

DAMPAK PEMBANGUNAN LRT TERHADAP PERUBAHAN HARGA LAHAN DI KAWASAN TOD CIKUNIR I KOTA BEKASI

Zahra Octavia Setiacahyanti¹, Deva Fosterharoldas Swasto²

¹ Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada

² Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan, Universitas Gadjah Mada

¹ Email : zharaoctavia@gmail.com

Diterima (received): 30 Desember 2024

Disetujui (accepted): 28 April 2026

ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur transportasi, seperti Light Rail Transit (LRT), memiliki dampak signifikan terhadap perubahan harga lahan di kawasan sekitarnya. Penelitian ini bertujuan menganalisis perubahan harga pasar lahan permukiman sebelum dan sesudah pembangunan LRT di Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Stasiun LRT Cikunir I, Kota Bekasi. Pendekatan yang digunakan adalah metode campuran (mixed methods) dengan desain konkuren, dimana data kuantitatif dan kualitatif digabungkan untuk analisis yang komprehensif. Data kuantitatif diperoleh melalui survei terhadap 150 responden, sedangkan data kualitatif dikumpulkan melalui wawancara dengan tujuh pemangku kepentingan. Analisis data menggunakan interpolasi Kriging untuk memetakan sebaran harga lahan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa harga pasar lahan di Kelurahan Jatibening mengalami peningkatan rata-rata hingga 106% setelah pembangunan LRT, dengan harga tertinggi mencapai Rp 16.000.000/m². Area dengan harga lahan tertinggi terkonsentrasi di sekitar stasiun LRT dan jalan utama, didorong oleh peningkatan aksesibilitas dan konektivitas kawasan. Perbandingan antara NJOP, ZNT, dan harga pasar menunjukkan bahwa harga pasar lebih mencerminkan dinamika aktual. Penelitian ini menegaskan pentingnya perencanaan tata ruang berbasis TOD untuk memaksimalkan manfaat ekonomi dari pembangunan infrastruktur transportasi.

Kata Kunci : TOD, Harga Lahan, LRT

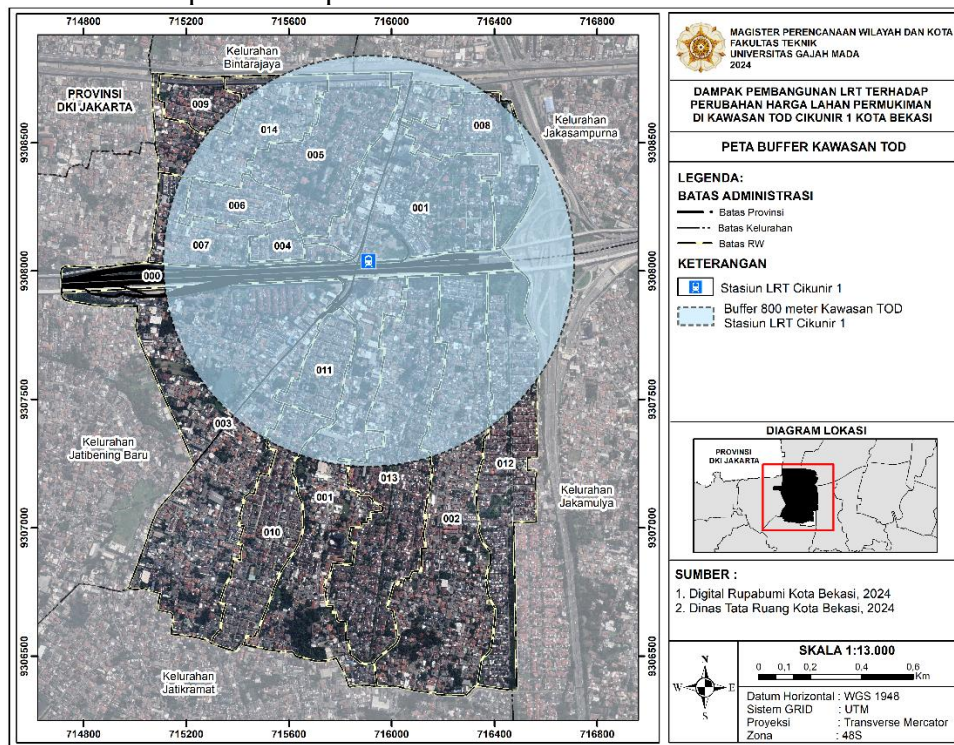
A. PENDAHULUAN

Pertumbuhan kota-kota besar berkontribusi pada perluasan pemanfaatan ruang ke wilayah di luar batas kota karena terbatasnya lahan di pusat kota. Di DKI Jakarta, ekspansi pemanfaatan ruang berdampak pada kota-kota sekitarnya seperti Depok, Tangerang, Bekasi, Bogor, dan Puncak (Rushayati dkk., 2020). Meskipun terjadi perluasan pemanfaatan ruang ke wilayah pinggiran kota, tingkat komuter di DKI Jakarta tidak mengalami penurunan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) 2024, jumlah pekerja komuter di Kawasan Jabodetabek berjumlah hampir 4,5 juta penduduk dengan jumlah pekerja dari Kota Bekasi mencapai 466.260 ribu orang. Tingginya mobilitas perjalanan dari Kota Bekasi menuju DKI Jakarta dan sekitarnya menjadi pendorong utama untuk meningkatkan infrastruktur transportasi umum.

Permasalahan transportasi, seperti kemacetan dan didominasi penggunaan kendaraan pribadi, telah mendorong pemerintah untuk menghadirkan system transportasi baru yang terintegrasi, menghubungkan kawasan suburban dengan pusat kota (Nurhana dkk., 2021). *Light Rail Transit* (LRT) telah dikembangkan

sebagai moda transportasi alternatif untuk memenuhi kebutuhan komuter. Rencana pembangunan LRT Jabodebek telah ditetapkan melalui Peraturan Presiden No. 98 Tahun 2015. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP 377 Tahun 2018, tiga segmen jalur LRT telah ditetapkan, yaitu segmen Cawang – Bekasi, Cawang – Dukuh Atas, dan Cawang Cibubur.

Peraturan Daerah (Perda) Nomor 13 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bekasi yang direvisi pada tahun 2017 mendukung penetapan jalur LRT melalui pengembangan Kawasan Transit Oriented Development (TOD). Kawasan TOD ini mencakup Stasiun LRT Cikunir I, Jaticempaka, Cikunir II, Bekasi Barat, Bekasi Timur, dan Margahayu. Di Kota Bekasi, penerapan konsep TOD menciptakan peningkatan harga lahan dan properti di sekitarnya akibat kemudahan aksesibilitas dan konektivitas yang terintegrasi secara regional (Hafidh Al-Muwahidin & Muta'ali, 2019). Berdasarkan standar pedoman TOD, kawasan ini mencakup radius 400-800 meter dari pusat stasiun, yang merupakan jarak maksimal untuk pejalan kaki. Dalam penelitian ini, jarak maksimal 800 meter mencakup 14 RW di Kelurahan Jatibening. Peta Buffer Kawasan TOD dapat dilihat pada **Gambar 1**.



Gambar 1. Peta Buffer Kawasan TOD

Sumber: Dinas Tata Ruang Kota Bekasi, 2024; Modifikasi Penulis, 2024

Harga lahan di Kota Bekasi mengalami kenaikan setiap tahun. Menurut Kepala Badan Pendapatan Daerah (Bapenda) Kota Bekasi yang dilansir dalam *megapolitan.kompas.com*, kenaikan Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) telah diterapkan sejak 2019 berdasarkan Perda Kota Bekasi Nomor 2 Tahun 2012. Pada 2013, NJOP tanah untuk hunian di Kota Bekasi berkisar antara Rp 2,5 juta hingga Rp 3 juta per meter persegi (Benu, 2013 dalam *economy.okezone.com*). Pada 2019,

NJOP meningkat hingga Rp 10 juta – Rp 12 juta per meter persegi, sesuai Perda Kota Bekasi Nomor 10 Tahun 2019. Saat ini, NJOP tanah hunian di Kota Bekasi tahun 2024 berkisar antara Rp 10,8 juta hingga Rp 14,6 juta per meter persegi (Anggraeni, 2024 dalam *economy.okezone.com*). Dalam kurun waktu 11 tahun, NJOP tanah di Kota Bekasi meningkat hampir lima kali lipat.

Pembangunan infrastruktur transportasi umum seperti LRT memiliki potensi besar untuk mempengaruhi pola penggunaan lahan, yang secara tidak langsung meningkatkan harga lahan dan property di sekitarnya (Dziauddin dkk., 2013). Hubungan fungsional antara nilai dan harga lahan tercermin dalam penetapan harga jualnya (Hendrawan, 2010). Terdapat dua jenis harga lahan yang umum berlaku, yakni NJOP dan harga pasar. Berdasarkan uraian ini, penelitian bertujuan untuk menganalisis perubahan harga lahan permukiman dan sebaran harga lahan setelah adanya LRT di Kawasan TOD Stasiun LRT Cikunir 1, Kota Bekasi.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menerapkan pendekatan deduktif dengan metode campuran (*mix methods*). Desain metode campuran yang digunakan adalah tipe konkuren (tidak sekuensial), di mana proses pengumpulan data kualitatif dan kuantitatif dilakukan secara bersamaan untuk menghasilkan analisis yang lebih komprehensif (Cresswell, 2014). Metode utama adalah kuantitatif, dengan metode kualitatif sebagai pendukung untuk memperkaya hasil analisis data kuantitatif melalui statistik deskriptif. Data kuantitatif diperoleh melalui teknik *convenience sampling* dari 150 responden yang mencakup 14 RW di Kelurahan Jatibening. Sementara itu, pengumpulan data kualitatif dilakukan melalui wawancara tidak terstruktur dengan tujuh *stakeholder* yang memiliki pengetahuan mendalam tentang harga lahan dan dinamika perubahannya. Data sekunder berupa NJOP lahan diperoleh dari Dinas Tata Ruang Kota Bekasi Tahun 2024, sedangkan data Zona Nilai Tanah (ZNT) diperoleh dari Kementerian ATR/BPN Kota Bekasi.

Analisis sebaran harga lahan dilakukan berdasarkan delapan kelas harga lahan yang teridentifikasi menggunakan Metode Sturges dengan rumus:

$$\hat{k} = 1 + 2\log(n)$$

Pada persamaan diatas, n menyatakan jumlah data observasi (150 responden). Analisis spasial dilakukan dengan metode interpolasi Kriging menggunakan perangkat lunak ArcGIS 10.8. Metode Kriging dipilih karena mampu mempertimbangkan jarak antar titik sampel sekaligus pola spasial yang dianalisis melalui semivariogram, sehingga menghasilkan pola yang lebih akurat (Setianto & Triandini, 2013). Persamaan interpolasi Kriging adalah sebagai berikut:

$$Z(s_0) = \sum_{i=1}^n \lambda_i z(s_i)$$

Dalam persamaan di atas, Z_0 merupakan estimasi nilai variabel Z pada titik tertentu, λ_i menunjukkan bobot untuk setiap sampel yang diamati, dan n adalah jumlah total prediksi untuk setiap kasus validasi.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Harga Lahan NJOP dan ZNT

Perbandingan antara kedua jenis harga lahan berdasarkan data harga lahan NJOP dan ZNT adalah sebagai berikut.

a. Harga Lahan NJOP

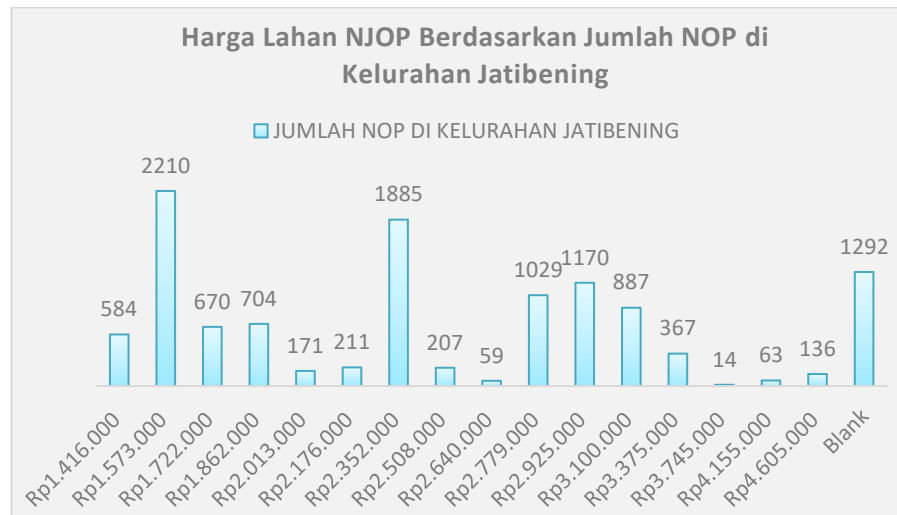
Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) merupakan nilai yang digunakan sebagai dasar perhitungan Pajak Bumi dan Bangunan (PBB). Berdasarkan Undang - Undang Nomor 12 Tahun 1994 tentang Pajak Bumi dan Bangunan, salah satu metode penentuan NJOP adalah dengan membandingkan harga dengan objek lain yang memiliki karakteristik serupa. Harga lahan NJOP berdasarkan jumlah Nomor Objek Pajak (NOP) di Kelurahan Jatibening dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Harga Lahan NJOP Berdasarkan Jumlah NOP di Kelurahan Jatibening (m²)

No	Harga Lahan NJOP	Jumlah NOP	No	Harga Lahan NJOP	Jumlah NOP
1	Rp1.416.000	584	10	Rp2.779.000	1.029
2	Rp1.573.000	2.210	11	Rp2.925.000	1.170
3	Rp1.722.000	670	12	Rp3.100.000	887
4	Rp1.862.000	704	13	Rp3.375.000	367
5	Rp2.013.000	171	14	Rp3.745.000	14
6	Rp2.176.000	211	15	Rp4.155.000	63
7	Rp2.352.000	1.885	16	Rp4.605.000	136
8	Rp2.508.000	207	17	Blank	1.292
9	Rp2.640.000	59	Total		11.659

Sumber: Dinas Tata Ruang Kota Bekasi, 2024; Badan Pertanahan Nasional Kota Bekasi, 2024

Berdasarkan **Tabel 1**, harga lahan per meter persegi berdasarkan NJOP di Kelurahan Jatibening hingga tahun 2023 memiliki harga terendah senilai Rp 1.416.000/m² dan harga tertinggi senilai Rp 4.605.000/m². Dari 11.659 data NOP, penetapan harga terbanyak adalah Rp 1.573.000/m², dengan 2.210 NOP yang tersebar di seluruh wilayah kelurahan. Sebanyak 136 NOP memiliki harga lahan NJOP tertinggi, yaitu Rp 4.605.000/m², yang berada dalam administrasi RW 003 dan termasuk kawasan Perumahan Jatibening Tol. Selain itu, terdapat 1.292 NOP dengan harga lahan NJOP yang tercatat sebagai “*blank*”, yang merupakan NOP dari unit apartemen Grand Icon Caman. Grafik distribusi harga lahan NJOP berdasarkan NOP di Kelurahan Jatibening dapat dilihat pada **Gambar 2**.



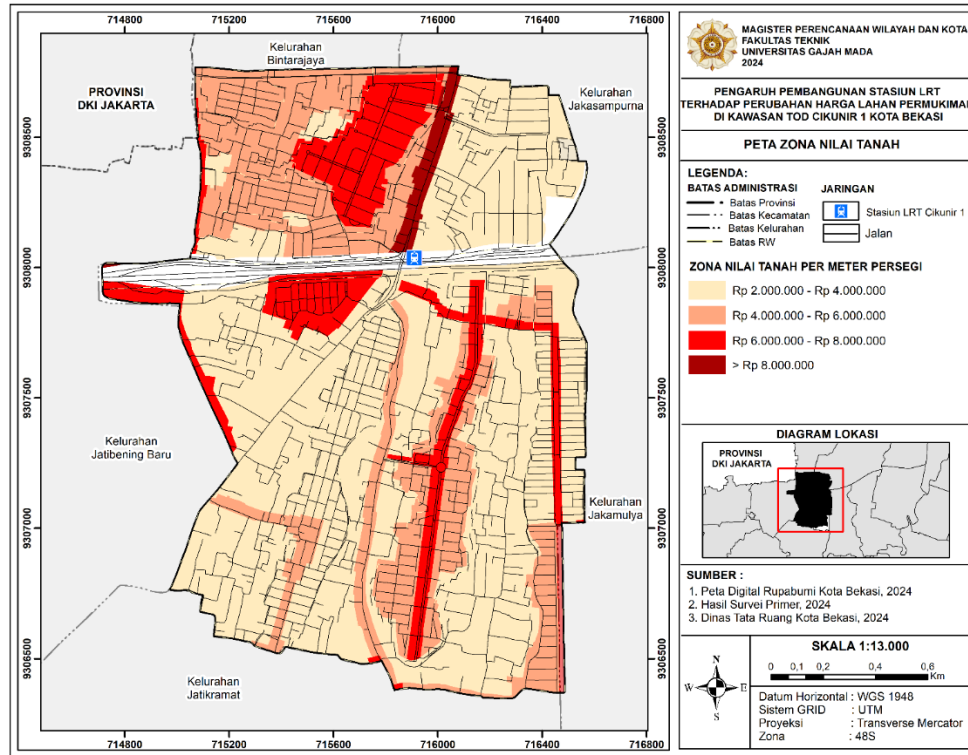
Gambar 2. Harga Lahan NJOP berdasarkan NOP di Kelurahan Jatibening Tahun 2023

Sumber: Dinas Tata Ruang Kota Bekasi, 2024; Badan Pendapatan Daerah Kota Bekasi, 2024; Modifikasi Penulis, 2024

Berdasarkan hasil wawancara (2024) dengan salah satu staf pada instansi BAPENDA Kota Bekasi, kenaikan NJOP secara menyeluruh di Kota Bekasi terakhir dilakukan pada tahun 2019. Selain itu, terdapat rencana kenaikan NJOP berikutnya yang direncanakan pada tahun 2025. Rencana ini didasari oleh pertimbangan bahwa harga lahan NJOP saat ini dinilai kurang relevan dengan harga lahan pasar yang terus mengalami peningkatan.

b. Harga Lahan ZNT

Zonasi Nilai Tanah (ZNT) merupakan peta yang menggambarkan nilai tanah rata-rata di setiap zona yang disusun oleh Kementerian ATR/BPN sebagai salah satu dasar penentuan besaran PBB. Penetapan ZNT mempertimbangkan faktor lokasi, fungsi lahan, dan aksesibilitas. Harga lahan berdasarkan ZNT di Kelurahan Jatibening ditampilkan pada **Gambar 2**. Terdapat empat klasifikasi zona harga berdasarkan Nilai Indikasi Rata-rata (NIR), yaitu Rp 2.000.000 – Rp 4.000.000/m², Rp 4.000.000 - Rp 6.000.000/m², Rp 6.000.000 – Rp 8.000.000/m², dan nilai tertinggi lebih dari Rp 8.000.000/m². Pada peta, terlihat zona dengan nilai tanah tertinggi terletak di sepanjang Jalan Caman Raya, tepat di sisi utara Stasiun LRT Cikunir 1, yang merupakan kawasan dengan dominasi sarana perdagangan dan jasa. Sedangkan zona dengan nilai tanah terendah tersebar hampir merata di seluruh Kelurahan Jatibening. Peta Zona Nilai Tanah Kelurahan Jatibening Tahun 2023 dapat dilihat pada **Gambar 3**.



Gambar 3. Peta Zona Nilai Tanah Kelurahan Jatibening Tahun 2023

Sumber: Dinas Tata Ruang Kota Bekasi, 2024; Badan Pertanahan Nasional Kota Bekasi, 2024; Modifikasi Penulis, 2024

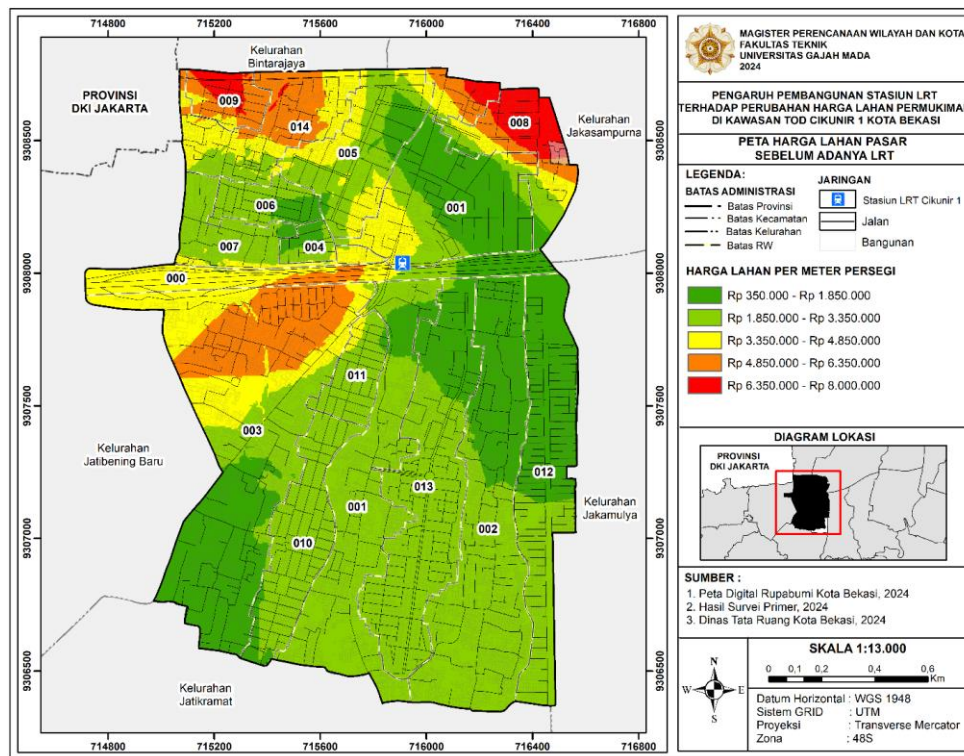
Perbandingan harga lahan berdasarkan data NJOP dan ZNT menunjukkan adanya perbedaan cukup signifikan. Nilai NJOP cenderung lebih rendah karena ditetapkan oleh pemerintah untuk kepentingan perpajakan (PBB) melainkan tidak mencerminkan dinamika pasar secara langsung. Sementara itu, nilai ZNT cenderung lebih tinggi dibandingkan NJOP karena lebih mendekati kondisi harga pasar. Namun, meskipun lebih akurat dibandingkan NJOP, ZNT belum sepenuhnya merepresentasikan harga lahan pasar.

2. Harga Lahan Pasar

Harga lahan pasar mencerminkan nilai aktual tanah yang ditentukan oleh mekanisme permintaan dan penawaran, serta kesepakatan antara penjual dan pembeli dalam proses transaksi jual-beli. Harga lahan pasar dianalisis berdasarkan perubahan sebelum dan sesudah pembangunan Stasiun LRT.

a. Harga Lahan Pasar Sebelum Pembangunan Stasiun LRT

Rencana pembangunan LRT Jabodebek yang ditetapkan melalui Perpres Nomor 98 Tahun 2015, telah berkontribusi besar terhadap peningkatan nilai lahan di Kelurahan Jatibening. Harga lahan pasar sebelum adanya rencana pembangunan LRT dianalisis dari tahun 2006 hingga 2015. Peta Harga Lahan Sebelum Adanya LRT dapat dilihat pada **Gambar 4**.



Gambar 4. Peta Harga Lahan Sebelum Adanya LRT
Sumber: Hasil Survei Primer, 2024

Berdasarkan hasil yang ditampilkan pada Gambar 3, terlihat rata-rata harga lahan di Kelurahan Jatibening berkisar antara Rp 350.000/m² hingga Rp 8.000.000/m². Harga lahan tertinggi terkonsentrasi di RW 008, RW 009, dan sebagian di RW 003. Kondisi ini disebabkan oleh lokasi sisi utara Kelurahan yang berbatasan langsung dengan Jalan Arteri Kalimalang, serta posisi RW 003 yang hanya berjarak sekitar 300 meter dari akses pintu Tol Jakarta - Cikampek. Dengan demikian, kawasan tersebut telah memiliki rata-rata harga lahan yang cukup tinggi bahkan sebelum adanya dampak dari pembangunan LRT.

Harga Lahan Pasar Setelah Pembangunan Stasiun LRT

Data harga lahan pasar diperoleh melalui hasil kuesioner (2024) terhadap 150 sampel responden setelah pembangunan Stasiun LRT Cikunir 1 dan beroperasinya transportasi umum LRT. Berdasarkan hasil perhitungan menggunakan metode *sturgess* terhadap 150 sampel dalam penelitian ini, diperoleh 8 kelas harga lahan. Selanjutnya, panjang interval dari setiap kelas harga lahan diperoleh melalui perhitungan sebagai berikut.

$$I (\text{Panjang Interval Kelas}) = R (\text{Range}) / K (\text{Jumlah kelas})$$

$$I = (16.000.000 - 2.000.000) / 8$$

$$I = 14.000.000 / 8$$

$$I = 1.711.261$$

Nilai R merupakan selisih antara harga lahan tertinggi dengan harga lahan terendah. Dari hasil perhitungan, panjang interval untuk setiap kelas harga lahan

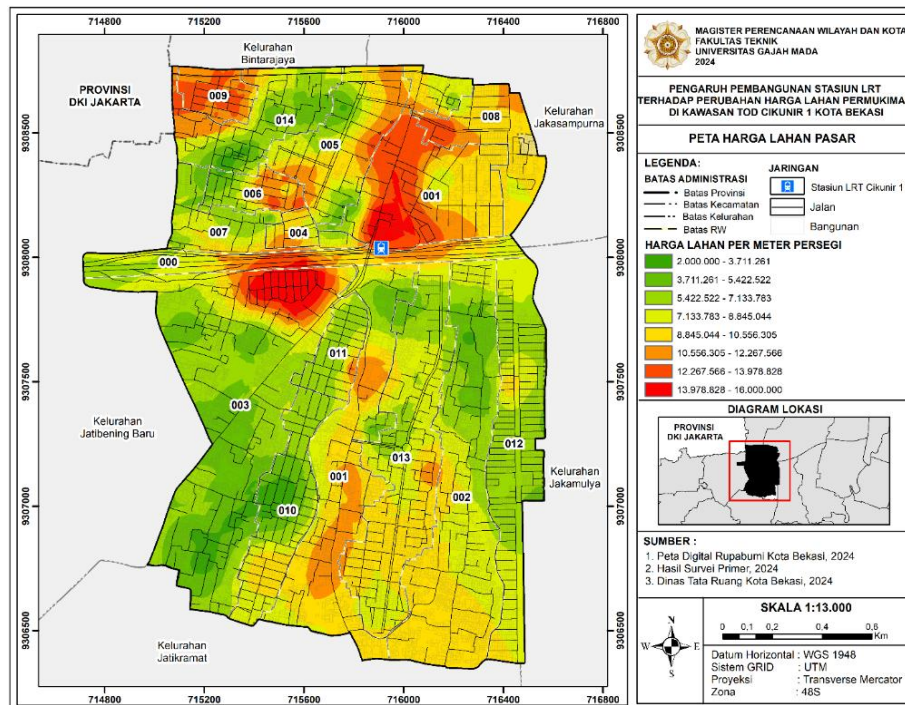
adalah Rp 1.711.261/m². Berdasarkan nilai tersebut, kelas-kelas harga lahan pasar dalam penelitian ini dapat dikelompokkan seperti yang terlihat dalam **Tabel 2**.

Tabel 2. Kelas Harga Lahan Pasar Setelah Pembangunan Stasiun LRT (Rp/m²)

Kelas Harga Lahan		
1	Rp2.000.000	- Rp3.711.261
2	Rp3.711.261	- Rp5.422.522
3	Rp5.422.522	- Rp7.133.783
4	Rp7.133.783	- Rp8.845.044
5	Rp8.845.044	- Rp10.556.305
6	Rp10.556.305	- Rp12.267.566
7	Rp12.267.566	- Rp13.978.828
8	Rp13.978.828	- Rp16.000.000

Sumber: Hasil Analisis Data, 2024

Berdasarkan **Tabel 2**, hasil perhitungan menggunakan metode Sturges menunjukkan adanya 8 kelas harga lahan. Pembagian kelas ini memberikan gambaran tentang variasi harga lahan di Kelurahan Jatibening. Kelas harga terendah berada pada kisaran Rp 2.000.000/m² – Rp3.711.261/m², sementara kelas harga tertinggi mencapai Rp 13.978.828/m² – Rp 16.000.000/m². Selanjutnya, analisis sebaran harga lahan dilakukan berdasarkan 8 kelas harga lahan yang telah teridentifikasi sebelumnya, menggunakan metode interpolasi Kriging. Peta Sebaran Harga Lahan Pasar Setelah Pembangunan Stasiun LRT dapat dilihat pada **Gambar 5**.



Gambar 5. Peta Harga Lahan Setelah Adanya LRT
Sumber: Hasil Survei Primer, 2024

Berdasarkan analisis interpolasi Kriging seperti yang ditampilkan pada **Gambar 5**, persebaran harga lahan dengan kelas tertinggi berada di sekitar Stasiun LRT Cikunir 1, yaitu di wilayah administrasi RW 001 di sisi utara stasiun dan RW 003 di sisi barat daya stasiun. RW 001 di sisi utara memiliki harga lahan tertinggi karena direncanakan menjadi kawasan TOD serta lokasi pembangunan Apartemen Urban Suites LRT. Sementara itu, RW 003 di sisi barat daya mencakup Perumahan Vila Jatibening Tol, yang merupakan salah satu perumahan elit di Kelurahan Jatibening. Harga lahan di RW 009 juga masuk dalam kategori tinggi, dengan rentang Rp 12.267.566/m² hingga Rp 13.978.828/m². Meskipun RW 009 tidak berada dekat dengan Stasiun LRT, lokasinya strategis karena terletak di Jalan Arteri Kalimalang.

Sebaliknya, harga lahan dengan kelas terendah berada di RW 003 sisi selatan, sebagian di RW 014, dan sebagian di RW 010. Hal ini disebabkan oleh karakteristik RW 003 dan RW 014 yang didominasi oleh permukiman perkampungan. Sementara itu, RW 010 yang merupakan Perumahan Komplek AL, memiliki harga lahan rendah karena sering terdampak banjir.

Temuan ini sesuai dengan Teori Bid-Rent yang mengemukakan bahwa semakin dekat lokasi ke pusat kota, harga dan permintaan lahan akan meningkat secara signifikan (Alonso, 1964). Didukung juga oleh penelitian Wijayanti & Widjonarko (2015), yang menyatakan bahwa pola harga lahan pasar tertinggi cenderung mengikuti jaringan jalan, terutama jalan arteri. Penelitian model prediksi harga lahan yang dilakukan oleh Alfian (2020) juga mengungkapkan adanya perubahan harga lahan yang signifikan setelah penambahan lokasi yang direncanakan menjadi kawasan TOD.

3. Perbandingan Harga Lahan NJOP, ZNT, dan Harga Pasar

Analisis harga lahan dalam penelitian ini didasarkan pada data Nilai Jual Objek Pajak (NJOP), Zonasi Nilai Tanah (ZNT), dan harga pasar. Data NJOP dan ZNT menggambarkan kondisi harga lahan eksisting, sementara harga pasar mencerminkan perubahan yang terjadi setelah pembangunan Stasiun LRT. Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai ZNT cenderung lebih tinggi dibandingkan NJOP dan lebih mendekati kondisi harga pasar. Sebagaimana dijelaskan oleh (Nurhana dkk., 2021), NJOP digunakan sebagai dasar pengenaan PBB sementara ZNT dinyatakan dalam bentuk Nilai Indikasi Rata-rata (NIR) pada cakupan geografis tertentu, sehingga lebih merefleksikan dinamika harga pasar aktual.

Analisis harga pasar dalam penelitian ini difokuskan pada perubahan harga sebelum dan sesudah pembangunan Stasiun LRT. Sebelum adanya pembangunan Stasiun LRT, harga lahan pasar berada dalam rentang Rp 350.000/m² hingga Rp 8.000.000/m². Setelah pembangunan, harga lahan pasar mengalami peningkatan mencapai 106%, dengan rentang harga naik menjadi Rp 2.000.000/m² hingga Rp 16.000.000/m². Peningkatan harga pasar lahan yang signifikan ini sejalan dengan penelitian Alfian (2020), yang menyatakan bahwa harga pasar lahan sangat dipengaruhi oleh nilai lahan di suatu wilayah, terutama jika terdapat fasilitas transportasi umum. Selain itu, penelitian Rahmawati dan Zuharnen (2016), juga menemukan bahwa peningkatan aksesibilitas, seperti jalan tol dan pembangunan infrastruktur transportasi, dapat meningkatkan harga lahan hingga 66,3% dalam kurun waktu tujuh tahun.

D. KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan LRT di kawasan TOD Stasiun LRT Cikunir I, Kota Bekasi, memberikan dampak signifikan terhadap perubahan harga lahan. Harga pasar lahan di Kelurahan Jatibening mengalami peningkatan rata-rata hingga 106% setelah keberadaan LRT, dengan nilai tertinggi terkonsentrasi di area sekitar stasiun dan jalan arteri utama. Faktor utama yang mempengaruhi kenaikan harga lahan meliputi peningkatan aksesibilitas, konektivitas yang lebih baik, serta pengembangan kawasan TOD yang menarik investasi dan mendorong urbanisasi.

Analisis perbandingan harga lahan NJOP, ZNT, dan pasar menunjukkan bahwa harga pasar lebih mencerminkan dinamika aktual permintaan dan penawaran dibandingkan NJOP dan ZNT. Temuan ini mendukung teori bahwa peningkatan aksesibilitas melalui pembangunan infrastruktur transportasi, seperti LRT, dapat menjadi katalisator utama dalam transformasi nilai dan harga lahan, terutama di kawasan yang strategis.

DAFTAR PUSTAKA

- Alfian, A. (2020). *Pemodelan Harga Lahan di Sekitar Rencana Pengembangan TOD Jaticepaka, Kota Bekasi* [Skripsi]. Institut Teknologi Sepuluh November.
- Alonso, William. (1964). *Location and Land Use*. Cambridge: Harvard University Press
- Anggraeni, R. (2024). Segini Harga Tanah per Meter di Bekasi Lebih Murah dari Depok. (<https://economy.okezone.com/read/2024/01/25/470/2960406/segini-harga-tanah-per-meter-di-bekasi-lebih-murah-dari-depok?page=2>), diakses pada 18 April 2024
- Badan Pusat Statistik (BPS). (2024). *Statistik Komuter Jabodetabek: Hasil Survei Komuter Jabodetabek 2023 (Volume 3)*. Jakarta: Badan Pusat Statistik
- Creswell W.J. (2014). *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Dziauddin, M. F., Alvanides, S., & Powe, N. (2013). Estimating the effects of light rail transit (LRT) system on the property values in the Klang Valley, Malaysia: A hedonic house price approach. *Jurnal Teknologi (Sciences and Engineering)*, 61(1), 35–47. <https://doi.org/10.11113/jt.v61.1620>
- Hafidh Al-Muwahidin, N., & Muta'ali, L. (2019). Strategi Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development (TOD) di Kota Bekasi. *Bumi Indonesia*, 8(2), 1–15.
- Hendrawan, W. (2010). *Pola Spasial dan Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perubahan Harga Lahan Kawasan Pusat Kota Madiun*. Institut Sepuluh Nopember.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KPP 377 Tahun 2018 tentang Penetapan Trase Jalur Kereta Api Ringan / *Light Rail Transit (LRT)* Terintegrasi Di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Dan Bekasi (JABODEBEK) Segmen Cawang – Cibubur, Cawang – Dukuh Atas, dan Cawang – Bekasi.
- Nurhana, A., Hasyim, A. W., Setyono, D. A., Wilayah, J. P., Kota, D., & Kunci, K. (2021). Pola Spasial Harga Lahan Permukiman Akibat Pembangunan Stasiun

- LRT Harjamukti, Depok. Dalam *Jurnal Tata Kota dan Daerah* (Vol. 13, Nomor 2)
- Peraturan Daerah Kota Bekasi No. 13 Tahun 2017 tentang *Revisi Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi Tahun 2011 – 2031*.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 98 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Kereta Api Ringan/*Light Rail Transit* Terintegrasi Di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok, dan Bekasi.
- Rahmawati, I., Zuharnen. (2016). *Monitoring Perubahan Harga Lahan Bogor*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada
- Rushayati, S. B., Hermawan, R., Setiawan, Y., Wijayanto, A. K., Prasetyo, L. B., & Permatasari, P. A. (2020). The effect of utilization patterns of green open space on the dynamics change of air quality due to the Covid-19 pandemic in Jabodetabek region. *Jurnal Pengelolaan Sumberdaya Alam dan Lingkungan*, 10(4), 559–567. <https://doi.org/10.29244/jpsl.10.4.559-567>
- Setianto, A., & Triandini, T. (2013). Comparison Of Kriging and Inverse Distance Weighted (IDW) Interpolation Methods in Lineament Extraction and Analysis. *Journal of Applied Geology*, 5(1), 21–29.
- Widjonarko., Wijayanti, P. (2015). *Model Harga Lahan Magelang*. Semarang: Universitas Diponegoro