

Karakteristik Sosial Ekonomi dan Pemilihan Moda Transportasi Masyarakat Kota Bandung Pada Masa Pandemi Covid-19

Kezia Audrey Leyder¹, Byna Kameswara^{2*}

^{1,2}Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Nasional Bandung, Indonesia
kameswara.byna@itenas.ac.id

INFO ARTIKEL

Riwayat Artikel:

Diterima: 20-02-2023

Disetujui: 28-02-2023

Kata Kunci:

Pemilihan Moda,
Karakteristik Sosial
Ekonomi,
Pandemi Covid-19.

ABSTRAK

Abstrak: Pandemi Covid-19 memiliki dampak yang besar untuk masyarakat menengah ke bawah, karena perekonomian menurun dan terjadi banyak Pengurangan Hak Kerja (PHK) bagi para pegawai di perusahaan/pabrik. Perubahan kondisi ekonomi ini berpengaruh terhadap pergerakan masyarakat. Penelitian ini dilakukan untuk melihat hubungan karakteristik sosial ekonomi dengan pemilihan moda pada masa pandemi Covid-19 melalui metode analisis uji *chi-square*. Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif yang melihat perubahan pemilihan moda dalam 4 periode waktu yaitu sebelum pandemi, PSBB 1 (April, Mei, Juni 2020), PSBB 2 (Juli, Agustus, September 2020), dan PSBB 3 (Oktober, November, Desember 2020). Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pelaku perjalanan cenderung tidak melakukan perubahan pilihan moda. Berdasarkan hasil analisis, karakteristik sosial ekonomi yang memiliki hubungan dengan pemilihan moda transportasi pada saat sebelum pandemi dan PSBB adalah pekerjaan, pendidikan, pendapatan, jumlah tanggungan, kepemilikan kendaraan, dan jenis tempat tinggal. Secara umum, diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi terhadap pertimbangan pengambilan keputusan terkait kebijakan transportasi pada masa pandemi di Kota Bandung.

Abstract: Covid-19 pandemic has a great impact on the lower middle class, because the economy decreased and there were many reductions in work rights (PHK) for employees in companies/factories. Changes in income levels affect the movement of people. This study was conducted to see the relationship between the socio-economic and the mode selection during the Covid-19 pandemic through the chi-square method of analysis. The type of this research is a quantitative that looks at changes in mode of choice in 4 time periods, namely before pandemic, PSBB 1 (April, May, June 2020), PSBB 2 (July, August, September 2020), dan PSBB 3 (October, November, December 2020). The results showed that most of travellers tend to not change modes. Based on the results of analysis, socio-economic status that affects the choice of transportation mode before the pandemic and PSBB is a factor of work, education, income, vehicle ownership, and type of residence. In general, it is hope that this research can contribute for the consideration of decision making related to transportation policies during the pandemic in the city of Bandung.

A. LATAR BELAKANG

Kota Bandung adalah ibu kota Provinsi Jawa Barat, yang mana hampir seluruh kegiatan ekonomi, pendidikan, industri, perdagangan, dan kegiatan lainnya berada di Kota Bandung (Prihatin, 2016). Hal tersebut menyebabkan banyaknya kegiatan/pergerakan transportasi yang terjadi intra maupun antar Kota Bandung. Kegiatan transportasi didukung oleh pilihan moda transportasi yang ada juga bermacam-macam seperti angkutan pribadi, angkutan umum, angkutan informal, dan lain sebagainya.

Kota Bandung merupakan ibu kota Provinsi Jawa Barat, yang menjadi pusat utama berbagai aktivitas ekonomi, pendidikan, industri, perdagangan, dan kegiatan lainnya (Pramezwarly et al., 2021). Aktivitas yang tinggi ini menyebabkan tingginya intensitas pergerakan transportasi baik dalam kota (intra) maupun antar kota. Mobilitas tersebut difasilitasi oleh beragam pilihan moda transportasi seperti kendaraan pribadi, angkutan umum, angkutan informal, dan lainnya. Namun, pada awal tahun 2020, tepatnya bulan Maret,

dunia dihadapkan pada pandemi Covid-19 (Corona Virus) yang juga berdampak signifikan pada Kota Bandung. Virus ini dapat menyebabkan penyakit pada burung dan mamalia, dan jika menjangkiti manusia dapat menyebabkan infeksi pada saluran pernapasan (Zendrato, 2020). Pada tanggal 9 April 2020, pandemi ini telah menyebar ke seluruh 34 provinsi di Indonesia, dengan DKI Jakarta, Jawa Timur, dan Jawa Barat menjadi wilayah yang paling terdampak.

Firdaus et al. (2020) menjelaskan bahwa penyebaran virus corona terjadi secara cepat di seluruh dunia. Pandemi ini menimbulkan dampak ekonomi yang serius terhadap berbagai sektor seperti perdagangan global, suku bunga, likuiditas pasar keuangan, serta menciptakan guncangan terhadap permintaan dan penawaran. Firdaus menegaskan bahwa tidak dapat dipastikan kapan ekonomi global akan pulih sepenuhnya dari pandemi ini atau berapa lama proses pemulihannya akan berlangsung. Di Indonesia, berbagai upaya dilakukan pemerintah untuk menekan penyebaran Covid-19, termasuk melalui pembatasan operasional transportasi publik dan anjuran untuk bekerja dan

beraktivitas dari rumah. Langkah-langkah ini berdampak langsung pada penurunan kinerja angkutan umum karena transportasi publik sangat bergantung pada mobilitas masyarakat.

Sebagian besar perusahaan di Bandung merespons pandemi dengan kebijakan bekerja dari rumah. Namun tidak sedikit pula perusahaan yang terpaksa melakukan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK). Data dari Dinas Tenaga Kerja (Disnaker) Kota Bandung mencatat bahwa sebanyak 52 perusahaan terdampak oleh pandemi, dengan total 3.396 pekerja terkena PHK dan 5.804 pekerja dirumahkan sementara (Perdana, 2020). Situasi ini mencerminkan betapa erat kaitan antara kondisi sosial ekonomi masyarakat dengan perubahan mobilitas selama pandemi. Perubahan kebijakan dan kondisi ekonomi turut memengaruhi cara masyarakat memilih moda transportasi yang dianggap paling aman dan efisien.

Berbagai penelitian yang dilakukan selama pandemi menunjukkan adanya perubahan perilaku perjalanan masyarakat. Kebijakan lockdown dan pembatasan sosial membuat perjalanan, baik jarak dekat maupun jauh, menurun secara signifikan (Mardiyah & Nurwati, 2020). Masyarakat cenderung menunda atau membatalkan rencana perjalanan mereka. Selain itu, terdapat pergeseran preferensi moda transportasi dari angkutan umum ke kendaraan pribadi maupun moda aktif seperti bersepeda dan berjalan kaki. Hal ini menunjukkan bahwa pandemi telah memengaruhi persepsi risiko masyarakat terhadap penggunaan transportasi publik.

Pandemi Covid-19 jelas berdampak pada transportasi publik dan kondisi sosial ekonomi masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat keterkaitan antara status sosial ekonomi dengan pilihan moda transportasi yang digunakan selama pandemi. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara karakteristik sosial ekonomi masyarakat dan pemilihan moda transportasi pada masa pandemi Covid-19 di Kota Bandung sepanjang tahun 2020. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar pertimbangan dalam perencanaan sistem transportasi pada masa pandemi dan kondisi serupa di masa depan.

Status sosial ekonomi mengacu pada kedudukan seseorang dalam masyarakat berdasarkan faktor ekonomi dan sosial. Ini mencerminkan posisi individu dalam hubungan sosial, tingkat prestise, serta hak dan kewajiban yang dimilikinya (Nurwati & Listari, 2021). Beberapa faktor utama yang memengaruhi status sosial ekonomi masyarakat meliputi: (1) Pekerjaan, karena manusia bekerja untuk memenuhi kebutuhan primer dan sekunder mereka; (2) Pendidikan, yang berpengaruh terhadap status sosial dan pola pikir individu; (3) Pendapatan, yaitu jumlah uang yang diperoleh seseorang melalui berbagai sumber seperti gaji, upah, atau laba; (4) Pengeluaran, yakni besarnya pembelanjaan yang dilakukan untuk kebutuhan sekarang maupun masa depan; (5) Jumlah tanggungan keluarga, yang memengaruhi beban ekonomi individu; serta (6) Jenis tempat tinggal yang mencerminkan kondisi sosial ekonomi seseorang, seperti status rumah, luas bangunan, dan kondisi fisik rumah (Astuti, 2016).

Dalam konteks pandemi, Covid-19 adalah jenis coronavirus yang dikenal cukup berbahaya dan mematikan, khususnya karena sifatnya yang menular dan cepat menyebar. Virus ini menyerang saluran

pernapasan manusia dan dapat menimbulkan penyakit yang ringan hingga berat seperti SARS, MERS, dan Covid-19 (Zendrato, 2020). Penyebaran global yang terjadi sejak awal tahun 2020 membawa dampak signifikan terhadap berbagai aspek kehidupan, termasuk di Indonesia. Meskipun gejalanya mirip dengan flu biasa, virus ini memerlukan perhatian medis khusus karena tingkat penularannya yang tinggi dan dampaknya yang luas.

Pemerintah daerah, termasuk Kota Bandung, menerapkan kebijakan pembatasan mobilitas sebagai upaya pencegahan penyebaran Covid-19. Salah satunya adalah melalui Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 14 Tahun 2020 tentang Pelaksanaan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) (Peraturan Walikota (PERWALI) Kota Bandung Nomor 14 Tahun 2020, 2020). Selanjutnya, Gubernur Jawa Barat menerbitkan Keputusan Gubernur Nomor 443/Kep-240-Hukham/2020 dan Pergub Nomor 30 Tahun 2020 yang mengatur pedoman PSBB di wilayah Bandung Raya. Kebijakan ini menekankan pelaksanaan aktivitas dari rumah untuk kegiatan belajar, bekerja, dan beribadah. Moda transportasi pun dibatasi, di mana hanya transportasi tertentu seperti logistik, layanan kesehatan, atau penegakan hukum yang diperbolehkan beroperasi. Sementara kendaraan pribadi hanya digunakan untuk kebutuhan pokok dengan ketentuan kapasitas maksimal dan protokol kesehatan ketat, termasuk larangan berboncengan pada sepeda motor.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dimana mengumpulkan data karakteristik sosial ekonomi responden yang melakukan pergerakan dengan moda transportasi untuk mengetahui nilai-nilai variabel yang telah ditentukan dalam 4 waktu yang berbeda. Pengumpulan data primer yang digunakan pada penelitian ini yaitu dengan penyebaran kuesioner. Penyebaran kuesioner dilakukan dengan membagi wilayah berdasarkan Sub Wilayah Kota (SWK) di Kota Bandung selama kurang lebih 1 (satu) bulan. Pengambilan sampel dilakukan dengan metode *simple random sampling* untuk mendapatkan sampel yang langsung dilakukan pada unit sampling. Kuesioner disebar kepada masyarakat Kota Bandung yang menggunakan moda transportasi dengan form survey digital yaitu melalui *Google Form*. Metode analisis yang digunakan yaitu uji *chi-square* yang terdapat dalam *Crosstabs* (Tabulasi Silang) untuk mengetahui hubungan antar variabel. Variabel perubahan pemilihan moda dibagi kedalam 12 perubahan, yaitu:

1. AP → AU : angkutan pribadi ke angkutan umum
2. AP → AI : angkutan pribadi ke angkutan informal
3. AP → KTB : angkutan pribadi ke kendaraan tidak bermotor
4. AU → AP : angkutan umum ke angkutan pribadi
5. AU → AI : angkutan umum ke angkutan informal
6. AU → KTB : angkutan umum ke kendaraan tidak bermotor
7. AI → AP : angkutan informal ke angkutan pribadi
8. AI → AU : angkutan informal ke angkutan umum
9. AI → KTB : angkutan informal ke kendaraan tidak bermotor
10. KTB → AP : kendaraan tidak bermotor ke angkutan pribadi

11. KTB → AU : kendaraan tidak bermotor ke angkutan umum
12. KTB → AI : kendaraan tidak bermotor ke angkutan informal

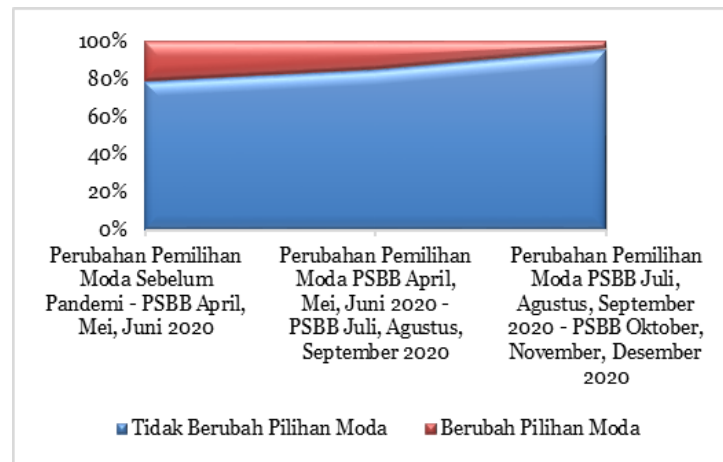
Perubahan pemilihan tersebut akan dilihat pada 3 periode waktu, yaitu:

1. SP – PSBB 1 : Sebelum Pandemi (Januari, Februari, Maret 2020) ke PSBB 1 (April, Mei, Juni 2020)
2. PSBB 1 – PSBB 2 : PSBB 1 (April, Mei, Juni 2020) ke PSBB 2 (Juli, Agustus, September 2020)

3. PSBB 2 – PSBB 3 : PSBB 2 (Juli, Agustus, September 2020) ke PSBB 3 (Oktober, November, Desember 2020).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut hasil pengisian kuesioner oleh 300 responden di Kota Bandung, maka dapat diketahui persentase responden yang tidak melakukan perubahan pemilihan moda dan responden yang melakukan perubahan pemilihan moda, seperti terlihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Perubahan Pemilihan Moda Sebelum Pandemi dan PSBB

Berdasarkan Gambar 1. diketahui bahwa sebagian besar pengguna moda tidak melakukan perubahan pemilihan moda ditujukan dengan persentase yang tinggi yaitu 79%, 85%, dan 96% pada 3 periode waktu perubahan. Lalu dapat diketahui bahwa semakin lama PSBB berlaku, maka semakin tinggi persentase pengguna moda yang tidak melakukan perubahan pemilihan moda. Hal ini mengindikasikan bahwa

semakin lama PSBB berlaku, maka semakin tinggi pula konsistensi pemilihan moda masyarakat.

Sebelum melihat hasil uji *chi-square*, dapat dilihat pada Tabel 1. bahwa ringkasan statistik menghasilkan frekuensi, mean, median, std. dev, variance, nilai min, max, dan lain-lain.

Tabel 1. Statistik Deskriptif

	N	Mean	Median	Mode	Std. Deviation	Variance	Range	Min	Max
Pekerjaan	300	4.076667	4	5	1.839038	3.382062	6	1	7
Pendidikan	300	1.54	1	1	0.655616	0.429833	3	1	4
Pendapatan	300	2.86	3	1	1.592331	2.535518	4	1	5
Pengeluaran	300	2.72	3	3	0.798158	0.637057	3	1	4
Jumlah Tanggungan	300	3.936667	5	5	1.560161	2.434103	4	1	5
Kepemilikan Kendaraan	300	2.336667	2	1	1.233583	1.521728	4	1	5
Jenis Tempat Tinggal	300	1.673333	1	1	1.150813	1.32437	4	1	5
Pemilihan Moda SP - PSBB 1 (TB)	237	1.43	1	1	0.863	0.746	3	1	4
Pemilihan Moda PSBB 1 - PSBB 2 (TB)	255	1.443	1	1	0.916	0.838	3	1	4
Pemilihan Moda PSBB 2 - PSBB 3 (TB)	287	1.523	1	1	0.996	0.992	3	1	4
Pemilihan Moda SP - PSBB 1 (B)	63	5.22	5	7	2.779	7.724	11	1	12
Pemilihan Moda PSBB 1 - PSBB 2 (B)	45	6.31	6	7	2.851	8.128	11	1	12
Pemilihan Moda PSBB 2 - PSBB 3 (B)	13	5.23	5	5	2.386	5.692	8	2	10

TB = Tidak Berubah Pilihan Moda

B = Berubah Pilihan Moda

Sumber: Hasil Analisis, 2021

1. Hubungan Status Sosial Ekonomi Dengan Pemilihan Moda Berdasarkan Yang Tidak Melakukan Perubahan Pemilihan Moda

Berdasarkan hasil uji *chi - square*, dapat diketahui variabel-variabel status sosial ekonomi yang memiliki hubungan dengan pemilihan moda berdasarkan pengguna moda yang tidak melakukan perubahan pilihan moda.

Tabel 2. Uji Chi-Square Hubungan Status Sosial Ekonomi Dengan Pemilihan Moda Berdasarkan Pengguna Moda Yang Tidak Melakukan Perubahan Pemilihan Moda

Status Sosial Ekonomi	Nilai Signifikansi		
	Sebelum Pandemi – PSBB 1	PSBB 1 - PSBB 2	PSBB 2 – PSBB 3
Pekerjaan	0.000	0.000	0.000
Pendidikan	0.000	0.000	0.006
Pendapatan	0.037	0.087	0.058
Pengeluaran	0.178	0.081	0.058
Jumlah Tanggungan	0.577	0.628	0.004

Status Sosial Ekonomi	Nilai Signifikansi		
	Sebelum Pandemi – PSBB 1	PSBB 1 – PSBB 2	PSBB 2 – PSBB 3
Kepemilikan Kendaraan	0.000	0.000	0.000
Jenis Tempat Tinggal	0.006	0.08	0.000

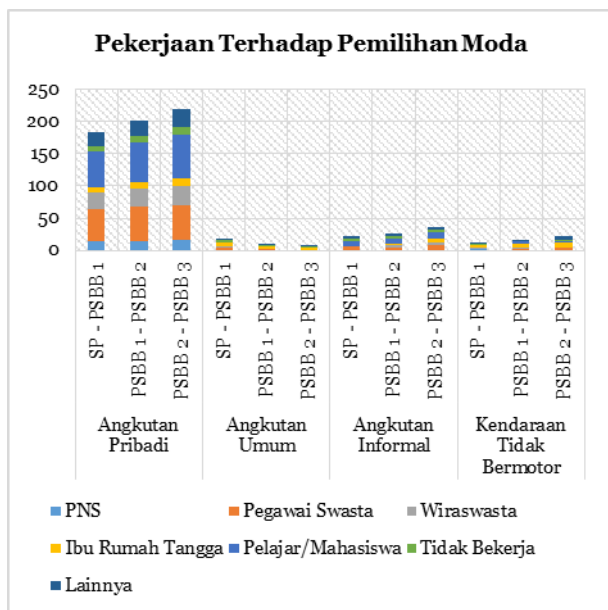
Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan Tabel 2. uji *chi-square* diatas, dapat dilihat bahwa variabel yang memiliki nilai signifikansi < 0.05 dan memiliki hubungan dengan pemilihan moda pada periode waktu sebelum pandemi – PSBB 1 adalah variabel pekerjaan, pendidikan, pendapatan, kepemilikan kendaraan dan jenis tempat tinggal. Selanjutnya, terdapat variabel pekerjaan, pendidikan, dan kepemilikan kendaraan yang memiliki hubungan dengan pemilihan moda dan pada periode waktu PSBB 1 – PSBB 2. Terakhir, variabel yang memiliki hubungan dengan pemilihan moda pada periode waktu PSBB 2 – PSBB 3 adalah pekerjaan, pendidikan, jumlah tanggungan, kepemilikan kendaraan, dan jenis tempat tinggal.

Berdasarkan hasil perhitungan, pemilihan moda berdasarkan status sosial ekonomi sebagai berikut.

a. Pekerjaan

Berdasarkan Gambar 2. dapat dilihat bahwa pengguna moda tertinggi yang memilih angkutan pribadi adalah pelajar/mahasiswa dan pegawai swasta dengan adanya peningkatan seiring dengan berlakunya PSBB. Hal ini mengindikasikan bahwa dampak PSBB itu merubah tujuan perjalanan mereka untuk bekerja dan sekolah sehingga mereka tidak mengubah pilihan moda. Menurut penelitian secara global terkait Covid-19 (Suryani et al., 2022), menyatakan bahwa tujuan utama bepergian sebagian besar orang yaitu bekerja. Namun terjadi pengurangan/penurunan selama pandemi ini.

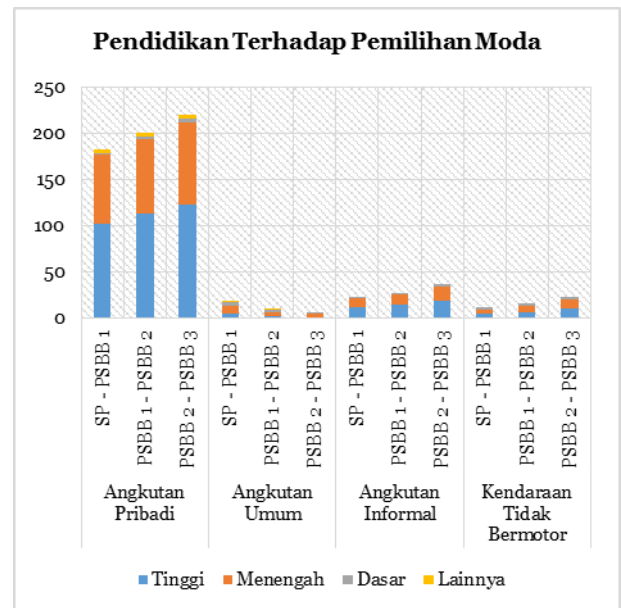


Gambar 2. Pekerjaan Terhadap Pemilihan Moda

b. Pendidikan

Berdasarkan Gambar 3. dapat dilihat bahwa pengguna moda tertinggi yang memilih angkutan pribadi adalah pendidikan tingkat tinggi dan

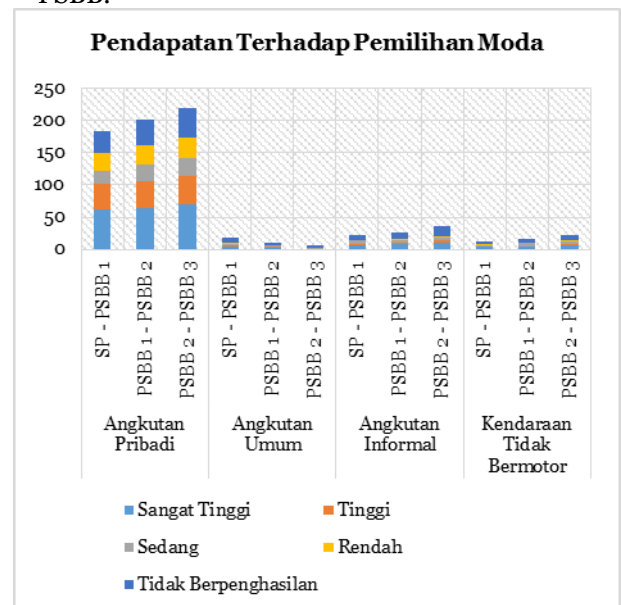
tingkat menengah dengan adanya peningkatan seiring dengan berlakunya PSBB. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang, maka kemungkinan penghasilan/pendapatannya semakin tinggi, sehingga mereka berpotensi menggunakan moda pribadi dibandingkan pendidikan rendah.



Gambar 3. Pendidikan Terhadap Pemilihan Moda

c. Pendapatan

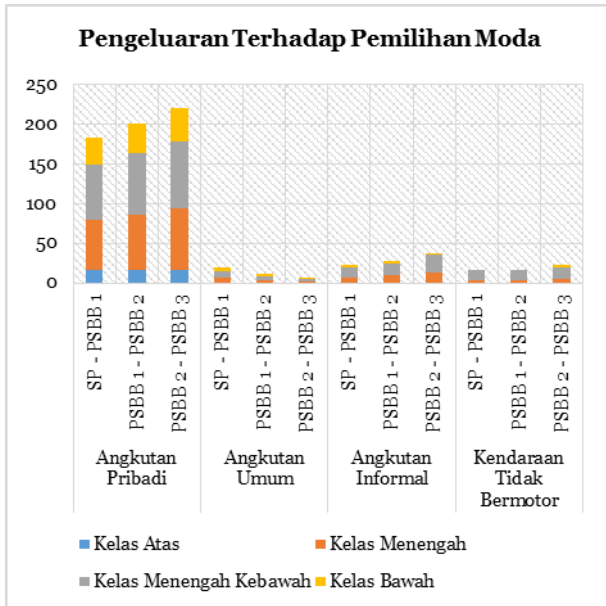
Berdasarkan Gambar 4. dapat dilihat bahwa pengguna moda tertinggi yang memilih angkutan pribadi adalah pendapatan sangat tinggi dengan adanya peningkatan seiring dengan berlakunya PSBB.



Gambar 4. Pendapatan Terhadap Pemilihan Moda

d. Pengeluaran

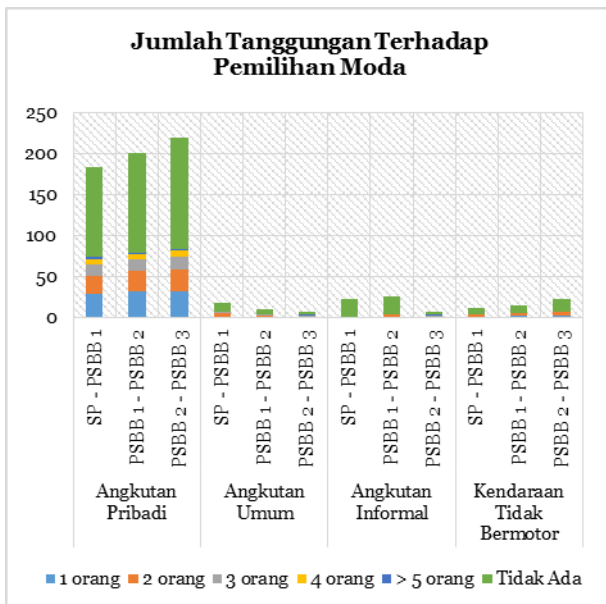
Berdasarkan Gambar 5. dapat dilihat bahwa pengguna moda tertinggi yang memilih angkutan pribadi adalah pengeluaran kelas menengah kebawah dan kelas menengah dengan adanya peningkatan seiring dengan berlakunya PSBB.



Gambar 5. Pengeluaran Terhadap Pemilihan Moda

e. Jumlah Tanggungan

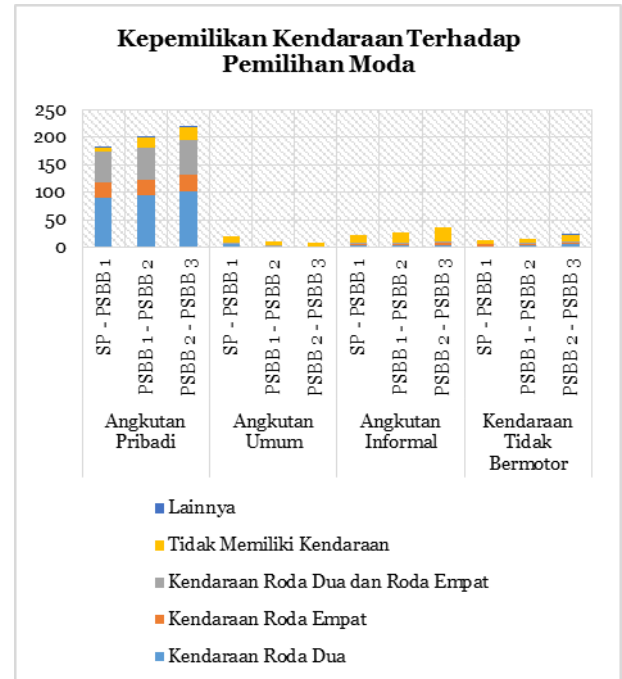
Berdasarkan Gambar 6. dapat dilihat bahwa sebagian besar pengguna moda memilih angkutan pribadi. Pengguna moda tertinggi yang memilih angkutan pribadi adalah yang tidak memiliki tanggungan dengan adanya peningkatan seiring dengan berlakunya PSBB. Hal ini mengindikasikan bahwa jika dilihat secara ekonomi, semakin kecil tanggungan dalam keluarga atau semakin tidak terbebani, maka memiliki kecenderungan untuk tidak melakukan perubahan pemilihan moda dan cenderung menggunakan angkutan pribadi (Adirinekso, 2017).



Gambar 6. Jumlah Tanggungan Terhadap Pemilihan Moda

f. Kepemilikan Kendaraan

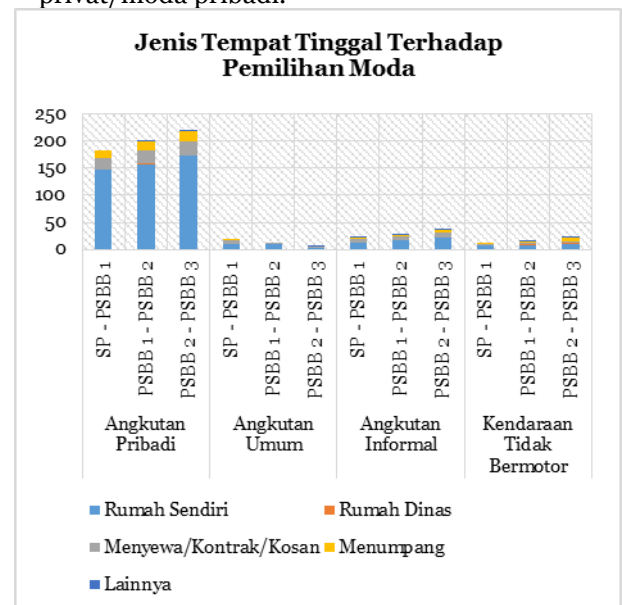
Berdasarkan Gambar 7. dapat dilihat bahwa pengguna moda tertinggi yang memilih angkutan pribadi adalah pemilik kendaraan roda dua dengan adanya peningkatan seiring dengan berlakunya PSBB.



Gambar 7. Kepemilikan Kendaraan Terhadap Pemilihan Moda

g. Jenis Tempat Tinggal

Berdasarkan Gambar 8. dapat dilihat bahwa sebagian besar pengguna moda memilih angkutan pribadi. Pengguna moda tertinggi yang memilih angkutan pribadi adalah pemilik rumah sendiri dengan adanya peningkatan seiring dengan berlakunya PSBB. Hal ini mengindikasikan bahwa jika dilihat secara ekonomi, seseorang dikatakan mapan/sejahtera/dapat memenuhi kebutuhan hidupnya, karena dilihat dari status jenis tempat tinggalnya. Maka, semakin baik tingkat kesejahteraan seseorang, semakin mudah untuk menggunakan moda khususnya moda yang sifatnya privat/moda pribadi.



Gambar 8. Jenis Tempat Tinggal Terhadap Pemilihan Moda

2. Hubungan Status Sosial Ekonomi Dengan Pemilihan Moda Berdasarkan Yang Melakukan Perubahan Pemilihan Moda

Setelah diketahui hubungan dengan pemilihan moda berdasarkan pengguna moda yang tidak

melakukan perubahan pemilihan moda, maka uji *chi-square* selanjutnya dilakukan untuk melihat variabel-variabel status sosial ekonomi yang memiliki hubungan dengan pemilihan moda berdasarkan pengguna moda yang melakukan perubahan pemilihan moda.

Tabel 3. Uji Chi-Square Hubungan Status Sosial Ekonomi Dengan Pemilihan Moda Berdasarkan Pengguna Moda Yang Melakukan Perubahan Pemilihan Moda

Status Sosial Ekonomi	Nilai Signifikansi		
	Sebelum Pandemi – PSBB 1	PSBB 1 – PSBB 2	PSBB 2 – PSBB 3
Pekerjaan	0.098	0.206	0.41
Pendidikan	0.042	0.362	0.143
Pendapatan	0.485	0.166	0.191
Pengeluaran	0.563	0.312	0.118
Jumlah Tanggungan	0.197	0.001	0.06
Kepemilikan Kendaraan	0.000	0.000	0.127
Jenis Tempat Tinggal	0.548	0.000	0.285

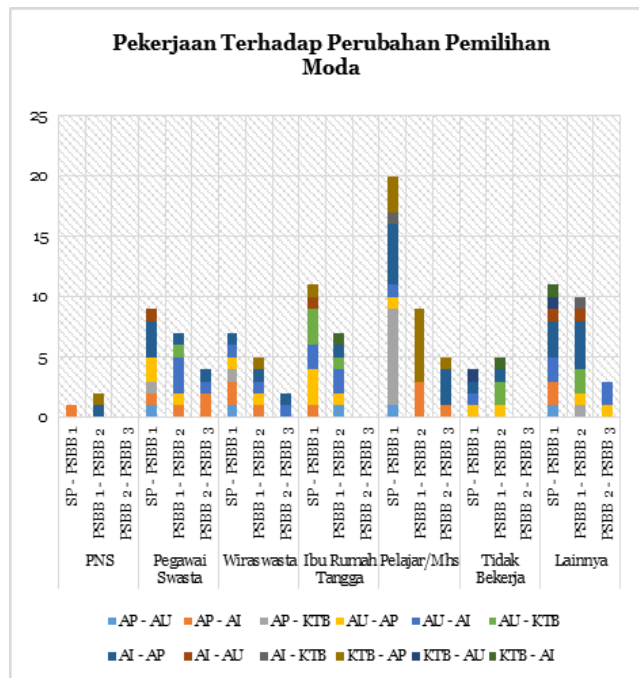
Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan Tabel 2. uji *chi-square* diatas, dapat dilihat bahwa variabel yang memiliki nilai signifikansi < 0.05 dan berarti memiliki hubungan dengan pemilihan moda adalah variabel pendidikan dan kepemilikan kendaraan pada periode waktu sebelum pandemi – PSBB 1 (April, Mei, Juni 2020). Selanjutnya, variabel sosial ekonomi yang memiliki hubungan dengan pemilihan moda adalah jumlah tanggungan, kepemilikan kendaraan, dan jenis tempat tinggal pada periode waktu PSBB 1 (April, Mei, Juni 2020) – PSBB 2 (Juli, Agustus, September 2020). Pada periode waktu PSBB 2 (Juli, Agustus, September 2020) – PSBB 3 (Oktober, November, Desember 2020) tidak terdapat variabel sosial ekonomi yang memiliki hubungan dengan pemilihan moda.

Berdasarkan hasil perhitungan, pemilihan moda berdasarkan status sosial ekonomi sebagai berikut.

a. Pekerjaan

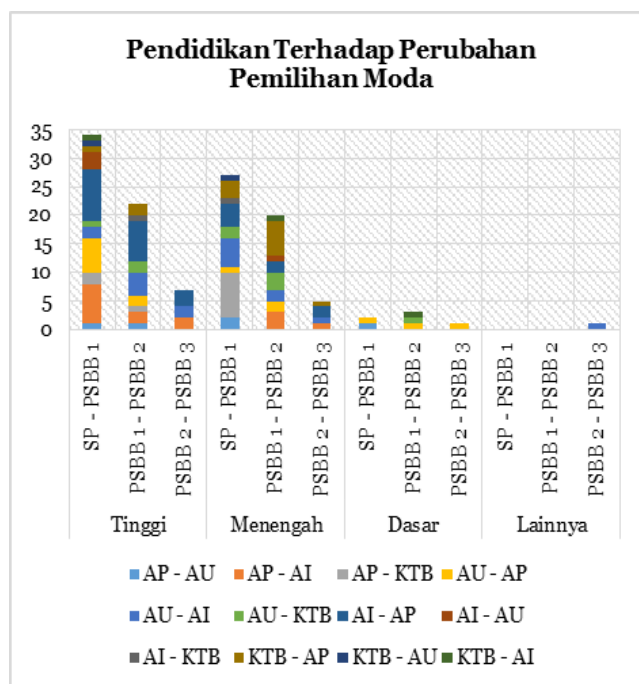
Berdasarkan Gambar 9. dapat dilihat bahwa pelaku perjalanan tertinggi yang melakukan perubahan pemilihan moda adalah pelajar/mahasiswa yang berubah dari angkutan pribadi ke kendaraan tidak bermotor dengan jumlah 8 responden.



Gambar 9. Pekerjaan Terhadap Perubahan Pemilihan Moda

b. Pendidikan

Berdasarkan Gambar 10. dapat dilihat bahwa pelaku perjalanan tertinggi yang melakukan perubahan pemilihan moda adalah pendidikan tingkat tinggi yang berubah dari angkutan informal ke angkutan pribadi dengan jumlah 9 responden. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang diasumsikan semakin tinggi pendapatannya, maka semakin cenderung seorang menggunakan angkutan pribadi.



Gambar 10. Pendidikan Terhadap Perubahan Pemilihan Moda

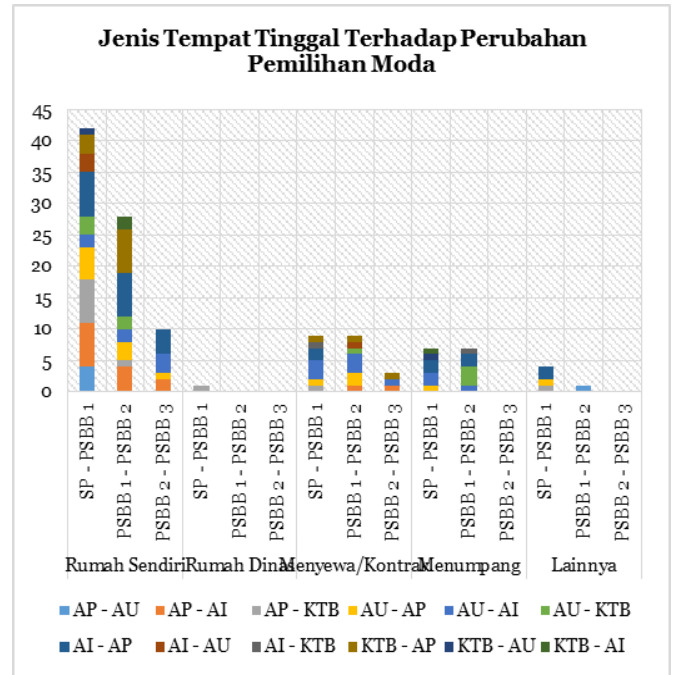
c. Pendapatan

Berdasarkan Gambar 11. dapat dilihat bahwa pelaku perjalanan tertinggi yang melakukan perubahan pemilihan moda adalah tingkat pendapatan sangat tinggi yang berubah dari

Berdasarkan Gambar 14. dapat dilihat bahwa pelaku perjalanan tertinggi yang melakukan perubahan pemilihan moda adalah pengeluaran kelas menengah kebawah yang berubah dari angkutan informal ke angkutan pribadi dengan jumlah 7 responden.

g. Jenis Tempat Tinggal

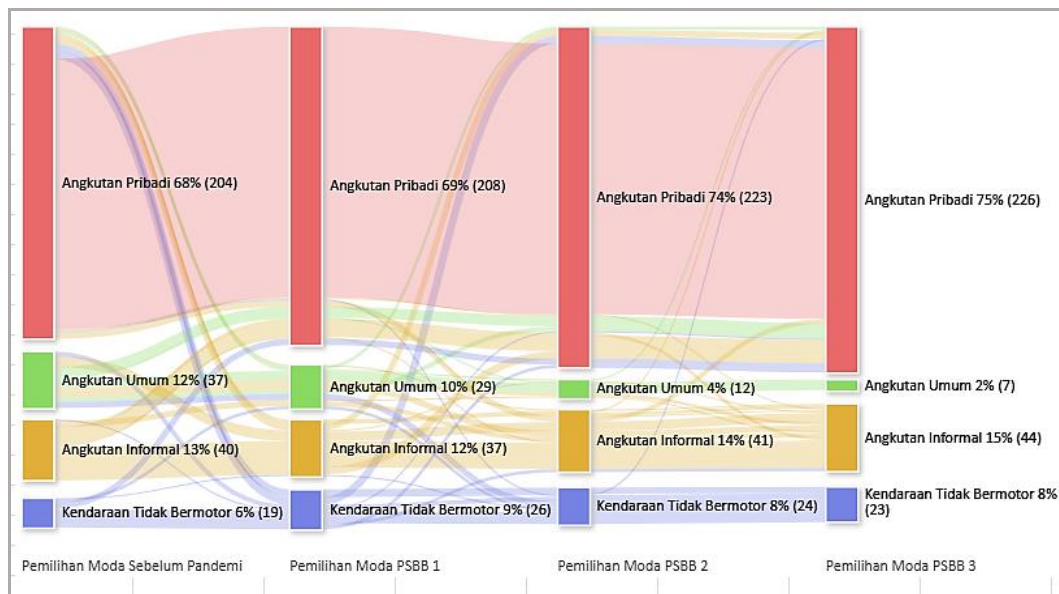
Berdasarkan Gambar 15. dapat dilihat bahwa pelaku perjalanan tertinggi yang melakukan perubahan pemilihan moda adalah pengeluaran kelas menengah kebawah yang berubah dari angkutan informal ke angkutan pribadi dengan jumlah 7 responden.



Gambar 15. Jenis Tempat Tinggal Terhadap Perubahan Pemilihan Moda

3. Seluruh Pemilihan Moda Pada Masa Sebelum Pandemi dan PSBB

Setelah diketahui hubungan variabel sosial ekonomi dengan pemilihan moda, maka selanjutnya dapat dilihat secara keseluruhan perubahan pemilihan moda pada masa sebelum pandemi dan PSBB di Kota Bandung.



Gambar 16. Seluruh Perubahan Pemilihan Moda Pada Masa Sebelum Pandemi dan PSBB
Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2021

Berdasarkan diagram *Sankey* pada Gambar 16 dapat dilihat bahwa sebagian besar pengguna moda tidak melakukan perubahan pemilihan moda. Garis tebal di sebagian besar area angkutan pribadi berupa motor dan mobil menunjukkan bahwa moda tidak mengalami perubahan. Dapat dilihat juga bahwa banyak pengguna moda yang melakukan perubahan pilihan moda ke motor, mobil, dan ojek online/pangkalan. Sedangkan garis tipis menunjukkan pengguna moda yang melakukan perubahan pemilihan moda dari angkutan umum berupa bus damri/TMB. Hal ini mengindikasikan bahwa

masyarakat cenderung memilih angkutan pribadi atau kendaraan yang sifatnya lebih privat dan semakin menurun tingkat kepercayaan masyarakat terhadap angkutan umum yang dianggap memiliki tingkat resiko penularan virus yang lumayan tinggi atau karena armada yang menurun sehingga masyarakat tidak terlayani angkutan umum.

Temuan lainnya yaitu dapat dilihat bahwa terjadi peningkatan untuk masyarakat yang menggunakan kendaraan tidak bermotor. Indikasi – indikasi diatas sejalan dengan data didalam kajian Bandung Urban

Mobility [10] yang mana penggunaan angkutan pribadi mendominasi yaitu sekitar 62% di Kota Bandung. Sejalan juga dengan penelitian secara global mengenai covid, bahwa terjadi pergeseran yang signifikan dari angkutan umum ke angkutan pribadi dan kendaraan tidak bermotor.

D. KESIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini yaitu karakteristik sosial ekonomi yang memiliki hubungan dengan perubahan pemilihan moda pada masa sebelum pandemi ke PSBB 1 di Kota Bandung adalah faktor pekerjaan, pendidikan, pendapatan, jumlah tanggungan, kepemilikan kendaraan, dan jenis tempat tinggal. Faktor pekerjaan, pendidikan, jumlah tanggungan, kepemilikan kendaraan, dan jenis tempat tinggal memiliki hubungan dengan perubahan pemilihan moda transportasi pada periode PSBB 1 – PSBB 2. Dan pada perubahan pemilihan moda periode PSBB 2 – PSBB 3 terdapat faktor pekerjaan, pendidikan, jumlah tanggungan, kepemilikan kendaraan, dan jenis tempat tinggal yang memiliki hubungan.

Selain itu, sebagian besar masyarakat Kota Bandung tidak melakukan perubahan pemilihan moda pada masa pandemi dan cenderung memilih angkutan pribadi berupa motor dan mobil. Diharapkan pemerintah dapat memberikan kebijakan transportasi yang aman dan nyaman di masa pandemi Covid-19 sesuai dengan protokol kesehatan yang berlaku.

DAFTAR RUJUKAN

- Adirineko, G. P. (2017). Karakteristik Penggunaan Pelaku Perjalanan Dalam Pemilihan Moda Transportasi Pekerja Di Kota Jakarta Barat. *Jurnal Riset Manajemen Dan Bisnis*. <https://doi.org/10.21460/jrmb.2016.111.260>
- Aliyani Firdaus, S., Fadilah Ilham, I., Putri Aqidah, L., Aliyani Firdaus, S., Agung Dwi Astuti, S., & Buchori, I. (2020). Strategi UMKM untuk Meningkatkan Perekonomian selama Pandemi Covid-19 pada saat New Normal. *OECONOMICUS Journal of Economics*. <https://doi.org/10.15642/oje.2020.5.1.46-62>
- Astuti, R. P. F. (2016). Pengaruh Status Sosial Ekonomi Orang Tua, Literasi Ekonomi Dan Life Style Terhadap Perilaku Konsumsi Mahasiswa Jurusan Pendidikan Ekonomi Ikip PGRI Bojonegoro. *Jurnal Edutama*.
- Mardiyah, R. A., & Nurwati, N. R. (2020). Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Peningkatan Angka Pengangguran Di Indonesia Want more papers like this? *Jurnal Global Health Science Groupoup*.
- Nurwati, R. N., & Listari, Z. P. (2021). Pengaruh Status Sosial Ekonomi Keluarga Terhadap Pemenuhan Kebutuhan Pendidikan Anak. *Share: Social Work Journal*. <https://doi.org/10.24198/share.v11i1.33642>
- Peraturan Walikota (PERWALI) Kota Bandung Nomor 14 Tahun 2020, (2020). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/136488/perwali-kota-bandung-no-14-tahun-2020>
- Pramezwary, A., Juliana, J., & Hubner, I. B. (2021). Desain Perencanaan Strategi Pengembangan Potensi Wisata Kuliner Dan Belanja Kota Bandung. *Jurnal Pariwisata*. <https://doi.org/10.31294/par.v8i1.9205>
- Prihatin, R. B. (2016). Alih Fungsi Lahan Di Perkotaan (Studi Kasus Di Kota Bandung Dan Yogyakarta). *Jurnal Aspirasi*. <https://doi.org/10.22212/aspirasi.v6i2.507>
- Putra Prima Perdana, A. I. (2020, May). Dampak Covid-19, Terdata 3.396 Pekerja Kena PHK di Kota Bandung. *Compas.Com*. <https://regional.kompas.com/read/2020/05/01/065344%0A%01/dampak-covid-19-terdata-3396-pekerja-kena-phk-di%0Akota-bandung?page=all>
- Suryani, I., Sagiyanto, A., & Leliana, I. (2022). Strategi Komunikasi dalam Industri Pariwisata Pasca Pandemi Covid-19. *Jurnal Public Relations (J-PR)*. <https://doi.org/10.31294/jpr.v3i1.1177>
- Zendrato, W. (2020). Gerakan Mencegah Daripada Mengobati Terhadap Pandemi Covid-19. *Jurnal Education and Development*.