

ANALISIS KEPEMILIKAN KENDARAAN RUMAH TANGGA TERHADAP KEMACETAN DI KECAMATAN MANGGALA KOTA MAKASSAR

Lambang Basri Said¹, St Maryam H², Sri Indriyani³

¹ Dosen Jurusan Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia (UMI)

Jalan Urip Sumoharjo No. 225 Makassar, Telp (0411) 454534, Email : elbasri_umi@yahoo.com

² Dosen Jurusan Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia (UMI)

Jalan Urip Sumoharjo No. 225 Makassar, Telp (0411) 454534, Email : ryamhafram@yahoo.co.id

³ Staff Dinas PU-PRPKP Kabupaten Takalar

JL Diponegoro No 78 A Kabupaten Takalar, Email : zikraichsan@gmail.com

ABSTRAK

Peningkatan jumlah penduduk yang disertai pertumbuhan perekonomian di Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP) telah mendorong tingkat kepemilikan kendaraan bermotor dari tahun ke tahunnya meningkat. Hal ini tentunya akan memberi pengaruh pada kondisi lalu lintas yang ada. Maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah : untuk menganalisis karakteristik sosial-ekonomi dan demografi rumah tangga di Kecamatan Manggala dan menganalisis model kepemilikan kendaraan pada rumah tangga dengan faktor-faktor yang mempengaruhinya.

Jumlah anggota keluarga 5 orang atau lebih, sebesar 35.2 %. Dan 1 orang dengan jumlah persentase sebesar 2.8 %. persentase yang bekerja 2 orang sebesar 40.4 %. Jumlah anggota keluarga yang pelajar/mahasiswa yang tertinggi adalah 1 orang dengan nilai persentase 38.8 %. Pendapatan netto perbulan tertinggi Rp 6 jt – Rp 10 jt yaitu sebesar 28.4 %. Sedangkan pendapatan bruto perbulan Rp 6 jt – Rp 10 jt yaitu sebesar 31.6 %. Jarak rata-rata perjalanan perhari 10 – 20 km, dengan persentase 35.2 %. Pengeluaran biaya transportasi rata-rata perbulannya setiap rumah tangga adalah Rp 500 rb – Rp 1 jt, dengan persentase 39.2 %. Waktu Perjalanan rata-rata perhari 1 – 2 jam, dengan persentase 40.8 %.

Tingkat Kepemilikan Mobil rumah tangga di Kecamatan Manggala yang terbanyak adalah 1 unit, dengan persentase 49.2 %. Sedangkan yang terkecil adalah lebih atau sama dengan 4 unit dengan persentase 0.4 %. Tingkat Kepemilikan Sepeda Motor pada setiap rumah tangga di Kecamatan Manggala yang terbanyak adalah 1 unit, dengan persentase 40.8 %. Sedangkan yang terkecil adalah lebih atau sama dengan 4 unit dengan persentase 1.2 %.

Kata kunci: penapatan, jumlah penduduk, kepemilikan mobil dan sepeda motor

I. PENDAHULUAN

Makassar adalah salah satu kota terbesar di Indonesia, Luas wilayah Kota Makassar seluruhnya kurang lebih 175,77 Km² daratan dan termasuk 11 pulau di selat Makassar ditambah luas wilayah perairan kurang lebih 100 Km². jumlah penduduk pada tahun 2014 1.429.200 jiwa. Laju pertumbuhan ekonomi Kota Makassar berada di peringkat paling tinggi di Indonesia. Dalam lima tahun terakhir, rata-rata pertumbuhan ekonomi Kota Makassar di atas 9%. Bahkan pada tahun 2008, pertumbuhan ekonomi Kota Makassar mencapai angka 10,83%.

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa semakin tinggi Income pada rumah tangga akan diikuti dengan semakin tingginya tingkat kepemilikan kendaraan (Mobil dan Sepeda Motor). Pesatnya pertumbuhan ekonomi saat itu, bersamaan dengan gencarnya pembangunan infrastruktur yang mendorong perputaran ekonomi. Dan pesatnya pertumbuhan ekonomi juga di dorong dengan sektor transportasi di Kota Makassar juga merupakan Kota yang pesatnya pertumbuhan jumlah kendaraan yang menyebabkan jalanan banyak mengalami kemacetan. Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat berperan dalam pembangunan ekonomi yang menyeluruh. Perkembangan sektor transportasi akan secara langsung mencerminkan pertumbuhan pembangunan

ekonomi yang berjalan. Dimana sektor transportasi yang dimaksud adalah kendaraan mobil dan sepeda motor yang merupakan kendaraan pribadi setiap KK. kendaraan pribadi mendorong kemajuan perekonomian setiap rumah tangga di Kota Makassar. Karena tidak jarang setiap KK di kota Makassar memiliki 2 sampai 5 kendaraan pribadi berupa mobil dan sepeda motor.

Jumlah kecamatan di Kota Makassar sebanyak 14 kecamatan. Dimana daerah penelitian ini terdapat di Kecamatan Manggala. Karena di daerah tersebut merupakan daerah pemukiman yang kondisi ekonomi setiap KK bervariasi. Untuk itu dibutuhkan “Analisis Pengaruh Pertambahan Kepemilikan Kendaraan Rumah Tangga Terhadap Kemacetan di Kecamatan Manggala Kota Makassar”.

II. METODE PENELITIAN

Tahapan penelitian mencakup langkah-langkah pelaksanaan penelitian dari awal sampai akhir. Tahapan Dalam penelitian ini diawali dengan suatu studi untuk mengidentifikasi daerah/wilayah suatu lokasi, mengenali wilayah dan permasalahannya sehingga dapat ditetapkan sebagai lokasi studi, mengidentifikasi data yang dibutuhkan, mengidentifikasi pustaka dan acuan yang akan digunakan, serta mengidentifikasi perangkat lunak yang dapat diacu dalam menganalisis data. Dengan menetapkan tujuan yang menjadi sasaran studi dan identifikasi pustaka, dicoba untuk mendesain formulir survai berupa desain kuesioner dan survai pendahuluan untuk menentukan desain sampel yang sangat dibutuhkan sebelum dilakukan survai secara menyeluruh, serta menentukan data apa saja yang diperlukan. Dari survai menyeluruh tersebut akan didapatkan data lapangan sebagai data primer dan data sekunder dari instansi terkait, literature, jurnal ilmiah, yang selanjutnya akan diolah dalam rangka penyusunan laporan.

Dengan demikian, langkah-langkah yang pasti dapat diperoleh, sehingga memperkecil kekeliruan yang terjadi seperti pengumpulan data yang tidak perlu, mengetahui jenis data yang dibutuhkan secara tepat dan sejak awal sudah dipersiapkan mencari pustaka dan acuan yang dibutuhkan, yang akan digunakan dalam proses analisis, dan yang tidak kalah pentingnya dapat menghemat waktu mengingat waktu yang terbatas, menghemat tenaga kerja dan dapat menggunakan tenaga yang membantu survei secara optimal dan pada ujungnya dapat member penghematan dalam pendanaan, mengingat dana yang dibutuhkan tidak sedikit.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Sosial Ekonomi Rumah Tangga di Kecamatan Manggala.

1. Dari masing-masing keluarga yang disurvei diperoleh data jumlah anggota keluarga pada daerah studi, jumlah anggota keluarga terbanyak dalam satu rumah tangga adalah 5 orang atau lebih, dengan jumlah persentase sebesar 35.2 %.
2. Jumlah anggota keluarga yang bekerja dari hasil penelitian yang memiliki persentase tertinggi adalah 2 orang. Dengan jumlah persentase 40.4 %.
3. Jumlah anggota keluarga yang pelajar atau mahasiswa, dari hasil penelitian persentase tertinggi adalah 1 orang dengan nilai persentase sebesar 38.8 %.
4. pendapatan netto rumah tangga tertinggi di Kecamatan Manggala adalah Rp 6 jt – Rp 10 jt yaitu sebesar 28.4 %.
5. pendapatan bruto rumah tangga tertinggi di Kecamatan Manggala adalah Rp 6 jt – Rp 10 jt yaitu sebesar 31.6 %.

Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor.

1. Jumlah kepemilikan mobil pada setiap rumah tangga terbanyak yaitu 1 unit, dengan persentase 49.2 %. Sedangkan jumlah mobil pada setiap rumah tangga yang terkecil yaitu lebih dari 4 unit dengan persentase 0,4 %.
2. Jumlah kepemilikan sepeda motor pada setiap rumah tangga terbanyak yaitu 1 unit, dengan persentase 40,8 %. Sedangkan jumlah mobil pada setiap rumah tangga yang terkecil yaitu lebih dari 4 unit dengan persentase 1,2 %.

Jarak Rata-rata Perjalanan Setiap Rumah Tangga:

Menurut hasil survei, Jarak rata-rata perjalanan perhari pada setiap rumah tangga yang terbanyak adalah 10 – 20 km, dengan persentase 35,2 %.

Rata-Rata Pengeluaran Biaya Transportasi Perbulan:

Menurut hasil survei, pengeluaran biaya transportasi perbulan pada setiap rumah tangga yang terbanyak adalah Rp 500 rb – Rp 1 jt, dengan persentase 39.2 %.

Jarak Tempuh Rata-rata Perhari setiap Rumah Tangga:

Menurut hasil survei, waktu perjalanan rata-rata perhari pada rumah tangga yang terbanyak adalah 1 – 2 jam, dengan persentase 40.8 %.

Faktor yang Berpengaruh Terhadap Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor

Faktor yang Berpengaruh Terhadap Kepemilikan Mobil:

- a. Pendapatan keluarga meningkat maka kemungkinan kepemilikan mobil > 1 unit meningkat. Ini merupakan suatu konsekuensi logis karena dengan kondisi keuangan yang lebih mampu sudah barang tentu mempunyai daya beli yang lebih tinggi.
- b. Jumlah anggota keluarga dan biaya transportasi yang lebih banyak juga dapat mempengaruhi kepemilikan mobil > 1 unit. Jika dikaitkan dengan alternatif moda transportasi yang ada saat ini di Kecamatan Manggala, maka fenomena ini merupakan suatu konsekuensi yang logis.
- c. Akan tetapi, kepemilikan dan penggunaan yang meningkat dari kepemilikan mobil tentunya akan berdampak kepada penambahan kendaraan pribadi di jalan raya yang selanjutnya berkontribusi kepada permasalahan transportasi seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Untuk itu penyediaan dan pemberdayaan sarana angkutan umum yang kompetitif (dengan mobil pribadi) baik dari biaya dan kecepatan dan ketepatan pelayanan merupakan syarat yang harus dipenuhi jika permasalahan - permasalahan transportasi tersebut hendak dikurangi.

Faktor yang Berpengaruh Terhadap Kepemilikan Sepeda Motor:

- a. Pendapatan keluarga meningkat maka kemungkinan kepemilikan sepeda motor > 1 unit meningkat. Ini merupakan suatu konsekuensi logis karena dengan kondisi keuangan yang lebih mampu sudah barang tentu mempunyai daya beli yang lebih tinggi.
- b. Jumlah anggota keluarga dan biaya transportasi yang lebih banyak juga dapat mempengaruhi kepemilikan sepeda motor > 1 unit. Jika dikaitkan dengan alternatif moda transportasi yang ada saat ini di Kecamatan Manggala, maka fenomena ini merupakan suatu konsekuensi yang logis. Seseorang untuk melakukan perjalanan tentunya akan mencari biaya yang serendah mungkin (efisien) tetapi dengan efektifitas yang tinggi (misal sebanyak-banyaknya dapat mengangkut seluruh anggota keluarganya). Alternatif moda transportasi yang memungkinkan saat ini dengan memperhitungkan efisiensi dan efektifitas yang tinggi tersebut adalah sepeda motor.
- c. Akan tetapi, kepemilikan dan penggunaan yang meningkat dari kepemilikan sepeda motor tentunya akan berdampak kepada penambahan kendaraan pribadi di jalan raya yang selanjutnya berkontribusi kepada permasalahan transportasi seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Untuk itu penyediaan dan pemberdayaan sarana angkutan umum yang kompetitif (dengan sepeda motor pribadi) baik dari biaya dan kecepatan dan ketepatan pelayanan merupakan syarat yang harus dipenuhi jika permasalahan - permasalahan transportasi tersebut hendak dikurangi.

IV. KESIMPULAN

kesimpulan dari penelitian ini adalah :

1. Karakteristik sosial-ekonomi dan demografi penduduk di Kecamatan Manggala:
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 – Rp 10 jt. Jarak rata-rata perjalanan perhari dalam rumah tangga rata-rata 10 – 20 km. Pengeluaran biaya transportasi rata-rata perbulannya setiap rumah tangga adalah Rp 500 rb – Rp 1 jt, dengan waktu Perjalanan rata-rata perharinya 1 – 2 jam.
2. Tingkat Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor pada Rumah Tangga:
Tingkat Kepemilikan masing-masing mobil dan sepeda motor pada rumah tangga yang tertinggi adalah 1 unit, sedangkan yang tekecil adalah 4 unit atau lebih.
3. Probabilitas Faktor yang Berpengaruh Terhadap Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor pada Rumah Tangga
 - a. semakin besar jumlah anggota keluarganya, maka peluang keluarga memiliki > 1 unit mobil dan sepeda motor lebih besar.
 - b. Semakin besar pendapatan per bulan suatu keluarga maka peluang memiliki > 1 unit mobil dan sepeda motor lebih besar.
 - c. Semakin besar biaya transportasi yang dikeluarkan oleh suatu keluarga maka peluang keluarga tersebut untuk memiliki > 1 unit mobil dan sepeda motor lebih besar.

SARAN

1. Penelitian ini dapat dikembangkan lagi dengan menganalisis daerah studi lainnya dengan cakupan wilayah yang lebih luas.
2. Penelitian ini dapat dikembangkan lagi dengan menggunakan variabel bebas yang lebih kompleks.
3. Peran serta pemerintah daerah sangat dibutuhkan agar system transportasinya dapat efisiensi waktu dan biaya. Dengan kata lain ketepatan pelayanan merupakan syarat yang harus dipenuhi agar permasalahan transportasi dapat dikurangi. Untuk itu diharapkan lebih dapat meminimalkan penggunaan kendaraan pribadi, agar masyarakat mampu untuk berpindah ke angkutan umum.

DAFTAR PUSTAKA

- Liris, Woro. 2011. *Analisis Kepemilikan Sepeda Motor Pada Rumah Tangga Di kabupaten Buleleng Menggunakan Model Regresi Logistik* (tesis). Universitas Udayana. Denpasar
- Ridwan, M. 2012. *Pengaruh Faktor Sosial Ekonomi Terhadap Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor di Kota langsa* (tesis). Universitas Syiah Kuala. Aceh
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Erlangga. Jakarta
- Pujawan, I Nyoman. 2009. *Ekonomi Teknik. Edisi Kedua*. Guna Widya. Surabaya
- Isgiyanto, A. 2009. *Teknik Pengambilan Sampel*. Mitra Cendikia Press. Yogyakarta
- Santoso, S. 2009. *Menguasai Statistik dengan SPSS 16*. PT Elex Media Komputindo, Kompas Gramedia. Jakarta
- Kurniawan, I.W. 2009. *Analisis Kepemilikan Sepeda Motor dan Mobil Pada Rumah Tangga* (skripsi). Universitas Udayana. Denpasar

- Tamin, O.Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Penerbit ITB. Bandung
- Ghozali. 2001. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro. Semarang
- Anonimus. 2016. Kota Makassar. Badan Pusat Statistik. Sulawesi Selatan
- Anonimus. 2016. Kota Makassar. Kelurahan Tamalanrea. Kecamatan Tamalanrea. Sulawesi Selatan
- Nathasya, M. 2010. *Analisis Kemacetan Lalulintas Simpang Cisalak (jurnal)*. Universitas Sunadarma. Bogor
- Munawar, A. 2004. *Manajemen Lalulintas Perkotaan*. Penerbit Beta Offset. Yogyakarta
- Rosmiyati. A. 2013. *Permodelan Bangkitan Perjalanan Berbasis Rumah Tangga di Kompleks RSS. Baumata (jurnal)*. Universitas Nusa Cendana. Kupang
- Mayestika, F. 2014. *Bangkitan Perjalanan pada Perumahan Misfalah Rasaindo Kota Gorontalo (jurnal)*. Universitas Negeri Gorontalo. Gorontalo
- Setiawan, R. 2007. *Manajemen Lalulintas Untuk Mengurangi Kemacetan di Perumahan Jemur Abdayani (jurnal)*. Universitas Kristen Petra. Surabaya
- Filiyanti, T. 2005. *Alternatif Solusi Kemacetan Lalulintas di Kota Medan (jurnal)*. Universitas Sumatra Utara. Medan
- Triyani, A. 2013. *Bangkitan Pergerakan Keluarga dari Zona Perumahan Tertata (jurnal)*. Universitas Sumatra Utara. Medan
- Walpole, E.R. 1995. *Pengantar Statistika*. Pustaka Utama. Gramedia. Jakarta.
- Arisman, A. 2014. *Pengaruh Penduduk, Kendaraan Bermotor, dan PDRB Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (jurnal)*. Universitas Sumatra Utara. Medan
- Rahmawati, A. 2014. *Analisis Pemilihan Moda Sepeda Motor dan KRL Commuterline Untuk Perjalanan Kerja Ke Provinsi DKI Jakarta (jurnal)*. Universitas Diponegoro. Semarang
- Aris, A. 2012. *Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Akibat Kemacetan Lalulintas (Studi Kasus Area Universitas Brawijaya Malang) (jurnal)*. Universitas Brawijaya. Malang
- Mirlanda, Ayu Mirna. 2011. *Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas di Ibu Kota (skripsi)*. Universitas Indonesia. Jakarta
- Abbas, S. 2003. *Manajemen Transportasi*. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta
- Soesilowati, E. 2008. *Dampak Pertumbuhan Ekonomi Kota Semarang Terhadap Kemacetan Lalulintas Di Wilayah Pinggirian Dan Kebijakan Yang Ditempuhnya (jurnal)*. Universitas Negeri Semarang. Semarang

Sugianto, G. 2011. *Pengembangan Model Biaya Kemacetan Bagi Pengguna Mobil Pribadi Di Daerah Pusat Perkotaan (jurnal)*. Yogyakarta

Walpole, R. E. 1982. *Pengantar Statistika. Bambang Sumantri (Penerjemah). Terjemahan dari: Introduction to Statistics*. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta