

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. PENGERTIAN PERUMAHAN DAN PEMUKIMAN

Menurut *Undang-undang Republik Indonesia No.14 tahun 1992 tentang Perumahan dan Pemukiman*, rumah adalah bangunan yang berfungsi sebagai tempat tinggal atau hunian dan sarana pembinaan keluarga.

Perumahan adalah kelompok rumah yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian yang dilengkapi dengan prasarana dan sarana lingkungan.

Sedangkan pemukiman adalah bagian dari lingkungan hidup di luar kawasan lindung, baik yang berupa kawasan perkotaan maupun pedesaan yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan penghidupan.

2.2. SARANA DAN PRASARANA

Sarana lingkungan merupakan kelengkapan lingkungan yang antara lain berupa fasilitas-fasilitas pendidikan, kesehatan, perbelanjaan, niaga, pemerintahan, pelayanan umum, peribadatan, rekreasi, kebudayaan, olah raga dan lapangan terbuka serta fasilitas umum lainnya. (Richard & Robert, 1983 :2)

Sedangkan yang dimaksud dengan prasarana lingkungan pada daerah pemukiman ialah jalan, saluran air minum, saluran air limbah, saluran air hujan, pembuangan sampah dan jaringan listrik. (Richard & Robert, 1983 :3)

2.3. PERENCANAAN TAPAK

Definisi perencanaan tapak adalah seni dan pengetahuan tentang bagaimana mengatur dan memanfaatkan bagian-bagian dari suatu tapak. Rencana tapak adalah syarat mutlak untuk membangun. Rencana yang bagus belum tentu efisien. Tanggung jawab utama seorang perencana terletak pada rancangan bangunan, yaitu suatu tempat untuk menampung kegiatan-kegiatan manusia. Tapak mempunyai masalah dan potensi yang belum tentu tepat untuk semua kebutuhan yang dibutuhkan oleh bangunan. Tapak juga dipengaruhi oleh lingkungan disekitarnya, untuk itu tapak perlu diolah dan ditata agar sesuai dengan kebutuhan. (Richard & Robert, 1983 : 14)

Pertimbangan-pertimbangan yang perlu diperhatikan dalam perencanaan tapak, adalah :

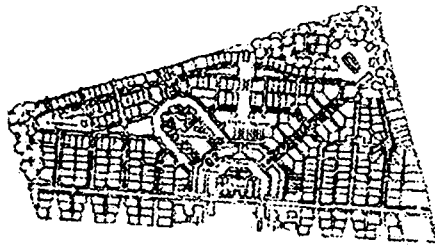
- Sesuai dengan peraturan yang berlaku, mulai dari Undang-undang Tata Ruang, Peraturan Menteri hingga Peraturan Daerah.
- Sesuai dengan rencana Tata Ruang yang berlaku (RDTRK, RTRK)
- Memperhatikan kondisi fisik, geologi, bentang alam, badan air, iklim dan cuaca.
- Memperhitungkan kondisi lingkungan yang telah ada saat rencana disusun.
- Perlunya studi drainase dan irigasi.
- Memperhatikan kelompok perumahan yang akan dibangun, serta jenis-jenis fasilitas dan utilitas yang akan disediakan.
- Tidak menghilangkan karakteristik khas yang akan memberi warna pada lingkungan yang akan dibangun.

2.3.1. Konsep Perencanaan Perumahan

Perencanaan realestat dimulai dengan suatu konsep perencanaan yang jelas tentang produk rumah. Terdapat tiga konsep perencanaan yang berkaitan dengan pembagian lahan, yaitu : (Richard & Robert, 1986 : 120)

a. Konsep Konvensional

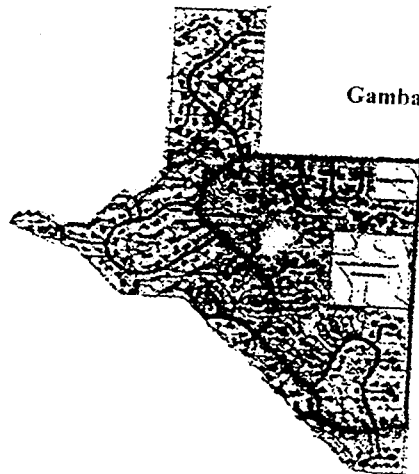
Kawasan perumahan yang pembagian kapling-kaplingnya sangat jelas. Pada konsep konvensional, tingkat kepadatan rumah sama seperti pada konsep cluster namun batasan kapling yang jelas dan bentuk kapling yang relatif sama tersebar secara merata pada keseluruhan lahan.



Gambar 2.1 Konsep Konvensional



Gambar 2.2 Konsep Cluster



Gambar 2.3 Konsep PUD

Sumber : Richard Untermann & Robert Small, *Perencanaan tapak untuk perumahan*, 1986, hal. 120.

b. Konsep Cluster

Kawasan perumahan yang dikelompok-kelompokkan kedalam ruang bersama untuk mendapatkan kepadatan yang tinggi pada suatu area, sehingga lahan lainnya dapat dimanfaatkan untuk ruang terbuka.

c. Konsep PUD (*Plan Unit Development*)

Konsep PUD merupakan suatu pengembangan multi fungsi yang fleksibel tanpa ada pembagian yang kaku untuk setiap zona kegiatan. Kawasan perumahan yang sangat luas sehingga pembangunannya tidak dilakukan secara keseluruhan melainkan secara bertahap. Penggunaan lahannya juga bervariasi untuk perumahan, fasilitas umum, perkantoran dan lain-lain.

2.3.2. Tata Guna Lahan

Menurut *Pedoman Perencanaan Lingkungan Pemukiman Kota*, rencana guna lahan atau tata guna lahan pada suatu lokasi pemukiman sebaiknya memenuhi empat sifat kawasan, yaitu :

1. Wisma (perumahan) : rumah harus konstruktif, sehat, indah, murah.
2. Marga (jalan) : mudah dicapai oleh sarana transportasi umum maupun pribadi.
3. Karya : mudah untuk penghuni menuju atau mencapai tempat pekerjaannya sehari-hari.
4. Suka (fasilitas umum) : suasana lingkungan harus dapat mencerminkan kegairahan hidup dan gembira (adanya tempat rekreasi, ruang terbuka dan fasilitas lainnya).

Dalam suatu kawasan perumahan, persentase luas efektif masing-masing kawasan adalah 65 % untuk perumahan, 20 % untuk jalan, 10 % untuk ruang terbuka atau fasilitas umum dan 5 % untuk keperluan komersial. (Mc.Keever,J.Ross, 1968 : 130)

2.3.3. Perencanaan Jalan

Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas. (Kamarwan, Sujadji, 1976 : 12)

Bagian-bagian jalan meliputi daerah manfaat jalan, daerah milik jalan, dan daerah pengawasan jalan. Daerah manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi, dan ambang pengamanannya. Daerah milik jalan meliputi daerah manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu diluar daerah manfaat jalan. Daerah pengawasan jalan merupakan sejalur tanah tertentu di luar daerah milik jalan yang ada di bawah pengawasan pembina jalan.

Menurut *Pedoman standard minimum untuk perencanaan perumahan rakyat*, pelengkap jalan terdiri dari :

1. Trotoar

- Trotoar dapat melengkapi jalan utama untuk memberikan pelayanan pada orang yang berjalan kaki.
- Tiap rumah yang hanya dihubungkan dengan trotoar , letaknya tidak boleh lebih dari 50 m dari jalan kendaraan.

- Trotoar untuk jalan utama minimum 2,5 m, untuk minor street minimum 1,5 m.
- Trotoar yang hanya untuk menghubungi rumah dan tidak dihubungkan dengan jalan kendaraan : lebar minimum setiap jalur 2 m.
- Trotoar disepanjang jalan dengan toko-toko hanya disatu sisi : lebar minimum 4 m.

2. Parkir

- Tempat parkir harus disediakan bilamana perlu seperti pada jalan utama, jalan antar lingkungan dengan lebar minimum 2 m.
- Secara garis besar sistem perparkiran dapat dibedakan dalam dua kategori yaitu parkir pada jalur jalan dan diluar jalur jalan (halaman parkir, ruang parkir pada bangunan, pelataran parkir dan bangunan parkir).
- Lapangan parkir terbuka adalah yang paling efisien, murah dan kurang menimbulkan gangguan-gangguan terhadap kualitas lingkungan keseluruhan. Namun konsekuensinya adalah peningkatan dalam segi keamanan.

3. Median

- Adalah suatu jalur yang memisahkan dua jalur lalu lintas yang berlawanan arah.
- Fungsinya untuk menyediakan ruang untuk berputar pada arah berlawanan, ruang perlindungan bagi pejalan kaki, memberikan kenyamanan bagi pengendara.

- Lebar median 1,5 m untuk pejalan kaki, 5 – 7,5 m untuk perlindungan bagi kendaraan belok kanan, 6 – 9 m untuk kendaraan yang melintasi jalan dari arah berlawanan, 9 – 21 m untuk fasilitas putaran.
- Ada tiga bentuk median yaitu *depressed median* (bentuknya lebih rendah dari perkerasan), *elevated median* (mempunyai elevasi lebih tinggi dari permukaan jalan), *flushed median* (dibentuk dengan tinggi permukaan setinggi permukaan perkerasan).

4. Jalur hijau

- Keberadaan jalur hijau tergantung pada keharusan untuk menjaga kualitas lingkungan yang baik.
- Lebar jalur hijau yang diharapkan adalah 2 m sedangkan lebar minimum yang diwajibkan adalah 1,5 m.

5. Drainase

Drainase harus direncanakan dengan baik karena pengolahan air yang tidak benar dapat menimbulkan masalah-masalah serius seperti banjir, tanah tergenang dan merusak permukaan dari tapak. Maksud sistem drainase ialah untuk mengalirkan air yang kelebihan dari permukaan tanah atau dari bawah tanah.

6. Kanalisasi dan pulau

- Ada tiga macam yaitu pulau kanal (*channelizing island*), pulau pemisah (*divisional island*) dan pulau pelindung (*refuge island*)
- Pulau kanal adalah pulau yang berfungsi untuk mengontrol, mengarahkan, mengatur lintasan kendaraan dipertemuan agar kendaraan bisa tetap melintas pada lintasan yang telah ditetapkan.

- Pulau pemisah sering digunakan pada pertemuan jalan tidak terpisah, sangat bermanfaat untuk mengontrol lintasan belokan ke kanan, biasanya berbentuk memanjang.
- Pulau pelindung adalah pulau untuk melindungi pejalan kaki yang menyeberang di daerah pertemuan.

2.3.3.1. Hirarki Jalan

Hirarki jalan menjadi salah satu persyaratan dalam merencanakan pola jaringan jalan dan pola penempatan fasilitas-fasilitas lingkungan pemukiman. Jaringan jalan harus mempunyai hirarki yang jelas. Jalan yang dilalui banyak kendaraan harus lebih lebar dari jalan yang lebih sedikit dilalui kendaraan. Jalan arteri harus lebih besar dari jalan lokal. Pengelompokkan jalan menurut *Sigit Hadiwardoyo*, ialah :

a. Jalan Arteri Primer

1. Jalan yang menghubungkan antara lingkungan perumahan atau jalan utama lingkungan satu dengan lainnya.
2. Jalan yang bersifat *ring road* (*Inner ring road* atau *outer ring road*).
3. Kecepatan rencana paling rendah 60 km / jam.
4. Tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lokal, lalu lintas ulang alik dan kegiatan lokal.
5. Utilitas atas tanah dihindari berada di jalan arteri primer supply jaringan dilakukan dari jalan lokal yang sejajar dengan jalan arteri primer.
6. Crossing dari jaringan utilitas (PLN dan Perumtel) bila terpaksa harus ada tinggi kabel minimum enam meter dari permukaan jalan.

7. Saluran tepi jalan hanya diperuntukkan menampung air hujan yang berasal dari jalan dan dari halaman persil.
8. Penerangan jalan sebesar 400 watt dengan jarak kurang lebih 40 m.
9. Mempunyai hubungan dengan jalan keluar (*access way*).

b. Jalan Kolektor Primer

1. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 km / jam.
2. Merupakan jalan penghubung antara pusat kegiatan skala kota atau penghubung antara jalan arteri primer.
3. Tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lokal, lalu lintas ulang-alik dan kegiatan lokal.
4. Crossing dari jaringan utilitas (PLN dan Perumtel) bila terpaksa harus ada tinggi kabel enam meter dari as permukaan jalan.
5. Saluran tepi jalan hanya diperuntukkan menampung air hujan yang berasal dari jalan dan dari halaman persil.
6. Penerangan jalan umum sebesar 400 watt dengan jarak 40 m.

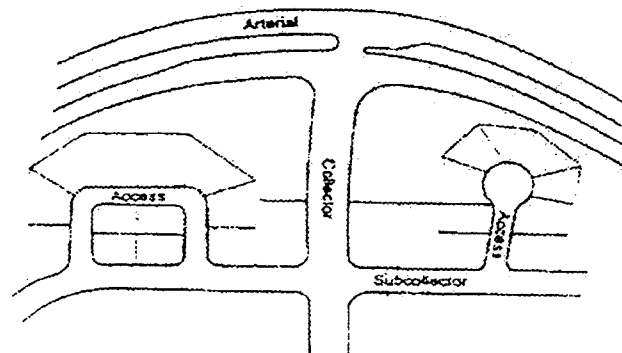
c. Jalan Arteri Sekunder

1. Merupakan jalan yang menghubungkan kegiatan antara jalan kolektor primer.
2. Jalan arteri sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 km / jam.
3. Jalan arteri sekunder mempunyai kapasitas yang sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
4. Pada jalan arteri sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.

5. Saluran tepi jalan hanya diperuntukkan menampung air hujan yang berasal dari jalan dan dari halaman persil.
6. Penerangan jalan sebesar 250 watt dengan jarak kurang lebih 40 m.

d. Jalan Kolektor Sekunder

1. Merupakan jalan yang menghubungkan kegiatan antara jalan arteri sekunder.
2. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km / jam.
3. Saluran tepi jalan hanya diperuntukkan untuk menampung air hujan yang berasal dari jalan dan halaman persil.
4. Penerangan jalan umum sebesar 125 watt dengan jarak 40 m.



Sumber : Richard Untermann & Robert Small, **Perencanaan tapak untuk perumahan**, 1986, hal. 235.

Gambar 2.4 Hirarki Jalan

e. Jalan Lokal Primer

1. Merupakan jalan yang menghubungkan antara kegiatan lokal.
2. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km / jam.
3. Jalan lokal primer tidak terputus walaupun memasuki daerah perumahan.

4. Saluran tepi jalan hanya diperuntukkan menampung air hujan yang berasal dari jalan dan dari halaman persil.

5. Penerangan jalan umum sebesar 125 watt dengan jarak 40 m.

f. Jalan Lokal Sekunder

1. Merupakan jalan untuk keperluan lokal.

2. Jalan lokal sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 km / jam.

3. Saluran tepi jalan hanya diperuntukkan menampung air hujan yang berasal dari jalan dan dari halaman persil.

2.3.3.2. Pola-pola jalan

Secara garis besar, terdapat empat pola jalan, yaitu pola lurus (*grid atau straight*), pola lengkung (*curved*), pola putaran (*loop*) dan pola buntu (*culdesac*). (Chiara, Joseph De & Lee K, 1975 :219)

a. Pola lurus (*Grid/straight*)

Membentuk jaringan jalan yang berbentuk geometris, segi empat, yang kelebihanannya adalah bentuk kapling yang praktis dan efisien, tetapi pola ini akan menimbulkan frekuensi lalu lintas yang relatif tinggi karena merupakan jalan tembus sehingga menimbulkan polusi asap dan kebisingan pada warga penghuni dan pengawasan keamanan pada kawasan perumahan relatif lebih sulit.

b. Pola lengkung (*Curved*)

Pola jalan lengkung memiliki dampak menyenangkan dan alami, terutama pada lahan berkontur. Tetapi penggunaan yang berlebihan pada lahan datar menjadi tidak efisien kecuali direncanakan secara hati-hati.

Namun kekurangannya adalah bentuk kapling yang dihasilkan menjadi tidak beraturan.

c. Pola Buntu (*Culdesac*)

Jalan buntu atau *culdesac* memberikan privasi dan pemisahan lalu lintas, tetapi akan tercipta bentuk kapling yang tidak beraturan. Ujung jalan yang melingkar secara jelas membedakan kelompok individu rumah, dan dengan membatasi jumlah rumah yang dilayani memungkinkan penggunaan dimensi jalan dan konstruksi ringan yang ekonomis. Dengan pola jalan ini akan tercipta pengelompokan rumah dan dengan batasan jumlah rumah yang dilayani maka akan tercipta dimensi jalan yang ekonomis, yaitu dimensi lebar jalan lebih kecil

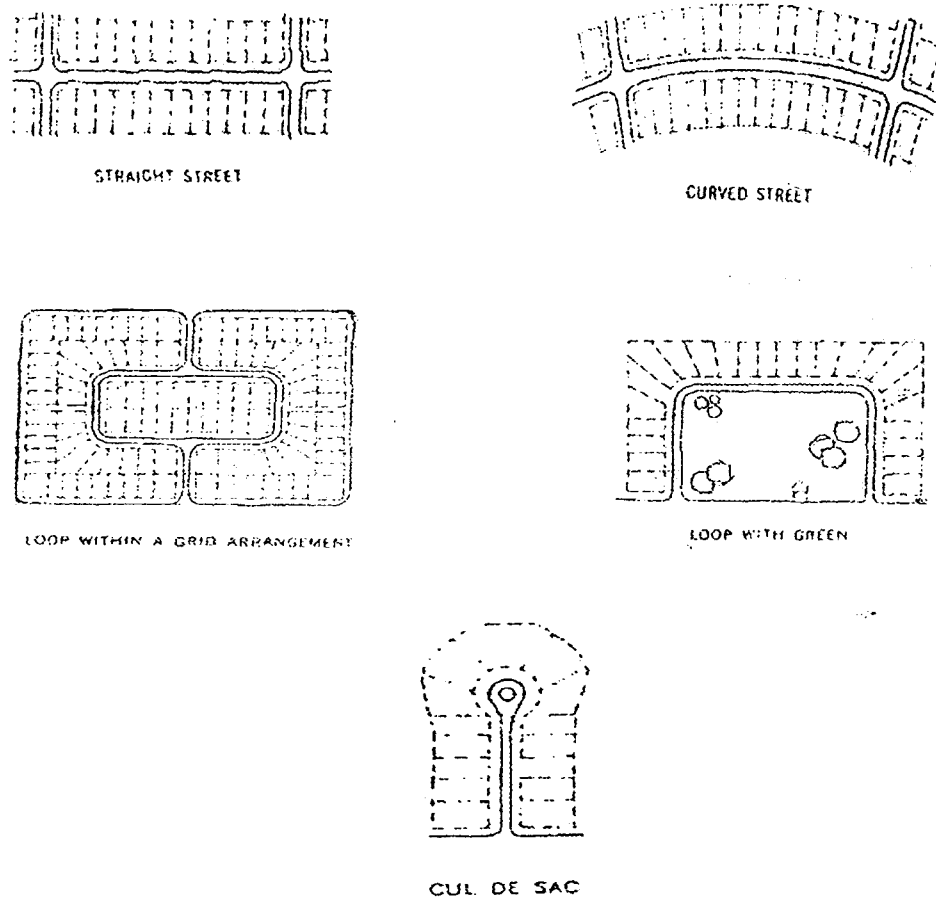
d. Pola putaran (*loop*)

Memberikan keamanan dan bentuk jalan buntu yang ekonomis tanpa kesulitan untuk berputar, memudahkan sirkulasi lalu lintas dari dan ke jalan kolektor. Jalan putaran dengan bermacam-macam bentuk dan ukuran memberikan kesempatan yang menarik bagi pengelompokan rumah, terlebih bila halaman untuk parkir diberikan.

Tabel 2.1
Karakteristik Pola-pola jalan

Grid	Loop	Cudesac	Curved
- Lebih efisien. - Jumlah kapling lebih banyak. - Teratur - Monoton - Banyak persimpangan	- Mudah berputar - Tidak monoton - Lebih fleksibel - Mengurangi macet - Keamanan	- Privasi - Efisien - Harga lebih murah - Jalan buntu - Lebih eksklusif - Bertema - Satu akses saja - Tidak bising - Kapling sedikit	- Tidak efisien - Bentuk kapling tidak beraturan - Berguna untuk lahan berkontur

Sumber : Chiara, Joseph De and Lee K. *Urban Planning and Design Criteria*. 1975 : 219



Sumber : Chiara, Joseph De and Lee K. *Urban Planning and Design Criteria*. 1975 : 219

Gambar 2.5 Pola Jalan

2.3.3.3. Standar Lebar Jalan

Lebar jalan dihitung dari jarak antara muka kapling satu ke muka kapling didepannya, termasuk juga dengan pelengkap jalannya atau disebut juga dengan istilah damija. Menurut *Peraturan Daerah Kotamadya no. 7 tahun 1992* tentang ijin mendirikan bangunan, damija adalah daerah milik jalan yang berada diantara dua garis sempadan pagar. Garis sempadan pagar

adalah garis sempadan yang diatasnya atau sejajar dibelakangnya dapat didirikan pagar.

Tabel 2.2
Standar Lebar Jalan

Sumber	Macam / Fungsi	Ukuran jalan
Soefaat	Main Street (jalan utama) Minor Street Culdesac Service street	Lebar : 7 meter (minimum) Lebar : 5 meter (minimum) Lebar : 5 meter (minimum) Panjang : 100 meter (min) Lebar : 6 meter (minimum)
Wolak	Local road Residential road Culdesac	Lebar : 9-12 meter Lebar : 6 meter (minimum) Lebar = 5.5 meter (minimum)
Proposed Minimum Standard	Colector street Service street Pats Culdesac	Lebar = 15 meter Lebar = 10 meter Lebar = 5 meter Panjang = 100 meter
Team penyusun Perencanaan Perumahan Rakyat	Arterial Road Jalan lingkungan (street) Jalan antar lingkungan kecil * Normal * Culdesac	Lebar : 20 m (min) Lebar : 10 m (min) Lebar : 8 m lebar : 9 m Panjang : 100 m Turning point : 15 m
Standar perencanaan perumahan	Main street Minor street Culdesac	Lebar : 7 m (min) Lebar : 5m (min) Panjang : 100m (max)
Perencanaan Geometrik jalan	Arteri primer Kolektor primer Arteri sekunder Kolektor sekunder Lokal primer Lokal sekunder	Lebar : 8 m (min) Lebar : 7 m (min) Lebar : 8m (min) Lebar : 7 m (min) Lebar : 6 m (nun) Lebar : 5 m (min)

Sumber : Team Penyusunan buku pedoman standar minimum untuk perencanaan perumahan rakyat, **Rancangan Pedoman Perencanaan Lingkungan Perumahan untuk Kota-kota di Indonesia**, 1972 : 49.

2.3.4. Prinsip Pembagian Kapling

Menurut *Peraturan Pemerintah RI No. 80 tahun 1999* tentang kawasan siap bangun dan lingkungan siap bangun yang berdiri sendiri, pengertian

kapling tanah matang adalah tanah yang telah dipersiapkan sesuai dengan syarat pembakuan dalam penggunaan, penguasaan, kepemilikan tanah dan rencana tata ruang lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian untuk membangun bangunan. Kapling standar adalah kapling yang berbentuk segi empat, bukan merupakan kapling sisa, kapling pojok atau kapling tusuk sate.

Kapling di jalan *culdesac* mempunyai ukuran bagian depan yang berbatasan dengan jalan lebih kecil daripada ukuran lebar dibagian belakangnya. Biasanya pembuatan kapling-kapling perumahan mengikuti pola lahan yang ada (*topografi*). Oleh karena itu pengembang harus memperhatikan pola jalan yang diterapkan pada perumahannya, karena pola jalan juga menentukan bentuk kapling yang dihasilkan. Misalnya dengan pola jalan *grid* akan menghasilkan bentuk kapling standar yang berbentuk segiempat dan teratur, sedangkan bila menggunakan pola jalan *culdesac* akan menghasilkan kapling tusuk sate yang tidak standar. Perumahan yang mempunyai daerah padang golf sering menerapkan pola jalan *culdesac* karena membutuhkan daerah dengan privasi yang tinggi. Begitupula dengan pola jalan *curve*, juga dapat menghasilkan bentuk kapling yang tidak beraturan. Namun pola jalan *curve* paling sering diterapkan pada perumahan yang mempunyai bentuk lahan yang berkontur.

Standar perbandingan ukuran kapling yang ideal antara panjang dan lebar adalah 2 : 1 (dua banding satu). Kapling sudut mempunyai lebar lebih besar daripada kapling ditengah karena ada ketentuan tentang *GSB* (*Garis sempadan bangunan*). Menurut *Peraturan Daerah No.7 tahun 1992* tentang ijin mendirikan bangunan, *GSB* adalah garis sempadan yang diatasnya atau sejajar dibelakangnya dapat didirikan bangunan. (Maurice & Unger, 1996: 667-669)

2.3.4.1. Luas Kapling Perumahan

Luas kapling didapatkan dari hasil perkalian antara panjang dengan lebar. Besarnya luas kapling perumahan dipengaruhi oleh lebar jalan. Luas kapling di jalan arteri lebih panjang dan lebih lebar daripada kapling di jalan lokal. Semakin lebar suatu jalan semakin luas kapling yang ditentukan di daerah tersebut. Biasanya pada jalan utama atau jalan dengan lebar yang luas, akan ditetapkan luas kapling yang lebih besar, sehingga harga jualnya juga ikut meningkat.

Pada jalan utama biasanya didesain untuk kapling yang mempunyai tipe besar, sedangkan pada jalan yang semakin kedalam dengan lebar lebih kecil, didesain untuk kapling dengan tipe yang kecil. Sehingga rata-rata luas kapling pada lebar jalan yang lebih besar akan lebih luas dibandingkan dengan luas kapling pada jalan yang lebih kecil. (Mc.Keever, J. Ross, 1968 : 135-138)

2.3.4.2. Orientasi Kapling

Orientasi kapling merupakan salah satu faktor prinsip pembagian kapling yang sangat penting. karena orientasi kapling berpengaruh pada harga jual kapling yang ditetapkan.

Orientasi kapling adalah arah hadap kapling terhadap arah mata angin dengan tujuan untuk menghindari sinar matahari secara langsung. Kapling yang menghadap pada arah barat, harganya lebih murah bila dibandingkan dengan kapling yang menghadap arah selatan. Pengembang biasanya memberikan potongan harga pada orientasi kapling yang kurang diminati

konsumen. Pada umumnya orientasi kapling terdiri dari arah utara, selatan, barat, timur, barat laut, barat daya, timur laut dan tenggara.

2.3.4.3. Harga Jual Kapling

Selain lokasi, kelengkapan fasilitas, jumlah permintaan, biaya, dan harga pesaing, ada satu hal yang menentukan harga jual kapling per- m^2 yaitu lebar jalan. Harga jual kapling per- m^2 di jalan utama, biasanya ditetapkan lebih mahal. Hal ini juga didukung dengan biaya pembangunan serta perawatan jalan yang lebih mahal daripada biaya pada jalan dengan lebar yang lebih kecil. Semakin lebar jalan, harga jual kapling per- m^2 yang ditetapkan juga semakin mahal. Langkah pertama dalam menetapkan suatu harga yaitu menentukan tujuan dari penetapan harga tersebut dan melihat pada segmen pasar yang dituju. (Mc. Keever, J. Ross, 1968 : 160)

Harga jual kapling didapatkan dari hasil perkalian antara harga jual kapling per- m^2 dengan luas kapling. Jadi lebar jalan, luas kapling dan harga jual kapling per- m^2 berpengaruh pada besarnya harga jual kapling. Lebar jalan berpengaruh pada besarnya luas kapling dan harga jual kapling per- m^2 , yang akhirnya akan berpengaruh pada besarnya harga jual kapling.

Dalam kenyataannya, pengembang juga menentukan harga berdasar pada bentuk kapling dan orientasi kapling. Pola jalan berpengaruh pada bentuk kapling yang dihasilkan. Misalnya pola buntu (*culdesac*) menghasilkan kapling tusuk sate yang kurang disukai. Hal ini menyebabkan kebanyakan pada kapling tusuk sate ditentukan harganya lebih murah. Sehingga untuk mengantisipasi, banyak pengembang yang memberikan

fasilitas tambahan pada pola *culdesac*, misalnya taman. Begitupula dengan kapling yang menghadap ke barat, harganya akan berbeda dengan kapling yang menghadap timur. Harga kapling standar ditetapkan lebih mahal daripada kapling dengan bentuk yang tidak beraturan (kapling tidak standar).

2.4. HIPOTESIS

Hipotesis adalah suatu pernyataan tentang karakteristik dari populasi. Uji hipotesis bertujuan untuk menguji nilai parameter dari populasi berdasarkan informasi yang diperoleh dari sampel. Hipotesis pada penelitian ini dirumuskan sebagai berikut :

- “ Ada hubungan antara lebar jalan realestat terhadap luas kapling “.
- “ Ada hubungan antara lebar jalan realestat terhadap harga jual kapling ”.
- “ Ada hubungan antara lebar jalan realestat terhadap luas kapling rata-rata”.
- “ Ada hubungan antara lebar jalan realestat terhadap harga jual kapling rata-rata”.
- “ Ada perbedaan diantara empat perumahan yaitu perumahan Graha Famili, Citra Raya, Pakuwon Indah dan Laguna Indah terhadap variabel lebar jalan, luas kapling, harga jual kapling per-m² dan harga jual kapling”.