

ANALISIS PENGARUH ASPEK TRANSPORTASI DALAM MEMILIH PERUMAHAN

Keberadaan suatu lokasi perumahan tidak dapat dilepaskan dari berbagai aspek pendukung disekitar lingkungan perumahan. Aspek pendukung tersebut akan berpengaruh terhadap nilai jual rumah secara khusus maupun lokasi perumahan secara umum. Salah satu aspek yang tidak bisa diabaikan adalah aspek transportasi. Kebutuhan akan prasarana transportasi bagi penduduk nampaknya merupakan kebutuhan yang harus disertakan bagi setiap pengembang, mengingat mobilitas orang yang semakin besar. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh aspek transportasi terhadap pemilihan lokasi perumahan.

Penelitian dilakukan di Perumahan Pucang Gading – Mranggen – Kabupaten Demak. Sebanyak 100 sampel yang diambil secara random sampling digunakan. Instrumen berupa kuesioner digunakan sebagai alat pengumpul data. Pengujian validitas dan reliabilitas instrumen dilakukan untuk mendapatkan data penelitian yang tidak bias. Analisis regresi linier berganda digunakan untuk membuktikan hipotesis penelitian.

Hasil perhitungan statistik menunjukkan model persamaan regresi

$$Y = 2,618 + 0,378 X_1 + 0,159 X_2 + 0,346 X_3 + \mu$$

Hasil pengujian menunjukkan bahwa Aksesibilitas lokasi (X_1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan lokasi, yaitu dibuktikan dengan nilai t hitung $>$ t tabel yaitu $5,453 > 1,980$. Kelancaran lalu lintas (X_2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan lokasi yaitu dibuktikan dengan nilai t hitung $>$ t tabel yaitu $2,542 > 1,980$. Sarana transportasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan lokasi, dibuktikan dengan nilai t hitung $>$ t tabel yaitu $4,089 > 1,980$.

Secara bersama-sama atau simultan variabel aksesibilitas lokasi, kelancaran lalu lintas dan sarana transportasi berpengaruh signifikan terhadap pemilihan lokasi yaitu F hitung $>$ F tabel ($61,392 > 2,68$). Koefisien Determinasi diperoleh nilai R Square = 0,657 yang berarti bahwa 65,7 % pemilihan lokasi perumahan dipengaruhi oleh aspek aksesibilitas, kelancaran lalu lintas dan sarana transportasi umum, sedangkan selebihnya yaitu sebesar 34,3% pemilihan lokasi perumahan dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dibahas dalam penelitian ini.

Kata kunci : aksesibilitas lokasi, kelancaran lalu lintas, sarana transportasi

J. T. Joeni

I. Mujiarto

Program Studi Teknika

Sekolah Tinggi Maritim dan Transpor
"AMNI" Semarang
Jl. Soekarno Hatta 180
Semarang

Pendahuluan

Lokasi perumahan merupakan hal yang penting dan menjadi kunci dalam menentukan harga dan nilai rumah yang ada (Miles, 2000). Pengembang harus menggunakan kreatifitas dalam pemilihan lokasi perumahan karena akan memberikan perbedaan yang positif antara biaya yang dikeluarkan dengan nilai yang didapat. Banyaknya perumahan yang tidak laku karena lokasi perumahan tersebut kurang menarik konsumen sehingga bisa menimbulkan kerugian dari segi ekonomi maupun non ekonomi.

Keberadaan suatu lokasi perumahan tidak dapat dilepaskan dari berbagai aspek pendukung disekitar lingkungan perumahan. Seperti hal nya Perumahan Pucang Gading yang berlokasi di Desa Batusari, Kecamatan Mranggen, Kabupaten Demak, perumahan yang diperuntukan untuk kelas ekonomi menengah ke bawah juga harus memperhatikan aspek tersebut,

Aspek pendukung tersebut akan berpengaruh terhadap nilai jual rumah secara khusus maupun lokasi perumahan secara umum. Salah satu aspek pendukung yang tidak bisa diabaikan adalah aspek transportasi. Kebutuhan akan prasarana transportasi bagi penduduk nampaknya merupakan kebutuhan yang harus disertakan bagi setiap pengembang, mengingat mobilitas orang yang makin besar.

Penelitian ini bertujuan untuk mempelajari beberapa hal sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis pengaruh aksesibilitas lokasi dalam memilih perumahan Pucang Gading – Kabupaten Demak.
2. Untuk menganalisis pengaruh kelancaran lalu lintas dalam memilih perumahan Pucang Gading – Kabupaten Demak.

3. Untuk menganalisis pengaruh sarana transportasi umum dalam memilih perumahan Pucang Gading – Kabupaten Demak.
4. Untuk menganalisis secara berama – sama pengaruh aksesibilitas lokasi, kelancaran lalu lintas dan sarana transportasi umum dalam memilih perumahan Pucang Gading – Kabupaten Demak.

Tinjauan Pustaka

Perencanaan Transportasi

Menurut Warpani (1990) perencanaan transportasi adalah suatu proses yang tujuannya mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan manusia dan barang bergerak / berpindah tempat dengan aman dan murah. Warpani (1981) menyatakan pada dasarnya perencanaan transportasi adalah meramalkan kebutuhan transportasi di masa depan dikaitkan dengan masalah ekonomi, sosial dan aspek – aspek fisik lingkungan. Perencanaan transportasi merupakan suatu proses yang dinamis, dan tanggap terhadap perubahan tata guna tanah, keadaan ekonomi, dan pola lalu lintas.

Menurut Warpani (1990) perencanaan transportasi sangat dibutuhkan sebagai konsekuensi dari :

1. Pertumbuhan
 - a. Jika diketahui / diharapkan bahwa penduduk di suatu tempat akan bertambah dan berkembang dengan pesat.
 - b. Jika tingkat pendapatan meningkat, karena hal ini mengakibatkan meningkatnya jumlah kendaraan, perumahan, penurunan kepadatan rumah yang berarti peningkatan jumlah rumah.
2. Keadaan lalu lintas
 - a. Bila kesesakan dan kemacetan di jalan meningkat.
 - b. Bila sistem pemindahan massa tidak ekonomis lagi dan dengan demikian perlu koordinasi.
3. Perkembangan kota
 - a. Bila pemerintahan kota menghendaki mempengaruhi perkembangan kota dengan perencanaan transportasi.

Kebutuhan Perumahan

Rumah adalah salah satu kebutuhan dasar manusia, sehingga kebutuhan terhadap rumah akan mengikuti hukum Jenjang Kebutuhan yang dikemukakan oleh Maslow dalam Dewanti (1998). Maslow membagi kebutuhan manusia menjadi lima jenjang. Apabila kebutuhan jenjang pertama terpenuhi, maka manusia cenderung akan memenuhi kebutuhan jenjang berikutnya yang lebih tinggi. Kelima jenjang tersebut adalah :

1. Kebutuhan fisiologis, adalah kebutuhan yang paling dasar dari manusia agar dapat tetap hidup. Semua manusia mempunyai kebutuhan yang sama pada jenjang ini.

2. Kebutuhan rasa aman, adalah keinginan memiliki rasa aman dalam dirinya.
3. Kebutuhan hubungan social, adalah keinginan untuk diterima oleh lingkungannya.
4. Kebutuhan penghargaan, adalah bagaimana manusia untuk dapat dikenal orang lain.
5. Kebutuhan aktualisasi diri, adalah keinginan untuk mendapatkan pengakuan dari orang lain.

Menurut Untermann dan Small dalam Dewanti (1998), dalam merencanakan perumahan harus memahami berbagai jenis kebutuhan manusia, yaitu :

1. Kebutuhan fungsional, meliputi pergerakan, bekerja, belanja, belajar dan lain – lain.
2. Kebutuhan yang menyenangkan, seperti rekreasi, keindahan, ketenangan, keamanan hubungan social dan lain-lain.
3. Kebutuhan dengan alam dan lingkungan untuk menumbuhkan perasaan nyaman.

Dengan demikian perencanaan perumahan dilakukan dengan tidak mengabaikan kebutuhan akan pergerakan orang, pejalan kaki, maupun kendaraan di dalam perumahan itu sendiri maupun ke luar masuk lingkungan.

Fasilitas Perumahan

Fasilitas perumahan yang harus disediakan mencakup fasilitas unit persil, ruang terbuka dan sirkulasi. Dari ketiga fasilitas tersebut, ruang terbuka dan sirkulasi merupakan bagian yang membutuhkan lahan cukup besar serta akan menentukan kenyamanan lingkungan perumahan tersebut.

Berdasarkan surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 20/PKTS/1986 tentang Pedoman Teknik Pembangunan Perumahan Tidak Bersusun dinyatakan bahwa pembangunan perumahan harus dilengkapi dengan prasarana lingkungan (jalan, saluran air limbah dan air hujan, utilitas umum) dan fasilitas social yang mencakup fasilitas pendidikan, kesehatan, perbelanjaan, pemerintahan, pelayanan umum, peribatan, rekreasi, olah raga dan lapangan terbuka serta fasilitas umum lainnya.

Lokasi Perumahan

Analisa lokasi perumahan diawali dengan perencanaan lokasi. Perencanaan lokasi merupakan seni atau ketrampilan untuk mengatur lingkungan fisik eksternal untuk mendukung lingkungan manusia sebagai pengguna. Perencanaan lokasi pada dasarnya dibuat untuk kepentingan individu, *partnership*, korporasi bisnis, organisasi non profit maupun untuk kepentingan pemerintah lokal maupun nasional. Perencanaan lokasi tidak hanya dilakukan untuk prospektif penggunaan lahan, tapi juga untuk lokasi pinggiran perkotaan sebagai satu kesatuan dari wilayah kota. Kompleksitas perencanaan seperti itu membutuhkan proses pengambilan keputusan secara sistematis.

Pengembangan lahan pada sebuah lokasi perumahan dapat terjadi karena dua hal yaitu : klien

mempunyai lokasi dan membutuhkan sebuah program yang akan dilaksanakan untuk memanfaatkan lokasi tersebut atau klien mempunyai program yang akan dijalankan tapi tidak memiliki lokasi. Pemilihan lokasi perumahan yang tepat dan potensial untuk dikembangkan membutuhkan identifikasi, koleksi data awal dan data tambahan yang sesuai dengan kepentingan pengguna. Hal yang penting diperhatikan dalam pemilihan awal lokasi meliputi :

1. Perlindungan hukum terhadap sumberdaya yang ada.
2. Bahaya atau resiko, baik karena alam maupun manusia
3. Kualitas visual lokasi, baik *on site* maupun *off site*
4. Hambatan fisik untuk pelaksanaan konstruksi.
5. Hubungan potensial untuk system transportasi ataupun sirkulasi
6. Pola drainase lokasi.

Menurut La Gro, Jr (2001), analisa lokasi kaitannya dengan aspek transportasi meliputi dua hal yaitu : sarana jalan dan volume lalu lintas. Sedangkan menurut Wurtsebach dan Miles (1994) analisa lokasi meliputi bagian-bagian sebagai berikut:

1. *Zoning*, adalah zona atau kawasan yang akan dibangun menjadi sebuah lokasi perumahan
2. *Utilitas*, adalah kegunaan kawasan yang diperuntukan untuk sebuah lokasi pembangunan, seperti perumahan, industri, dan lain sebagainya.
3. Akses, adalah kemudahan untuk mencapai lokasi.
4. Ukuran dan bentuk sebuah perumahan yang akan dipergunakan.
5. Pertimbangan topografi adalah tata guna lahan pada sebuah kawasan.

Suratman (2001) mengemukakan bahwa pemilihan lokasi proyek perlu dilakukan penelitian dari aspek hukum, social ekonomi dan budaya masyarakatnya terlebih dahulu sehingga dikemudian hari tidak ada kendala yang akan menyebabkan gagalnya pembangunan proyek. Untuk menentukan lokasi proyek yang strategis harus mempertimbangkan faktor primer maupun faktor sekunder.

Faktor primer yang secara teknis harus dipertimbangkan antara lain :

1. Ketersediaan bahan baku utama dan pembantu
2. Ketersediaan tenaga kerja langsung
3. Ketersediaan sarana transportasi
4. Ketersediaan sarana telekomunikasi, air dan tenaga listrik.
5. Kedekatan dengan pasar yang dituju

Faktor sekunder yang harus dipertimbangkan mencakup :

1. Iklim dan keadaan tanah
2. Kemungkinan pengembangan dimasa yang akan datang
3. Strategi kebijakan pemerintah

Analisa pemilihan lokasi perlu diperhatikan dan dilakukan karena akan berpengaruh terhadap nilai proyek tersebut (Miles, 2000).

Ada beberapa aspek yang perlu dipertimbangkan dalam pemilihan lokasi perumahan meliputi :

1. *Zoning*
2. Fisik
3. *Utilitas*
4. Transportasi
5. Parkir
6. Dampak lingkungan
7. Layanan pemerintah

Untuk aspek transportasi meliputi : jaringan transportasi, lalu lintas, transportasi umum dan aksesibilitas lokasi.

1. Aksesibilitas lokasi

Aksesibilitas lokasi merupakan tingkat kemampuan mencapai lokasi dengan kondisi mudah diakses yang diukur dari ketersediaan sarana jalan untuk mencapai lokasi yang dimaksud. Aksesibilitas lokasi yang mudah dengan ditandai oleh ketersediaan sarana jalan akan memberikan nilai positif terhadap konsumen untuk memiliki rumah dilokasi tersebut.

2. Kelancaran lalu lintas

Kelancaran lalu lintas yang dimaksud adalah lalu lintas ke dan dari lokasi perumahan dapat dengan lancar ditempuh oleh pemilik rumah maupun non pemilik rumah di lokasi tersebut. Lalu lintas yang tidak lancar menuju suatu lokasi perumahan akan mengakibatkan konsumen untuk berpikir kembali dalam menentukan lokasi perumahan yang diinginkan.

3. Ketersediaan sarana transportasi umum

Ketersediaan sarana transportasi umum meliputi adanya sarana transportasi umum ke dan dari lokasi perumahan. Sarana transportasi umum dapat terdiri dari angkutan kota, bus Damri dan sejenisnya, becak, ojek dan sebagainya. Ketersediaan sarana transportasi umum secara luas memudahkan untuk mencapai lokasi perumahan.

Metode Penelitian

Lokasi penelitian

Lokasi atau daerah yang dipilih untuk penelitian ini adalah di perumahan Pucang Gading di wilayah sebelah timur kota Semarang, masuk dalam wilayah Kabupaten Demak tepatnya di desa Batusari – Mranggen, sehingga yang menjadi batas daerah penelitian adalah batas daerah yang dibangun oleh Perum Perumnas Regional V Cabang Semarang II yang meliputi Batusari I, Batusari II dan Batusari III tahap I.

Pengumpulan data

Pengumpulan data dilakukan untuk mencari informasi dan untuk melengkapi penulisan penelitian.

Dalam pengumpulan data dibagi menjadi dua, yaitu data primer dan data sekunder.

a. Data Primer

Data primer didapat dengan melakukan metode survei kuesioner. Dalam metode ini pengumpulan data dilakukan dengan memberikan daftar kuesioner yang meliputi seluruh pertanyaan kepada para responden, yaitu penduduk Perumahan Pucang Gading. Dalam pelaksanaan pengisian daftar kuesioner ini dilakukan dengan cara:

- (1) Kuesioner dibagikan pada tiap-tiap rumah dan untuk diisi oleh para responden yang kemudian akan diambil lagi pada hari yang sama.
- (2) Apabila ada kuesioner yang belum terisi lengkap maka dilakukan *home interview* yaitu dengan melakukan Tanya jawab langsung kepada orang yang bersangkutan.

b. Data sekunder

Data – data sekunder didapat dari :

- (1) Kantor Pemasaran Perumahan Pucang Gading Mranggen – Demak yaitu Perum Perumnas Cabang Semarang II tentang luas wilayah, tipe-tipe rumah yang ada, jumlah rumah seluruhnya, jumlah rumah yang telah dihuni, denah lokasi kawasan perumahan.
- (2) Ketua RW dan ketua RT setempat Di Perumahan Pucang Gading terdapat dua kawasan yaitu kawasan bawah dan kawasan perbukitan yang dibagi menjadi beberapa nama pucang yaitu 17 RW

Hasil Penelitian

Uji Validitas dan Reliabilitas

Uji validitas dan reliabilitas dilakukan terlebih dahulu sebelum penelitian yang sebenarnya dilakukan. Uji validitas dan reliabilitas dari jawaban 100 responden untuk menentukan pertanyaan-pertanyaan kuesioner mana yang dinyatakan valid dan kehandalan dari alat ukur konsep variabel tersebut.

1. Uji Validitas

Berdasarkan hasil perhitungan dengan alat bantu SPSS ver.13.0 diperoleh nilai *Corrected item total correlation* (r hitung) dan ke 12 pertanyaan dapat disajikan sebagai berikut :

Variabel Penelitian	r hitung	r tabel	Kesimpulan
Aksesibilitas (X ₁)			
Jawaban responden pada :			
Pertanyaan no. 1	0,789	0,197	Valid
Pertanyaan no. 2	0,780	0,197	Valid
Pertanyaan no. 3	0,658	0,197	Valid
Kelancaran lalin(X ₂)			
Jawaban responden pada :			
Pertanyaan no. 1	0,810	0,197	Valid
Pertanyaan no. 2	0,754	0,197	Valid
Pertanyaan no. 3	0,591	0,197	Valid
Sarana Transpor (X ₃)			
Jawaban responden pada :			
Pertanyaan no. 1	0,608	0,197	Valid
Pertanyaan no. 2	0,579	0,197	Valid
Pertanyaan no. 3	0,632	0,197	Valid

Variabel Penelitian	r hitung	r tabel	Kesimpulan
Pemilihan lokasi (Y)			
Jawaban responden pada :			
Pertanyaan no. 1	0,706	0,197	Valid
Pertanyaan no. 2	0,496	0,197	Valid
Pertanyaan no. 3	0,637	0,197	Valid

Sumber: Data primer yang diolah.

2. Uji Reliabilitas

Digunakan untuk menguji sejauh mana keandalan suatu alat pengukur. Dengan menggunakan rumus alpha maka didapat koefisien reliabilitas untuk masing-masing indikator sebagai berikut :

No	Variabel	Alpha	Kesimpulan
1.	Aksesibilitas lokasi (X1)	0,798	Reliabel
2.	Kelancaran lalu lintas (X2)	0,788	Reliabel
3.	Sarana transportasi (X3)	0,695	Reliabel
4.	Pemilihan lokasi (Y)	0,706	Reliabel

Sumber : Data primer yang diolah.

Dari hasil diatas dapat dijelaskan bahwa variabel-variabel dalam penelitian ini andal atau reliabel karena memiliki koefisien alpha yang lebih besar dari 0,60

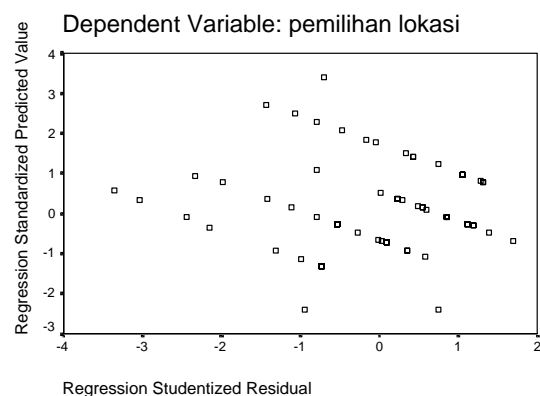
Uji Asumsi Klasik

Untuk memperoleh hasil estimasi yang tepat perlu dianalisis penyimpangan asumsi klasik, yang dapat disajikan sebagai berikut:

a. Uji Heteroskedastisitas

Hasil perhitungan dari SPSS diperoleh plot ZPRED-SRESID adalah sebagai berikut.

Scatterplot



Berdasarkan hasil pengamatan grafik tidak membentuk pola khusus yaitu titik yang menyebar sehingga dapat dikatakan bahwa model tidak terdapat heteroskedastisitas

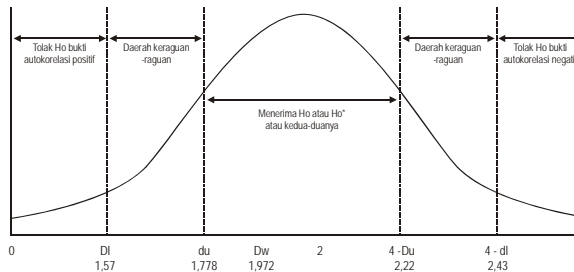
b. Uji Autokorelasi

Dari hasil perhitungan diperoleh nilai *Durbin Watson Test* sebesar 1,887, sedang nilai *Durbin Watson* tersebut berada pada interval tidak ada autokorelasi yaitu dapat dibuktikan pada grafik berikut ini Dengan k = 3 dan n = 100

Serta tingkat signifikansi ($\alpha = 0,05 \%$) diperoleh hasil :

$$dl = 1,61 ; 4 - dI = 2,39$$

$$du = 1,74 ; 4 - du = 2,26$$



Gambar 4.2 : Pengujian autokorelasi

Dengan demikian nilai dw 1,887 terletak antara 1,74 dan 2,26, sehingga model ini tidak terdapat autokorelasi.

c. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas ini bertujuan untuk mengetahui apakah tiap-tiap variabel bebas saling berhubungan secara linier. Pengujian adanya multikolinier ini dapat dilakukan dengan melihat nilai VIF pada masing-masing variabel bebasnya. Jika nilai VIF lebih kecil dari 10 maka tidak ada kecenderungan terjadi gejala multikolinier. Dari hasil pengujian SPSS diperoleh hasil, sebagai berikut :

Variabel	Tolerance	VIF
Aksesibilitas lokasi	0,505	1,979
Kelancaran lalulintas	0,651	1,536
Sarana transportasi	0,634	1,578

Sumber : Data primer yang diolah

Dari hasil pengujian diperoleh nilai VIF untuk variabel aksesibilitas lokasi, kelancaran lalulintas dan sarana transportasi umum sangat jauh dari 10. Dengan demikian dapat disimpulkan tidak adanya multikolinieritas dalam model regresi

Analisis Regresi Berganda

Persamaan garis regresi berganda adalah untuk mengetahui pengaruh variabel bebas (aksesibilitas lokasi, kelancaran lalulintas, sarana transportasi,) terhadap variabel terikat (pemilihan lokasi) Dengan hasil persamaan, sebagai berikut :

$$Y = 2,618 + 0,378 X_1 + 0,159 X_2 + 0,346 X_3 + \mu$$

Uji Hipotesis

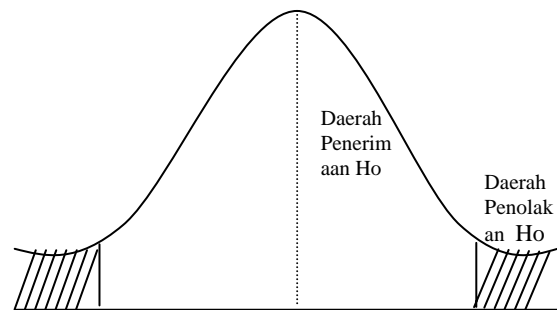
a. Uji t

Uji t (uji parsial) digunakan untuk mengetahui apakah ada pengaruh antara variabel bebas (aksesibilitas lokasi, kelancaran lalulintas, sarana

transportasi,) terhadap variabel terikat (pemilihan lokasi) secara parsial.

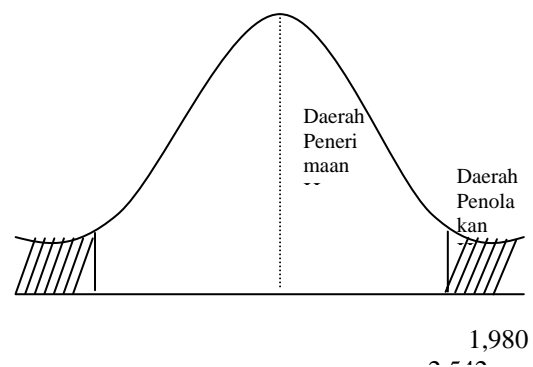
a) Uji Hipotesis antara Variabel aksesibilitas lokasi terhadap pemilihan lokasi

Berdasarkan pada hasil perhitungan diperoleh t hitung variabel X_1 (aksesibilitas lokasi) sebesar 5,453 dan test hipotesis diatas diperoleh t hitung lebih besar dan t tabel ($5,453 > 1,980$), dengan demikian hipotesis nol ditolak. Sehingga dapat diartikan bahwa variabel X_1 (aksesibilitas lokasi) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan lokasi. Secara grafis pengujian t hitung dapat ditunjukkan sebagai berikut:



b) Uji Hipotesis antara Variabel kelancaran lalulintas terhadap pemilihan lokasi.

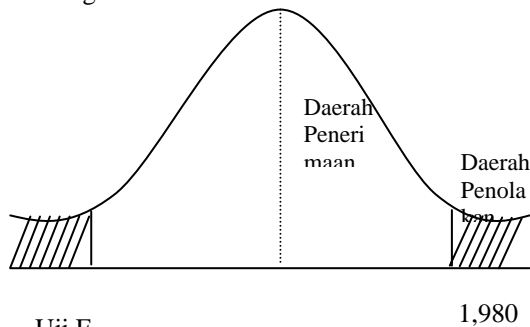
Berdasarkan pada hasil perhitungan diperoleh t hitung variabel X_2 (kelancaran lalulintas) sebesar 2,542 dan test hipotesis diatas diperoleh t hitung lebih besar dan t tabel ($2,542 > 1,980$), dengan demikian hipotesis nol ditolak. Sehingga dapat diartikan bahwa variabel X_2 (kelancaran lalulintas) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan lokasi. Secara grafis pengujian t hitung dapat ditunjukkan sebagai berikut:



c) Uji Hipotesis antara sarana transportasi terhadap pemilihan lokasi.

Berdasarkan pada hasil perhitungan program SPSS diperoleh t hitung variabel X_3 (sarana transportasi) sebesar 4,089 dan test hipotesis diatas diperoleh t hitung lebih besar dan t tabel

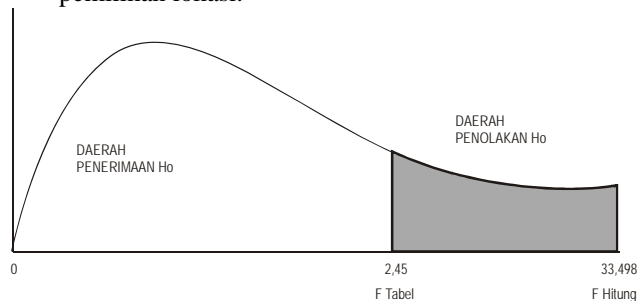
(4,089 > 1,980), dengan demikian hipotesis nol ditolak. Sehingga dapat diartikan bahwa variabel X_3 (sarana transportasi) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan lokasi. Secara grafis pengujian t hitung dapat ditunjukkan sebagai berikut:



b. Uji F

Uji F digunakan untuk mengetahui apakah variabel bebas (aksesibilitas lokasi, kelancaran lalu lintas, sarana transportasi) secara simultan (bersama-sama) mempunyai pengaruh signifikan terhadap variabel terikat (pemilihan lokasi)

Hasil perhitungan program SPSS diperoleh F hitung sebesar 61,392. Berdasarkan pengujian diatas, terlihat $F_{hitung} > F_{tabel}$ ($61,392 > 2,68$). Ini berarti H_0 ditolak yang menyatakan bahwa secara bersama – sama terdapat pengaruh yang nyata antara variabel aksesibilitas lokasi, kelancaran lalu lintas, sarana transportasi terhadap pemilihan lokasi.



Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui berapa persen variasi variabel dependen dapat diterangkan oleh variasi dan variabel independen. Dan hasil perhitungan diperoleh nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,657. Hal ini berarti 65,7% variasi variabel pemilihan lokasi dipengaruhi oleh aksesibilitas lokasi, kelancaran lalu lintas dan sarana transportasi. Sedangkan sisanya 34,3% diterangkan variasi lain diluar model persamaan.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil uji t diperoleh kesimpulan bahwa

- a. Aksesibilitas lokasi (X_1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan lokasi, yaitu dibuktikan dengan nilai t hitung > t tabel atau $\text{sig} < \alpha$ yaitu $5,453 > 1,980$ atau $0,000 < 0,05$

- b. Kelancaran lalu lintas (X_2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan lokasi yaitu dibuktikan dengan nilai t hitung > t tabel atau $\text{sig} < \alpha$ yaitu $2,542 > 1,980$ atau $0,000 < 0,05$
- c. Sarana transportasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan lokasi, dibuktikan dengan nilai t hitung > t tabel atau $\text{sig} < \alpha$ yaitu $4,089 > 1,980$ atau $0,000 < 0,05$.
- d. Secara bersama-sama atau simultan variabel aksesibilitas lokasi, kelancaran lalu lintas dan sarana transportasi berpengaruh signifikan terhadap pemilihan lokasi yaitu $F_{hitung} > F_{tabel}$ ($61,392 > 2,68$)
- e. Berdasarkan hasil perhitungan diperoleh persamaan regresi berganda sebagai berikut:
 $Y = 2,618 + 0,378X_1 + 0,159X_2 + 0,346X_3 + \mu$
- f. Besar variasi variabel pemilihan lokasi yang dapat diterangkan oleh variasi variabel aksesibilitas lokasi, kelancaran lalu lintas dan sarana transportasi sebesar 65,7%. Sisanya 34,3% diterangkan variasi lain diluar model persamaan.
- g. Model regresi terbebas dari penyakit asumsi klasik yaitu uji heterokedastisitas dan uji autokorelasi sehingga model persamaan mempunyai ketetapan yang tinggi untuk mengadakan prediksi.

Saran

- a. Pemberian akses jalan masuk yang lebih besar akan menjadi salah satu hal yang cukup penting dalam mempengaruhi sikap calon konsumen. Tidak jarang pertimbangan awal dalam pembelian rumah dalam perumahan adalah kemudahan mencapai lokasi perumahan tersebut.
- b. Perusahaan hendaknya bekerja sama dengan pemerintah daerah setempat untuk merancang pembentukan moda transportasi yang melewati atau menuju lokasi perumahan.
- c. Untuk penelitian selanjutnya dapat diperluas dengan sampel yang lebih banyak dengan variabel yang berbeda.

Daftar Pustaka

Ariyani, M, 2001, Peremodelan Bangkitan Perjalanan dari Perumahan, Studi kasus Perumahan Tipe 54 Plamongan Indah Semarang, Laporan Tugas Akhir Universitas Katholik Sugijapranata Semarang, tidak dipublikasikan

Departemen Perhubungan, Pusat Pendidikan dan latihan Perhubungan Darat, Balai Diklat ALLAJR, 1993, Data Publikasi SQT 6, Bekasi

Karmawan, S.S, 1997, Sistem Transprtasi, Gunadarma, Jakarta.

Morlok, E.K, 1988, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta Pusat.