

Perbedaan Persepsi Penggunaan Damri Bandung Raya Sebelum Pandemi dan Masa Pandemi Covid-19

Muhammad Farhan Dwitama¹ dan Byna Kameswara²

¹Program Studi Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Nasional
Bandung, Jl. PH.H.Mustapa No. 23, Bandung, Indonesia
fdwitama23@gmail.com

ABSTRAK

Pengguna moda transportasi umum dimasa kini merupakan salah satu bentuk dari kemajuan teknologi yang memudahkan manusia dalam beraktifitas untuk menuju lokasi tujuan. Salah satu moda transportasi publik andalan di Kota Bandung saat ini adalah Bus Damri. Faktor biaya yang relatif murah, dan jarak tempuh yang cukup jauh serta kapasitasnya yang cukup banyak menjadikan angkutan umum Bis Damri lebih unggul daripada jenis angkutan umum lainnya. Daerah kabupaten Bandung bagian Timur merupakan salah satu kabupaten bandung yang memiliki tingkat penduduk yang tinggi, sehingga membuat penduduk Kabupaten Bandung bagian Timur banyak dalam menggunakan transportasi umum. Bus Damri menjadi moda yang paling diminati untuk menuju pusat kota selain kenyamanan terhindar juga dari kemacetan. Penurunan yang terjadi pada pengguna bus damri di masa pandemi ini cukup tinggi. Penurunan tertinggi terjadi pada bulan Juli tahun 2020 yaitu sebesar 21.185 penumpang dibandingkan dengan bulan Juli pada tahun 2019 sebelum adanya pandemic Covid-19. Hal tersebut membuat kerugian yang cukup tinggi pada pengelola perum Damri Bandung Raya. Walaupun terjadi penurunan jumlah penumpang yang cukup tinggi, masih banyak pengguna bus Damri yang tetap memilih untuk melakukan moda transportasi ini dengan didasari beberapa alasan. Terdapat beberapa persepsi bagi mereka yang tetap menggunakan bus Damri pada masa pandemic demi mencapai ke lokasi tujuan.

Kata kunci: Pengaruh Covid-19, Pengguna Damri, persepsi Penumpang, Prioritas.

1. PENDAHULUAN

Transportasi publik berbasis angkutan massal memiliki ciri khas yaitu mengangkut penumpang sebanyak mungkin dengan mengedepankan layanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman (Susantono, 2014:72). Salah satu moda transportasi publik andalan di Bandung Raya saat ini adalah Bus Damri. Faktor biaya yang relatif murah, dan jarak tempuh yang cukup jauh serta kapasitasnya yang cukup banyak menjadikan angkutan umum Bus Damri lebih unggul daripada jenis angkutan umum lainnya, contohnya bila dibandingkan dengan moda transportasi Angkot, yang kapasitasnya lebih kecil dimana hanya dapat mengangkut maksimal 17 penumpang (Sony Herdiana, 2014). Sebagian besar penduduk Bandung Raya khususnya kawasan Kabupaten Bandung bagian Timur, memanfaatkan transportasi umum bus untuk membantu melakukan sebagian besar aktifitas umum seperti bekerja, bersekolah ataupun berbelanja. Transportasi umum yang sering digunakan dalam hal ini adalah Bus Damri yang dapat mengantarkan penumpang untuk kawasan Bandung Raya khususnya para penglaju.

Namun pada saat ini pandemi *Covid-19* yang memiliki tingkat penularan sangat tinggi berdampak terhadap aktivitas manusia (Bai dkk., 2020; Wu dkk., 2020). Virus *Covid-19* yang ditularkan antar manusia, terutama melalui droplet (tetesan) (WHO, 2014; 2020b). Dengan demikian, kontak yang erat antar-individu di berbagai tempat perlu dibatasi (bahkan dihindari bagi mereka yang positif terinfeksi *Covid-19*) agar penularan virus tidak terjadi. Adanya pandemi *Covid-19* yang mengharuskan untuk membatasi pergerakan dan menghindari kontak dengan orang lain menjadi terjadinya masalah pada transportasi publik. Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM), khususnya untuk Pulau Jawa dan Bali yang merupakan wilayah dengan kasus *Covid-19* tinggi. PPKM Jawa-Bali berlangsung hingga 8 Februari 2020. Oleh karena jumlah penduduk terinfeksi *Covid-19* makin meningkat di luar Pulau Jawa-Bali, maka sejak 9 Februari 2020 diberlakukan PPKM Mikro. Berbagai kebijakan pembatasan mobilitas penduduk tersebut berdampak pada tren mobilitas penduduk, yang antara lain dapat dilihat dari tren jumlah penumpang bus Damri yang mengalami penurunan

Kegiatan perjalanan pada saat terjadi pandemi *Covid-19* akan sangat berbeda, pelaku perjalanan akan lebih memilih menggunakan transportasi pribadi dibandingkan dengan transportasi umum. Hal tersebut membuat pengguna transportasi umum kian menurun sejak pemerintah memberlakukan penerapan social-distancing, para pengguna akan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi sebab kekhawatirannya untuk melakukan perjalanan yang berkontak fisik langsung dengan orang lain. Akan tetapi transportasi umum bus Damri tetap beroperasi dengan tetap adanya penumpang yang menggunakan transportasi tersebut. Pada kenyataannya masih ada beberapa pengguna transportasi umum bus pada masa pandemi. Sehubungan dengan hal tersebut menjadi dasar pengambilan tema pada penelitian ini.

2. METODOLOGI

2.1 Pergerakan Penduduk Masa Pandemi *Covid-19*

Selama pandemi *Covid-19* pembatasan mobilitas penduduk dilakukan secara luas dan global sebagai langkah penting untuk mengendalikan penyebaran virus. Banyak negara telah memaksa pembatasan pada mobilitas manusia (Bajardi et al., 2011; Charu et al., 2017; Wang dan Taylor, 2016). Pembatasan mobilitas penduduk direncanakan memiliki opsi untuk menjaga jarak fisik dan sosial, termasuk mencegah penduduk pergi ke mana-mana dan menjauhi penggunaan transportasi umum.

2.2 Permasalahan Transportasi Masa Pandemi

Transportasi mengalami kelemahan selama pandemi *Covid-19* (Sari, 2020). Di wilayah metropolitan, perkembangan penggunaan transportasi umum telah berkurang secara signifikan. Selain dari kerangka waktu pada masa pandemi, pemerintah juga telah memaksakan pembatasan sosial dengan ruang lingkup yang sangat besar, dengan cara ini terjadinya penurunan pemanfaatan transportasi umum.

3. METODE PENELITIAN

Dalam metodologi akan dijelaskan mengenai metode pengumpulan data dan metode analisis.

3.1 Metode Pengumpulan Data

a) Pengumpulan Data Sekunder

Metode pengumpulan data sekunder dilakukan melalui survey sekunder dengan mengakses website Perum Damri dan Dishub Kota Bandung untuk mendapatkan data sekunder. Adapun data sekunder yang digunakan adalah jumlah pengguna bus Damri pada sebelum masa pandemi, jumlah pengguna bus Damri pada masa pandemi, rute trayek bus Damri, jarak trayek bus Damri.

b) Pengumpulan Data Primer

Metode pengumpulan data primer dilakukan melalui survey primer dengan observasi langsung menggunakan bus Damri pada trayek studi pada bulan Mei 2021 untuk mendapatkan data kondisi eksisting bus Damri dan melakukan penyebaran kuesioner kepada 100 pengguna bus Damri pada trayek studi dengan proporsi trayek Jatinangor – Dipatiukur sebanyak 43 responden, trayek Jatinangor – Elang sebanyak 26 responden dan trayek Tanjungsari – Kebon Kalapa sebanyak 31 responden. Data lain yang didapat antara lain; karakteristik pelaku perjalanan pengguna bus Damri, karakteristik perjalanan pengguna bus Damri, persepsi pengguna bus Damri pada masa pandemi dan saat masa pandemi *Covid-19*. Penentuan sample tersebut didasarkan dengan metode *slovin* dengan pengambilan *sample* dalam penelitian berupa *random sampling*

3.2 Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan pendekatan studi kasus deskriptif serta *crosstabs*/ tabulasi silang. Pendekatan studi kasus deskriptif menggambarkan kondisi eksisting bus Damri, variabel karakteristik pelaku perjalanan, variabel karakteristik perjalanan serta persepsi pengguna bus Damri pada masa sebelum pandemi dan saat pandemi *Covid-19*. Setelah didapatkan data untuk penelitian dilakukan dengan menggunakan *Crosstab*/ tabulasi silang. Setelah didapatkan data penelitian dilakukannya analisis tabulasi silang antara karakteristik pelaku perjalanan dengan persepsi pengguna bus Damri pada masa sebelum pandemi dan pada masa pandemi *Covid-19*.

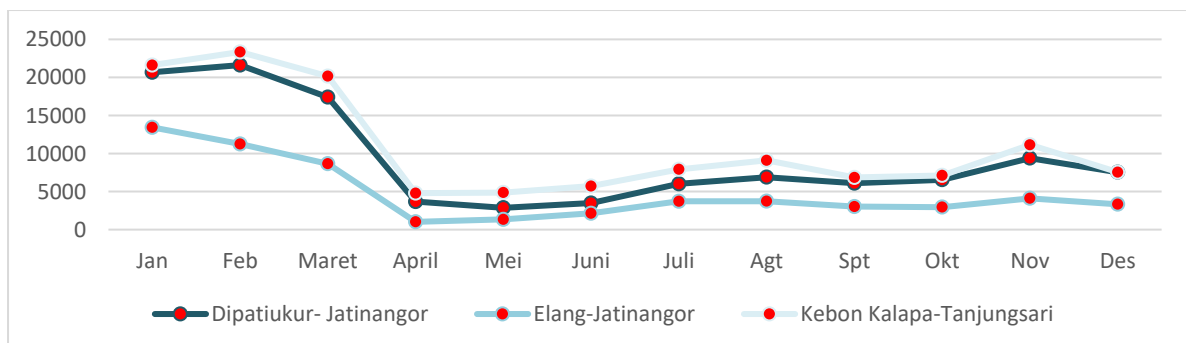
4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Penurunan Penggunaan Bus Damri

Pemilihan lingkup wilayah penelitian pada Damri Bandung Raya didasarkan pada permasalahan penurunan penggunaan Damri pada masa pandemi *Covid-19*. Adapun trayek Damri yang akan dilakukan untuk melakukan penelitian ini sebagai acuan para pengguna adalah sebagai berikut:

- Trayek Dipatiukur – Jatinangor (via Tol)
- Trayek Elang – Jatinangor
- Trayek Tanjung Sari – Kebon Kalapa

Berdasarkan data jumlah penumpang Damri selalu menurun setiap tahunnya diawali pada Bulan April 2020 yang merupakan awal mula pandemi *Covid-19* bermula menjadikan penumpang Damri menurun.



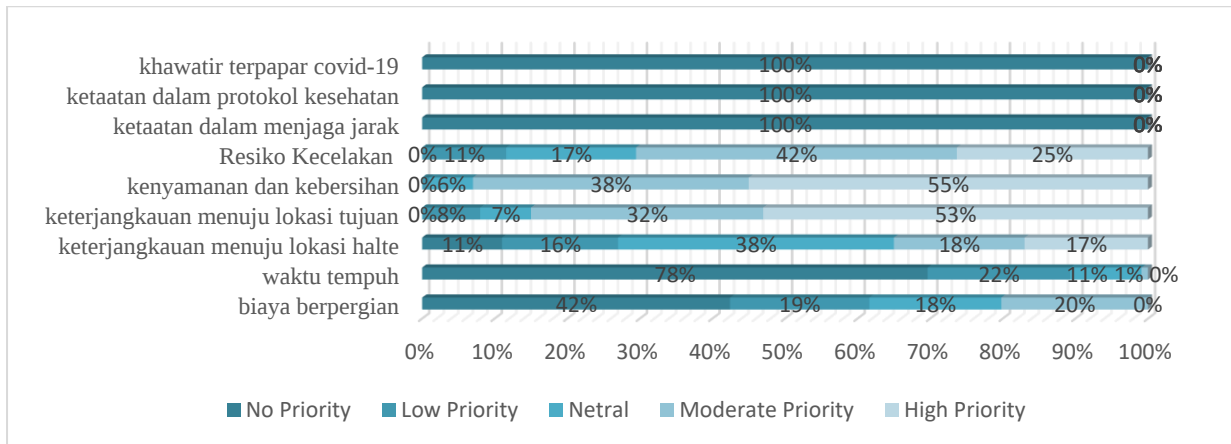
Gambar 4. 1
Penurunan Jumlah Penumpang Damri Pada Masa Pandemi *Covid-19*

Sumber: Hasil Survei Lapangan, 2021

Pada masa pandemi *Covid-19* Bus Damri teteap beroperasi karena masih adanya penumpang dimasa pandemi namun dengan pengurangan moda dan jadwal keberangkatan.

4.2 Perepsi Pengguna Bus Damri pada Masa Sebelum Pandemi dan pada Masa Pandemi Covid-19

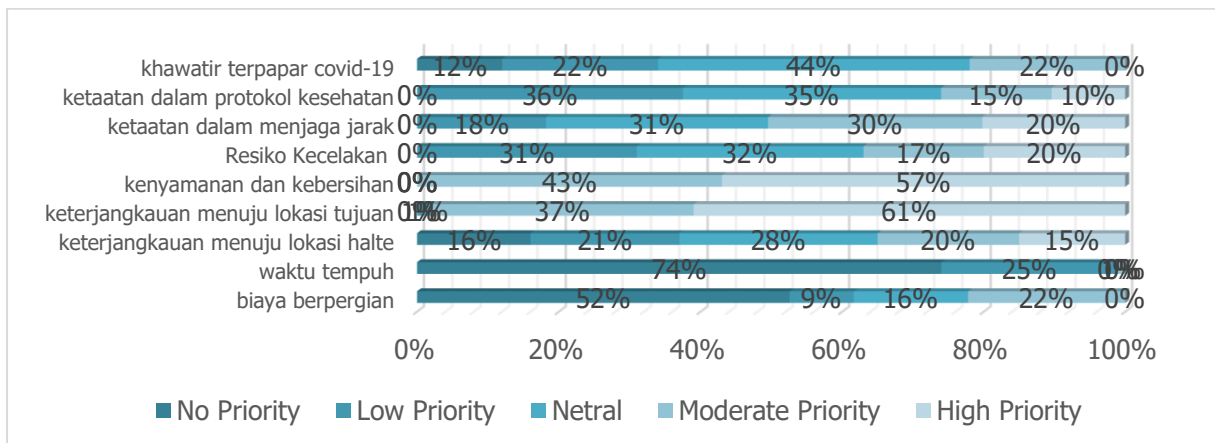
Perbedaan penggunaan bus Damri pada masa sebelum pandemi *Covid-19*.



Gambar 4.2
Persepsi Dalam Menggunakan Damri Selama Sebelum Pandemi *Covid-19*

Sumber: Hasil Survei Lapangan, 2021

Prioritas mereka menggunakan Damri pada masa sebelum terjadinya masa pandemi *Covid-19* adalah kenyamanan dan keterjangkauan menuju lokasi tujuan, sebesar 93% pengguna Damri memilih kenyamanan menjadi salah satu prioritas utama dan keterjangkauan menuju lokasi tujuan dengan presentase sebesar 85%.



Gambar 4. 3
Persepsi Dalam Menggunakan Damri Selama Masa pandemi *Covid-19*

Sumber: Hasil Survei Lapangan, 2021

Diketahui bahwa prioritas mereka menggunakan Damri pada masa selama terjadinya pandemi *Covid-19* adalah kenyamanan dan keterjangkauan menuju lokasi tujuan, sebesar 57% pengguna Damri memilih kenyamanan menjadi salah satu prioritas utama mereka menggunakan Damri, selain itu untuk prioritas pada masa pandemi lebih dikesampingkan oleh pengguna Damri. Namun Waktu tempuh menuju lokasi tujuan serta biaya berpergian bukan menjadikan prioritas mereka

4.3 Karakteristik Pelaku Perjalanan, Karakteristik Perjalanan dan Persepsi Pengguna Bus Damri

Analisis hasil responden yang didapat pada pengguna bus Damri di tiga trayek penelitian trayek Dipatiukur – Jatinangor (via Tol), trayek Elang – Jatinangor dan trayek Tanjung Sari – Kebon Kalapa. Berikut merupakan hasil responden yang menunjukkan karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan dan persepsi penggunaan bus Damri pada masa pandemi *Covid-19*.

Tabel 4.1
Karakteristik Pelaku Perjalanan, Karakteristik Perjalanan dan Persepsi Penggunaan Bus Damri

KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN					
Jenis Kelamin		Prioritas			
Persepsi	Prioritas Utama	Prioritas Sedang	Netral	Prioritas Rendah	Bukan Prioritas
Khawatir terpapar	0	21	45	22	12
Ketaatan prokes	10	14	39	26	0
Ketaatan menjaga jarak	20	30	32	18	0
Resiko kecelakaan	20	17	32	31	0
Kenyamanan dan kebersihan	53	41	6	0	0
Kedekatan dengan lokasi tujuan	61	37	1	1	0
Kedekatan dengan lokasi asal	15	20	28	21	29
Waktu tempuh	0	1	0	24	75
Biaya berpergian	0	22	16	9	53
Usia					
Persepsi	Prioritas Utama	Prioritas Sedang	Netral	Prioritas Rendah	Bukan Prioritas
Khawatir terpapar	0	21	45	22	12
Ketaatan prokes	10	15	39	36	0
Ketaatan menjaga jarak	20	30	33	18	0
Resiko kecelakaan	20	17	32	31	0
Kenyamanan dan kebersihan	53	41	6	0	0
Kedekatan dengan lokasi tujuan	41	37	1	1	0
Kedekatan dengan lokasi asal	15	20	28	21	16
Waktu tempuh	0	1	0	24	75
Biaya berpergian	0	22	16	9	52
Pekerjaan					
Persepsi	Prioritas Utama	Prioritas Sedang	Netral	Prioritas Rendah	Bukan Prioritas
Khawatir terpapar	0	21	45	22	12
Ketaatan prokes	10	15	39	36	0
Ketaatan menjaga jarak	20	30	32	15	0
Resiko kecelakaan	20	17	32	31	0
Kenyamanan dan kebersihan	53	41	6	0	0
Kedekatan dengan lokasi tujuan	41	37	2	0	16
Kedekatan dengan lokasi asal	15	20	28	21	16
Waktu tempuh	0	22	16	9	53
Biaya berpergian	0	22	16	9	53
Penghasilan					
Persepsi	Prioritas Utama	Prioritas Sedang	Netral	Prioritas Rendah	Bukan Prioritas
Khawatir terpapar	0	21	45	22	12
Ketaatan prokes	10	15	39	36	0
Ketaatan menjaga jarak	20	30	32	18	0
Resiko kecelakaan	20	17	32	31	0

Kenyamanan dan kebersihan	53	41	6	0	0
Kedekatan dengan lokasi tujuan	61	37	1	1	0
Kedekatan dengan lokasi asal	15	20	28	21	16
Waktu tempuh	0	1	0	24	53
Biaya berpergian	0	22	16	9	53
Pendidikan					
Persepsi	Prioritas Utama	Prioritas Sedang	Netral	Prioritas Rendah	Bukan Prioritas
Khawatir terpapar	0	21	45	22	12
Ketaatan prokes	10	15	39	36	0
Ketaatan menjaga jarak	20	30	32	15	0
Resiko kecelakaan	20	17	32	31	0
Kenyamanan dan kebersihan	53	41	6	0	0
Kedekatan dengan lokasi tujuan	41	37	2	0	16
Kedekatan dengan lokasi asal	15	20	28	21	16
Waktu tempuh	0	22	16	9	53
Biaya berpergian	0	22	16	9	53

Sumber: Hasil Analisis, 2021

4.4 Crosstab/ Tabulasi Silang

Tabulasi silang atau *crosstabs* merupakan metode analisis yang sederhana tetapi memiliki kelebihan yang kuat dalam menerangkan hubungan antar variabel

4.5 Hubungan Antara Jenis Kelamin dengan Persepsi Pengguna Damri

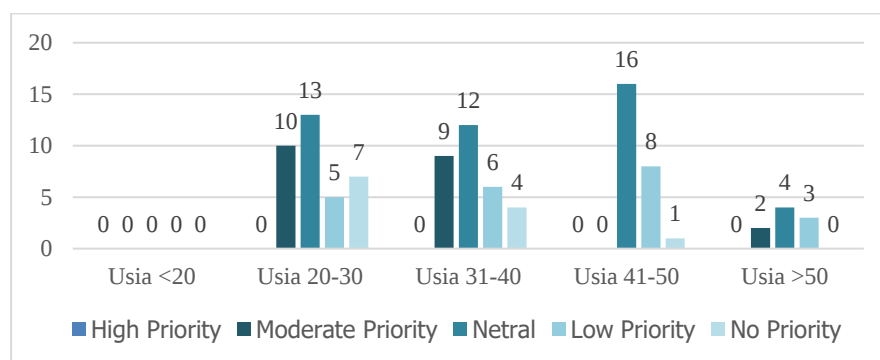
Identifikasi pengguna transportasi Damri pada sub bab ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara jenis kelamin dengan persepsi pengguna Damri pada masa pandemi *Covid-19*. Pada hasil analisis tidak ada karakteristik jenis kelamin yang memiliki hubungan dengan persepsi pengguna bus Damri pada masa sebelum pandemi maupun pada masa pandemi *Covid-19*.

4.6 Hubungan Antara Usia dengan Persepsi Pengguna Damri

Identifikasi pengguna transportasi Damri ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara karakteristik usia dengan persepsi pengguna Damri pada masa pandemi *Covid-19*.

4.6.1 Hubungan Antara Karakteristik Usia dengan Kekhawatiran Terpapar Virus *Covid-19*.

Hubungan karakteristik usia dengan kekhawatiran terpapar virus *Covid-19* memiliki nilai 0.049 yang mana nilai kurang dari 0.05 yang berarti memiliki hubungan antara usia dengan kekhawatiran terpapar virus *Covid-19*.



Gambar 4. 4
Hubungan Antara Karakteristik Usia dengan Kekhawatiran Terpapar Virus
Sumber: Hasil Survei Lapangan, 2021

Dari *output* nilai hasil uji *chi-square* diketahui nilai Asymp. Sig kurang dari 0.05 maka terdapat hubungan antara variabel usia dengan kekhawatiran terpapar virus *Covid-19*. Nilai dari hasil analisis sebesar 0.049 yang berarti nilai tersebut kurang dari 0.05.

Tabel 4. 1
Uji Chi-square Hubungan Karakteristik Usia dengan Kekhawatiran Terpapar Virus *Covid-19*

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	31.311 ^a	21	.049
Likelihood Ratio	39.392	21	.009
Linear-by-Linear Association	.002	1	.962
N of Valid Cases	100		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Menurut penelitian yang dilakukan pada karakteristik usia dengan persepsi pengguna Damri, pemilihan utama pada penggunaan Damri dimasa pandemi pada karakteristik usia yang kurang dari 30 tahun sebanyak 35 responden dan usia diatas 30 tahun sebanyak 65 responden.

Tabel 4. 2
Pemilihan Prioritas Kekhawatiran Terpapar Virus *Covid-19* Berdasarkan Umur

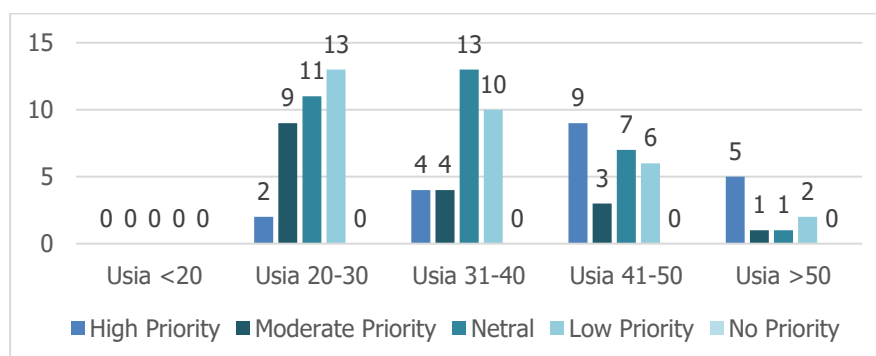
Usia	Pilihan Prioritas Berdasarkan Umur					Total
	High Priority	Moderate Priority	Netral	Low priority	No priority	
<29	0	10	13	5	7	35
>30	0	11	32	17	5	65

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan klasifikasi kelompok umur manusia terbagi menjadi empat kelompok yaitu kanak-kanak (5-11 tahun), remaja (12-30 tahun), dewasa (31-45 tahun), dan lansia (46-65 tahun). Pada hasil survei karakteristik berdasarkan usia pemilihan prioritas terhadap persepsi kekhawatiran terpapar virus *Covid-19* lebih cenderung kepada kelompok umur dewasa dan lansia. Hal tersebut menjadikan bahwa karakteristik usia lebih cenderung khawatir terpapar virus *Covid-19* dengan dilihat bahwa virus *Covid-19* lebih rentan terhadap kalangan dewasa hingga lansia. Hubungan Antara Karakteristik Usia dengan Resiko Kecelakaan

4.6.2 Hubungan Antara Karakteristik Usia dengan Resiko Kecelakaan

Nilai signifikansi hubungan antara karakteristik usia dengan persepsi resiko kecelakaan memiliki nilai sig.0.050 yang berarti memiliki hubungan antara karakteristik usia dengan persepsi resiko kecelakaan yang lebih rendah dalam menggunakan Damri untuk menuju lokasi tujuan.



Gambar 4. 1
Hubungan Antara Usia dengan Resiko Kecelakaan
Sumber: Hasil Survei Lapangan, 2021

Menurut penelitian yang dilakukan pada karakteristik usia dengan persepsi pengguna Damri, berdasarkan resiko kecelakaan pemilihan utama pada penggunaan Damri dimasa pandemi pada karakteristik usia yang kurang dari 30 tahun sebanyak 35 responden dan usia diatas 30 tahun sebanyak 65 responden.

Tabel 4. 4
Pemilihan Prioritas Resiko Kecelakaan Berdasarkan Umur

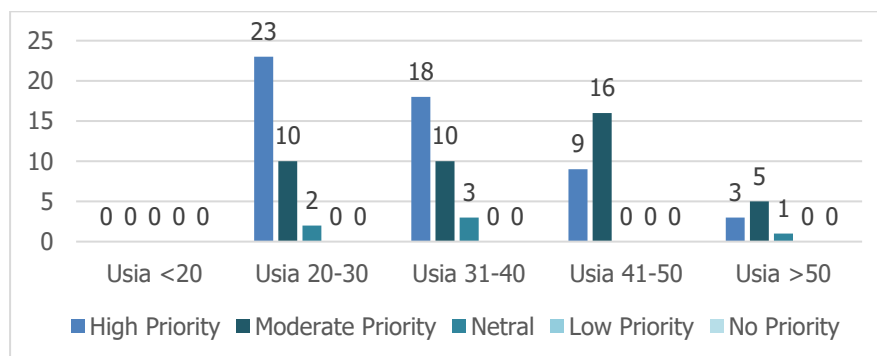
Usia	Pilihan Prioritas Berdasarkan Umur					Total
	High Priority	Moderate Priority	Netral	Low priority	No priority	
<29	2	9	11	13	0	35
>30	18	8	21	18	0	65

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan klasifikasi kelompok umur manusia terbagi menjadi empat kelompok yaitu kanak-kanak (5-11 tahun), remaja (12-30 tahun), dewasa (31-45 tahun), dan lansia (46-65 tahun). Pada hasil survey karakteristik usia dengan kelompok umur dewasa hingga lansia lebih memilih menggunakan transportasi umum bus Damri menjadi pilihan utama dilihat dari pemilihan sebanyak 26 responden memilih sebagai prioritas.

4.6.3 Hubungan Antara Karakteristik Usia dengan Kenyamanan dan Kebersihan

Nilai signifikansi hubungan antara karakteristik usia dengan persepsi kenyamanan dan kebersihan memiliki nilai sig.0.047 yang mana nilai tersebut kurang dari 0.05 yang berarti memiliki hubungan antara usia dengan persepsi kenyamanan dan kebersihan.



Gambar 4. 2

Hubungan Antara Usia dengan Kenyamanan dan Kebersihan Pada Transportasi Damri

Sumber: Hasil Survei Lapangan, 2021

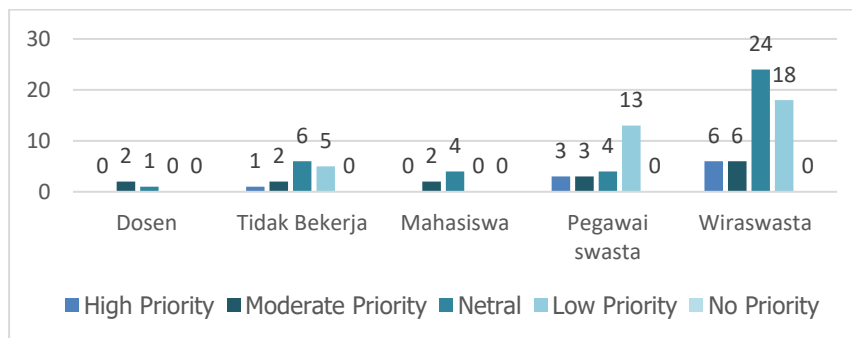
Hasil tersebut memperlihatkan bahwa umur mempengaruhi pengguna Damri karena kenyamanan dan kebersihan. Sebanyak 94 responden memilih sebagai salah satu penyebab mereka tetap menggunakan Damri dalam melakukan perjalanan untuk menuju lokasi tujuan.

4.7 Hubungan Antara Pekerjaan dengan Persepsi Pengguna Damri

Identifikasi pengguna transportasi Damri ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara karakteristik pekerjaan dengan persepsi pengguna Damri pada masa pandemi *Covid-19*.

4.7.1 Hubungan Antara Pekerjaan dengan Ketaatan Terhadap Protokol Kesehatan

Nilai signifikansi hubungan antara karakteristik pekerjaan dengan ketaatan terhadap protokol kesehatan memiliki nilai sig.0.018. Nilai tersebut kurang dari 0.05 yang berarti memiliki hubungan antara karakteristik pekerjaan dengan persepsi ketaatan terhadap protokol kesehatan.



Gambar 4. 7

Uji Chi-square Pekerjaan dengan Ketaatan Terhadap Protokol Kesehatan Pada Transportasi Damri

Sumber: Hasil Survei Lapangan, 2021

Hasil tersebut memperlihatkan bahwa umur mempengaruhi pengguna Damri karena kenyamanan dan kebersihan. Sebanyak 94 responden memilih sebagai salah satu penyebab mereka tetap menggunakan Damri dalam melakukan perjalanan untuk menuju lokasi tujuan. berikut merupakan tabel hasil perhitungan yang memperlihatkan nilai Asym. Sig.

Tabel 4. 5

Uji Chi-square Karakteristik Pekerjaan dengan Persepsi Ketaatan Terhadap Protokol Kesehatan Pada Transportasi Damri

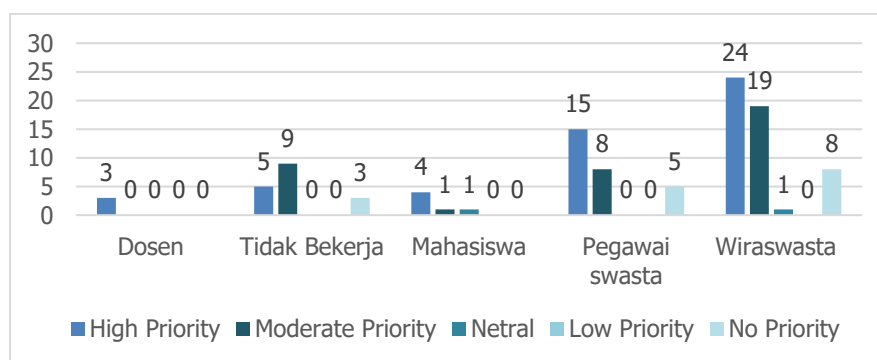
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	36.820 ^a	35	.018
Likelihood Ratio	34.585	35	.488
N of Valid Cases	100		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Sebagai pengguna transportasi umum dalam beraktivitas dimasa pandemi ketaatan terhadap protokol kesehatan menjadi salah satu hal paling utama. Dilihat dari penyebaran virus *Covid-19* sebagai para pekerja lebih melihat keutamaan protokol kesehatan dalam beraktivitas demi terjaga dari virus *Covid-19* dan dapat tetap bekerja dimasa pandemi tanpa takut tertular virus *Covid-19*.

4.7.2 Hubungan Antara Pekerjaan dengan Kedekatan dengan Lokasi Tujuan

Nilai signifikansi hubungan antara karakteristik pekerjaan dengan persepsi kedekatan dengan lokasi tujuan memiliki nilai 0.031. Nilai tersebut kurang dari 0.05 yang berarti memiliki hubungan antara karakteristik pekerjaan dengan persepsi kedekatan dengan lokasi tujuan.



Gambar 4.8

Uji Chi-square Pekerjaan dengan Kedekatan dengan Lokasi Tujuan Pada Transportasi Damri

Sumber: Hasil Survei Lapangan, 2021

Hasil tersebut memperlihatkan bahwa pekerjaan mempengaruhi pengguna Damri karena kenyamanan dan kebersihan. Sebanyak 77 responden memilih sebagai prioritas, salah satu penyebab mereka tetap menggunakan Damri dalam melakukan perjalanan untuk menuju lokasi tujuan.

Tabel 4. 6
Uji Chi-square Karakteristik Pekerjaan dengan Persepsi Kedekatan dengan Lokasi Tujuan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	41.785 ^a	30	.031
Likelihood Ratio	42.539	30	.064
N of Valid Cases	100		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Dari *output* nilai hasil uji *chi-square* diketahui nilai Asymp. Sig kurang dari 0.05 maka terdapat hubungan antara variabel pekerjaan dengan kedekatan dengan lokasi tujuan. Nilai dari hasil analisis sebesar 0.031 yang berarti nilai tersebut kurang dari 0.05.

Tabel 4. 7
Pemilihan Prioritas Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Pilihan Prioritas Berdasarkan Pekerjaan				
	High Priority	Moderate Priority	Netral	Low priority	No priority
Dosen	3	0	0	0	0
Ibu Rumah Tangga	5	9	0	0	3
Mahasiswa	4	1	1	0	0
Pegawai Swasta	15	8	0	0	5
Wiraswasta	24	19	1	0	8
Total	41	37	2	0	16

Sumber: Hasil Survei Lapangan, 2021

Menurut Rudy (2018) waktu perjalanan yang dilakukan penglaju dalam melakukan perjalanan sebanyak 73% menyatakan bahwa melakukan perjalanan untuk menuju lokasi tujuan mereka selama 30-45 menit. Sedangkan hasil responden pada penelitian didapat bahwa sebanyak 59% menyatakan bahwa perjalanan menggunakan bus Damri untuk menuju lokasi tujuan selama 60 menit. Para penglaju dengan tujuan bekerja lebih memilih menggunakan transportasi publik karena efektifitas menuju lokasi tujuan. Dengan begitu mengindikasikan bahwa karakteristik pekerjaan lebih cenderung keefektifan dan kecepatan menuju lokasi tujuan.

4.8 Hubungan Antara Penghasilan dengan Persepsi Pengguna Damri

Identifikasi pengguna transportasi Damri pada sub bab ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara karakteristik penghasilan dengan persepsi pengguna Damri pada masa pandemi *Covid-19*. Berdasarkan hasil analisis menggunakan metode *chi-square* hubungan antara karakteristik penghasilan dengan persepsi pengguna Damri tidak ada yang memiliki hubungan antara variabel penghasilan dengan persepsi pengguna Damri.

4.9 Hubungan Antara Pendidikan dengan Persepsi Pengguna Damri

Identifikasi pengguna transportasi Damri pada sub bab ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara karakteristik pendidikan dengan persepsi pengguna Damri pada masa pandemi *Covid-19*.

4.9.1 Hubungan Antara Pendidikan dengan Persepsi Ketaatan Terhadap Protokol Kesehatan

Nilai signifikansi hubungan antara karakteristik pendidikan dengan persepsi ketaatan terhadap protokol kesehatan memiliki nilai 0.001. Nilai tersebut kurang dari 0.05 yang berarti memiliki hubungan antara karakteristik pendidikan dengan persepsi ketaatan terhadap protokol kesehatan

Tabel 4. 8

Uji Chi-square karakteristik pendidikan dengan Persepsi Ketaatan Terhadap Protokol Kesehatan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	28.465 ^a	18	.001
Likelihood Ratio	32.354	18	.020
Linear-by-Linear Association	8.599	1	.003
N of Valid Cases	100		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Adapun hasil yang dipilih oleh pengguna Damri, 25 responden memilih sebagai prioritas, 39 responden memilih netral dan 36 responden memilih sebagai bukan prioritas

5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis memperlihatkan bahwa adanya kasus *Covid-19* tidak begitu mempengaruhi kepada penggunaan bus Damri. Pada beberapa hasil yang telah dianalisis antara karakteristik pelaku perjalanan dengan persepsi penggunaan Damri hanya karakteristik usia dan karakteristik pekerjaan yang berhubungan dengan persepsi kasus *Covid-19*. Berdasarkan klasifikasi kelompok umur manusia terbagi menjadi empat kelompok yaitu kanak-kanak (5-11 tahun), remaja (12-30 tahun), dewasa (31-45 tahun), dan lansia (46-65 tahun). Hasil survei penelitian memperlihatkan bahwa responden pengguna bus Damri sebanyak 64% merupakan kelompok umur dewasa hingga lansia. Hal tersebut memperlihatkan bahwa lebih banyak kelompok umur dewasa hingga lansia dibandingkan dengan usia remaja. Dengan pemberlakuannya WFH dan sekolah online mengurangi para kelompok umur remaja berpergian dimasa pandemi. Pada hasil analisis mengindikasikan bahwa kasus *Covid-19* tidak begitu mempengaruhi terhadap penggunaan bus Damri di masa pandemi, banyak pengguna Damri yang menggunakan bus Damri karena kenyamanan dan resiko kecelakaan yang lebih rendah. Dari hasil analisis prioritas tertinggi dalam menggunakan Damri adalah kenyamanan, sebanyak 87% dan 74% memilih resiko kecelakaan lebih rendah sebagai prioritas. Hasil analisis memperlihatkan bahwa sebanyak 74% memilih kecepatan menuju lokasi tujuan bukan prioritas mereka dalam melakukan perjalanan. Sedangkan 71% memilih biaya yang dikeluarkan lebih hemat sebagai bukan prioritas.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dengan mengucapkan puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas izinnya penulis diberi kekuatan dan kemudahan untuk dapat menyelesaikan penelitian skripsi ini dengan lancar. Pada proses pengerjaan tersebut, penulis berterimakasih kepada Bapak Byna Kameswara, S.T, M.T. selaku Dosen Pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk membimbing dan memberikan pengarahan agar tercapainya penyusunan skripsi ini. Seluruh dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah memberikan ilmu pengetahuannya kepada penulis, semoga ilmu yang telah Bapak dan Ibu berikan dapat bermanfaat dan menjadi amalan yang baik. Kedua orang tua tercinta dan saudara yang selalu menjadi inspirasi dan motivasi bagi penulis dalam memberikan dorongan dan perhatian serta

tidak henti-hentinya memberikan do'a. Seluruh teman-teman seperjuangan, dan sahabat yang telah banyak membantu saya menyelesaikan skripsi ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Abe, R. (2019). Introducing autonomous buses and taxis: Quantifying the potential benefits in Japanese transportation systems. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 126(February), 94–113. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.06.003>
- Bérczi, K., Jüttner, A., Laumanns, M., & Szabó, J. (2017). Stochastic Route Planning in Public Transport. *Transportation Research Procedia*, 27, 1080–1087. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.12.096>
- Kawengian, E. (2017). Model Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Dalam Provinsi. *Jurnal Sipil Statik*, 5(3), 133–142.
- Lee, D. J. (2018). A multi-criteria approach for prioritizing advanced public transport modes (APTM) considering urban types in Korea. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 111(August 2017), 148–161. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.02.005>
- Liu, G., Yin, Z., Jia, Y., & Xie, Y. (2017). Passenger flow estimation based on convolutional neural network in public transportation system. *Knowledge-Based Systems*, 123, 102–115. <https://doi.org/10.1016/j.knosys.2017.02.016>
- Liu, Y., & Cheng, T. (2020). Understanding public transit patterns with open geodemographics to facilitate public transport planning. *Transportmetrica A: Transport Science*, 16(1), 76–103. <https://doi.org/10.1080/23249935.2018.1493549>
- Rohani, M. M., Wijeyesekera, D. C., & Karim, A. T. A. (2013). Bus operation, quality service and the role of bus provider and driver. *Procedia Engineering*, 53, 167–178. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2013.02.022>