (*Variance Inflation Factor*) serta membandingkan nilai R^2 dengan r^2 . Jika nilai VIF variabel-variabel bebas lebih kecil dari sepuluh, maka dapat dinyatakan bahwa fenomena multikolinearitas tidak terjadi. Sementara itu, multikolinearitas dinyatakan tidak terjadi apabila nilai koefisien determinasi antarvariabel bebas (r^2) lebih kecil dari nilai koefisien determinasi variabel bebas dengan variabel terikat (R^2) (Firdaus, 2021).

2.8.4 Uji Hipotesis

Hipotesis adalah sebuah pernyataan atau klaim mengenai suatu fenomena yang terjadi dalam sebuah populasi (Triola, 2015). Tidak semua hipotesis merupakan sesuatu yang benar atau betul-betul mencerminkan keadaan di populasi. Di sinilah peran uji hipotesis menjadi amat penting. Uji hipotesis diperlukan untuk menguji apakah sebuah klaim benar-benar mencerminkan keadaan yang terjadi di populasi atau tidak. Dengan kata lain, uji hipotesis harus dilakukan sebelum menarik kesimpulan atas seluruh kejadian di populasi berdasarkan kejadian yang terjadi pada sampel (Firdaus, 2021).

2.8.4.1 Uji Hipotesis Analisis Korelasi

Uji hipotesis pada analisis korelasi dilakukan untuk menguji apakah terjadi korelasi yang signifikan antara variabel x dan y atau tidak. Hipotesis nihil (H_0) adalah tidak terjadi korelasi yang signifikan antara variabel x dan y . Sementara itu, hipotesis alternatif (H_a) adalah terjadi korelasi yang signifikan antara variabel x dan y . Tingkat signifikansi (α) yang digunakan sebagai tolok ukur (*benchmark*) ialah sebesar 0,05 atau 5%. Apabila nilai signifikansi (*sig.*) dari hasil perhitungan lebih kecil dari 0,05 maka kesimpulannya adalah menolak H_0 (terjadi korelasi yang signifikan). Sebaliknya, apabila nilai signifikansi (*sig.*) dari hasil perhitungan lebih besar dari 0,05 maka kesimpulannya adalah menerima H_0 (tidak terjadi korelasi yang signifikan) (Firdaus, 2021).

2.8.4.2 Uji Hipotesis Analisis Regresi

Uji hipotesis pada analisis regresi dilakukan untuk menguji apakah ada pengaruh yang signifikan dari variabel bebas terhadap variabel terikat atau tidak. Uji hipotesis dilakukan secara parsial dan simultan. Uji hipotesis parsial atau uji t dilakukan untuk menguji signifikansi pengaruh antara masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat. Di sisi lain, uji hipotesis simultan atau uji F dilakukan untuk menguji signifikansi pengaruh antara variabel-variabel bebas secara bersama-sama terhadap variabel terikat (Firdaus, 2021).

Uji t dilakukan dengan memperhatikan tingkat signifikansi tiap variabel bebas dan membandingkan antara t_{hitung} dengan t_{tabel} . Hipotesis nihil (H_0) adalah secara parsial tidak ada pengaruh yang signifikan dari variabel bebas terhadap variabel terikat. Sementara itu, hipotesis alternatif (H_a) adalah secara parsial ada

pengaruh yang signifikan dari variabel bebas terhadap variabel terikat. Sebuah variabel bebas dinyatakan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat ketika nilai signifikansi (*sig.*) dari hasil perhitungan lebih kecil dari 0,05. Selain itu, keputusan menolak H_0 juga terjadi ketika $-t_{hitung}$ lebih kecil dari $-t_{tabel}$ atau t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} (Firdaus, 2021).

Uji F dilakukan dengan memperhatikan tingkat signifikansi pada tabel ANOVA dan membandingkan antara F_{hitung} dengan F_{tabel} . Hipotesis nihil (H_0) adalah secara simultan tidak ada pengaruh yang signifikan dari variabel bebas terhadap variabel terikat. Sementara itu, hipotesis alternatif (H_a) adalah secara simultan ada pengaruh yang signifikan dari variabel bebas terhadap variabel terikat. Variabel-variabel bebas secara bersama-sama dinyatakan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat ketika nilai signifikansi (*sig.*) dari hasil perhitungan lebih kecil dari 0,05. Selain itu, keputusan menolak H_0 juga terjadi ketika F_{hitung} lebih besar dari F_{tabel} (Firdaus, 2021).