

**Analisis Faktor yang Berpengaruh Terhadap Tingkat Pemilikan
Kendaraan Bermotor Sebagai Dampak Kemacetan
di Kota Makassar**

Fithrah Fadhiba Shalihah¹, Lambang Basri Said², Ilham Syafei³

¹Magister Teknik Sipil Program Pascasarjana Universitas Muslim Indonesia
Jl. Urip Sumoharjo No. 225 Makassar, Sulawesi Selatan
Email: ¹fithrahfaradhiba@gmail.com;

^{2,3}Program Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muslim Indonesia
Jl. Urip Sumoharjo KM 05 Makassar, Sulawesi Selatan
Email: ²lambangbasri.said@umi.ac.id; ³Ilham.syafei@umi.ac.id

ABSTRAK

Kemacetan hampir terjadi pada kota-kota besar di Indonesia, Kota Makassar adalah salah satunya. Banyak masyarakat beranggapan bahwa kemacetan disebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya karena kredit kendaraan yang terlalu mudah. Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis pengaruh nilai uang muka, daya tarik promosi, ekonomi masyarakat, sosial masyarakat, budaya masyarakat, dukungan dan regulasi kredit kepemilikan kendaraan terhadap kemacetan di Kota Makassar. Metode penelitian analisis deskriptif kualitatif melibatkan 7 variabel antara lain nilai uang muka, promosi penjualan, sosial masyarakat, ekonomi masyarakat, budaya masyarakat dukungan dan regulasi. Penelitian ini berlokasi di wilayah kota Makassar. Hasil yang dicapai dari penelitian secara kualitatif ini, ya community culture itu nilai variabel Uang Muka dengan koefisien sebesar 0,137 atau 13,7%, Promosi Penjualan dengan koefisien sebesar 0,159 atau 15,9%, Sosial Masyarakat dengan koefisien sebesar 0,144 atau 14,4%, Ekonomi Masyarakat dengan koefisien sebesar 0,151 atau 15,1%, Budaya masyarakat dengan koefisien sebesar 0,119 atau 11,9%, Faktor Dukungan sebesar 0,145 atau 14,5% dan Regulasi dengan koefisien sebesar 0,132 atau 13,2%.

Kata Kunci: Uang muka, promosi, dukungan, regulasi

ABSTRACT

Traffic jams almost occur in big cities in Indonesia, Makassar City is one of them. Many people think that traffic jam is caused by some factors, one of them is because vehicle loans are too easy. The purpose of this research are analyze the effect of the value of down payments, attractiveness of promotions, economic society, social society, culture society, support and regulation of vehicle ownership loans on traffic jam in Makassar. Method of this research is qualitative descriptive analysis involves 7 variables, including value of down payment, sales promotion, social community, economic, culture, support and regulation. This research is located in Makassar city area. The results achieved from this qualitative research are coefficient of down payment variable is 0.137 or 13.7%, coefficient of Sales Promotion is 0.159 or 15.9%, coefficient of Social Society coefficient is 0.144 or 14.4%, coefficient of Economic Society is 0.151 or 15.1%, coefficient of Culture Society is 0,119 or 11,9% and coefficient of Support Factor is 0.145 or 14.5%, and coefficient of Regulation is 0.132 or 13.2%.

Keywords: Down payment, promotion, support, regulation

1. Pendahuluan

1.1 Latar belakang

Permasalahan yang terjadi dalam beberapa dekade ini adalah pertumbuhan kendaraan yang tinggi tidak diimbangi dengan pertumbuhan infrastruktur jalan sehingga menyebabkan terjadinya macet, terjadi pada beberapa kota-kota besar di Indonesia (Gunardo, 2014).

Di Kota Makassar, pertumbuhan terhadap kendaraan bermotor terjadi begitu pesat. Tercatat jumlah kendaraan bermotor di Kota Makassar tahun 2014 sebesar 1.252.755 unit. Dua tahun kemudian tahun 2016, peningkatan kendaraan sebesar 1.425.151 unit. Tahun 2017 naik menjadi 1.463.056 unit. Di Kota Makassar, kendaraan bermotor roda dua mendominasi sebesar 1.156.759 unit, disusul mobil penumpang sebanyak 213.985 unit, mobil barang sebanyak 74.603 unit, bus sebanyak 17.316 unit, dan kendaraan khusus mencapai 403 unit. Belum termasuk jumlah kendaraan baru yang data pajaknya belum terdaftar.

Berdasarkan data dari salah satu leasing di kota Makassar yaitu PT Mandiri Utama Finance yang berdiri sejak Agustus 2017, dimana jumlah kendaraan bermotor terhitung sampai akhir Desember 2020 menembus 8488 unit, dimana tercatat kendaraan roda dua yang telah dibiayai sekitar 4041 unit sedangkan kendaraan roda empat atau lebih sekitar 4.447 unit. Pada 2020 tercatat 2499 unit dibanding 2019 yaitu sekitar 2181 unit. Untuk *Down Payment* / uang muka 0 % - < 15% tercatat 2077 unit dan DP > 15% tercatat 6411 unit yang telah dibiayai oleh perusahaan tersebut.

Meningkatnya jumlah kepemilikan kendaraan yang berdampak pada kemacetan yang ada di Kota Makassar. Kemacetan juga dapat terjadi apabila volume lalu lintas hampir mencapai kapasitas jalan, maka kemacetan akan terjadi. Kemacetan total terjadi apabila

kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat (Tamin, 2000).

Yang memicu kemacetan, yaitu faktor lebar jalan, jarak *traffic lights*, faktor simpang jalan, aktifitas *on site road*, faktor kapasitas jalan, tingginya hambatan samping dan kondisi geometrik jalan (Aloisius de Rozari & Yudi Hari Wibowo, 2015; Wijanarko & Ridlo, 2019; Wini Mustikarani & Suherdiyanto, 2016). Beberapa dampak ekonomi yang sangat berpengaruh terhadap pengendara akibat macet adalah pemborosan Bahan Bakar (BBM), biaya spare part, hilangnya sumber penghasilan, biaya berobat, rugi ekonomi dan rugi waktu (Tamara & Sasana, 2017).

Beberapa aspek terkait mudahnya mendapatkan kendaraan yaitu dilihat nilai uang muka dimana pihak leasing menetapkan uang muka yang cukup ringan, promosi penjualan dipermudah dengan syarat cukup melampirkan KTP dan Kartu Keluarga sudah bisa melakukan kredit kendaraan, Ekonomi masyarakat sebagai tingkat pendapatan atau income, Sosial masyarakat sebagai perilaku yang ditunjukkan masyarakat, Budaya Masyarakat sebagai cara hidup bisa lebih berkembang yang kemudian akan diwariskan dari generasi ke generasi lainnya, faktor pendukung dimana terfasilitasnya beberapa suku cadang atau service kendaraan, dan faktor regulasi dimana memberikan lahan seperti tempat parkir, garasi, atau pembatasan kendaraan pribadi dengan wajib bayar pajak kendaraan.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana pengaruh nilai uang muka, daya tarik promosi, ekonomi masyarakat, sosial masyarakat, budaya masyarakat, dukungan dan regulasi kredit kepemilikan kendaraan terhadap kemacetan di Kota Makassar.

1.3 Tujuan Penelitian

Menganalisis pengaruh nilai uang muka, daya tarik promosi, ekonomi

masyarakat, sosial masyarakat, budaya masyarakat, dukungan dan regulasi

kredit kepemilikan kendaraan terhadap kemacetan di Kota Makassar

2. Metode Penelitian

2.1 Jenis Penelitian

Pendekatan deskriptif analisis kualitatif dan pengumpulan data dengan menggunakan teknik survei kuisioner.

roda dua dan roda empat terhadap kemacetan di Kota Makassar.

b. Data sekunder, berupa data populasi dari pihak Pemerintah Kota Makassar dan data leasing PT. Mandiri Utama Finance.

2.2 Objek Penelitian

Objek yang menjadi fokus dalam penelitian ini terdiri dari beberapa aspek, yaitu aspek kepemilikan kendaraan melalui keterjangkauan uang muka, faktor promosi, aspek sosial, ekonomi dan budaya terhadap kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

2.5 Variabel Penelitian

Variabel independen (variabel bebas) pada penelitian ini, mencakup faktor nilai uang muka (X1), faktor promosi penjualan (X2), faktor ekonomi masyarakat (X3), faktor sosial masyarakat (X4), faktor budaya masyarakat (X5), faktor pendukung (X6), faktor regulasi (X7), dan variabel dependen (variabel terikat) dalam penelitian ini yaitu kemacetan di Kota Makassar.

2.3 Lokasi Penelitian

Penelitian berfokus di ruas jalan Kota Makassar dengan berfokus pada masyarakat pengendara roda dua dan roda empat.

3. Hasil dan Pembahasan

2.4 Sumber Data

a. Data primer, yaitu berdasarkan hasil survei kuisioner masyarakat pengendara

3.1 Karakteristik Responden

Berikut responden dikelompokkan menjadi beberapa karakteristik responden sebagai berikut:

Tabel 1 Deskripsi Karakteristik Responden

No	Karakteristik Responden	Jumlah (Orang)	Persentase (%)	
1	Jenis Kelamin :	a. Laki-laki	87	58
		b. Perempuan	63	42
2	Usia :	a. < 20 tahun	2	1
		b. 20-30 tahun	46	31
		c. 31-40 tahun	53	35
		d. 41-50 tahun	39	26
		e. > 50 tahun	10	7
3	Pendidikan :	a. SD/SMP	17	11
		b. SMA/SMK	36	24
		c. Sarjana	97	65
4	Jenis Pekerjaan :	a. PNS	37	25
		b. Karyawan Swasta	55	37
		c. Buruh	18	12
		d. Wirasaha	28	19
		e. Mahasiswa	12	8
5	Pendapatan :	a. < 3 juta	39	26
		b. 3 - 5 juta	41	27
		c. 5 - 7 juta	51	34
		d. 7 – 10 juta	16	11
		e. > 10 juta	3	2
6	Kepemilikan Kendaraan :	a. Mobil	50	34
		b. Sepeda Motor	92	61
		c. Lainnya	8	5

Berdasarkan tabel 1 di atas, ditunjukkan bahwa rata-rata responden yang memiliki kendaraan dan berpartisipasi adalah usia dewasa diatas 20-50 tahun dan pendidikan responden rata-rata adalah sarjana dengan 65% dari jumlah total responden. Ini menunjukkan bahwa tingkat pemahaman responden terhadap kemacetan di Kota Makassar cukup baik terkait dengan tercapainya validasi data.

3.2 Tahap Analisis Data

3.2.1 Uji Instrumen Data

a. Uji Validitas

Uji ini digunakan untuk mengetahui valid tidaknya suatu data. uji validitas diuji dengan menggunakan aplikasi SPSS ver. 21. Hasil menunjukkan bahwa r_{hitung} untuk seluruh indikator dalam variabel independen, yaitu Nilai Uang Muka (X1), Promosi Penjualan (X2), Ekonomi Masyarakat (X3), Sosial Masyarakat (X4), Budaya Masyarakat (X5), Dukungan (X6), dan Regulasi (X7) > (lebih besar) dari nilai r_{tabel} dan nilai signifikansi $0,000 < 0,05$ untuk semua item pertanyaan, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel yang digunakan memiliki kevalidan.

b. Uji Reliabilitas

Uji ini digunakan untuk mengukur konsistensi dari variabel-variabel yang diteliti. Apabila variabel konsisten, maka data dapat disebut *reliable*. Uji Reliabilitas yang diperoleh dalam penelitian menggunakan aplikasi SPSS ver. 21. Hasil menunjukkan nilai *Cronbach's Alpha* sebesar yaitu $0,844 > 0,60$, maka dapat disimpulkan variabel-variabel yang digunakan konsisten (*reliable*).

3.2.2 Tahap Uji Prasyarat Analisis

a. Uji Normalitas

Uji ini digunakan dalam menilai distribusi data normal atau tidak. Uji normalitas penelitian ini diolah dengan aplikasi SPSS ver. 21. Hasil menunjukkan nilai signifikansi (*2-tailed*) sebesar $0,438 > 0,05$, maka dapat disimpulkan data dalam penelitian ini berdistribusi normal.

b. Uji Multikolinieritas

Uji ini digunakan untuk mengetahui korelasi antara variabel independen (bebas). Hasil uji menunjukkan seluruh nilai VIF berturut-turut tiap variabel, yaitu 1,717, 1,152, 1,181, 1,836, 1,321, 1,604, dan 1,031 < 10 dan nilai toleransi berturut-turut 0,582, 0,868, 0,847, 0,545, 0,757, 0,623, 0,970 $> 0,10$, maka tidak terjadi gejala multikolinieritas.

c. Uji Heterokedastisitas

Uji ini digunakan untuk mengetahui ketidaksamaan varian residual dari pengamatan satu ke pengamatan lain dalam sebuah regresi. Adapun hasil uji heterokedastisitas menunjukkan bahwa nilai signifikansi untuk setiap variabel memiliki nilai signifikansi berturut-turut, yaitu 0,748, 0,446, 0,648, 0,611, 0,390, 0,387, 0,649 $> 0,05$, maka tidak terjadi gejala heterokedastisitas.

3.2.3 Tahap Uji Hipotesis

a. Uji t

Uji t diuji dengan aplikasi SPSS ver. 21, dengan nilai signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$), didapatkan nilai signifikansi setiap variabel (uang muka, promosi penjualan, ekonomi masyarakat, sosial masyarakat, budaya masyarakat, dukungan, dan regulasi) memiliki signifikansi 0, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, artinya setiap variabel independen (X) secara parsial memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen Kemacetan di Kota Makassar (Y).

b. Uji F

Uji F diuji dengan aplikasi SPSS ver. 21. Hasil menunjukkan angka signifikansi sebesar 0,000. Dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha=0,05$), maka $0,000 < 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, artinya seluruh variabel independen (X) secara simultan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Kemacetan di Kota Makassar (Y).

c. Uji Korelasi Ganda

Uji korelasi ganda (R) dengan aplikasi SPSS ver. 21, menunjukkan bahwa nilai koefisien ganda sebesar 0,963. Berdasarkan tabel korelasi ganda, maka koefisien 0,963 menggambarkan hubungan yang sangat kuat (berada pada range 0,80-1,00) antara seluruh variabel independen (X) terhadap variabel Kemacetan di Kota Makassar (Y).

d. Uji Koefisien Determinasi (R²)

Uji koefisien determinasi (R²) diuji dengan aplikasi SPSS ver. 21. Hasil uji menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasi (R²) sebesar 0,927 atau 92,7%, artinya variabel independen

(uang muka, promosi penjualan, ekonomi masyarakat, sosial masyarakat, budaya masyarakat, dukungan, dan regulasi) dapat menjelaskan variabel dependen Kemacetan di Kota Makassar sebesar 92,7% dan sisanya sebesar 7,3% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak/belum diteliti.

3.2.4 Analisis Regresi Linier Berganda

Uji regresi linear berganda digunakan untuk mengukur besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Uji regresi menggunakan SPSS ver. 21, kemudian diperoleh koefisien regresi sesuai pada tabel 2 berikut.

Tabel 2 Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Variabel	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	.091	.554		.164	.870
Uang Muka	.137	.028	.145	4.894	.000
Promosi Penjualan	.159	.021	.184	7.541	.000
Ekonomi Masyarakat	.151	.012	.321	13.012	.000
Sosial Masyarakat	.144	.010	.422	13.745	.000
Budaya Masyarakat	.119	.020	.158	6.057	.000
Dukungan	.145	.018	.228	7.936	.000
Regulasi	.132	.022	.138	5.980	.000

a. Dependent Variable : Kemacetan

Sumber: Pengolahan Data, 2020

Berdasarkan hasil uji Regresi Linier Berganda dengan aplikasi SPSS ver. 21, adapun persamaan yang diperoleh berdasarkan tabel 2 adalah sebagai berikut:

$$Y = 0,091 + 0,137X_1 + 0,159X_2 + 0,151X_3 + 0,144X_4 + 0,119X_5 + 0,145X_6 + 0,132X_7$$

Dari persamaan tersebut diatas dapat dijelaskan:

- a. Variabel Uang Muka (X1) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,137 atau 13,7%.
Bahwa Variabel Uang Muka (X1), memberi pengaruh terhadap tingkat kemacetan lalulintas, hal ini terukur pada; akibat karena kemudahan memiliki kendaraan bagi masyarakat

melalui leasing atau lembaga perkreditan rakyat dan sejenisnya yang menawarkan kredit kepemilikan kendaraan dengan Uang Muka yang dapat dijangkau oleh masyarakat, sehingga menimbulkan trend peningkatan jumlah kendaraan baik roda dua maupun roda empat. Akibat karena hal tersebut akan memberi efek /pengaruh kemacetan berlalulintas. Sebagaimana kita ketahui bahwa kemacetan sebab utamanya adalah tidak imbangnya antara pertumbuhan jumlah kendaraan terhadap pertumbuhan peningkatan ruas jalan dipertkotaan.

- b. Variabel Variabel Promosi Penjualan (X2) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,159 atau 15,9%.

Bahwa Variabel Promosi Penjualan (X2), memberi pengaruh terhadap tingkat kemacetan lalu lintas, hal ini terukur pada; model kompetensi perdagangan tidak terlepas pada aspek bagaimana pengaruh promosi yang menarik terhadap konsumen, sehingga menimbulkan ketertarikan untuk memiliki barang tersebut. Promosi penjualan merupakan bagian terintegrasi pada lembaga perkreditan rakyat, meskipun orientasinya adalah bahwa dengan pemilikan kendaraan dapat memicu pertumbuhan ekonomi rakyat secara komprehensif. Secara tidak langsung aktifitas leasing dengan promosi penjualan yang ditawarkan tentunya berpengaruh tidak langsung pada kejadian kemacetan pergerakan lalu lintas.

- c. Variabel Ekonomi Masyarakat (X3) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,151 atau 15,1%.

Bahwa Variabel Ekonomi Masyarakat (X3), memberi pengaruh terhadap tingkat kemacetan lalu lintas, hal ini terukur pada; kondisi status ekonomi masyarakat disuatu wilayah, korelasi antara ekonomi masyarakat terhadap peningkatan jumlah kendaraan dan kepemilikan kendaraan berorientasi pada pertumbuhan tingkat ekonomi bagi masyarakat, dengan demikian dengan nilai ekonomi masyarakat yang baik akan memudahkan untuk memiliki kendaraan, sebaliknya dengan memiliki kendaraan peningkatan roda ekonomi juga akan meningkat, sehingga variabel ini cukup berpengaruh pada kemacetan pergerakan lalu lintas diperkotaan.

- d. Variabel Sosial Masyarakat (X4) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,144 atau 14,4%.

Bahwa Variabel Sosial Masyarakat (X4), memberi pengaruh terhadap tingkat kemacetan lalu lintas, hal ini terukur pada; Variabel Sosial Masyarakat, merupakan perspektif

karakter masyarakat dalam hal bagaimana melakukan interaksi sesama dalam mewujudkan kondisi yang nyaman dalam bermasyarakat. Sosial kemasyarakatan secara tidak langsung memberi pengaruh pada aspek kemacetan hal ini terukur pada orientasi kebersamaan untuk saling mendukung jiwa sosial dalam kehidupan dan salah satu bentuk dukungan adalah bagaimana secara sosial saling melakukan tindakan yang berorientasi pada kemampuan ekonomi secara bersama-sama.

- e. Variabel Budaya Masyarakat (X5) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,119 atau 11,9%.

Bahwa Variabel Budaya Masyarakat (X5), memberi pengaruh terhadap tingkat kemacetan lalu lintas, hal ini terukur pada; sikap sosial masyarakat yang merupakan determinasi dari nilai-nilai budaya suatu masyarakat secara umum. Budaya masyarakat terkait dengan sosial ekonomi tidak dapat dipisahkan sehingga ketika aspek ekonomi mendukung dan aspek sosial membentuk kebersamaan dalam kehidupan maka aspek budaya merupakan suatu wujud kesamaan dalam berperilaku dan berbudi baik pada sesama, sehingga kaitannya dengan kepemilikan kendaraan akan menjadi satu bagian secara terintegrasi secara umum dalam masyarakat

- f. Variabel Dukungan (X6) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,145 atau 14,5%.

Bahwa Variabel Dukungan (X6), memberi pengaruh terhadap tingkat kemacetan lalu lintas, hal ini terukur pada; Bahwa keinginan masyarakat untuk memiliki kendaraan merupakan suatu bentuk keinginan sebagai harapan yang berorientasi pada kemudahan terkait segala bentuk aktivitas, bahwa dengan memiliki kendaraan segala sesuatunya akan lebih mudah dijangkau dan dicapai, sehingga

dukungan moril dan semangat tentunya memiliki sifat dukungan pada masyarakat untuk meningkatkan taraf hidupnya, sehingga keinginan memiliki kendaraan sangat besar yang secara tidak langsung memberi pengaruh pada aspek kemacetan berlalulintas.

- g. Variabel Regulasi (X7) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,132 atau 13,2%.

Bahwa Variabel Regulasi/Kebijakan (X7), memberi pengaruh terhadap tingkat kemacetan lalulintas, hal ini terukur pada; dengan tingginya animo masyarakat untuk memiliki kendaraan dan kemudahan yang ditawarkan kepada masyarakat terkait kepemilikan kendaraan oleh pihak perkereditan, menyebabkan aspek kemacetan tentunya akan menjadi suatu masalah kedepan, olehnya sangat dibutuhkan suatu kebijaka/regulasi bagaimana dapat berlangsung kepemilikan kendaraan yang tinggi namun disisi lain kelancaran berlalulintas cukup lancar dan tidak bermasalah. Tentunya hal ini yang menjadi solusi alternative terbaik mengatasi kemacetan kaitannya dengan kepemilikan kendaraan bagi masyarakat.

4. Penutup

4.1 Kesimpulan

Berikut kesimpulan dari penelitian ini :

- a. Variabel Uang Muka (X1) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,137 atau 13,7%.
- b. Variabel Promosi Penjualan (X2) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,159 atau 15,9%.
- c. Variabel Ekonomi masyarakat (X3) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,151 atau 15,1%.
- d. Variabel Sosial Masyarakat (X3) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,151 atau 15,1%.

- e. Variabel Budaya Masyarakat (X5) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,119 atau 11,9%.

- f. Variabel Dukungan (X6) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar (Y) sebesar 0,145 atau 14,5%

- g. Variabel Regulasi (X7) mempunyai pengaruh terhadap Kemacetan di Kota Makassar sebesar 0,132 atau 13,2%.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, Nilai angka koefisien terendah yang memberikan pengaruh paling besar terhadap kemacetan di Kota Makassar, yaitu pada variabel Budaya Masyarakat (X5) dengan angka/ persentase sebesar 0,119 (11,90%) dan Variabel Regulasi (X6) dengan angka/ persentase sebesar 0,132 (13,20%)

4.2 Saran

Saran dalam penelitian yang telah dilakukan, sebagai berikut:

- a. Berdasarkan faktor-faktor penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Makassar, dilihat dari angka koefisien terendah yaitu dari variabel Budaya masyarakat yaitu 0,119% (11,90%) yang menjadi konsen dalam meminimalisir kemacetan di Kota Makassar. Sikap, perilaku, dan kebiasaan dimana faktor inilah yang kurang tepat ketika menggunakan jalan raya, menganggap bahwa melanggar aturan berlalu lintas adalah hal biasa, serta tidak mau peduli bahwa gerakan dapat mengganggu serta membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya. Perlu adanya sanksi yang ketat didalam melakukan pelanggaran berlalulintas.
- b. Diharapkan dalam upaya mengatasi pengurangan dan pencegahan kemacetan lalu lintas di kota Makassar pemerintah berperan serta dalam menerapkan dan menetapkan berbagai kebijakan atau peraturan mengenai kebijakan kepemilikan kendaraan dan diimbangi juga ruas jalan yang memadai

Daftar Pustaka

29

- De Rozari, A., dan Wibowo, Y. H. (2015). Faktor-faktor Yang Menyebabkan Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Utama Kota Surabaya. *Jurnal Penelitian Administrasi Publik*, 1(1), 1–5. <https://doi.org/10.1007/s13398-014-0173-7.2>
- Gunardo. (2014). Geografi Transportasi. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Tamara, S., dan Sasana, H. (2017). Analisis Dampak Ekonomi Dan Sosial Akibat Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Raya Bogor-Jakarta. *Jurnal REP (Riset Ekonomi Pembangunan)*, 2(2), 185–196. <https://doi.org/10.31002/rep.v2i3.5>
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung : Penerbit ITB.
- Wijanarko, I., & Ridlo, M. A. (2019). Faktor-Faktor Pendorong Penyebab Terjadinya Kemacetan Studi Kasus: Kawasan Sukun Banyumanik Kota Semarang. *Jurnal Planologi*, 14(1), 63. <https://doi.org/10.30659/jpsa.v14i1.3859>
- Mustikarani, W., dan Suherdiyanto. (2016). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan H Rais a Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak. *Jurnal Edukasi*, 14(1), 143–155.