

PENGARUH PREFERENSI HUNIAN TERHADAP KESEDIAAN UNTUK MEMBAYAR LEBIH HUNIAN DENGAN AKSES JALAN TOL DI KOTA SURABAYA

Victor Winata Pranoto¹ dan Njo Anastasia²

¹ Mahasiswa Program Studi Magister Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra, Surabaya

² Dosen Program Studi Magister Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra, Surabaya

¹ b21180019@john.petra.ac.id, ² anas@petra.ac.id

ABSTRAK: Penelitian ini bertujuan untuk meneliti apakah faktor kondisi fisik, konsep perencanaan yang ditawarkan, lokasi, dan finansial mempengaruhi kesediaan untuk membayar lebih (*willingness to pay*) hunian dengan akses jalan tol di kota Surabaya dan juga mencari tahu berapa besar persentase kesediaan untuk membayar lebih hunian dengan akses jalan tol di kota Surabaya. Sampel yang digunakan adalah masyarakat yang memiliki keinginan untuk membeli hunian di kota Surabaya dan telah memasuki usia produktif bekerja. Metode analisis data yang digunakan adalah *partial least square* (PLS) dengan menggunakan program Smart PLS. Hasil dari penelitian menyatakan bahwa faktor kondisi fisik, konsep perencanaan dan lokasi berpengaruh signifikan terhadap kesediaan untuk membayar lebih hunian dengan akses jalan tol di kota Surabaya, sedangkan faktor finansial tidak berpengaruh signifikan. Sedangkan untuk persentase kesediaan untuk membayar lebih hunian dengan akses jalan tol di kota Surabaya, paling banyak di 0-10%.

Kata kunci: kesediaan untuk membayar lebih, akses jalan tol, preferensi hunian, Surabaya, *partial least square*

ABSTRACT: *The purpose of this study is to find out if some factors like physical condition, the offered planning concept, location, and finances would affect the willingness to pay for the residences that have near toll road gates in Surabaya. The other purpose of this research is to find how high is the percentage of willingness to pay for the residence. The samples of this research are the people who want to buy a residence in Surabaya and currently in productive ages. The analysis method used in this research is the partial least square (PLS) method. The results state that the physical condition, planning concept, and location have a significant effect on the willingness to pay the residence. However, the financial factor does not have a significant effect. The percentage of the willingness to pay the residence is around 0-10%.*

Keywords: *willingness to pay, toll road access, residential preference, Surabaya, partial least square*

1. PENDAHULUAN

Kota Surabaya merupakan kota metropolitan kedua terbesar di Indonesia setelah Ibukota Indonesia, Jakarta. Surabaya sekaligus menjadi pusat bisnis dan perdagangan setelah Jakarta, sehingga kondisi ini membuat banyak pendatang yang menetap ataupun *transit* ke kota Surabaya untuk bekerja ataupun untuk beberapa keperluan lain. Dengan melihat banyaknya pendatang dan penduduk yang ada, dapat dilihat akan terjadi kesenjangan antara jumlah kebutuhan (*demand*) dengan ketersediaan hunian (*supply*) yang ada di kota Surabaya. Akibatnya, dalam pemilihan hunian, pendatang maupun penduduk akan lebih selektif dan memiliki banyak faktor pemilihan hunian dalam memilih hunian yang ada.

Banyak faktor yang akan mempengaruhi seseorang dalam memilih hunian, seperti kondisi fisik, konsep perencanaan, lokasi (Rahadi, Wiryono, Koesrindartoto, & Syamwil, 2015) dan juga faktor finansial (Mariadas, Abdullah, & Abdullah, 2019). Kondisi ini terjadi di kota Surabaya, yang menjadi kota pusat bisnis setelah Jakarta. Kesenjangan antara permintaan hunian dengan keterbatasan hunian yang ada, membuat daerah hunian semakin bergeser menjauhi pusat kota. Bergesernya hunian yang ada, membuat waktu tempuh ke pusat aktifitas pun menjadi semakin lama. Jalan tol menjadi salah satu keuntungan yang dapat mengatasi waktu tempuh yang lama.

Pengembangan hunian/*developer* harusnya melihat adanya jalan tol yang dekat dengan hunian sebagai faktor yang menambah nilai jual hunian, dikarenakan adanya jalan tol pasti menjadi daya tarik pada konsumen yang mencari hunian. Setiap komponen yang memberikan nilai tambah dalam suatu hunian akan membentuk nilai *willingness to pay* (WTP), begitu pula adanya akses jalan tol dalam suatu hunian. Vadali (2008) mengungkapkan bahwa adanya jalan tol sangat berpengaruh ke perumahan sekitar, jika akses jalan tol berada di dalam radius 0,25-1 *mile*. Penelitian lain oleh Gibbons & Machin (2008) juga mengatakan bahwa harga rumah dipengaruhi oleh perubahan waktu tempuh, pengaruh penghematan waktu tempuh menaikkan harga rata-rata \$2.237, atau \$120 dari rata-rata 34 jam waktu disimpan setiap tahun.

Faktor-faktor kondisi fisik, konsep perencanaan, lokasi, maupun finansial, semuanya memiliki andil dalam pembentukan harga yang ada, namun tidak semua dapat diusahakan oleh pengembang sendiri. Jalan tol menjadi salah satu yang tidak dapat diusahakan oleh pengembang sendiri. Adanya jalan tol juga memiliki dampak positif seperti penghematan waktu maupun negatif seperti polusi dan kebisingan. Akses jalan tol sendiri, mempengaruhi dan dipengaruhi oleh faktor preferensi lainnya. Oleh karena itu, pada penelitian kali ini, jalan tol akan menjadi salah satu nilai tambah yang akan dicari nilai WTP nya dan perlu diuji faktor-faktor apa saja yang akan mempengaruhinya. Selain itu penelitian ini juga akan mencari berapa persen konsumen akan membayar lebih hunian dengan akses jalan tol.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kesiapan Membayar Lebih/*Willingness to Pay* (WTP)

Uli (2001) menjelaskan bahwa WTP ditujukan untuk mengetahui daya beli konsumen berdasarkan persepsi konsumen. Kesiapan untuk membayar lebih memiliki pengertian yakni kesiapan masyarakat untuk menerima beban pembayaran, sesuai dengan besarnya jumlah

yang telah ditetapkan. WTP dapat dilakukan dengan cara langsung (*direct method*) yaitu menggunakan survei ataupun secara tidak langsung (*indirect method*), yaitu perhitungan terhadap nilai (Hanley & Splash, 1993). Metode penilaian WTP ada 3 metode, batas keinginan (Haab & Kenneth, 1997), validitas (Loomis, Brown, Lucero, & Peterson, 1996), dan menanyakan langsung pada pengguna (Altaf, Jamal, & Whittington, 1992). Cara mendapatkan nilai WTP, menggunakan metode *Contigent Valuation*, dengan 3 format pertanyaan. *Open-ended elicitation*, *closed ended referendum elicitation*, dan *payment card elicitation*.

2.2 Faktor Preferensi Hunian

Faktor kondisi fisik yang dimaksudkan (Rahadi, Wiryono, Koesrindartoto, & Syamwil, 2015) adalah fasad dari bangunan rumah tersebut, infrastruktur pendukung, lebar jalan akses, desain atap, spesifikasi bangunan, denah dan kualitas keseluruhan bangunan. Faktor fisik juga disebut sebagai fitur dari bangunan itu sendiri dan penting sebagai penentu pemilihan perumahan (Hårsman & Quigley, 2011). Sengul, Yasemin, & Eda (2010) juga mengkonfirmasi bahwa fitur yang terkandung dalam faktor fisik mempengaruhi keputusan pembelian hunian. Kondisi fisik disini lebih berbicara mengenai tampilan maupun hasil yang dapat terukur dan dinilai secara materiil.

Menurut (Rahadi, Wiryono, Koesrindartoto, & Syamwil, 2015), faktor konsep perencanaan dapat dilihat dari beberapa indikator mulai dari konsep hijau, skala pengembangan, tema dari sebuah perumahan, tren yang terjadi, konsep besar kluster, fasilitas premium, konsep kluster, tipe variasi, keseluruhan konsep. Konsep perumahan mencakup adanya fasilitas-fasilitas pendukung dalam perumahan. Adanya fasilitas premium pendukung berupa *sports center* di sebuah perumahan dapat meningkatkan nilai perumahan sebesar 1,75% setiap 10% jarak rumah ke fasilitas (Feng & Humphreys, 2016). Konsep perencanaan yang ada ini diciptakan untuk memberikan nilai tambah dan keunikan lain dari faktor kondisi fisik yang ada, dalam hal ini, konsep perencanaan tidak bisa diukur secara matematis karena sifatnya sebuah kondisi yang ditawarkan.

Faktor lokasi yang dimaksudkan (Rahadi, Wiryono, Koesrindartoto, & Syamwil, 2015) tercakup dalam indikator-indikator yang digunakan yaitu akses jalan tol langsung, keamanan yang baik, lokasi sosial yang baik, keunikan lokasi, jarak ke sanak saudara, pusat bisnis, pusat aktifitas, ibadah, sekolah, maupun tempat kerja (Opoku & Abdul-Muhmin, 2010). Selain itu juga ditambah dengan ke tempat hiburan maupun ke jalan utama (Adair, Berry, & McGreal, 1996). Selain jarak hunian, lokasi yang dimaksud memiliki banyak faktor, seperti suasana daerah sekitar, daya tarik daerah tersebut, pemandangan yang ada, kebisingan lingkungan sekitar dan keamanan lingkungan itu (Adair, Berry, & McGreal, 1996).

Dari penelitian mengenai lokasi yang ada, didapati bahwa faktor adanya fasilitas transportasi ataupun adanya jalan tol merupakan salah satu indikator yang dapat menggambarkan faktor lokasi dengan baik. Huang (1994) telah melakukan lebih dari 60 penelitian yang membahas mengenai fasilitas transportasi dan pengaruhnya bagi nilai properti. Hasil penelitian dari Huang (1994) adalah bahwa proyek transportasi yang dilakukan memiliki efek lokal di sekitarnya dan yang kedua adalah kesulitan untuk menggunakan alat penelitian dalam penelitian yang ada menimbulkan masalah dalam pengambilan kesimpulan. Kesimpulannya mirip dengan yang digambarkan Nadiri & Mamunaes (1994) dalam *transportation-macro-*

productivity debate, mereka menemukan bukti penurunan *rates of return* pada transportasi. Dalam penelitian Perez & Lockwood (2009) mengkonfirmasi bahwa dalam 2006 ada 168 jalan tol baru yang dimasukkan dalam fase pengembangan suatu properti. Vaughn (1971) menghasilkan penelitian pertama mengenai efek ekonomis akibat adanya jalan tol di Kentucky sebagai keuntungan pengembangan.

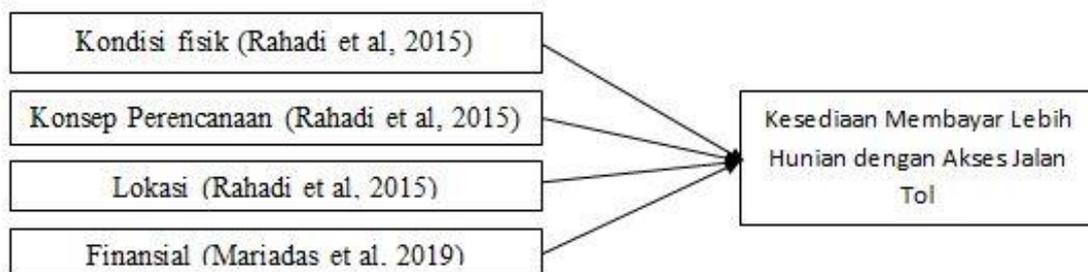
Faktor keuangan berpengaruh terhadap pemilihan rumah oleh konsumen (Hinkle & Combs, 1987). Elemen keuangan dari *real estate* membutuhkan modal yang cukup besar sebagai dana pinjaman (Xiao & Tan, 2007). Dalam faktor keuangan menurut Opoku & Abdul-Muhmin (2010) dan Hou (2010) ada harga rumah, pinjaman, pendapatan, nilai bunga, nilai tukar dan pajak mempengaruhi pemilihan hunian. Haddad, Juddeh, & Haddad (2011) juga menyebutkan ada 5 faktor seperti pendapatan, suku bunga, area, nilai tukar dan pajak. Di dalam penelitian terdahulu oleh Adair, Berry, & McGreal, (1996) dan Daly, Gronow, Jenkins, & Plimmer (2003) menggolongkan ke suku bunga, nilai pinjaman maksimum, dan panjang termin.

2.3 Hubungan Antar Konsep

Pemilihan hunian semakin dipengaruhi oleh banyak faktor. Faktor-faktor preferensi yang ada membentuk suatu nilai yang mampu ditawarkan kepada konsumen, namun banyak pengembang dan pengusaha properti tidak melihat secara menyeluruh mengenai pengaruh dari faktor preferensi yang ada. Faktor-faktor kondisi fisik, konsep perencanaan, lokasi, maupun finansial, semuanya memiliki andil dalam pembentukan harga yang ada. Namun tidak semuanya dapat diusahakan oleh pengembang sendiri, seperti adanya akses jalan tol. Oleh karena itu, penting melihat pengaruh faktor-faktor preferensi yang ada terhadap kesiediaan membayar lebih hunian dengan akses jalan tol.

Jalan tol bisa memberikan dampak positif seperti penghematan waktu tempuh, maupun dampak negatif. Dengan adanya jalan tol, juga dapat mempengaruhi faktor lain seperti kebisingan, polusi dan hilangnya daerah asri di suatu daerah (Sumaryoto,2010). Selain itu juga perubahan pola jalan dan lebar jalan yang mengakibatkan hilangnya konsep kluster yang telah ada, keamanan menjadi berkurang (Sumaryoto,2010). Adanya jalan tol juga bisa mempengaruhi dan dipengaruhi oleh faktor preferensi lainnya. Oleh karena itu, pada penelitian ini, akan diuji faktor-faktor apa saja yang akan mempengaruhi kesiediaan untuk membayar lebih dari hunian yang memiliki akses jalan tol, selain itu penelitian ini juga akan mencari berapa persen konsumen akan membayar lebih hunian dengan akses jalan tol.

2.4 Kerangka Berpikir



Gambar 1. Kerangka berpikir

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan pertama kali dengan membuat *pretest* kuesioner kepada 30 responden untuk mengetahui kesulitan pemahaman atau kesalahan persepsi dari responden yang ada. Setelah itu, kuesioner akan diperbaiki sesuai kesalahan yang ada, dan disebarikan kepada 300 responden yang ada dengan fitur *google form*. Data yang telah terkumpul selanjutnya akan diseleksi sesuai dengan kriteria sampel.

Kriteria sampel dari penelitian asosiatif kausal ini adalah responden berusia paling tidak 22 tahun saat mengisi kuesioner. Selain itu, responden haruslah memiliki keinginan untuk membeli hunian rumah di kota Surabaya. Dari hasil seleksi yang ada, data diolah menggunakan SPSS 24 untuk analisa deskriptif dan juga SmartPLS 3 untuk menganalisis sturctural equation model SEM.

4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Penelitian

Proses penelitian ini menggunakan kuesioner sebagai media untuk mendapatkan data responden. Responden adalah masyarakat yang memiliki keinginan untuk membeli rumah di kota Surabaya ataupun yang telah membeli rumah di daerah Surabaya. Data responden yang didapatkan sebanyak 300 responden. Setelah dilakukan seleksi data, maka responden yang sesuai dengan penelitian ini sebanyak 219 responden.

Tabel 1. Karakteristik responden

Karakteristik	Informasi	Jumlah Responden	Persentase
Posisi	Konsumen	201	92%
	Investor	18	8%
Pendapatan	Kurang dari Rp. 4.200.000	38	17%
	Rp 4.200.000 - Rp. 10.000.000	109	50%
	Rp. 10.000.000 - Rp. 20.000.000	43	20%
	Lebih dari Rp. 20.000.000	29	13%
Kelamin	Laki-laki	140	64%
	Perempuan	79	36%
Usia	Dibawah 23 tahun	72	33%
	24 - 27 tahun	105	48%
	Diatas 28 tahun	42	19%
Pendidikan	SMP, SMA, Diploma	14	6%
	S1	175	80%
	S2	14	6%
	Lain-lain	16	7%
Pekerjaan	Pegawai Swasta	115	53%
	Profesional	25	11%
	Wiraswasta	59	27%
	Lain-lain	20	9%

Berdasarkan Tabel 1. diatas, dapat dilihat bahwa mayoritas responden adalah konsumen atau *end user*, yang membeli hunian untuk dipakai sendiri, sebanyak 92% dari responden. Dari segi pendapatan, responden paling banyak pada range Rp. 4.200.000 hingga Rp. 10.000.000. Mayoritas usia responden berada di 24-27 tahun(48%) dan memiliki jenjang pendidikan terakhir di S1 yaitu sebesar 80% dari keseluruhan responden. Mayoritas responden adalah pegawai swasta.

Tabel 2. Kesiapan untuk membayar lebih hunian dengan akses jalan tol (dalam persen)

Persentase WTP		0%	0-10%	10-20%	20-30%	>30%
Posisi	Konsumen	28,40	51,20	13,40	4,50	2,50
	Investor	22,20	33,30	22,20	11,10	11,10
Pendapatan	Kurang dari Rp. 4.200.000	36,80	39,50	18,40	5,30	0,00
	Rp 4.200.000 - Rp. 10.000.000	24,80	54,10	15,60	1,80	3,70
	Rp. 10.000.000 - Rp. 20.000.000	25,60	51,20	7,00	11,60	4,70
	Lebih dari Rp. 20.000.000	31,00	44,80	13,80	6,90	3,40
Kelamin	Laki-laki	25,70	50,00	14,30	6,40	3,60
	Perempuan	31,60	49,40	13,90	2,50	2,50
Usia	Dibawah 23 tahun	23,60	50,00	20,80	0,00	5,60
	24 - 27 tahun	29,50	52,40	11,40	6,70	0,00
	Diatas 28 tahun	31,00	42,90	9,50	9,50	7,10
Pendidikan	SMP, SMA, Diploma	28,60	42,90	14,30	7,10	7,10
	S1	26,90	50,30	14,30	5,10	3,40
	S2	35,70	50,00	14,30	0,00	0,00
	Lain-lain	31,30	50,00	12,50	6,30	0,00
Pekerjaan	Pegawai Swasta	27,80	46,10	17,40	6,10	2,60
	Profesional	24,00	56,00	8,00	4,00	8,00
	Wiraswasta	28,80	54,20	8,50	5,10	3,40
	Lain-lain	30,00	50,00	20,00	0,00	0,00
Total		27,90	49,80	14,20	5,00	3,20

Dari Tabel 2 dapat dilihat bahwa dari dua motif pembelian, secara umum baik konsumen maupun investor paling banyak memiliki WTP sebesar 0-10%. Terdapat sekitar 1/4 responden yang tidak memiliki WTP. Dapat dilihat di pendapatan dibawah Rp. 4.200.000 jumlah responden yang tidak memiliki WTP cukup tinggi yaitu 36,80% dan tidak ada yang memiliki WTP >30%, sedangkan pada pendapatan Rp. 10.000.000-Rp. 20.000.000 menunjukkan adanya perbedaan pada WTP 20-30%, persentasenya cukup tinggi dibandingkan dengan range pendapatan lain, sebesar 11,60%. Untuk usia dibawah 23 tahun, tidak ada yang memiliki WTP 20-30%, sedangkan usia 24-27 tahun tidak ada yang memiliki WTP>30%.

Tabel 3. Tanggapan responden terhadap faktor yang mempengaruhi preferensi hunian

Pernyataan (mempengaruhi preferensi hunian)	Mean	Std. Deviation
Fasad (FISIK 1)	4,93	1,01
Infrastruktur (FISIK 2)	5,44	0,77
Lebar jalan depan hunian (FISIK 3)	5,13	0,81
Desain atap hunian (FISIK 4)	4,69	1,07
Spesifikasi bangunan hunian (FISIK 5)	5,12	0,89
Denah ruangan hunian (FISIK 6)	5,09	0,97
Luas tanah hunian (FISIK 7)	4,74	0,97
Luas bangunan hunian (FISIK 8)	4,71	0,97
Usia bangunan ketika di beli (FISIK 9)	4,75	1,13
<i>Green concept</i> (KONSEP 1)	4,66	1,14
<i>Development Scale</i> (KONSEP 2)	4,78	1,00
Tema <i>Cluster</i> (KONSEP 3)	3,96	1,32
Konsep pengembangan mengikuti tren (KONSEP 4)	4,44	1,17
Perumahan terbagi menjadi <i>cluster-cluster</i> kecil yang saling mendukung (KONSEP 5)	4,4	1,14
Fasilitas pendukung hunian (adanya <i>club house</i> , lapangan golf, taman bermain, taman tematik, dan fasilitas lainnya) (KONSEP 6)	4,64	1,27
Pengembangan <i>cluster</i> kecil yang selaras dengan konsep perumahan (KONSEP 7)	4,49	1,10
Tipe dan ukuran rumah yang ditawarkan bervariasi (KONSEP 8)	4,61	1,05
Kedekatan dengan akses tol (LOKASI 1)	4,47	1,26
Kedekatan dengan keluarga (LOKASI 2)	4,67	1,16
Kedekatan dengan tempat kerja (LOKASI 3)	4,77	1,21
Sistem keamanan yang baik (LOKASI 4)	5,39	0,82
Lingkungan tetangga yang baik (LOKASI 5)	5	1,01
Kemudahan akses ke hunian (LOKASI 6)	5,32	0,84
Kedekatan dengan pusat aktivitas (LOKASI 7)	5,02	0,92
Kedekatan dengan pusat belanja (LOKASI 8)	4,91	0,96
Kedekatan dengan pusat pendidikan (LOKASI 9)	4,81	1,07
Kedekatan dengan tempat ibadah (LOKASI 10)	4,5	1,19
Kedekatan dengan terminal / halte / stasiun (LOKASI 11)	3,74	1,34
Kerawanan terhadap kemacetan (LOKASI 12)	4,87	1,29
Kerawanan terhadap banjir (LOKASI 13)	4,98	1,54
Keunikan lokasi lainnya (LOKASI 14)	4,19	1,24
Alternatif skema pembayaran (<i>Cash</i> , bertahap, atau KPR) (FINANSIAL 1)	5,19	0,87
Nilai investasi dari hunian tersebut (FINANSIAL 2)	5,24	0,87
Kemampuan ekonomi secara personal (FINANSIAL 3)	5,21	0,87
Skema harga (perbedaan harga tergantung cara pembayaran) (FINANSIAL 4)	5,07	0,88

Pada nilai mean indikator yang ada paling rendah pada LOKASI 11 yaitu kedekatan dengan terminal/halte/stasiun, sebesar 3,74, hal ini memang dapat terjadi karena di kota Surabaya memang alat transportasi umum belum menjadi kebiasaan dan hal yang digunakan

kebanyakan responden, mengingat kendaraan pribadi masih lebih dipilih. Sedangkan nilai mean paling besar pada indikator FISIK 2 yaitu infrastruktur seperti PDAM, PLN, internet ataupun jaringan yang ada sebesar 5,44. Indikator FISIK 2 juga memiliki *standart deviation* paling kecil yaitu 0,77 yang menandakan variasi jawaban responden tidaklah terlalu variatif di angka 5 atau 6 saja.

Pada indikator FISIK, dapat dilihat bahwa desain atap memiliki nilai *mean* yang paling rendah, menandakan responden tidak terlalu menganggap desain atap sebagai hal yang penting. Nilai *mean* FISIK4 pada Tabel 3, sebesar 4,69, paling rendah diantara indikator FISIK yang lain.

Nilai indikator KONSEP yang nilai *mean* nya paling rendah adalah KONSEP 3, yaitu tema *cluster*. Dapat dilihat bahwa responden Surabaya tidak terlalu mementingkan tema dari *cluster* yang ada, sedangkan *Development Scale* menjadi indikator yang paling tinggi nilai *mean* nya. Secara umum, indikator-indikator KONSEP ini memiliki nilai *mean* yang cukup rendah dibanding dengan indikator lain, menandakan variabel KONSEP ini tidak terlalu dipandang penting.

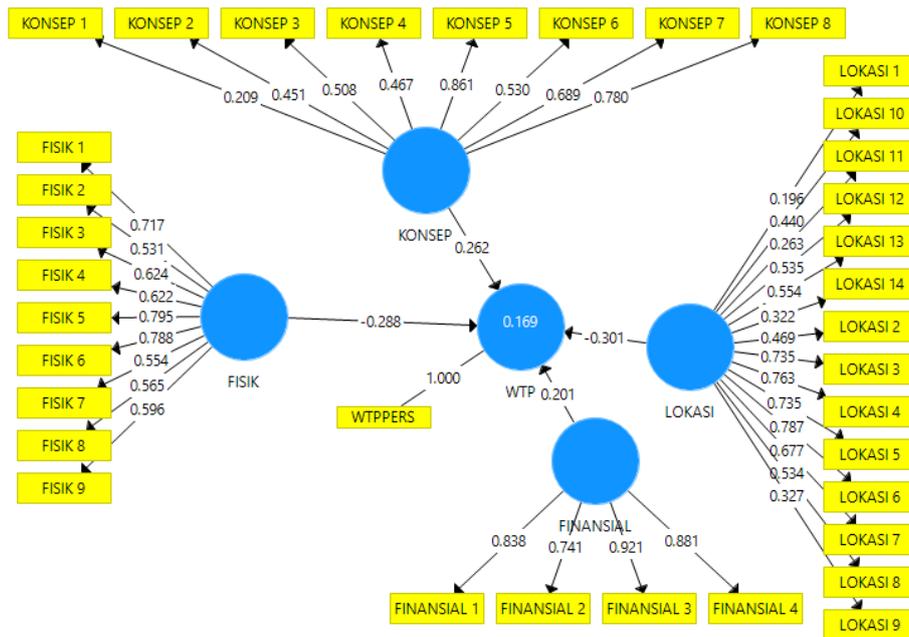
Indikator LOKASI, menjadi indikator yang paling variatif karena nilai *mean* nya beragam mulai dari terendah LOKASI 11 sebesar 3,74 hingga LOKASI 4 sebesar 5,39. Sedangkan jawaban paling variatif secara preferensi ada pada Kerawanan terhadap banjir yang memiliki *standart deviation* sebesar 1,535.

Berdasarkan Tabel 3, tanggapan responden terhadap variabel finansial secara garis besar tidak menunjukkan adanya ciri-ciri khusus dari masing-masing indikator. Secara umum dapat dilihat nilai *mean* yang cukup tinggi diatas 5,07 dan memiliki nilai *standart deviation* yang cukup rendah di kisaran 0,8.

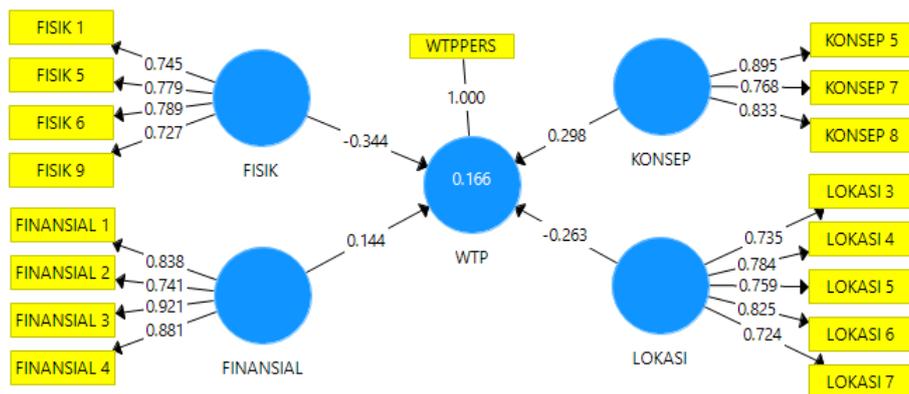
4.2 Hasil Analisis Data

Dari Gambar 2 dapat dilihat bahwa terdapat indikator yang tidak memenuhi syarat *loading factor* $> 0,7$, yaitu FISIK 2-4, FISIK 7-9, KONSEP 1-4, KONSEP 6-7, LOKASI 1-2, LOKASI 7-14. Proses pengeluan variabel urut dari yang memiliki *outer loading* terkecil hingga *outer loading* dibawah 0,7 semua sudah terseleksi. Didapatkan ternyata ada peningkatan indikator FISIK 9 ke 0,727 sehingga tidak ikut terseleksi, juga terlihat indikator KONSEP 7 naik ke 0,768, dan LOKASI 7 naik ke 0,724.

Dari Gambar 3 dapat dilihat bahwa seluruh indikator memiliki nilai lebih besar dari 0,7. Indikator yang memiliki nilai dibawah 0,7 semuanya telah tereliminasi sehingga dapat disimpulkan penelitian ini telah memenuhi syarat dalam *convergent validity*.



Gambar 2. Output model pengukuran pertama



Gambar 3. Output model pengukuran kedua

Dari Tabel 4 terlihat bahwa nilai *cross loading* dari setiap indikator lebih tinggi dibanding *cross loading* dari indikator variabel lain. Dapat disimpulkan bahwa data telah memenuhi *discriminant validity*.

Dari Tabel 5 terlihat bahwa seluruh nilai AVE dari variabel yang ada, lebih besar dari 0,5, sehingga variabel yang digunakan menunjukkan bahwa memenuhi syarat uji *discriminant validity*. Seluruh variabel memiliki nilai *Cronbach's Alpha* lebih besar dari 0,7, sehingga dapat disimpulkan, seluruh variabel memenuhi syarat uji reliabilitas. Dari Tabel 5 juga dapat dilihat, *Composite Reliability* nya tidak ada yang dibawah 0,7. Variabel dapat disimpulkan mempunyai reliabilitas yang baik.

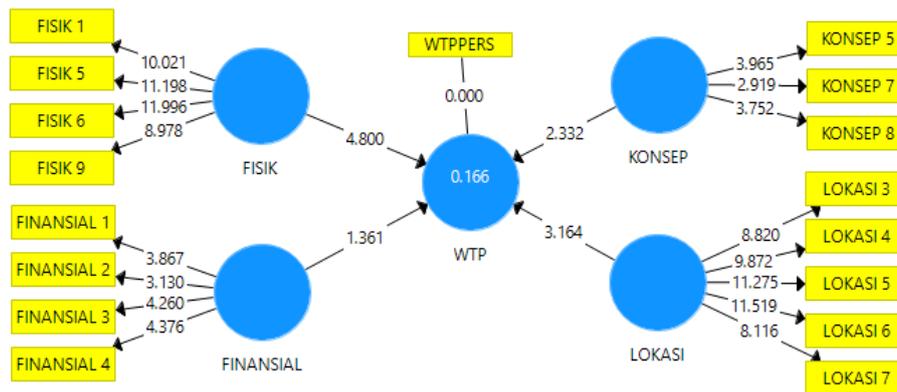
Tabel 4. *Cross loading*

	FINANSIAL	FISIK	KONSEP	LOKASI	WTP
FINANSIAL 1	0,84	0,34	0,34	0,50	-0,05
FINANSIAL 2	0,74	0,44	0,39	0,53	-0,02
FINANSIAL 3	0,92	0,42	0,27	0,61	-0,09
FINANSIAL 4	0,88	0,42	0,40	0,60	-0,05
FISIK 1	0,34	0,75	0,33	0,33	-0,16
FISIK 5	0,44	0,78	0,50	0,45	-0,18
FISIK 6	0,48	0,79	0,43	0,46	-0,14
FISIK 9	0,21	0,73	0,33	0,20	-0,23
KONSEP 5	0,32	0,40	0,90	0,22	0,10
KONSEP 7	0,31	0,50	0,77	0,23	0,03
KONSEP 8	0,34	0,48	0,83	0,27	0,09
LOKASI 3	0,53	0,30	0,21	0,74	-0,20
LOKASI 4	0,61	0,43	0,33	0,78	-0,17
LOKASI 5	0,36	0,32	0,13	0,76	-0,24
LOKASI 6	0,61	0,38	0,20	0,82	-0,14
LOKASI 7	0,45	0,33	0,25	0,72	-0,13
WTPPERS	-0,07	-0,24	0,10	-0,24	1,00

Tabel 5. Hasil *Output PLS (Reliability & average variance extracted)*

	<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>Composite Reliability</i>	<i>Average Variance Extracted (AVE)</i>
FINANSIAL	0,88	0,91	0,72
FISIK	0,76	0,85	0,58
KONSEP	0,80	0,87	0,69
LOKASI	0,83	0,88	0,59
WTP	1,00	1,00	1,00

Dari output SmartPLS pada Gambar 4, terlihat nilai *R-Square* dari Presentase kesiapan untuk membayar lebih hunian dengan akses jalan tol sebagai variabel dependen adalah sebesar 0,166 yang artinya variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variabel independen seperti fisik, konsep, lokasi, dan finansial, adalah sebesar 16,6 persen, sedangkan 83,4 persen lainnya dijelaskan oleh variabel lainnya di luar model yang diajukan. Nilai tersebut cukup kecil dikarenakan memang penelitian ini menggunakan model/indikator-indikator yang telah diteliti sebelumnya dari Rahadi, Wiryono, Koesrindartoto, & Syamwil, (2015). Model ini tidak dibuat khusus untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kesiapan untuk membayar lebih hunian dengan akses jalan tol, namun preferensi hunian secara umum.



Gambar 4. Output model struktural

Dari Gambar 4 menunjukkan bahwa ada 3 variabel independen yang berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen, karena nilai *t-statistics* variabel tersebut di atas 1,96, yaitu Kondisi Fisik, Konsep Pengembangan dan Lokasi. Sedangkan variabel independen Finansial tidak berpengaruh signifikan.

4.3 Analisis dan Pembahasan

Faktor kondisi fisik mempengaruhi *willingness to pay* hunian dengan akses jalan tol. Dari faktor kondisi fisik, terdapat indikator yang signifikan seperti fasad, spesifikasi bangunan, denah ruangan, dan usia bangunan sejak dibangun hingga ketika dibeli. Fasad yang ada, jika tidak diperhitungkan terhadap efek adanya akses jalan tol, akan mudah rusak dan kotor karena lalu lintas yang ada, selain itu dapat dilihat bahwa kecenderungan mobilitas penghuni yang tinggi (kecenderungan memilih hunian dengan akses jalan tol) membuat semakin sedikitnya waktu yang dimiliki untuk perbaikan dan maintenance fasad yang ada. Untuk spesifikasi bangunan juga menyatakan terhadap ketahanan bangunan fisik dari efek-efek luar yang mengancam, seperti layaknya beban lalu lintas sekitar, dimana akan mempengaruhi ketahanan bangunan yang ada. Preferensi seseorang dalam memilih hunian, terkait dengan denah bangunan tentu akan mempengaruhi WTP hunian dengan akses jalan tol. Kebutuhannya dalam memiliki kendaraan roda 4 yang dapat digunakan untuk pergi kemanapun, sesuai dengan Setiawan (2005) yang mengatakan efek dari lalu lintas yang berkembang mengakibatkan peningkatan ruang untuk parkir kendaraan. Kecenderungan preferensi pembeli dalam memilih bangunan menurut usia tentunya terpengaruh dengan adanya akses jalan tol, efek negatif dari adanya jalan tol tentu mempengaruhi kondisi fisik hunian yang memiliki usia lebih tua.

Faktor konsep perencanaan ini juga signifikan berpengaruh terhadap WTP dari responden. Seseorang yang memiliki keinginan hunian dengan akses jalan tol pastinya menginginkan hunian yang terkonsep menjadi *cluster-cluster* kecil yang terkonsep oleh pihak pengembang. Selain itu juga *cluster-cluster* kecil harus selaras dengan konsep perumahan. Secara umum konsep perencanaan hunian yang ada haruslah disesuaikan dengan adanya jalan tol, karena jalan tol memiliki banyak efek positif maupun negatif yang tidak terhindarkan. Adanya akses jalan tol tentunya akan mengubah kelas jalan di area sekitarnya, sehingga *cluster* yang ada tentunya harus bisa mengakomodir perubahan yang ada, harus bisa menyesuaikan dengan konsep besar pengembangan juga. Bagi responden yang memilih hunian dengan akses jalan tol menganggap hunian menjadi tempat persinggahan beristirahat, yang harus nyaman dan

aman. Pentingnya pembagian cluster juga sesuai dengan pembahasan dari Hartanto (2016) yang membahas bahwa gated community yang berkonsep cluster turut membuat perumahan Casa Grande Jogjakarta dipilih oleh penghuni. Konsep *cluster* ini condong cocok bagi penghuni yang lebih individualis, penghuni yang menginginkan adanya jalan tol, memiliki *concern* terhadap waktu diluar rumah yang lebih padat dan cenderung tidak banyak berada di rumah.

Faktor lokasi memiliki pengaruh yang sangat jelas dengan adanya akses jalan tol, adanya akses jalan tol memiliki pengaruh dengan jarak dan dampak lingkungan dan lokasi sekitar. Adanya jalan tol dapat memangkas jarak-jarak ke pusat perbelanjaan, ibadah, kerja, dan tempat-tempat lain. Sistem keamanan yang baik juga harus diperhatikan, mengingat adanya akses jalan tol membuat daerah itu menjadi lebih ramai dan potensi gangguan keamanan juga meningkat. Selain itu lingkungan tetangga yang baik juga penting, mengingat adanya jalan tol membuat hunian memiliki pergerakan yang tinggi, hubungan sosial antar tetangga juga menjadi isu yang perlu diperhatikan karena bisa mempengaruhi WTP hunian dengan akses jalan tol. Sistem keamanan juga menjadi hal penting dalam pemilihan hunian, sesuai dengan Hartanto (2016) yang mengatakan bahwa penghuni memilih Perumahan Casa Grande karena adanya tembok pembatas tinggi dan juga pengawasan CCTV 24 jam. Selain itu, Bina, Kockelman, & Suescun(2006) juga mengatakan hal yang sesuai yaitu harga rumah merupakan pertimbangan utama bagi pembeli, dan akan meningkat seiring kedekatannya dengan CBD (sebesar \$ 8.000 per mil) dan waktu perjalanan rata-rata yang lebih pendek (\$ 4.700 per menit penghematan perjalanan), selain itu semuanya konstan.

Faktor finansial tidak berpengaruh dengan kesiediaan membayar lebih hunian dengan akses jalan tol, indikator-indikator seperti alternatif cara pembayaran, kemampuan pribadi, adanya perbedaan harga akibat perbedaan cara bayar tidak menjadi indikator yang memiliki pengaruh dengan kesiediaan untuk membayar lebih hunian dengan akses jalan tol. Dalam kasus ini, bisa dilihat bahwa setiap indikator finansial tidak secara langsung berpengaruh dan menjadi faktor yang terlepas dari pengaruhnya membayar lebih, meskipun kesiediaan membayar lebih identik dengan kondisi finansial seseorang. Dalam indikator yang ada, tidak memberikan stimulus aktif dalam mempengaruhi keinginan seseorang, tetapi stimulus kesiediaan untuk membayar lebih, lebih didapatkan dari faktor fisik dan lokasi sendiri. Hasil ini tentunya bertentangan dengan Mariadas, Abdullah, & Abdullah (2019) yang mengatakan finansial mempengaruhi preferensi pemilihan hunian, dikarenakan penduduk Surabaya yang lebih memilih harga murah tanpa melihat alternatif cara bayar, perbedaan skema harga, kemampuan individual maupun nilai investasinya (Mutiah, Setijanti, & Faqih, 2013).

5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan maka kesimpulan yang dapat dikemukakan bahwa faktor preferensi hunian yang berpengaruh kepada kesiediaan membayar lebih hunian dengan akses jalan tol adalah: kondisi fisik, konsep perencanaan, dan lokasi. Dari hasil PLS, didapati bahwa nilai *t*-statistic faktor diatas memiliki nilai lebih dari 1,96, sedangkan finansial tidak.

Faktor kondisi fisik yang dimaksud ditunjukkan dengan indikator: Fasad/tampilan depan hunian, spesifikasi/kualitas bahan bangunan yang digunakan, denah/penataan ruangan, dan lama hunian telah dibangun hingga pada saat dibeli, berpengaruh signifikan terhadap

kesediaan untuk membayar lebih hunian dengan akses jalan tol. Sedangkan faktor konsep perencanaan yang dimaksud terwakili dengan indikator: Perumahan terbagi menjadi cluster yang saling mendukung, Pengembangan cluster sesuai dengan konsep hunian, dan Tipe dan ukuran rumah yang ditawarkan bervariasi berpengaruh signifikan terhadap kesediaan untuk membayar lebih hunian dengan akses jalan tol. Faktor lokasi pun juga signifikan berpengaruh, ditunjukkan dengan indikator: Kedekatan hunian dengan tempat kerja, Sistem keamanan hunian yang baik, Lingkungan tetangga yang baik, Kemudahan akses ke hunian, dan Kedekatan dengan pusat aktifitas berpengaruh signifikan terhadap kesediaan untuk membayar lebih hunian dengan akses jalan tol.

Faktor finansial tidak berpengaruh signifikan, finansial yang dimaksudkan ditunjukkan dengan indikator: Alternatif skema pembayaran, Nilai investasi dari hunian, Kemampuan ekonomi secara personal, dan Skema harga (perbedaan harga karena pemilihan cara pembayaran). Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan maka kesimpulan yang dapat dikemukakan bahwa faktor preferensi hunian yang berpengaruh kepada kesediaan membayar lebih hunian dengan akses jalan tol adalah: kondisi fisik, konsep perencanaan, dan lokasi. Dari hasil PLS, didapati bahwa nilai *t*-statistic faktor diatas memiliki nilai lebih dari 1,96, sedangkan faktor finansial tidak.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Adair, A., Berry, J., & McGreal, S. (1996). "Valuation of Residential Property: Analysis of Participant Behaviour." *Journal of Property Valuation and Investment*. Vol. 14, No.1, 20-35.
- Altaf, M. A., Jamal, H., & Whittington, D. (1992). "Willingness to Pay for Water in Rural Punjab, Pakistan." *The World Bank*. No. 11397, 1-170.
- Bina, M., Kockelman, K. and Suescun, D. (2006). "Location Choice vis-à-vis Transportation: the Case of Recent Home Buyers. *Proceedings of the 85th Annual Meeting of the Transportation*. University of Texas, Austin.
- Daly, J., Gronow, S., Jenkins, D., & Plimmer, F. (2003). "Consumer Behaviour in the Valuation of Residential Property." *Property Management*. Vol. 21, No. 5, 295-314.
- Feng, X., & Humphreys, B. (2016). "Assessing the Economic Impact of Sports Facilities on Residential Property Values: a Spatial Hedonic Approach." *Journal of Sports Economics*, Vol. 19, No. 2, 188-210.
- Gibbons, S. & Machin, S. (2008). "Valuing School Quality, Better Transport, and Lower Crime: Evidence from House Prices." *Oxford Review of Economic Policy*. Vol. 24, No. 1, 99-119.
- Haab, T. C., & Kenneth, F. M. (1997). "A Simple Method for Bounding Willingness to Pay using a Probit or Logit Model." *Journal of Environmental Economics and Management* 32(2), 251-270.
- Haddad, M., Judeh, M., & Haddad, S. (2011). "Factors Affecting Buying Behavior of an Apartment: an Empirical Investigation in Amman, Jordan. *Research Journal of Applied Sciences, Engineering and Technology*. Vol. 3 No. 3, 234-239.
- Hanley, N. & Splash, C.L., (1993). *Valuing Environmental Goods: the Contingent Valuation Method*. Edward Elgar Publishing Limited, London.
- Hårsman, B., & Quigley, J. M. (1991). "Housing Markets and Housing Institutions in a Comparative Context". In *housing markets and housing institutions: an international comparison*, Springer, Dordrecht 1-29.
- Hartanto, T. (2016). "Gated Community Studi Kasus: Perumahan Casa Grande di Yogyakarta." <<https://doi.org/10.36728/jtsa.v18i22.368>> (March 1, 2020).
- Hinkle, T. F., & Combs, E. R. (1987). "Managerial Behaviour of Home Buyers." *Journal of Consumer Studies & Home Economics*. Vol. 11, No. 4, 375-386.

- Hou, Y. (2010). "Housing Price Bubbles in Beijing and Shanghai?" *International Journal of Housing Markets and Analysis*. Vol. 3 No. 1, 17-37.
- Huang, W., (1994). The Effects of Transportation Infrastructure on Nearby Property Values: A Review of the Literature. *Institute of Urban and Regional Development (IURD) Working Paper No. 620. Berkeley, CA: University of California*.
- Loomis, J., Brown, T., Lucero, B., & Peterson, G., (1996). "Improving Validity Experiments of Contingent Valuation Methods: Results of Efforts to Reduce the Disparity of Hypothetical and Actual Willingness to Pay." *Land Economics*. Vol. 72, No. 4, 450-461.
- Mariadas, P. A., Abdullah, H., & Abdullah, N. (2019). "Factors Influencing the First Home Purchase Decision of Middle-Income Earners (M40) in Selangor, Malaysia." *e-Bangi* Vol. 16, No. 1, 1-11.
- Mutiha, F., Setijanti, P., Faqih, M., (2013). "Perilaku Konsumen dalam Pembelian Rumah yang Pertama di Surabaya." Prosiding Seminar Nasional Manajemen Teknologi XVIII, 27 Juli 2013.
- Nadiri, M. I., & Mamuneas, T. P. (1994). "Infrastructure and Public R&D Investments, and the Growth of Factor Productivity in US Manufacturing Industries (No. w4845)." *National Bureau of Economic Research*.
- Opoku, R. A., & Abdul-Muhmin, A. G. (2010). "Housing Preferences and Attribute Importance among Low-Income Consumers in Saudi Arabia." *Habitat international*, Vol. 34, No. 2, 219-227.
- Perez, B., & Lockwood, S. (2009). "Current toll road activity in the US: a survey and analysis." <http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/2008_toll_activity_white_paper.pdf.> (November 1, 2019).
- Rahadi, R. A., Wiryono, S. K., Koesrindartoto, D. P., & Syamwil, I. B. (2015). "Factors Influencing the Price of Housing in Indonesia." *International Journal of Housing Markets and Analysis*. Vol. 8, No. 2, 169-188.
- Sengul, H., Yasemin, O., & Eda, P. (2010). "The Assessment of the Housing in the Theory of Maslow's Hierarchy of Needs." *European Journal of Social Sciences*. Vol. 16, No. 2, 214-219.
- Setiawan, A. (2005). *Pengaruh Permasalahan Transportasi terhadap Ruang Publik*. "Mektek" tahun VII no. 1 Januari 2005.
- Sumaryoto. (2010). "Dampak Keberadaan Jalan Tol terhadap Kondisi Fisik, Sosial, dan Ekonomi Lingkungannya." *Journal of Rural and Development*. Vol. 1, No. 2.
- Uli, H. D. (2001). *Analisis Ability to Pay dan Willingness to Pay Tarif Angkutan Kota (Studi Kasus: Kotamadya Medan)*. ITB Central Library 1999.
- Vaughn, C. M. (1971). "Toll Roads: Economic Impact." Research Report No. 60, Legislative Research Commission, Kentucky.
- Vadali, S. (2008). Toll Roads and Economic Development: Exploring Effects on Property Values. *Springer Verlag*, 591-620.
- Xiao, Q., & Randolph Tan, G. K. (2007). "Signal Extraction with Kalman Filter: a Study of the Hong Kong Property Price Bubbles." *Urban Studies*. Vol. 44, No. 4, 865-888.