

# Hubungan Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk Dengan Karakteristik Pergerakan Di Kota Bandung

ARVIAN SEPTI DWIANSYAH<sup>1</sup>, YANTI BUDIYANTINI<sup>2</sup>

Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Nasional (ITENAS) Bandung  
Email : arviansepty092@mhs.itenas.ac.id

## ABSTRAK

*Pergerakan penduduk adalah kunci penggerak fungsi kota, terutama di pusat perkotaan, yang menciptakan berbagai aktivitas sosial dan ekonomi serta menghubungkan kawasan sekitarnya. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui hubungan karakteristik sosial ekonomi penduduk dengan karakteristik pergerakan pergerakan di Kota Bandung. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif dengan data primer dari kuesioner tertutup. Pada penelitian ini terdapat dua variabel utama yaitu karakteristik pergerakan dengan turunan indikator sebanyak 7 indikator dan karakteristik sosial ekonomi dengan turunan indikator sebanyak 4 indikator. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian dari banyaknya variabel memiliki hubungan terutama pada variabel sosial dari indikator usia dan pendapatan dengan variabel karakteristik pergerakan dari indikator maksud pergerakan, moda transportasi, dan frekuensi pergerakan pada hari kerja. Jika tidak ada hubungan antar variabel, responden dapat menunjukkan perilaku pergerakan yang serupa tidak dipengaruhi oleh setiap variabel.*

**Kata kunci:** Kota Bandung, Karakteristik Pergerakan, Karakteristik Sosial Ekonomi

## 1. PENDAHULUAN

Transportasi adalah suatu pergerakan yang dapat berupa pergerakan manusia, barang, dan informasi dari suatu tempat ke tempat lain dengan aman, nyaman, cepat, dan sesuai dengan lingkungan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia. Perkembangan transportasi saat ini sangat pesat seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk serta perkembangannya kawasan-kawasan baru. Setiap pergerakan masing-masing memiliki arah dan jumlah yang nantinya dapat tergambar besaran jumlah pergerakannya. Arus tersebut berpindah dari zona asal ke zona tujuan di dalam suatu wilayah yang terpilih dalam waktu yang sudah ditentukan (Tamin, 1997)

Secara umum, kawasan pusat kota memiliki pengaruh besar terhadap wilayah sekitarnya karena menawarkan fasilitas yang lebih lengkap dan berkualitas. Hal ini mendorong pergerakan penduduk untuk bekerja, berbelanja, berekreasi, atau menempuh pendidikan yang lebih tinggi, sehingga aktivitas menuju pusat kota menjadi intensif. Perilaku ini berdampak pada perkembangan wilayah, baik di area tempat tinggal maupun tujuan perjalanan. Mobilitas penduduk sering kali melibatkan pergerakan dari pinggiran kota ke pusat kota atau dari satu kota ke kota lainnya yang melewati batas administratif. Ketergantungan ini menyebabkan peningkatan jumlah perjalanan untuk memenuhi kebutuhan (Pebrian, 2013).

Urbanisasi yang dilakukan oleh penduduk di kota menyebabkan kawasan-kawasan disekitar pusat perkotaan menjadi saling terhubung. Pusat perkotaan dengan kelengkapan sarana prasarana seperti pendidikan, tempat kerja, tempat wisata, pusat perbelanjaan modern maupun tradisional

menjadikan penduduk melakukan pergerakan antar kota/kabupaten untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Penduduk merupakan pelaku pergerakan terpenting di jalanan, maka dari itu karakteristik dan tingkah laku penduduk adalah hal utama yang perlu diperhatikan dalam melakukan perencanaan transportasi.

## **2. METODOLOGI PENELITIAN**

### **2.1 Metode penelitian**

Penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif kuantitatif. metode deskriptif yaitu merupakan metode yang dilakukan dengan kumpulan manusia, benda, keadaan, ataupun kejadian pada masa sekarang lalu hasil yang diberikan dari penelitian deskriptif ini bukan hanya menggambarkan sebuah kejadian, tetapi dapat menjelaskan hubungan dan hipotesis dari sebuah persoalan yang ingin diselesaikan.

### **2.2 Metode Analisis**

Pada penelitian ini, terdapat 3 analisis data yang akan dilakukan diantaranya yang pertama yaitu analisis statistik deskriptif lalu ada uji validitas dan uji reliabilitas, dan yang terakhir analisis yang digunakan yaitu analisis tabulasi silang dan uji chi-square

#### **Analisis statistik deskriptif**

Analisis ini merupakan statistik yang berfungsi untuk melakukan proses analisis data dengan cara memberikan gambaran secara umum dari data berupa sampel yang sudah terkumpul dan tidak memiliki maksud menciptakan sebuah kesimpulan untuk populasi dari sampel yang digunakan. Statistik deskriptif lebih menekankan mengenai proses mengumpulkan, meringkas, menyajikan data yang nantinya dapat memperoleh informasi – informasi sederhana dan mudah dipahami.

#### **Uji validitas dan Uji reliabilitas**

Uji validitas digunakan untuk menunjukkan derajat ketepatan antara data yang sesungguhnya terjadi pada objek dengan data yang dikumpulkan oleh peneliti lalu diukur validitasnya apakah data yang telah didapat setelah penelitian merupakan data yang valid atau tidak, dengan menggunakan alat ukur yang digunakan (kuesioner)

Uji Reliabilitas digunakan untuk melihat sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama akan menghasilkan data yang sama, kuesioner akan dinyatakan reliabel bila jawaban responden konsisten atau stabil dari waktu ke waktu, dengan menggunakan pertanyaan yang sudah di uji validitasnya dan akan ditentukan reliabilitasnya.

#### **Analisis tabulasi silang dan Uji chi-square**

Metode analisis data yang akan digunakan didalam penelitian ini adalah metode analisis Crosstab atau yang biasa disebut sebagai Analisis Tabulasi Silang. Metode analisis ini bisa dipakai untuk menguji hubungan antara dua atau lebih variabel didalam tabel kontingensi dengan perhitungan tingkat kekuatan hubungan (asosiasi) dan data yang di input merupakan data nominal atau ordinal. Menurut (Sugiyono, 2019) analisis tabulasi silang merupakan analisis yang cukup sederhana karena perhitungan dari hasil tabel silang yang mudah dan sederhana sehingga mudah

untuk menjelaskan hubungan antar variabel Alat statistik yang peneliti gunakan dalam analisis Crosstab yaitu uji Chi-Square. Uji Chi – Square berguna untuk menguji hubungan atau pengaruh dua buah variabel nominal dan mengukur kuatnya hubungan antara variabel yang satu dengan variabel nominal lainnya (C = Coefisien of contingency). Signifikansi 0,1 digunakan dalam penelitian ini, dalam penelitian sosial ekonomi, tingkat signifikansi 0,1 sering digunakan jika datanya tidak terlalu besar atau untuk analisis awal. Dibawah ini merupakan rumus dasar Chi – Square :

$$X^2 = \frac{\sum(f_o - f_e)^2}{f_e}$$

Keterangan :

$X^2$  = nilai chi – square

$f_o$  = frekuensi yang diobservasi

$f_e$  = frekuensi yang diharapkan

Untuk mengetahui keterkaitan/hubungan antara variabel karakteristik sosial ekonomi dengan variabel karakteristik pergerakan yang memiliki arti hipotesis sebagai berikut:

- a. Asymp. Sig > 0,10, maka  $H_0$  diterima, artinya tidak terdapat hubungan antara variabel karakteristik pengguna jalan dengan variabel pergerakan.
- b. Asymp.Sig < 0,10, maka  $H_1$  diterima, artinya terdapat hubungan antara variabel karakteristik pengguna jalan dengan variabel pergerakan.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 Analisis Tabulasi Silang Karakteristik Sosial Ekonomi dengan Karakteristik Pergerakan di Kota Bandung Weekday Trip

Analisis ini menjelaskan mengenai hubungan antara karakteristik sosial ekonomi diantaranya yaitu jenis kelamin, usia, biaya BBM dan biaya ongkos dan pendapatan dengan karakteristik pergerakan diantaranya yaitu maksud pergerakan, moda transportasi, jarak tempuh, frekuensi dan waktu tempuh di Kota Bandung.

##### 3.1.1 Jenis Kelamin dengan Karakteristik Pergerakan

Variabel jenis kelamin termasuk kedalam variabel sosial ekonomi. Variabel ini dilakukan analisis dengan variabel pergerakan yang menggunakan analisis crosstab dan uji-chi square yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Variabel 1	Variabel 2	Asymp. Sig	Ada	Tidak
Sosial				
	Maksud Pergerakan	0.044	√	

Variabel 1	Variabel 2	Asymp. Sig	Ada	Tidak
Jenis Kelamin	Moda Transportasi	0.013	√	
	Jarak Tempuh	0,859		√
	Frekuensi	0,791		√
	Waktu Tempuh	0,420		√

### 3.1.2 Usia dengan Karakteristik Pergerakan

Variabel usia termasuk kedalam variabel sosial ekonomi. Variabel ini dilakukan analisis dengan variabel pergerakan yang menggunakan analisis crosstab dan uji-chi square. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Variabel 1	Variabel 2	Asymp. Sig	Ada	Tidak
Sosial				
Usia	Maksud Pergerakan	0.000	√	
	Moda Transportasi	0.000	√	
	Jarak Tempuh	0.405		√
	Frekuensi	0.000	√	
	Waktu Tempuh	0.969		√

### 3.1.3 Biaya Perjalanan dengan Karakteristik Pergerakan

Variabel biaya perjalanan termasuk kedalam variabel sosial ekonomi. Variabel ini dilakukan analisis dengan variabel pergerakan yang menggunakan analisis crosstab dan uji-chi square. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Variabel 1	Variabel 2	Asymp. Sig	Ada	Tidak
Ekonomi				
Biaya Perjalanan	Maksud Pergerakan	0,479		√
	Moda Transportasi	0,000	√	
	Jarak Tempuh	0,846		√
	Frekuensi	0,000	√	
	Waktu Tempuh	0,748		√

### 3.1.4 Pendapatan dengan Karakteristik Pergerakan

Variabel pendapatan termasuk kedalam variabel sosial ekonomi. Variabel ini dilakukan analisis dengan variabel pergerakan yang menggunakan analisis crosstab dan uji-chi square. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Variabel 1	Variabel 2	Asymp. Sig	Ada	Tidak
Ekonomi				
	Maksud Pergerakan	0,000	√	

Variabel 1	Variabel 2	Asymp. Sig	Ada	Tidak
Pendapatan	Moda Transportasi	0,001	√	
	Jarak Tempuh	0,813		√
	Frekuensi	0,000	√	
	Waktu Tempuh	0,932		√

### 3.2 Analisis Tabulasi Silang Karakteristik Sosial Ekonomi dengan Karakteristik Pergerakan di Kota Bandung Weekend Trip

Analisis ini menjelaskan mengenai hubungan antara karakteristik sosial ekonomi diantaranya yaitu jenis kelamin, usia, biaya BBM dan biaya ongkos dan pendapatan dengan karakteristik pergerakan diantaranya yaitu maksud pergerakan, moda transportasi, jarak tempuh, frekuensi dan waktu tempuh di Kota Bandung.

#### 3.1.1 Jenis Kelamin dengan Karakteristik Pergerakan

Variabel jenis kelamin termasuk kedalam variabel sosial ekonomi. Variabel ini dilakukan analisis dengan variabel pergerakan yang menggunakan analisis crosstab dan uji-chi square yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Variabel 1	Variabel 2	Asymp. Sig	Ada	Tidak
<b>Sosial</b>				
Jenis Kelamin	Maksud Pergerakan	0.059	√	
	Moda Transportasi	0.000	√	
	Jarak Tempuh	0.593		√
	Frekuensi	0.316		√
	Waktu Tempuh	0.034	√	

#### 3.1.2 Usia dengan Karakteristik Pergerakan

Variabel usia termasuk kedalam variabel sosial ekonomi. Variabel ini dilakukan analisis dengan variabel pergerakan yang menggunakan analisis crosstab dan uji-chi square. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Variabel 1	Variabel 2	Asymp. Sig	Ada	Tidak
<b>Sosial</b>				
Usia	Maksud Pergerakan	0,000	√	
	Moda Transportasi	0,000	√	
	Jarak Tempuh	0,507		√

Variabel 1	Variabel 2	Asymp. Sig	Ada	Tidak
	Frekuensi	0,001	√	
	Waktu Tempuh	0,869		√

### 3.1.3 Biaya Perjalanan dengan Karakteristik Pergerakan

Variabel biaya perjalanan termasuk kedalam variabel sosial ekonomi. Variabel ini dilakukan analisis dengan variabel pergerakan yang menggunakan analisis crosstab dan uji-chi square. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Variabel 1	Variabel 2	Asymp. Sig	Ada	Tidak
<b>Ekonomi</b>				
Biaya Perjalanan	Maksud Pergerakan	0.228		√
	Moda Transportasi	0.000	√	
	Jarak Tempuh	0.138		√
	Frekuensi	0.211		√
	Waktu Tempuh	0.351		√

### 3.1.4 Pendapatan dengan Karakteristik Pergerakan

Variabel pendapatan termasuk kedalam variabel sosial ekonomi. Variabel ini dilakukan analisis dengan variabel pergerakan yang menggunakan analisis crosstab dan uji-chi square. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Variabel 1	Variabel 2	Asymp. Sig	Ada	Tidak
<b>Ekonomi</b>				
Pendapatan	Maksud Pergerakan	0.032	√	
	Moda Transportasi	0.000	√	
	Jarak Tempuh	0.864		√
	Frekuensi	0.120		√
	Waktu Tempuh	0.909		√

### 3.2 Rekapitulasi Hubungan Sosial Ekonomi Penduduk Dengan Karakteristik Pergerakan Weekday Trip dan Weekend Trip di Kota Bandung

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, berikut dibawah ini merupakan rekapitulasi ataupun ringkasan mengenai hubungan sosial ekonomi terhadap karakteristik pergerakan di Kota Bandung dan hubungan antar karakteristik pergerakan. Sub bab ini menjelaskan mengenai perbedaan hubungan karakteristik sosial ekonomi dengan karakteristik pergerakan yang dilakukan oleh responden pada hari kerja dan hari libur. Terdapat perbedaan hubungan mengenai hasil analisis tabulasi silang dan uji chi – square pada hari kerja dan hari libur.

Weekday

Variabel 1	Variabel 2	Ada	Tidak
<b>Sosial</b>			
Jenis Kelamin	Maksud Pergerakan	√	
	Moda Transportasi	√	
	Jarak Tempuh		√
	Frekuensi		√
	Waktu Tempuh		√
Usia	Maksud Pergerakan	√	
	Moda Transportasi	√	
	Jarak Tempuh		√
	Frekuensi	√	
	Waktu Tempuh		√
<b>Ekonomi</b>			
Biaya Perjalanan	Maksud Pergerakan		√
	Moda Transportasi	√	
	Jarak Tempuh		√
	Frekuensi	√	
	Waktu Tempuh		√
Pendapatan	Maksud Pergerakan	√	
	Moda Transportasi	√	
	Jarak Tempuh		√
	Frekuensi	√	
	Waktu Tempuh		√

Weekend

Variabel 1	Variabel 2	Ada	Tidak
<b>Sosial</b>			
Jenis Kelamin	Maksud Pergerakan	√	
	Moda Transportasi	√	
	Jarak Tempuh		√
	Frekuensi		√
	Waktu Tempuh	√	
Usia	Maksud Pergerakan	√	
	Moda Transportasi	√	
	Jarak Tempuh		√
	Frekuensi	√	
	Waktu Tempuh		√
<b>Ekonomi</b>			
Biaya Perjalanan	Maksud Pergerakan		√
	Moda Transportasi	√	
	Jarak Tempuh		√
	Frekuensi		√
	Waktu Tempuh		√
Pendapatan	Maksud Pergerakan	√	
	Moda Transportasi	√	
	Jarak Tempuh		√
	Frekuensi		√
	Waktu Tempuh		√

- Pada hari kerja jenis kelamin laki laki lebih banyak menggunakan moda transportasi motor dibandingkan dengan jenis kelamin perempuan yang lebih memilih transportasi umum taksi/ojek online dalam melakukan pergerakan, sedangkan untuk maksud pergerakan jenis kelamin laki-laki dan perempuan lebih banyak memilih maksud pergerakan aktivitas ekonomi pada hari kerja daripada aktivitas lainnya. Sedangkan di hari libur memiliki perbedaan di waktu tempuh yang memiliki hubungan jenis kelamin laki-laki memiliki waktu perjalanan <30 menit lebih banyak dari pada jenis kelamin perempuan.
- Pada hari kerja dan hari libur responden dengan usia interval 26 – 35 tahun lebih banyak menggunakan moda transportasi motor dan maksud pergerakan aktivitas ekonomi dan semakin muda usia responden akan semakin banyak frekuensi pergerakan perbulan yang dilakukan.
- Pada hari kerja semakin kecil biaya yang dikeluarkan akan berhubungan dengan semakin banyak nya responden yang menggunakan moda transportasi motor dan semakin banyaknya frekuensi pergerakan yang dilakukan responden. Perbedaan di hari libur yaitu frekuensi

menjadi tidak memiliki hubungan berapapun biaya yang dikeluarkan frekuensi yang dilakukan responden pada saat melakukan pergerakan menjadi beragam.

- Pada hari kerja semakin kecil pendapatan responden akan semakin banyak frekuensi pergerakan yang dilakukan dengan jenis transportasi motor dan responden yang memiliki pendapatan akan lebih memilih aktivitas ekonomi pada saat melakukan pergerakan. Perbedaan pada saat hari libur frekuensi menjadi tidak memiliki hubungan berapapun pendapatan responden tidak mempengaruhi frekuensi pergerakan dan frekuensinya menjadi beragam.

### 3.3 Rekapitulasi hubungan antar indikator karakteristik pergerakan weekday trip dan weekend trip

#### Weekday

Karakteristik Pergerakan	Indikator karakteristik pergerakan	Nilai Sig	Ada	Tidak
Maksud	Moda Transportasi	0,012	√	
	Jarak Tempuh	0,819		√
	Frekuensi	0,032	√	
	Waktu Tempuh	0,981		√
Moda	Jarak Tempuh	0,589		√
	Frekuensi	0,015	√	
	Waktu Tempuh	0,171		√
Jarak Tempuh	Frekuensi	0,242		√
	Waktu Tempuh	0	√	
Frekuensi	Waktu Tempuh	0,164		√

#### Weekend

Karakteristik Pergerakan	Indikator karakteristik pergerakan	Nilai Sig	Ada	Tidak
Maksud	Moda transportasi	0,149		√
	Jarak Tempuh	0,52		√
	Frekuensi	0,055		√
	Waktu Tempuh	0,388		√
Moda	Jarak Tempuh	0,492		√
	Frekuensi	0,02	√	
	Waktu Tempuh	0,671		√
Jarak Tempuh	Frekuensi	0,765		√
	Waktu Tempuh	0	√	
Frekuensi	Waktu Tempuh	0,787		√

- Maksud pergerakan memiliki hubungan dengan moda transportasi dan frekuensi, pergerakan dengan maksud aktivitas ekonomi lebih banyak dilakukan dengan moda transportasi motor dan maksud pergerakan aktivitas ekonomi memiliki pilihan responden terbanyak dengan frekuensi pergerakan 15 – 25 kali dalam waktu satu bulan sebanyak 50 responden.

- Moda transportasi memiliki hubungan dengan frekuensi, responden dengan pilihan moda transportasi motor memiliki dominasi frekuensi pergerakan sebanyak 15-30 pergerakan dalam waktu satu bulan.
- Jarak tempuh memiliki hubungan dengan waktu tempuh, semakin dekat jarak yang ditempuh responden akan semakin kecil juga waktu tempuh yang dibutuhkan responden.

#### 4. KESIMPULAN

Pola perilaku pergerakan berdasarkan karakteristik sosial ekonomi di Kota Bandung diketahui bahwa memiliki bentuk pola pergerakan internal di Kota Bandung antar kecamatan dengan 100% responden memiliki pergerakan internal dengan jarak yang ditempuh sebagian besar responden pada hari kerja sebanyak 5 – 10 km dan responden banyak menghabiskan waktu perjalanan selama <30 menit. Berdasarkan hasil analisis tabulasi silang yang telah dilakukan, maka variabel karakteristik sosial ekonomi yang memiliki hubungan dengan karakteristik perilaku pergerakan pada hari kerja yaitu jenis kelamin dengan maksud pergerakan dan moda transportasi, Usia dengan maksud pergerakan – moda transportasi dan frekuensi pergerakan, biaya ekonomi dengan moda transportasi dan frekuensi pergerakan, pendapatan dengan maksud pergerakan – moda transportasi dan frekuensi pergerakan, sedangkan di hari libur variabel yang memiliki hubungan yaitu jenis kelamin dengan maksud pergerakan – moda transportasi – waktu tempuh, Usia dengan maksud pergerakan – moda transportasi – frekuensi pergerakan, Biaya transportasi dengan moda transportasi, dan pendapatan dengan maksud pergerakan dan moda transportasi. Dan berdasarkan hasil analisis tabulasi silang yang dilakukan antar indikator di variabel karakteristik pergerakan menyebutkan bahwa yang memiliki hubungan yaitu maksud pergerakan berhubungan dengan moda transportasi dan frekuensi pergerakan lalu moda transportasi memiliki hubungan dengan frekuensi pergerakan dan yang terakhir yaitu waktu tempuh berhubungan dengan jarak tempuh.

#### DAFTAR RUJUKAN

- Pebrian, H. a. (2013). Pola Pergerakan Pekerja Komuter Sayung - Semarang. *Teknik PWW*, 78-87.
- Sugiyono, P. D. (2019). *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif*. Bandung: CV Alfabeta.
- Tamin. (1997). Perencanaan Wilayah dan Kota. *Perencanaan Sistem Transportasi*, 34.