

PENGARUH UKURAN RUMAH TANGGA TERHADAP KEPEMILIKAN KENDARAAN YANG MENGAKIBATKAN KEMACETAN DI KOTA MAKASSAR

Musdalifah Musdalifah^{1*}, Zainal Arifin Halim^{1*}

¹⁾ Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Islam Makassar

Email: musdalifah.c2k@gmail.com

Abstrak

Kendaraan mobil dan motor di Kecamatan Panakkukang semakin meningkat seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk. Dimana dengan bertambahnya jumlah kendaraan yang mengakibatkan kemacetan. Pesatnya pertumbuhan penduduk bersamaan dengan gencarnya perputaran ekonomi yang mendorong pembangunan infrastruktur. Dan pesatnya pertumbuhan penduduk juga di dorong dengan sektor transportasi. Berdasarkan hasil penelitian, semakin besar jumlah anggota keluarga maka peluang keluarga memiliki lebih dari 1 unit mobil dan sepeda motor lebih besar, dan Semakin besar pendapatan per bulan suatu keluarga maka peluang memiliki lebih dari 1 unit mobil dan sepeda motor lebih besar. Jumlah anggota keluarga terbanyak adalah sebesar 5 orang atau lebih dengan anggota keluarga yang bekerja rata-rata sebanyak 2 orang. Pendapatan netto dan bruto perbulannya dalam rumah tangga rata-rata Rp 6 jt s/d Rp 10 jt. Jarak rata-rata perjalanan perhari dalam rumah tangga rata-rata 10 s/d 20 km. Pengeluaran biaya transportasi rata-rata perbulannya setiap rumah tangga adalah Rp 500 rb s/d Rp 1 jt, dengan waktu Perjalanan rata-rata perharinya 1 s/d 2 jam. Tingkat Kepemilikan masing-masing mobil dan sepeda motor pada rumah tangga yang tertinggi adalah 1 unit, sedangkan yang tekecil adalah 4 unit atau lebih.

Kata Kunci: Jumlah Penduduk, Kepemilikan Kendaraan, Pendapatan

Abstract

Cars and motorbikes in Panakkukang District are increasing along with the population. with the increase in the number of vehicles that cause congestion. The rapid population growth along with the incessant economic turnover encourage infrastructure development. And rapid population growth is also driven by the transportation sector. Based on the results of the study, the greater the number of family members, the greater the chance of a family owning more than 1 unit of cars and motorcycles, and the greater the monthly income of a family, the greater the chance of owning more than 1 unit of cars and motorcycles. The highest number of family members is 5 or more, with family members working an average of 2 people. Net and gross monthly incomes in households average Rp 6 million to Rp 10 million. The average distance traveled per day in a household is 10 to 20 kilometers. The average monthly transportation cost per household is IDR 500 thousand to IDR 1 million, with an average travel time per day of 1 to 2 hours. The highest level of ownership of each car and motorcycle in a household is 1 unit, while the smallest is 4 units or more.

Keywords: Interregional Public Transport, Financial Feasibility

PENDAHULUAN

Makassar merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia, dengan luas daratan sekitar 176 km², termasuk 11 pulau di Selat Makassar, serta luas perairan sekitar 100 km². Jumlah penduduk pada tahun 2021 sebanyak 1.427.619 jiwa dan laju pertumbuhan penduduk di Kota Makassar semakin meningkat setiap tahunnya [1].

Pertumbuhan populasi yang cepat bertepatan dengan gerakan ekonomi yang sedang berlangsung yang mendorong pembangunan infrastruktur [2], [3]. Dan pertumbuhan penduduk yang pesat juga didorong oleh sektor transportasi, dimana kota Makassar juga merupakan kota dengan pertumbuhan jumlah kendaraan yang pesat

sehingga menyebabkan banyak kemacetan lalu lintas [4], [5].

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang memegang peranan sangat penting dalam pembangunan ekonomi secara keseluruhan [6], [7]. Perkembangan sektor transportasi secara langsung akan mencerminkan pertumbuhan pembangunan ekonomi saat ini [8]. Dimana sektor transportasi yang dimaksud adalah mobil dan sepeda motor yang merupakan kendaraan pribadi masing-masing kepala keluarga [9], [10]. Transportasi pribadi memberikan kontribusi bagi kemajuan ekonomi setiap keluarga di Kota Makassar [11]. Karena seringkali setiap kepala keluarga di kota Makassar memiliki 2 sampai 5 kendaraan pribadi berupa mobil dan motor. Maka kemacetan lalu lintas di kota Makassar sudah tidak asing lagi bagi kita. Beberapa penelitian menunjukkan bahwa semakin besar jumlah penduduk maka semakin tinggi pula tingkat kepemilikan kendaraan mobil dan sepeda motor [12], [13].

Dimana daerah penelitian ini berada di Kecamatan Panakkukang Kota Makassar. Jumlah Kecamatan di Kota Makassar sebanyak 14 kecamatan dan 143 kelurahan. Dipilihnya Kecamatan Panakkukang, Karena ini adalah kawasan pemukiman, kondisi ekonomi setiap rumah tangga berbeda-beda. Untuk itu diperlukan “Menganalisis Pengaruh Ukuran Rumah Tangga Terhadap Kepemilikan Kendaraan yang Mengakibatkan Kemacetan di Kecamatan Panakkukang Kota Makassar”

Alat penelitian terdiri dari data kualitatif, data kuantitatif, Microsoft Word, Microsoft Excel dan SPSS untuk Kuesioner dan Indepth Interview.

METODE PENELITIAN

1. Gambaran umum lokasi penelitian

Penelitian ini dilakukan pada perusahaan PT. Bintang Manunggal Abadi (BMA). Kantor Cabang dikota Makassar Beralamat di Jalan Veteran Utara No 156 Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan, dan pada proses kajiannya dilakukan pada rute Makassar-Parepare Provinsi Sulawesi Selatan.



Gambar 1. Lokasi maps BMA Makassar

2. Metode

Penelitian ini menggunakan metode SPSS. Dalam penelitian ini memiliki beberapa tahapan dalam implementasinya. Tahapan-tahapan ini nantinya akan mengarahkan penelitian ini untuk mendapatkan tujuan yang diinginkan, yaitu gambaran umum lokasi penelitian dan sosial ekonomi daerah penelitian. Selain itu tahapan ini membuat pelaksanaan dengan menggunakan SPSS menjadi sistematis dalam pelaksanaannya sehingga hasil yang diperoleh sesuai dengan tujuan utama penelitian ini, serta menghindari bias-bias yang muncul dalam penelitian [14].

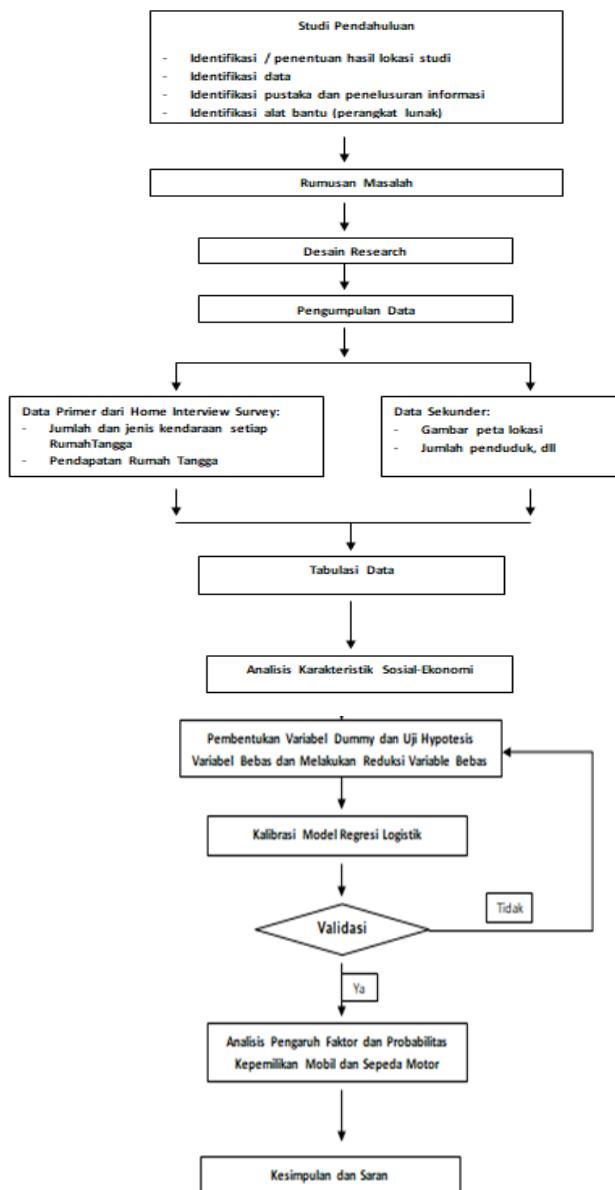
3. Alat

Alat penelitian terdiri dari data kualitatif, data kuantitatif, Microsoft Word, Microsoft Excel dan SPSS untuk Kuesioner dan Indepth Interview.

4. Jenis data

Penelitian ini menggunakan data primer, data sekunder dan didukung dengan pendekatan

kualitatif. Data primer diperoleh dengan menyebarkan kuesioner kepada pengguna jalan dan melakukan observasi langsung di wilayah studi. Jenis data lain yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Jenis data sekunder diambil dari beberapa instansi yang terkait dengan subjek penelitian, seperti Badan Pusat Statistik Kota Makassar, perpustakaan, internet, serta dari berbagai penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini. Tahapan penelitian ini adalah sebagai berikut:



HASIL DAN PEMBAHASAN

Kecamatan Panakkukang adalah salah satu kecamatan yang ada di kota Makassar yang mempunyai luas 17,05 km². berdasarkan hasil

pencatatan sensus penduduk 2021, jumlah penduduk di Kecamatan Panakkukang adalah 138.590 jiwa, yang terdiri dari laki-laki 69.663 jiwa dan perempuan 69.927 jiwa, serta jumlah kepala keluarga 37.678 KK [1].

1. Laju Pertumbuhan Penduduk

Untuk laju pertumbuhan penduduk di Kecamatan Panakkukang pertahun selama empat tahun terakhir yakni dari tahun 2019 sampai dengan tahun 2022 sebesar 5,86 persen.

2. Sosial Ekonomi Rumah Tangga di Kecamatan Panakkukang

- a. Jumlah KK yang ada yaitu sebesar 250 dari total KK yang ada di Kecamatan Panakkukang. Alasannya dijadikan landasan pengambilan sampel adalah keterbatasan sumberdaya, baik itu sumber daya manusia maupun keterbatasan dari segi pendanaan.
- b. Jumlah anggota keluarga terbanyak dalam satu rumah tangga adalah 5 orang atau lebih, dengan jumlah persentase tertinggi sebesar 35.2 %.
- c. Anggota keluarga yang bekerja adalah 2 orang dengan jumlah persense tertinggi sebesar 40.4 %.
- d. Jumlah anggota keluarga yang pelajar/mahasiswa yang tertinggi adalah 1 orang dengan nilai persentase tertinggi sebesar 38.8 %.
- e. Pendapatan netto rumah tangga tertinggi di Kecamatan Panakkukang adalah Rp 6 jt s/d Rp 10 jt yaitu sebesar 28.4 %. Sedangkan untuk pendapatan bruto rumah tangga tertinggi di Kecamatan Panakkukang adalah Rp 6 jt s/d Rp 10 jt yaitu sebesar 31.6 %.
- f. Menurut hasil survei, jumlah kepemilikan mobil pada setiap rumah

- tangga terbanyak yaitu 1 unit, dengan persentase 49.2 %.
- g. Menurut hasil survei, jumlah kepemilikan sepeda motor pada setiap rumah tangga terbanyak yaitu 1 unit, dengan persentase masing-masing 40.8%.
- h. Menurut hasil survei, Jarak rata-rata perjalanan perhari pada setiap rumah tangga yang terbanyak adalah 10 s/d 20 km, dengan persentase 35,2 %.
- i. Menurut hasil survei, pengeluaran biaya transportasi perbulan pada setiap rumah tangga yang terbanyak adalah Rp 500 rb s/d Rp 1 jt, dengan persentase 39.2%.
- j. Menurut hasil survei, waktu perjalanan rata-rata perhari pada rumah tangga yang terbanyak adalah 1 s/d 2 jam, dengan persentase 40.8 %.
3. Pengaruh pendapatan netto terhadap kepemilikan mobil

Dengan menggunakan Metode SPSS 16, pengaruh pendapatan netto terhadap kepemilikan mobil pada rumah tangga dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. Pendapatan Netto Terhadap Kepemilikan Mobil

Pendapatan	Kendaraan Mobil					Total
	0 Unit	1 Unit	2 Unit	3 Unit	>4 Unit	
< Rp 2 jt	22	3	1	1	0	27
Rp 2 jt-4 jt	29	26	6	0	0	61
Rp 4 jt-6 jt	11	52	9	2	1	75
Rp 6 jt-10 jt	4	39	23	5	0	71
>Rp 10 jt	0	3	9	4	0	16
Total	66	123	48	12	1	250

Analisa penentuan hubungan antara variabel bebas dan variabel tidak bebas di dalam model serta kelayakan model

didalam menyatakan hubungan antara variabel bebas dengan variabel tidak bebas, dapat dilihat pada tabel di bawah ini, yang diperoleh dari output program SPSS.

Tabel 2. Signifikansi Model

	Chi-square	df	Sig
Model	120.713	16	000

Untuk model kepemilikan sepeda motor mempunyai peluang chi-square 120.713 dengan tingkat signifikansi 0,000 atau model kepemilikan sepeda motor di Kecamatan Panakkukang mempunyai signifikansi pada tingkat 5%. Ini menunjukkan bahwa model yang disusun mempunyai hubungan yang signifikan antara variabel bebas dengan variabel tidak bebasnya [15].

4. Pengaruh pendapatan bruto terhadap kepemilikan mobil

Dengan menggunakan Metode SPSS 16, pengaruh pendapatan bruto terhadap kepemilikan mobil pada rumah tangga dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. Pendapatan Bruto Terhadap Kepemilikan Mobil

Pendapatan	Kendaraan Mobil					Total
	0 Unit	1 Unit	2 Unit	3 Unit	>4 Unit	
< Rp 2 jt	9	5	0	0	0	14
Rp 2 jt-4 jt	31	17	3	0	0	51
Rp 4 jt-6 jt	20	45	12	1	1	78
Rp 6 jt-10 jt	6	47	20	0	0	79
>Rp 10 jt	0	9	13	0	0	28
Total	66	123	48	12	1	250

Analisa penentuan hubungan antara variabel bebas dan variabel tidak bebas di dalam model serta kelayakan model didalam menyatakan hubungan antara variabel bebas dengan variabel tidak bebas,

dapat dilihat pada tabel di bawah ini, yang diperoleh dari output program SPSS.

Tabel 4. Signifikansi Model

	Chi-square	df	Sig
Model	51.038	16	000

Untuk model kepemilikan sepeda motor mempunyai peluang chi-square 51.038 dengan tingkat signifikansi 0,000 atau model kepemilikan sepeda motor di Kecamatan Panakkukang mempunyai signifikansi pada tingkat 5%. Ini menunjukkan bahwa model yang disusun mempunyai hubungan yang signifikan antara variabel bebas dengan variabel tidak bebasnya.

5. Pengaruh pendapatan bruto terhadap kepemilikan sepeda motor

Dengan menggunakan Metode SPSS 16, pengaruh pendapatan bruto terhadap kepemilikan sepeda motor pada rumah tangga dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. Pendapatan Netto Terhadap Kepemilikan Sepeda Motor

Pendapatan	Kendaraan Mobil					Total
	0 Unit	1 Unit	2 Unit	3 Unit	>4 Unit	
< Rp 2 jt	6	3	5	0	0	14
Rp 2 jt-4 jt	6	30	9	6	0	51
Rp 4 jt-6 jt	4	39	26	7	2	78
Rp 6 jt-10 jt	2	26	38	13	0	79
>Rp 10 jt	1	4	14	8	1	28
Total	19	102	92	34	3	250

Analisa penentuan hubungan antara variabel bebas dan variabel tidak bebas di dalam model serta kelayakan model didalam menyatakan hubungan antara variabel bebas dengan variabel tidak bebas, dapat dilihat pada tabel di bawah ini, yang diperoleh dari output program SPSS.

Tabel 6. Signifikansi Model

	Chi-square	df	Sig
Model	51.038	16	000

Untuk model kepemilikan sepeda motor mempunyai peluang chi-square 51.038 dengan tingkat signifikansi 0,000 atau model kepemilikan sepeda motor di Kecamatan Panakkukang mempunyai signifikansi pada tingkat 5%. Ini menunjukkan bahwa model yang disusun mempunyai hubungan yang signifikan antara variabel bebas dengan variabel tidak bebasnya.

6. Pengaruh pendapatan bruto terhadap kepemilikan sepeda motor

Dengan menggunakan Metode SPSS 16, pengaruh pendapatan bruto terhadap kepemilikan sepeda motor pada rumah tangga dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 7. Pendapatan Bruto terhadap Kepemilikan Sepeda Motor

Pendapatan	Kendaraan Mobil					Total
	0 Unit	1 Unit	2 Unit	3 Unit	>4 Unit	
< Rp 2 jt	6	3	5	0	0	14
Rp 2 jt-4 jt	6	30	9	6	0	51
Rp 4 jt-6 jt	4	39	26	7	2	78
Rp 6 jt-10 jt	2	26	38	13	0	79
>Rp 10 jt	1	4	14	8	1	28
Total	19	102	92	34	3	250

Analisa penentuan hubungan antara variabel bebas dan variabel tidak bebas di dalam model serta kelayakan model didalam menyatakan hubungan antara variabel bebas dengan variabel tidak bebas, dapat dilihat pada tabel di bawah ini, yang diperoleh dari output program SPSS.

Tabel 8. Signifikansi Model

	Chi-square	df	Sig
Model	56.081	16	000

Untuk model kepemilikan sepeda motor mempunyai peluang chi-square 56.081 dengan tingkat signifikansi 0,000 atau model kepemilikan sepeda motor di Kecamatan Panakkukang mempunyai signifikansi pada tingkat 5%. Ini menunjukkan bahwa model yang disusun mempunyai hubungan yang signifikan antara variabel bebas dengan variabel tidak bebasnya.

7. Pemilihan Variabel Model

Berdasarkan data survei diperoleh persentase untuk masing-masing kategori atau klasifikasi variabel bebas dummy. Persentase tersebut dihitung untuk selanjutnya digunakan dalam reduksi variabel dummy untuk setiap klasifikasi setiap variabel bebas dummy. Metode reduksi variabel dummy digunakan untuk mengeliminasi atau mengurangi dummy variabel yang mempunyai tingkat signifikansi kurang dari 5%.

Uji hipotesis variable bebas diskrit dilakukan untuk memperoleh variable bebas dummy yang siap digunakan di dalam permodelan seperti diperlihatkan pada tabel 9.

Tabel 9. Reduksi variabel Dummy

Deskripsi	X	N	X/N	95% Kepercayaan	
				Bawah	Atas
Pendapatan Rumah Tangga per bulan					
< 2 Jt	0	250	000	0	0.00
Rp 2-6 Jt	163	250	0.652	0.6	0.7
>Rp 6 Jt	87	250	0.348	0.3	0.4
Pengeluaran Biaya Transportasi per bulan					
<Rp 100 ribu	8	250	0.032	0	0.1
Rp 100 rbu- 1jt	166	250	0.664	0.6	0.7

Deskripsi	X	N	X/N	95% Kepercayaan	
				Bawah	Atas
>1 jt	76	250	0.304	0.2	0.3
Jarak Tempuh rata-rata per hari					
Dekat <5 km	26	250	104	0.1	0.2
Sedang 5-30 km	202	250	0.832	0.8	0.9
Jauh > 30 km	24	250	0.064	0.0	0.1
Waktu Perjalanan					
<1/2 jam	24	250	0.096	0.0	0.1
½-3 jam	202	250	0.808	0.8	0.9
>3 Jam	24	250	0.096	0.0	0.1
Jumlah Anggota Keluarga					
<2 org	35	250	0.140	0.1	0.2
3-4 org	127	250	0.508	0.5	0.6
>4 org	88	250	0.352	0.3	0.4
Jumlah anggota keluarga yang bekerja					
<2 org	193	250	0.772	0.7	0.8
>2 org	57	250	0.228	0.2	0.3
Jumlah anggota keluarga yang Sekolah					
<2 org	250	250	1.00	1	1
>2 org	0	250	0	0	0

Hasil dari uji hipotesis ini adalah sebagai berikut:

- Pada variabel pendapatan rumah tangga perbulan, kategori pendapatan dibawah Rp 1 jt tidak di gunakan di dalam model karena jumlah sampelnya 0. Ini berarti bahwa kategori tersebut tidak signifikan secara statistik.

- b. Pada variabel pengeluaran biaya transportasi perbulan < Rp 100 ribu mempunyai sampel akan tetapi mempunyai nilai rata-ratanya mempunyai batas bawah 5%, sehingga tidak signifikan secara statistik.
- c. Variabel jumlah anggota keluarga yang sekolah terdiri dari 2 kategori yaitu lebih besar dari 2 orang dan kurang dari atau sama dengan 2 orang. Dari uji hipotesis terlihat bahwa kategori kurang dari 2 orang mempunyai sampel 0 sehingga kategori ini tidak signifikan untuk di ikutkan sebagai faktor penduga di dalam model. Oleh karena hanya 1 kategori yang signifikan maka berakibat variabel jumlah anggota keluarga tidak diikutkan sebagai faktor penduga di dalam. Hal ini karena variabel jumlah anggota keluarga yang sekolah tidak signifikan sebagai faktor penduga karena bersifat homogeny atau mempunyai variabilitas yang rendah.

(*) Tidak signifikan secara statistik pada tingkat 5% (selang kepercayaan 95% dengan:

X = Jumlah klasifikasi yang timbul

N = Jumlah data / sampel

Dari tabel 9 terlihat bahwa terdapat 7 variabel bebas atau 19 kategori/klasifikasi yang digunakan sebagai faktor penduga didalam permodelan dengan regresi logistik.

8. Kalibrasi Model

Tabel 10. Variabel Bebas yang Signifikan Untuk Kendaraan Mobil

Variabel	B	Standar Eror	Sig	Exp(B)
Keluarga	106	041	010	143
Pendapatan	286	048	000	381
Biaya Transport	181	065	006	228
Jarak	022	054	688	-028

Variabel	B	Standar Eror	Sig	Exp(B)
Perjalanan				
Konstan	154	189	417	

Pada tabel tersebut dapat juga dilakukan analisa multikolinieritas atau adanya korelasi yang erat di antara masing-masing variabel bebas. Dari nilai standard error (S.E) setiap variabel bebas diketahui bahwa tidak terdapat nilai yang melebihi 2,0 sehingga dapat dikatakan tidak terdapat persoalan multikolinieritas (ketergantungan yang kuat antara satu variabel bebas yang satu dengan variabel yang lainnya) di dalam model tersebut.

Dengan rincian: Keluarga; Jumlah anggota keluarga 3-4 orang. Pendapatan; Pendapatan rumah tangga perbulan Rp 2 jt-Rp 6 jt. Biaya Transport; Biaya perjalanan keluarga perbulan Rp 100 rb-1 jt. Jarak Perjalanan; Jarak perjalanan keluarga 5-30 km.

Tabel 11. Variabel Bebas yang Signifikan Untuk Sepeda Motor

Variabel	B	Standar Eror	Sig	Exp(B)
Keluarga	171	045	000	222
Pendapatan	109	053	043	140
Biaya Transport	159	072	029	193
Jarak Perjalanan	104	060	085	130
Konstan	708	210	001	

Dengan rincian: Keluarga; Jumlah anggota keluarga 3-4 orang. Pendapatan; Pendapatan rumah tangga perbulan Rp 2 jt-Rp 6 jt. Biaya Transport; Biaya perjalanan keluarga perbulan Rp 100 rb-1 jt. Jarak Perjalanan; Jarak perjalanan keluarga 5-30 km.

9. Faktor yang Berpengaruh Terhadap Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor

a. Kepemilikan Mobil

Dari Tabel 10 terlihat bahwa variabel atau faktor-faktor yang berpengaruh terhadap kepemilikan mobil di Kecamatan Panakkukang pada tingkat 5% atau dengan kepercayaan 95% adalah jumlah anggota keluarga 3 s/d 4 orang, pendapatan rumah tangga per bulan Rp. 2 juta s/d 6 juta dan biaya transportasi Rp 100 rb s/d Rp 1 jt. Pengaruh dari masing-masing faktor tersebut dapat dideskripsikan dengan melihat nilai ekspektasi nilai variabel bebasnya ($\text{Exp}(B)$):

Jumlah keluarga dengan anggota 3 sampai 4 orang dibandingkan dengan anggota keluarga ≥ 4 orang, lebih kecil 85,7 % (0,143-1) kemungkinannya untuk memiliki lebih dari 1 unit mobil. Dengan perkataan lain semakin besar jumlah anggota keluarganya, maka peluang keluarga memiliki lebih dari 1 unit mobil lebih besar.

Keluarga dengan pendapatan rumah tangga per bulan Rp. 2 juta s/d 6 juta dibandingkan keluarga dengan pendapatan lebih dari atau sama dengan Rp 6 juta rupiah per bulan, lebih kecil 61,9% (0,381-1) kemungkinannya untuk memiliki lebih dari 1 unit mobil. Dengan perkataan lain, semakin besar pendapatan per bulan suatu keluarga maka peluang memiliki lebih dari 1 unit mobil lebih besar.

Keluarga dengan biaya transportasi per bulannya Rp. 100 ribu s/d Rp 1 juta dibandingkan keluarga dengan biaya transportasi per bulannya lebih dari Rp 1 juta lebih kecil 77,2% (0,228-1) kemungkinannya untuk memiliki lebih dari 1 unit mobil. Dengan perkataan lain, semakin besar biaya transportasi yang dikeluarkan oleh suatu keluarga maka

peluang keluarga tersebut untuk memiliki lebih dari 1 unit mobil lebih besar.

b. Kepemilikan Sepeda Motor

Dari Tabel 11 terlihat bahwa variabel atau faktor-faktor yang berpengaruh terhadap kepemilikan mobil di Kecamatan Panakkukang pada tingkat 5% atau dengan kepercayaan 95% adalah jumlah anggota keluarga 3 s/d 4 orang, pendapatan rumah tangga per bulan Rp. 2 juta s/d 6 juta dan biaya transportasi Rp 100 rb s/d Rp 1 jt. Pengaruh dari masing-masing faktor tersebut dapat dideskripsikan dengan melihat nilai ekspektasi nilai variabel bebasnya ($\text{Exp}(B)$):

Jumlah keluarga dengan anggota 3 s/d 4 orang dibandingkan dengan anggota keluarga lebih dari atau sama dengan 4 orang, lebih kecil 77,8 % (0,222-1) kemungkinannya untuk memiliki lebih dari 1 unit sepeda motor. Dengan perkataan lain semakin besar jumlah anggota keluarganya, maka peluang keluarga memiliki lebih dari 1 unit sepeda motor lebih besar.

Keluarga dengan pendapatan rumah tangga per bulan Rp. 2 juta s/d 6 juta dibandingkan keluarga dengan pendapatan lebih dari atau sama dengan Rp 6 juta rupiah per bulan, lebih kecil 86 % (0,140-1) kemungkinannya untuk memiliki lebih dari 1 unit sepeda motor. Dengan perkataan lain, semakin besar pendapatan per bulan suatu keluarga maka peluang memiliki lebih dari 1 unit sepeda motor lebih besar.

Keluarga dengan biaya transportasi per bulannya Rp. 100 ribu s/d Rp 1 juta dibandingkan keluarga dengan biaya transportasi per bulannya lebih dari Rp 1 juta lebih kecil 80,7% (0,193-1) kemungkinannya untuk memiliki lebih dari 1 unit sepeda motor. Dengan perkataan lain, semakin besar biaya transportasi yang

dikeluarkan oleh suatu keluarga maka peluang keluarga tersebut untuk memiliki lebih dari 1 unit sepeda motor lebih besar.

KESIMPULAN

Penelitian ini dapat di simpulkan bahwa semakin besar jumlah anggota keluarganya, maka peluang keluarga memiliki lebih dari 1 unit mobil dan sepeda motor lebih besar. Selain itu, Semakin besar pendapatan per bulan suatu keluarga maka peluang memiliki lebih dari 1 unit mobil dan sepeda motor lebih besar. Dan Semakin besar biaya transportasi yang dikeluarkan oleh suatu keluarga maka peluang keluarga tersebut untuk memiliki lebih dari 1 unit mobil dan sepeda motor lebih besar.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] S. Indonesia, "Badan Pusat Statistik," *BPS-Statistics Indones.*, 2018.
- [2] O. Z. Tamin, *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Bandung: ITB, 2000.
- [3] D. S. Nababan, H. F. Betaubun, and A. Hidayatulloh, "Analisis Perbandingan Tingkat Pelayanan Moda Transportasi Darat Dan Udara," *Musamus J. Civ. Eng.*, vol. 2, no. 02, pp. 44–49, 2020.
- [4] S. L. Woro, "Analisis Kepemilikan Sepeda Motor Pada Rumah Tangga di Kabupaten Buleleng Menggunakan Model Regresi," *Denpasar. Danurejan Gedong Tengen Gondokusuman Gondomanan BerJetis*, 2011.
- [5] P. Paisal, A. Matarru, E. R. Primawati, Y. Yulianti, and M. Akbar, "Dampak On-Street Parking Terhadap Kinerja Jalan," *J. Tek. Sipil Ranc. Bangun*, vol. 8, no. 2, pp. 144–149, 2022.
- [6] E. Soesilowati, "Dampak Pertumbuhan Ekonomi Kota Semarang Terhadap Kemacetan Lalulintas di Wilayah Pinggiran dan Kebijakan yang Ditempuhnya," *JEJAK*, vol. 1, no. 1, 2008.
- [7] M. Akbar, D. S. Nababan, and M. I. Kholid, "ANALISIS POLA BANGKITAN LALU LINTAS DENGAN MENGGUNAKAN METODE MATRIKS ASAL-TUJUAN," *MUSTEK ANIM HA*, vol. 9, no. 02, pp. 56–66, 2020.
- [8] A. Kadir, "Transportasi: peran dan dampaknya dalam pertumbuhan ekonomi nasional," *J. Perenc. dan Pengemb. Wil. wahana hijau*, vol. 1, no. 3, pp. 121–131, 2006.
- [9] R. A. Bella, K. Malaikosa, and L. W. Fanggidae, "Pemodelan Bangkitan Perjalanan Berbasis Rumah Tangga di Kompleks RSS. Baumata, Kecamatan Taebenu, Kabupaten Kupang," *J. Tek. Sipil*, vol. 2, no. 1, pp. 63–70, 2013.
- [10] J. Paresa, M. Akbar, and M. K. K. Hayon, "Analisis Pemilihan Kriteria Penggunaan Transportasi Umum," *Musamus J. Civ. Eng.*, vol. 4, no. 01, pp. 45–50, 2021.
- [11] G. Sugiyanto, A. Munawar, S. Malkhamah, and H. Sutomo, "Pengembangan Model Biaya Kemacetan Bagi Pengguna Mobil Pribadi Di Daerah Pusat Perkotaan Yogyakarta," *J. Transp.*, vol. 11, no. 2, 2011.
- [12] A. Massara, A. Hakim, A. Wicaksono, and L. Basri, "Structural Equation Modeling On the Calculation of Motorcycle Ownership Index Using Amos Software," *IOSR J. Bus. Manag.*, vol. 20, no. 4, pp. 35–43, 2018.
- [13] E. Budianto, C. Utary, and M. Akbar, "Perancangan Complete Streets Di Kota Merauke Sebagai Jalan Percontohan," *Musamus J. Civ. Eng.*, vol. 4, no. 02, pp. 70–74, 2022.
- [14] S. Santoso, *Menguasai SPSS versi 25*. Elex Media Komputindo, 2019.
- [15] R. E. Walpole, "Pengantar statistika," 1995.