

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Perubahan iklim atau *climate change* menjadi topik yang terus dibahas akhir-akhir ini baik pada forum nasional maupun internasional. Perubahan iklim juga menjadi perhatian khusus para peneliti antariksa atas meningkatnya suhu bumi yang berlangsung terus-menerus. Menurut Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional (2002) mendefinisikan perubahan iklim sebagai perubahan rata-rata salah satu atau lebih elemen cuaca pada suatu daerah tertentu. Sedangkan menurut Dinas Pertanian (2010) berdasarkan UU No.31 Tahun 2009 perubahan iklim merupakan perubahan variabilitas iklim alamiah yang teramati dalam kurun waktu yang dapat dibandingkan yang terjadi baik langsung atau tidak langsung oleh aktivitas manusia yang menyebabkan perubahan komposisi *atmosfer* secara global. *Atmosfer* adalah lapisan gas dengan ketebalan ribuan kilometer yang terdiri atas beberapa lapisan dan berfungsi melindungi bumi dari radiasi dan pecahan meteor (Encyclopaedia Britannica, 2015). *Atmosfer* terdiri dari 5 lapisan yaitu lapisan *troposfer*, *stratosfer*, *mesosfer*, *termosfer* dan *eksosfer*. Lapisan *stratosfer* menjadi salah satu lapisan terpenting dalam susunan *atmosfer* karena dalam lapisan tersebut terdapat lapisan *ozon* yang berjarak 10-50 km dari permukaan bumi dengan

kandungan *ozon* sebanyak 90% yang berfungsi untuk melindungi Bumi dari radiasi sinar *ultraviolet* (UV) yang mana sinar UV sangat berbahaya bagi kesehatan kulit jika terkena paparannya secara langsung. Namun, lapisan *ozon* menahan 99% radiasi yang dipancarkan oleh matahari dan hanya 1% radiasi yang sampai ke Bumi. Hal ini membuat radiasi tersebut tidak berbahaya bagi makhluk hidup di bumi. Sayangnya lapisan *ozon* yang seharusnya memiliki fungsi yang baik bagi Bumi kini telah mengalami penipisan bahkan kerusakan.

Rusaknya zat perusak ozon seperti *chloro fluoro carbon* (CFC) dan *hydro chloro fluoro carbon* (HCFC) adalah penyebab kerusakan lapisan ozon. Keduanya sering digunakan sebagai *aerosol* untuk kaleng semprot pengharum ruangan, peralatan kosmetik, cat semprot, dan semprotan nyamuk. Zat tersebut juga digunakan sebagai zat pendingin di lemari es dan *air conditioner* (AC). Penggunaan bahan bakar fosil seperti batu bara, minyak bumi, dan gas alam yang menghasilkan *karbon dioksida* ( $CO^2$ ) berkontribusi terhadap polusi udara yang pada gilirannya berkontribusi terhadap rusaknya lapisan ozon. Sampai mereka terkumpul dalam jumlah yang semakin besar dan mengapung ke stratosfer, semua zat ini disimpan dalam bentuk gas. Itu terurai menjadi atom klorin saat terkena sinar *ultraviolet*. Atom klorin melepaskan atom oksigen labilnya saat berinteraksi dengan ozon. Ribuan molekul ozon dapat dihancurkan oleh satu atom klorin.

Berdasarkan pengamatan dari tahun 1980 hingga tahun 1991, ditemukan bahwa lapisan ozon telah membentuk lubang yang hampir mencapai ukuran benua Australia. Menurut Qing-Bin Lu seorang ilmuwan dari *University of Waterloo* di Ontario, Kanada yang mengungkapkan bahwa lubang *ozon* yang ditemukan pada 1980an telah membesar 7x lebih besar dari kondisi awal dalam kurun waktu 42 Tahun (Rachmatunnisa, 2022). Hal ini memicu terjadinya pemanasan global yaitu kondisi dimana suhu dipermukaan Bumi meningkat drastis dan menyebabkan sejumlah masalah lingkungan diantaranya peningkatan air laut sebagai akibat es di kutub utara dan kutub selatan yang mencair, meningkatnya intensitas fenomena cuaca yang ekstrim, serta terganggunya habitat hewan-hewan *endemic*.

Berdasarkan hasil kajian *Internasional Panel on Climat Change* (IPCC) sejak tahun 1850 telah terjadi pemanasan global dengan 12 tahun terakhir menjadi tahun terpanas berdasarkan data temperatur permukaan global. Kenaikan temperatur total dari tahun 1850-1899 sampai dengan tahun 2001-2005 adalah 0,76°C. Menyebabkan kenaikan permukaan air laut rata-rata global dengan laju rata-rata 1.8 mm per-tahun dalam rentang waktu antara lain antara tahun 1961-2003. Kenaikan total permukaan air laut yang berhasil dicatat pada abad ke-20 diperkirakan 0,17 m. Menurut Kemendikbud RI penyebab utama pemanasan global saat ini adalah *metana* (CH<sub>4</sub>) hasil dari pembakaran sampah maupun kotoran hewan, *nitrogen oksida* (N<sub>2</sub>O) yang berasal dari pupuk, dan

gas-gas yang digunakan untuk kulkas dan pendingin ruangan *chloro fluro carbon* (CFC), dan *karbon dioksida* ( $CO^2$ ) hasil emisi sepeda motor. Laporan IPCC juga menyatakan bahwa aktivitas manusia ikut berperan atas pemanasan global dan perubahan iklim yang terjadi sejak pertengahan abad ke-20 (Dinas Lingkungan Hidup Pemerintah Kabupaten Buleleng, 2019).

Industrialisasi yang dilakukan oleh manusia pada abad ke-18 atau sekitar tahun 1760-1840 telah merubah dunia pada tanan baru, dimana aktivitas industri menjadi lebih mudah dengan hadirnya mesin-mesin uap maupun diesel. Hal inilah yang menjadi faktor terciptanya kendaraan bermesin dengan bahan bakar fosil sebagaisumber energi penggeraknya. Seiring dengan perkembangan zaman aktivitas industri menjadi lebih banyak dan kompleks disertai dengan tingginya mobilitas manusia menggunakan kendaraan berbahan bakar fosil sebagai moda transportasi untuk berpindah dari tempat satu ketempat lainnya.

Di dunia penggunaan bahan bakar fosil sebagai sumber energi kendaraan bermesin semakin banyak dan masif, bahkan di beberapa negara peningkatan mobilitas kendaraan bermesin menjadi masalah baru di negaranya, seperti kepadatan lalu lintas, penigkatan penggunaan bahan bakar fosil, menurunnya kualitas udara sebagai dampak dari gas buang *karbon dioksida* ( $CO^2$ ) dari kendaraan bermesin. San Mario negara dengan luas  $61,2 km^2$  menjadi negara dengan tingkat mobilitas kendaraan tertinggi di dunia yang mana terdapat 1.139 mobil per 1.000 populasi, hal ini terjadi karena sebagian

warganya memiliki dua mobil sekaligus. Di Indonesia sendiri tingkat mobilitas kendaraan tertinggi berada di Pulau Jawa, dimana salah satunya ada di Propinsi D.I Yogyakarta (DIY). Hal ini dibuktikan dari tingginya jumlah kendaraan yang terus bertambah setiap tahunnya.

**Tabel 1.1**

Data Jumlah Sepeda Motor Propinsi D.I Yogyakarta  
Menurut Kabupaten/Kota Tahun 2018-2022

Kabupaten/Kota	Jumlah Sepeda Motor (Unit)				
	2018	2019	2020	2021	2022
Sleman	815.958	842.575	870.780	900.953	932.869
Kota Yogyakarta	341.986	459.579	465.949	476.212	489.043
Bantul	383.938	661.163	690.320	715.390	742.101
Kulon Progo	183.963	223.413	233.136	243.389	252.801
Gunung Kidul	252.908	270.438	282.217	293.276	303.759

Sumber: Badan Pusat Statistik DIY, (2023)

Berdasarkan Tabel 1.1 peningkatan jumlah sepeda motor di Propinsi D.I Yogyakarta terjadi pada setiap kabupaten dan kota. Data terbaru menunjukkan bahwa Kabupaten Bantul menempati posisi pertama dengan peningkatan jumlah sepeda motor sebesar 93% atau sebanyak 358.163 unit dari tahun 2018. Diikuti oleh Kota Yogyakarta dengan peningkatan jumlah sepeda motor sebesar 43% atau sebanyak 147.057 unit dari tahun 2018. Sedangkan Kabupaten Sleman menjadi kabupaten dengan peningkatan jumlah sepeda motor terkecil yaitu sebesar 14% atau sebanyak 116.911 unit dari tahun 2018. Namun menjadi

kabupaten dengan jumlah sepeda motor terbanyak di Propinsi D.I Yogyakarta yaitu sebanyak 932.869 unit pada tahun 2022.

Tingginya kenaikan jumlah kendaraan di Propinsi D.I Yogyakarta tentunya diikuti oleh kenaikan konsumsi bahan bakar minyak (BBM). Menurut data Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Energi Sumber Daya Mineral (PUP ESDM) menunjukkan rata-rata konsumsi bahan bakar minyak (BBM) di Propinsi D.I Yogyakarta mengalami kenaikan, yang mana dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 1.2**

Data Total Konsumsi BBM

Propinsi D.I Yogyakarta Tahun 2020-2021

Tahun	Jumlah Konsumsi (Kilo Liter/Kl)
2020	685.323.730
2021	717.234.016

Sumber: Dinas PUP ESDM, (2022)

Berdasarkan Tabel 1.2 dapat dilihat bahwa total konsumsi bahan bakar minyak (BBM) Propinsi D.I Yogyakarta pada tahun 2020 sebanyak 685.323.730 Kl, sedangkan pada tahun 2021 sebanyak 717.234.016 Kl, artinya terjadi kenaikan konsumsi bahan bakar minyak (BBM) sebesar 5%. Naiknya konsumsi bahan bakar minyak (BBM) sebagai akibat dari kenaikan jumlah kendaraan tentu menyebabkan terjadinya polusi udara dengan kadar konsentrasi *karbon dioksida* ( $CO^2$ ) yang tinggi. Dimana *karbon dioksida* ( $CO^2$ )

menjadi salah satu zat yang merusak lapisan ozon sehingga terjadi pemanasan global.

Dalam hal ini Allah telah menjelaskan perintahnya kepada manusia pada (Q.S: Al-A'ruf (7) Ayat 56) :

وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا وَادْعُوهُ خَوْفًا وَطَمَعًا إِنَّ رَحْمَتَ اللَّهِ قَرِيبٌ مِّنَ الْمُحْسِنِينَ

Yang artinya: “Dan janganlah kamu membuat kerusakan di muka bumi, sesudah (Allah) memperbaikinya dan berdoalah kepada-Nya dengan rasa takut (tidak akan diterima) dan harapan (akan dikabulkan). Sesungguhnya rahmat Allah amat dekat kepada orang-orang yang berbuat baik.” (Q.S: Al-A'ruf (7) Ayat 56).

Ayat di atas menjelaskan bahwa sebagai makhluk yang paling sempurna, manusia diberi karunia akal sehat untuk berpikir serta menjaga perilaku agar senantiasa berbuat baik sehingga takut untuk berbuat keburukan di dunia.

Untuk mengurangi risiko atas kerusakan bumi sebagai dampak dari pemanasan global yang semakin parah maka perlu dilakukan upaya-upaya adaptasi dan mitigasi perubahan iklim. Pada awal tahun 1990 *United Nations Framework Convention on Climate Change* (UNFCCC) sebuah badan yang menangani isu pemanasan global mendefinisikan istilah tersebut dalam konteks dua pendekatan utama untuk mengatasi isu iklim, yaitu adaptasi dan mitigasi. Menemukan metode untuk menahan, memperlambat, atau menyerap emisi gas rumah kaca ke dalam hutan atau "penyerap" karbon lainnya dianggap sebagai mitigasi. Sebaliknya, adaptasi mengacu pada strategi untuk mengatasi

perubahan iklim melalui penyesuaian yang tepat, tindakan untuk mengurangi efek buruk, atau pemanfaatan efek menguntungkan. Masih ada upaya yang dapat dilakukan untuk memperlambat laju kenaikan suhu global meskipun dalam kondisi klimaks saat ini. Ilmuan terkemuka *Nasitonal Aeronautics and Space Administration* (NASA) Dr. James Hansen menyatakan “Kami telah melewati titik kritis tetapi belum mencapai titik tidak bisa kembali, ia menambahkan kami masih punya waktu untuk berbalik, tetapi kami harus memutuskan dengan cepat.” (Rahmi & Yogica, 2018). Ketua IPCC- Rajendra Pachauri mengemukakan bahwa perubahan gaya hidup dapat mengerem perubahan iklim. Sedangkan adaptasi adalah upaya menghadapi perubahan iklim dengan melakukan penyesuaian yang tepat, bertindak untuk mengurangi berbagai pengaruh negatifnya, atau memanfaatkan dampak positifnya (*United Nation Development Programme, 2007*). Pemerintah Indonesia sudah memasukkan upaya mitigasi dan adaptasi perubahan iklim secara spesifik dituangkan dalam dokumen Rencana Aksi Nasional Perubahan Iklim (RAN-PI) dan *Indonesia Climate Change Sectoral Roadmap* (ICCSR). Salah satu upaya yang dilakukan adalah penghematan energi berbahan bakar fosil.

Penghematan energi berbahan bakar fosil merupakan tindakan yang bijak dan efisien dalam mengurangi dampak emisi gas rumah kaca, melalui Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 98 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon untuk Pencapaian Target dan

Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca dalam Pembangunan Nasional, pemerintah telah mengupayakan berbagai program untuk dapat menekan dampak dari emisi gas rumah kaca, diantaranya pembangunan kawasan mangrove, penggunaan energi baru terbarukan, serta aturan uji emis. Langkah yang dilakukan pemerintah harus disertai dengan kesadaran masyarakat. Kesadaran masyarakat juga menjadi hal utama dalam mewujudkan terciptanya pengendalian gas rumah kaca sehingga dapat mengurangi dampak perubahan iklim di masa sekarang maupun di masa yang akan datang.

Kesadaran masyarakat akan perubahan iklim tercermin dari perilaku adaptasi yang telah dilakukan oleh masyarakat dalam pengendalian emisi sepeda motor. Beberapa perilaku adaptasi yang dilakukan oleh masyarakat diantaranya servis kendaraan secara berkala, memeriksa tekanan angin pada ban, efisiensi penggunaan AC, memperhatikan filter udara, memperhatikan beban kendaraan serta mematikan mesin saat berhenti lama. Untuk mengetahui besaran *Willingness to Pay* (WTP) masyarakat dalam beradaptasi pada perubahan iklim maka diperlukan *Contingent Valuation Method* (CVM) yaitu pendekatan preferensi yang dinyatakan yang menggunakan sistem pasar hipotesis untuk mengekstrak WTP atau kesediaan untuk menerima barang lingkungan. Barton berpendapat bahwa metode CV secara umum lebih memberikan penekanan terhadap nilai pentingnya suatu barang dibandingkan dengan nilai barang yang sebenarnya. Hal ini dilakukan untuk mengeliminasi

beberapa pilihan kebijakan dan menawarkan informasi penting dalam penentuan keputusan. Dalam *Food and Agriculture Organization* (FAO) menunjukkan bahwa tujuan dari CV adalah untuk mengukur variasi nilai kompensasi dan nilai persamaan suatu barang yang ditanyakan (Yulianto, 2019). Variasi nilai kompensasi dan nilai persamaan dapat ditentukan dengan bertanya kepada seseorang untuk memberikan sejumlah satuan moneter yang ingin dibayarkan. Sedangkan tujuan dari CVM untuk mengetahui kesediaan untuk membayar dari masyarakat (Fauzi, 2004). Menurut Hanley dan Spash (1993), tahapan implementasi CVM dapat dipandang menjadi enam tahap pekerjaan, yaitu: 1) membangun pasar hipotesis; 2) memunculkan atau menghasilkan nilai tawaran (*bid*); 3) menduga nilai rata-rata WTP; 4) menduga kurva nilai tawaran (*bid curve*); 5) agregasi data; dan 6) evaluasi.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Son et al (2022) tentang kesediaan membayar bus listrik umum di Nepal dengan pendekatan *Contingent Valuation Method* (CVM). Variabel independen yang digunakan jenis kelamin, usia, rata-rata penggunaan utama transportasi per minggu, pengalaman naik bus listrik, kesediaan untuk naik bus listrik gratis, tingkat pendidikan, dan tingkat pendapatan rumah tangga. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 78% responden bersedia membayar pajak bulanan khusus untuk memperkenalkan bus listrik di kota terutama karena fakta bahwa bus listrik cenderung bermanfaat bagi lingkungan (82,3%). Yang mana diperkirakan rata-rata WTP adalah 758,6

NPR per orang, dengan faktor yang paling mempengaruhi 'kesediaan naik bus listrik gratis' dan 'penggunaan rata-rata' transportasi utama per minggu'. Variabel yang menunjukkan hubungan positif dengan WTP adalah 'rata-rata penggunaan transportasi utama per minggu' (0,0099), 'kesediaan naik bus listrik untuk gratis' (0,1890), dan 'usia' (0,2425).

Penelitian oleh Zhu et al (2019) menggali determinan *Willingness to Buy* (WTB) dan *Willingness to Pay* (WTP) konsumen untuk listrik sepeda motor di Macau dengan pendekatan *Contingent Valuation Method* (CVM). Variabel independen yang digunakan pengetahuan responden tentang motor listrik, biaya pengisian, manfaat lingkungan, keamanan, tingkat pendidikan, jumlah anggota keluarga, jumlah motor, dan tingkat pendapatan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden memiliki pemahaman yang relatif kurang tentang motor listrik. Saat membeli motor listrik, responden sering lebih memperhatikan biaya aktual motor listrik (harga jual, biaya pengisian, biaya perbaikan, dan insentif pajak, dll.), sementara kecepatan mengemudi dan kapasitas beban motor listrik menarik perhatian yang sangat sedikit. Pengetahuan responden tentang motor listrik juga karena tingkat pendidikan (0,000) dan tingkat pendapatan (0,000) mereka akan mendorong perilaku WTB dan WTP secara signifikan. Sementara, mereka pertimbangan biaya dan anggota keluarga memberikan pengaruh negatif terhadap WTB dan WTP.

Penelitian yang dilakukan oleh Saptutyningasih et al (2019) tentang peningkatan hama serangga akibat perubahan iklim membuat sektor pertanian lebih rentan, sehingga memerlukan tindakan adaptasi untuk mengurangi risiko yang ditimbulkan oleh perubahan iklim. Studi ini bertujuan untuk menentukan apakah petani di Yogyakarta, Indonesia, bersedia beradaptasi dengan dampak perubahan iklim, khususnya mengingat meningkatnya risiko serangan hama. Pengaruh modal sosial terhadap kemauan petani untuk beradaptasi merupakan hal lain yang diuji dalam penelitian ini dengan menggunakan model regresi logistik. Menurut temuan, 70% petani bersedia memberikan kontribusi keuangan untuk proses adaptasi. Modal sosial yang tinggi, yang terdiri dari tingkat kepercayaan yang tinggi, keterlibatan masyarakat, dan hubungan pribadi yang dekat dengan orang lain berkorelasi positif dengan partisipasi ini.

Studi yang dilakukan oleh Lin & Tan (2017) tentang estimasi nilai lingkungan dari kendaraan listrik di kota-kota Cina dengan pendekatan *Contingent Valuation Method* (CVM). Variabel independen yang digunakan jenis kelamin, usia, jumlah anggota keluarga, tingkat pendidikan, tingkat pendapatan, kepemilikan mobil, dan pengetahuan. Hasil studi menunjukkan bahwa tingkat pendidikan (0.095), tingkat pendapatan (0.052), kepemilikan mobil (0.351), dan pengetahuan akan kendaraan listrik (0.164) berpengaruh positif terhadap kesediaan membayar kendaraan mobil listrik di China. Orang dengan kepemilikan mobil pribadi 11,67% lebih kecil kemungkinannya untuk

membayar WTP terendah tetapi 3,02% lebih mungkin untuk membayar yang tertinggi.

Berdasarkan latar belakang di atas maka penelitian ini mengambil judul “Analisis *Willingness to Pay* Masyarakat Yogyakarta untuk Adaptasi Perubahan Iklim Melalui Penghematan Bahan Bakar Sepeda Motor (Studi Kasus Masyarakat Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman)”.

## **B. Batasan Masalah**

Dalam penelitian ini, permasalahan yang diteliti terbatas pada masyarakat dengan kepemilikan sepeda motor di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman atas kesediaan membayar (*Willingness to Pay*) untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.

## **C. Rumusan Masalah**

Kenaikan jumlah sepeda motor yang signifikan di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman setiap tahunnya bersamaan dengan naiknya konsumsi bahan bakar minyak (BBM) yang berasal dari energi fosil, tentunya akan memperparah konsentrasi *karbon dioksida* ( $CO^2$ ) di udara. Tingginya konsentrasi *karbon dioksida* ( $CO^2$ ) akan mempercepat terjadinya pemanasan global sebagai dampak dari perubahan iklim.

Oleh karena itu muncul beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Berapa besarnya nilai *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.
2. Bagaimana pengaruh usia terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.
3. Bagaimana pengaruh tingkat pendapatan terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.
4. Bagaimana pengaruh tingkat pendidikan terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.
5. Bagaimana pengaruh jumlah anggota keluarga terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.
6. Bagaimana pengaruh area tempat tinggal terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.
7. Bagaimana pengaruh pengetahuan perubahan iklim terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten

Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.

8. Bagaimana pengaruh kesadaran lingkungan terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.

#### **D. Tujuan Penelitian**

Dari latar belakang dan rumusan masalah di atas, Peneliti memiliki tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis besarnya nilai *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.
2. Untuk menganalisis pengaruh usia terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar.
3. Untuk menganalisis pengaruh tingkat pendapatan terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.
4. Untuk menganalisis pengaruh lama pendidikan terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk

adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.

5. Untuk menganalisis pengaruh jumlah anggota keluarga terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.
6. Untuk menganalisis pengaruh area tempat tinggal terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.
7. Untuk menganalisis pengaruh pengetahuan perubahan iklim terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.
8. Untuk menganalisis pengaruh kesadaran lingkungan terhadap *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.

## **E. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat, diantaranya:

### 1. Manfaat Teoritis

#### a. Bagi Penulis

Penyusunan penelitian ini sangat membantu peneliti memperoleh informasi, pengetahuan, serta pengalaman untuk lebih memperluas wawasan yang dapat diimplementasikan dalam perkuliahan maupun kehidupan sehari-hari.

#### b. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan bisa memberi manfaat atas penelitian berikutnya yang berkaitan dengan kesediaan membayar *Willingness to Pay* masyarakat di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman untuk adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor.

### 2. Manfaat Praktis

#### a. Bagi Pemerintah

Peneliti berharap bahwa penelitian ini dapat memberikan informasi yang berguna bagi pembuat kebijakan atas adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman.

b. Bagi Masyarakat

Dengan penelitian ini, masyarakat dapat mengetahui informasi mengenai adaptasi perubahan iklim melalui penghematan bahan bakar sepeda motor di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman.