BOUWPLANK
Jurnal Ilmiah Teknik Sipil dan Lingkungan
Vol. 6 No. 2, Oktober 2026

E-ISSN 2807-5579
P-ISSN 2807-5889
Halaman 78-87

Analisis Perubahan Perilaku Mobilitas Masyarakat Akibat Kenaikan Harga BBM (Studi Kasus : Perkotaan Yogyakarta)

Richa Dwi Yuliani[1*], Nur Huda[2]

[1,2]Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Merdeka Madiun, Kota Madiun
*Email Korespondensi: richadwi@unmer-madiun.ac.id

ABSTRAK

Dalam melakukan mobilitas masyarakat banyak menggunakan kendaraan pribadi seperti motor dan mobil. Saat ini terjadi kenaikan harga minyak karena beberapa alasan seperti lonjakan minyak mentah dunia akibat ketegangan geopolitik di kawasan timur tengah, pelemahan nilai tukar rupiah, dan masih tingginya ketergantungan Indonesia terhadap impor. Penelitian ini bertujuan untuk melihat perubahan perilaku masyarakat dalam melakukan mobilitas di kawasan perkotaan Yogyakarta setelah kenaikan harga BBM. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan analisis deskriptif berdasarkan data kuesioner dari 218 responden. Kondisi sebelum dan sesudah kenaikan harga BBM diukur secara retrospektif dalam satu kali survei berdasarkan jawaban responden mengenai kondisi sebelum dan setelah periode kenaikan harga BBM yang menjadi acuan penelitian. Hasil menunjukkan adanya perubahan terutama pada perjalanan sekunder, pilihan jenis kendaraan, serta strategi penghematan perjalanan. Perjalanan primer menunjukkan distribusi frekuensi yang tetap, sedangkan perjalanan sekunder cenderung bergeser dari beberapa kali dalam seminggu menjadi beberapa kali dalam sebulan. Harga merupakan pertimbangan utama dalam pemilihan jenis BBM, dan strategi yang paling banyak dilaporkan adalah mengurangi jumlah perjalanan. Secara deskriptif, hasil penelitian menunjukkan bahwa kenaikan harga BBM berkaitan dengan penyesuaian perilaku mobilitas, khususnya pada perjalanan non-esensial dan pengelolaan biaya transportasi. Temuan ini memberikan gambaran mengenai respons masyarakat perkotaan terhadap peningkatan biaya energi dan dapat menjadi masukan bagi perumusan kebijakan transportasi dan perlindungan kelompok pengguna yang rentan terhadap kenaikan biaya perjalanan.

Kata kunci : Kenaikan harga BBM, Mobilitas dan Perilaku masyarakat.

ABSTRACT

People rely heavily on private vehicles, such as motorcycles and cars, for their daily mobility. Currently, fuel prices have risen due to several factors, including a surge in global crude oil prices caused by geopolitical tensions in the Middle East, the weakening of the rupiah, and Indonesia's continued heavy reliance on imports. This study aims to examine changes in people's mobility behavior in the urban area of Yogyakarta following the increase in fuel prices. The study employs a quantitative approach with descriptive analysis based on questionnaire data from 218 respondents. Conditions before and after the fuel price hike were measured retrospectively in a single survey based on respondents' answers regarding conditions before and after the price hike period, which served as the study's reference. The results indicate changes primarily in secondary trips, vehicle type choices, and travel cost-saving strategies. Primary trips showed a consistent frequency distribution, while secondary trips tended to shift from several times a week to several times a month. Price is the primary consideration in choosing a type of fuel, and the most commonly reported strategy is reducing the number of trips. Descriptively, the study results show that fuel price increases are associated with adjustments in mobility behavior, particularly regarding non-essential trips and the management of transportation costs. These findings provide insight into how urban residents respond to rising energy costs and can inform the formulation of transportation policies and the protection of user groups that are vulnerable to rising travel costs.

Keywords **:** *Fuel Price Increase, Mobility, and Community Behavior.*

1. PENDAHULUAN

Kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) merupakan perubahan ekonomi yang dapat memengaruhi biaya perjalanan dan keputusan masyarakat dalam melakukan mobilitas. Pada sektor transportasi, perubahan harga energi dapat mendorong penyesuaian penggunaan kendaraan, pilihan moda, frekuensi perjalanan, dan strategi penghematan biaya [1], [2], [3]. Dalam konteks perkotaan, respons tersebut penting dikaji karena mobilitas harian berkaitan dengan aktivitas ekonomi, pendidikan, dan sosial yang tetap harus dipenuhi [4], [5]. Perkotaan Yogyakarta memiliki karakter mobilitas yang dinamis sebagai pusat pendidikan, pariwisata, pemerintahan, dan kegiatan ekonomi. Data statistik menunjukkan besarnya peran kendaraan bermotor dalam sistem mobilitas wilayah DIY dan Kota Yogyakarta [1], [5], [6]. Ketergantungan terhadap kendaraan pribadi menyebabkan perubahan harga BBM berpotensi memengaruhi pengeluaran perjalanan dan mendorong masyarakat menyesuaikan perilaku mobilitas, misalnya dengan mengurangi perjalanan, memperpendek jarak, atau mempertimbangkan alternatif moda yang lebih hemat [7], [8]. Penelitian terdahulu telah membahas dampak kenaikan harga BBM terhadap permintaan transportasi, biaya operasional, transportasi umum, dan pemilihan moda [2], [3], [8], [9], [10], [11], [12]. Namun, respons terhadap kenaikan harga BBM tidak hanya berupa perpindahan moda. Perilaku mobilitas juga dapat mencakup perubahan frekuensi perjalanan, jarak perjalanan, perjalanan sekunder, penggunaan BBM, dan strategi pengelolaan biaya. Kajian perilaku perjalanan juga menunjukkan bahwa keputusan transportasi dipengaruhi oleh karakteristik individu, kebiasaan, kondisi sistem transportasi, dan faktor subjektif [13], [14].

Kebaruan penelitian ini terletak pada perluasan fokus dari pemilihan moda menuju perubahan perilaku mobilitas secara lebih komprehensif. Penelitian sebelumnya pada Perkotaan Yogyakarta oleh Yuliani et al. [15] secara khusus mengkaji pengaruh kenaikan harga BBM terhadap pemilihan moda transportasi. Sebaliknya, penelitian ini membandingkan secara retrospektif kondisi mobilitas sebelum dan setelah kenaikan harga BBM melalui beberapa indikator, yaitu frekuensi perjalanan, intensitas perjalanan sekunder, jarak perjalanan, bentuk adaptasi mobilitas, serta pertimbangan dalam pemilihan jenis BBM. Dengan demikian, kontribusi penelitian ini adalah memberikan gambaran yang lebih luas mengenai strategi adaptasi mobilitas masyarakat Perkotaan Yogyakarta, bukan hanya perubahan pilihan moda. Berdasarkan fenomena tersebut, diperlukan penelitian yang mengkaji perilaku masyarakat dalam melakukan mobilitas ketika terjadi kenaikan harga BBM di kawasan perkotaan Yogyakarta sebagai upaya untuk memahami perubahan pola perjalanan dan respons masyarakat terhadap peningkatan biaya transportasi. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk menganalisis perubahan perilaku mobilitas yang dilakukan oleh masyarakat sebagai bentuk adaptasi terhadap kenaikan harga BBM, mengidentifikasi faktor yang memengaruhi perubahan tersebut, serta mengetahui strategi yang dapat dilakukan dalam mempertahankan aktivitas sehari-hari di tengah meningkatnya biaya transportasi. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai respons masyarakat terhadap kebijakan kenaikan harga BBM serta menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah dan pemangku kepentingan dalam merumuskan kebijakan transportasi yang lebih efektif, berkelanjutan, dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Manusia akan selalu melakukan pergerakan atau perpindahan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, baik itu bergerak untuk berpindah tempat, bekerja, sekolah, rekreasi, mendapatkan barang atau pelayanan yang diperlukan, atau bersosialisasi dengan orang lain. Dalam melakukan aktivitas tersebut manusia memerlukan alat atau moda transportasi untuk mempermudah dalam proses pindahan tempat. Transportasi merupakan kegiatan pemindahan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain yang melibatkan unsur muatan, kendaraan sebagai alat angkut, serta prasarana atau jalan yang digunakan dalam proses perjalanan [13]. Transportasi tidak hanya berkaitan dengan bidang teknik sipil, tetapi juga memiliki hubungan dengan berbagai bidang ilmu lainnya, seperti ekonomi, sosial, hukum, dan geografi. Penyelenggaraan transportasi memerlukan sistem transportasi yang mampu mengatur dan mengoordinasikan pergerakan orang dan barang secara efektif. Sistem transportasi mencakup

berbagai unsur yang saling berkaitan dalam mendukung kelancaran proses perpindahan dari satu lokasi ke lokasi lainnya [13].Dalam kegiatan transportasi, terdapat beberapa komponen yang saling mendukung, antara lain manusia atau pengguna transportasi, barang atau muatan, kendaraan sebagai sarana angkut, jalan sebagai prasarana pergerakan, serta organisasi atau kelembagaan yang berperan dalam pengaturan sistem transportasi [5]. Keterkaitan antar-komponen tersebut menentukan kelancaran dan efektivitas proses transportasi.

2.2 Preferensi

Preferensi perjalanan merupakan kecenderungan individu dalam memilih alternatif berdasarkan pertimbangan biaya, waktu, kemudahan, kebiasaan, dan ketersediaan pilihan. Dalam konteks kenaikan harga BBM, biaya menjadi salah satu pertimbangan penting, tetapi respons setiap individu dapat berbeda sesuai karakteristik dan pilihan transportasi yang tersedia [8], [13], [14]. Pemilihan moda merupakan salah satu bagian dalam pemodelan permintaan perjalanan untuk mengetahui kecenderungan seseorang dalam memilih alternatif moda transportasi yang ada. Model pemilihan moda transportasi dapat digunakan untuk mengetahui jumlah atau proporsi orang dalam memilih menggunakan moda transportasi tertentu, dengan jumlah perjalanan tertentu, sehingga dapat dijadikan acuan untuk perencanaan transportasi di waktu yang akan datang. Dalam pemilihan moda transportasi biasanya kriteria yang dipilih atau dipertimbangkan adalah moda transportasi dengan rute terpendek, tercepat, termurah atau kombinasi dari beberapa faktor tersebut. Namun, terdapat beberapa orang yang *captive* terhadap moda, *captive* dalam hal ini diartikan sebagai orang tersebut hanya memiliki satu pilihan penggunaan moda transportasi tanpa memiliki pilihan moda transportasi yang lainnya.

2.3 Mobilisasi

Mobilitas merupakan ukuran kemampuan seseorang dalam melakukan perpindahan, baik perpindahan diri maupun barang yang dimilikinya [5]. Mobilitas dipengaruhi oleh dua komponen utama. Komponen pertama berkaitan dengan kinerja sistem transportasi, seperti lokasi seseorang dan letak tujuan perjalanan. Komponen kedua berkaitan dengan karakteristik individu, meliputi kepemilikan kendaraan pribadi, kemampuan membayar biaya perjalanan, ketersediaan transportasi umum, serta tingkat pengetahuan terhadap pilihan moda transportasi yang tersedia [12]. Dalam bidang transportasi, mobilitas memiliki hubungan yang erat dengan aksesibilitas. Mobilitas dapat dipahami sebagai kemampuan seseorang untuk melakukan pergerakan atau perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya, yang salah satunya dipengaruhi oleh kemampuan dalam menanggung biaya transportasi [13]. Dengan demikian, kemampuan ekonomi menjadi salah satu faktor yang dapat memengaruhi tingkat mobilitas seseorang. Indikator mobilitas dapat dilihat melalui jumlah perjalanan, jarak perjalanan, dan intensitas pergerakan yang dilakukan seseorang dalam suatu wilayah [11]. Kemudahan seseorang dalam melakukan mobilitas tidak hanya dipengaruhi oleh keinginan individu untuk melakukan perjalanan, tetapi juga oleh ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang mendukung pergerakan tersebut. Mobilitas dalam penelitian ini dioperasionalkan melalui beberapa indikator yang dapat diamati dari jawaban responden, yaitu frekuensi perjalanan primer, frekuensi perjalanan sekunder, jarak perjalanan, penggunaan moda, penggunaan dan pemilihan jenis BBM, serta bentuk adaptasi terhadap kenaikan harga BBM. Indikator tersebut digunakan untuk menggambarkan perubahan perilaku secara deskriptif sebelum dan setelah kenaikan harga BBM yang menjadi acuan penelitian.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain survei potong lintang (*cross-sectional*) dan analisis deskriptif. Perbandingan kondisi sebelum dan sesudah kenaikan harga BBM tidak diperoleh melalui dua kali pengukuran pada waktu yang berbeda, melainkan melalui satu kali survei dengan pertanyaan retrospektif. Responden diminta membandingkan kondisi mobilitas yang mereka alami sebelum dan setelah kenaikan harga BBM yang menjadi acuan penelitian. Dengan desain tersebut, istilah “sebelum” dan “sesudah” dalam hasil penelitian merepresentasikan laporan persepsi dan ingatan responden pada saat survei, sehingga hasil penelitian ditafsirkan sebagai gambaran perubahan yang dilaporkan responden dan bukan sebagai pengukuran longitudinal langsung. Populasi penelitian adalah masyarakat pengguna kendaraan

pribadi yang berdomisili dan melakukan perjalanan rutin di kawasan perkotaan Yogyakarta. Sampel terdiri atas 218 responden yang memenuhi kriteria inklusi, yaitu: (1) berdomisili atau melakukan aktivitas rutin di wilayah penelitian; (2) menggunakan sepeda motor dan/atau mobil pribadi; (3) melakukan perjalanan secara rutin; dan (4) bersedia mengisi kuesioner secara lengkap. Pengambilan sampel dilakukan secara *nonprobability* dengan teknik *purposive* sampling sesuai kriteria tersebut. Kuesioner disebarkan secara langsung dan daring menggunakan Google Forms. Batas administratif kawasan perkotaan yang digunakan dalam penelitian serta periode kenaikan harga BBM dan waktu pelaksanaan survei perlu dicantumkan secara eksplisit sesuai dengan pelaksanaan penelitian asli.

3.1 Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian berupa kuesioner terstruktur yang disusun berdasarkan tujuan penelitian dan indikator perilaku mobilitas. Bagian kuesioner mencakup: (1) karakteristik responden; (2) jenis moda transportasi sebelum dan setelah kenaikan harga BBM; (3) frekuensi perjalanan primer dan sekunder sebelum dan setelah kenaikan; (4) pertimbangan pemilihan jenis BBM; (5) bentuk penyesuaian perilaku ketika harga BBM meningkat; dan (6) persepsi tingkat pengaruh kenaikan harga BBM terhadap sejumlah aspek mobilitas. Pertanyaan karakteristik dan pilihan perilaku menggunakan kategori nominal/ordinal, sedangkan penilaian tingkat pengaruh menggunakan skala bertingkat sebagaimana disajikan pada Gambar 3. Proses uji validitas dan reliabilitas instrumen perlu dijelaskan berdasarkan prosedur yang benar-benar dilakukan pada penelitian ini. Apabila pengujian telah dilakukan, cantumkan jenis uji, jumlah responden uji, kriteria keputusan, dan hasilnya; apabila belum dilakukan, klaim mengenai validitas dan reliabilitas tidak boleh ditambahkan tanpa pengujian.

3.2 Analisis Data

Data dianalisis secara deskriptif menggunakan distribusi frekuensi dan persentase untuk menggambarkan karakteristik responden serta pola jawaban sebelum dan setelah kenaikan harga BBM. Karena penelitian ini tidak melakukan uji statistik inferensial, istilah “signifikan” dalam pengertian statistik tidak digunakan. Perbedaan antar periode dilaporkan sebagai perubahan distribusi atau kecenderungan jawaban responden. Analisis juga tidak dimaksudkan untuk membuktikan hubungan sebab-akibat atau melakukan generalisasi probabilistik kepada seluruh penduduk Perkotaan Yogyakarta, mengingat penggunaan teknik *purposive sampling* dan komposisi sampel yang tidak merata.

3.2.1 Data Primer

Data primer yang diperlukan untuk penelitian ini adalah data perubahan perilaku mobilitas masyarakat akibat terjadinya kenaikan harga BBM. Data tersebut diperoleh melalui observasi langsung di lapangan dengan cara membagikan kuesioner secara langsung kepada responden dan secara daring melalui Google Form. Responden dalam penelitian ini dipilih berdasarkan kriteria sebagai pengguna kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil yang melakukan perjalanan secara rutin setiap hari di wilayah perkotaan Yogyakarta.

3.2.2 Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder dalam penelitian ini dilakukan melalui kegiatan observasi, pengumpulan, dan pencatatan data yang bersumber dari laporan statistik yang telah dipublikasikan oleh instansi pemerintah melalui situs web resmi masing-masing. Data sekunder yang digunakan diperoleh dari berbagai lembaga terkait, seperti Badan Pusat Statistik (BPS) dan instansi pemerintah daerah yang ada di wilayah perkotaan Yogyakarta.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Data hasil survei diperoleh dari hasil penyebaran kuesioner secara langsung dan daring melalui Google Form. Responden dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor dan mobil pribadi yang melakukan perjalanan sehari-hari di wilayah perkotaan Yogyakarta. Analisis hasil survei ini terdari dari profil responden, jumlah moda transportasi yang digunakan, frekuensi melakukan perjalanan, prioritas pemilihan BBM, prioritas pemilihan jenis BBM, perilaku saat

BBM mengalami kenaikan dan pengaruh kenaikan harga BBM.

4.1 Profil Responden

Profil responden menunjukkan gambaran tentang kondisi atau identitas dari responden pada saat pengambilan data dilakukan. Profil responden meliputi jenis kelamin, usia, jenis pekerjaan, dan tingkat pendapatan responden.

Tabel 1. Profil Responden

No	Profil Responden	Keterangan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Jenis Kelamin	Laki-laki	104	47,70%
		Perempuan	114	52,30%
2	Usia	17 – 25 tahun	99	45,41%
		26 – 35 tahun	75	34,40%
		36 – 45 tahun	39	17,89%
		≥ 46 tahun	5	2,29%
3	Pekerjaan	PNS	42	19,27%
		Swasta	47	21,56%
		Wirausaha	33	15,14%
		POLRI/TNI	3	1,38%
		BUMN	6	2,75%
		Pelajar/Mahasiswa	72	33,03%
		IRT	9	4,13%
		PPNPN	6	2,75%
4	Tingkat Pendapatan	< 2 juta /bulan	77	35,32%
		2 – 4 juta /bulan	83	38,07%
		4 – 6 juta /bulan	38	17,43%
		6 – 8 juta /bulan	14	6,42%
		> 8 juta /bulan	6	2,75%

Dari Tabel 1 di atas menunjukkan bahwa penelitian didominasi oleh masyarakat usia produktif, dengan komposisi jenis kelamin yang relatif seimbang, mayoritas berstatus pelajar/mahasiswa, dan sebagian besar memiliki tingkat pendapatan di bawah Rp 4.000.000 per bulan. Karakteristik ini mengindikasikan bahwa responden merupakan kelompok yang aktif melakukan mobilitas harian sekaligus cukup rentan terhadap perubahan biaya transportasi akibat kenaikan harga BBM. Dengan demikian, karakteristik responden dinilai relevan untuk mendukung analisis mengenai perubahan perilaku mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan Yogyakarta.

4.2 Jenis Moda Transportasi yang digunakan

Dari Tabel 2 di bawah dapat dilihat bahwa terlihat adanya perubahan dalam penggunaan moda transportasi oleh masyarakat sebelum dan setelah terjadi kenaikan harga BBM. Secara umum, sepeda motor tetap menjadi moda transportasi yang paling banyak digunakan, baik sebelum maupun sesudah kenaikan harga BBM. Hal ini menunjukkan bahwa kenaikan harga BBM tidak mengurangi dominasi penggunaan kendaraan pribadi, khususnya sepeda motor. Sebaliknya, masyarakat cenderung melakukan penyesuaian dengan beralih dari mobil ke sepeda motor sebagai strategi untuk menekan pengeluaran transportasi. Temuan ini menunjukkan bahwa masyarakat perkotaan Yogyakarta lebih memilih melakukan perubahan jenis kendaraan dibandingkan mengurangi mobilitas secara signifikan. Hal tersebut juga mengindikasikan bahwa aktivitas sehari-hari seperti bekerja, belajar, dan kegiatan sosial tetap harus dilakukan meskipun biaya transportasi meningkat, sehingga masyarakat memilih moda transportasi yang dinilai lebih efisien dan ekonomis.

Tabel 2 Jenis Moda Transportasi yang digunakan

Moda Transportasi	Sebelum Kenaikan Harga BBM		Setelah Kenaikan Harga BBM	
	Jumlah (orang)	Persentase (%)	Jumlah (orang)	Persentase (%)
Sepeda Motor	183	83,9%	191	87,6%
Mobil	28	12,8%	23	10,6%
Sepeda Motor & Mobil	7	3,2%	4	1,8%

4.3 Frekuensi Melakukan Perjalanan

Tabel 3. Frekuensi perjalanan primer.

Biaya Transportasi	Sebelum Kenaikan Harga BBM		Setelah Kenaikan Harga BBM	
	Jumlah (orang)	Persentase (%)	Jumlah (orang)	Persentase (%)
Hampir setiap hari	193	88,5%	190	87,2%
Beberapa kali dalam seminggu	25	11,5%	28	12,8%
1 – 2 kali dalam seminggu	0	0,0%	0	0,0%
Satu kali dalam seminggu	0	0,0%	0	0,0%

Dari Tabel 3 di atas dapat dilihat bahwa frekuensi perjalanan primer masyarakat sebelum dan setelah kenaikan harga BBM menunjukkan terjadi sedikit perubahan pada pola perjalanan responden. Sebelum maupun setelah kenaikan harga BBM, sebanyak 193 responden (88,5%) melakukan perjalanan primer hampir setiap hari, sedangkan 25 responden (11,5%) melakukan perjalanan primer beberapa kali dalam seminggu. Sementara itu, tidak terdapat responden yang melakukan perjalanan primer sebanyak 1–2 kali dalam seminggu maupun satu kali dalam seminggu, baik sebelum maupun setelah kenaikan harga BBM. Hasil tersebut menunjukkan bahwa kenaikan harga BBM tidak memberikan pengaruh terhadap frekuensi perjalanan primer masyarakat perkotaan Yogyakarta. Perjalanan primer merupakan perjalanan yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan utama, seperti bekerja, bersekolah, kuliah, menjalankan usaha, atau aktivitas penting lainnya yang bersifat rutin dan tidak mudah untuk dikurangi. Oleh karena itu, meskipun biaya transportasi meningkat akibat kenaikan harga BBM, responden tetap mempertahankan intensitas perjalanan mereka.

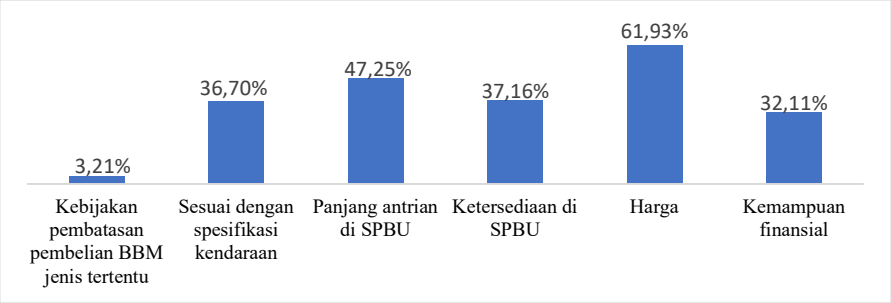
Dominasi responden yang melakukan perjalanan hampir setiap hari mengindikasikan bahwa mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan Yogyakarta masih sangat tinggi. Kondisi ini mencerminkan bahwa kebutuhan untuk melakukan perjalanan primer memiliki tingkat kepentingan yang tinggi sehingga masyarakat cenderung tetap melakukan perjalanan meskipun menghadapi peningkatan biaya transportasi. Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perjalanan primer memiliki karakteristik bersifat wajib (*mandatory travel*) sehingga relatif tidak elastis terhadap perubahan harga BBM. Masyarakat tetap mempertahankan frekuensi perjalanan untuk memenuhi kebutuhan pokok sehari-hari. Dari Tabel 4 dapat dilihat bahwa terlihat adanya perubahan frekuensi perjalanan masyarakat sebelum dan setelah kenaikan harga BBM. Secara umum, kenaikan harga BBM menyebabkan masyarakat mengurangi intensitas perjalanan sekunder seperti *shopping, traveling* dan rekreasi karena meningkatnya biaya transportasi.

Tabel 4. Frekuensi Perjalanan Sekunder.

Biaya Transportasi	Sebelum Kenaikan Harga BBM		Setelah Kenaikan Harga BBM	
	Jumlah (orang)	Persentase (%)	Jumlah (orang)	Persentase (%)
Beberapa kali dalam seminggu	87	39,9%	40	18,3%
Hampir setiap minggu	76	34,9%	64	29,4%
Beberapa kali dalam sebulan	35	16,1%	80	36,7%
Satu kali dalam sebulan	20	9,2%	34	15,6%

Berdasarkan data tersebut, dapat disimpulkan bahwa kenaikan harga BBM berdampak pada penurunan frekuensi perjalanan sekunder. Masyarakat cenderung mengurangi perjalanan yang sebelumnya dilakukan secara rutin setiap minggu menjadi hanya beberapa kali dalam sebulan atau bahkan satu kali dalam sebulan. Hal ini menunjukkan bahwa meningkatnya biaya transportasi akibat kenaikan harga BBM mendorong masyarakat untuk lebih menghemat pengeluaran dan membatasi perjalanan yang bersifat non-prioritas.

4.4 Prioritas pemilihan jenis BBM

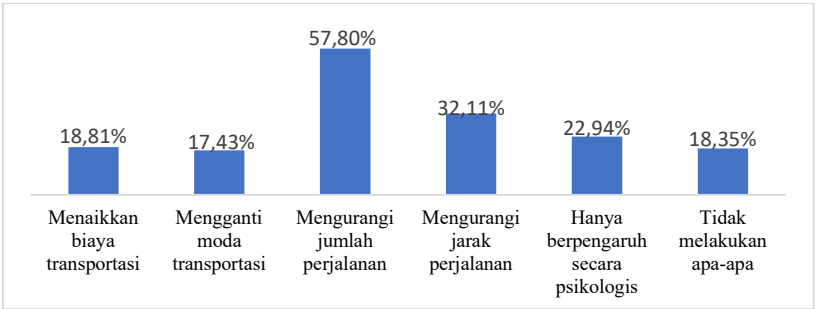


Gambar 1. Prioritas Pemilihan Jenis BBM

Dari Gambar 1 di atas dapat disimpulkan bahwa harga merupakan faktor utama yang dipertimbangkan masyarakat dalam memilih jenis BBM, dengan persentase mencapai 61,93%. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat cenderung lebih sensitif terhadap perubahan harga BBM dan berupaya memilih jenis bahan bakar yang paling sesuai dengan kemampuan ekonominya. Faktor berikutnya yang cukup berpengaruh adalah panjang antrean di SPBU sebesar 47,25%, yang mengindikasikan bahwa efisiensi waktu dan kemudahan memperoleh BBM juga menjadi pertimbangan penting. Selain itu, ketersediaan BBM di SPBU (37,16%) dan kesesuaian dengan spesifikasi kendaraan (36,70%) turut memengaruhi keputusan masyarakat dalam menentukan jenis BBM yang digunakan.

Sementara itu, kemampuan finansial memperoleh persentase 32,11%, menunjukkan bahwa kondisi ekonomi rumah tangga juga menjadi faktor yang dipertimbangkan, meskipun tidak sebesar pengaruh harga secara langsung. Adapun kebijakan pembatasan pembelian BBM jenis tertentu hanya dipilih oleh 3,21% responden, sehingga dapat diindikasikan bahwa kebijakan tersebut belum menjadi pertimbangan utama dalam menentukan pilihan jenis BBM. Secara keseluruhan, pemilihan jenis BBM oleh masyarakat di perkotaan Yogyakarta lebih didominasi oleh pertimbangan ekonomi dan kemudahan akses, terutama faktor harga. Temuan ini menunjukkan bahwa ketika terjadi kenaikan harga BBM, masyarakat cenderung menyesuaikan pilihan bahan bakarnya berdasarkan aspek yang dapat membantu menekan pengeluaran dan meningkatkan efisiensi dalam memperoleh BBM, sementara faktor regulasi pemerintah memiliki pengaruh yang relatif kecil terhadap preferensi masyarakat dalam memilih jenis BBM.

4.5 Perilaku saat BBM Mengalami Kenaikan



Gambar 2. Perilaku saat BBM Mengalami Kenaikan

Dari Gambar 2 di atas dapat dilihat bahwa masyarakat menunjukkan berbagai bentuk respons terhadap kenaikan harga BBM. Persentase pada setiap pilihan menggambarkan kecenderungan perilaku responden dalam menyesuaikan aktivitas perjalanan yang dilakukan saat BBM mengalami kenaikan. Mayoritas masyarakat melakukan penyesuaian mobilitas dengan mengurangi jumlah perjalanan ketika terjadi kenaikan harga BBM. Hal ini ditunjukkan oleh 57,80% responden yang memilih mengurangi jumlah perjalanan, menjadikannya respons yang paling dominan. Selain itu, 32,11% responden menyatakan mengurangi jarak perjalanan, yang menunjukkan bahwa masyarakat juga berupaya menekan pengeluaran transportasi dengan membatasi jarak tempuh. Sebanyak 18,81% responden menyatakan bahwa kenaikan harga BBM

berdampak pada meningkatnya biaya transportasi yang harus mereka keluarkan.

Di sisi lain, 17,43% responden memilih mengganti moda transportasi yang digunakan sebagai bentuk adaptasi terhadap kenaikan harga BBM. Namun, persentase ini relatif lebih kecil dibandingkan responden yang mengurangi jumlah dan jarak perjalanan, sehingga dapat diindikasikan bahwa perubahan moda transportasi bukanlah pilihan utama masyarakat. Sementara itu, 22,94% responden menyatakan bahwa kenaikan harga BBM hanya memberikan pengaruh secara psikologis, dan 18,35% responden mengaku tidak melakukan perubahan apa pun terhadap perilaku mobilitasnya. Secara keseluruhan, kenaikan harga BBM mendorong masyarakat untuk melakukan strategi penyesuaian mobilitas yang berorientasi pada penghematan biaya, terutama dengan mengurangi frekuensi dan jarak perjalanan. Sebaliknya, perubahan moda transportasi masih relatif rendah, menunjukkan bahwa masyarakat di perkotaan Yogyakarta masih memiliki ketergantungan yang cukup tinggi terhadap moda transportasi yang selama ini digunakan dan cenderung memilih mengurangi aktivitas perjalanan daripada beralih ke moda transportasi lain.

4.6 Pengaruh Kenaikan Harga BBM

No	Aspek	Sangat Berpengaruh (>30%)	Berpengaruh (20%-29,9%)	Ragu-ragu (10%-19,9%)	Sedikit Berpengaruh (5%-9,9%)	Tidak Berpengaruh (<5%)
1	Intensitas perjalanan sekunder	17,4%	40,8%	9,6%	18,8%	13,3%
2	Tingkat konsumsi BBM	32,1%	36,7%	6,4%	14,7%	10,1%
3	Pengeluaran per bulan	45,9%	39,0%	3,7%	9,6%	1,8%
4	Jenis moda transportasi yang digunakan	8,7%	27,5%	18,8%	9,6%	35,3%
5	Kebutuhan konsumsi BBM	27,5%	44,5%	9,6%	9,2%	9,2%
6	Biaya transportasi	44,0%	37,6%	6,4%	6,9%	5,0%
7	Jumlah jarak perjalanan setiap hari	21,1%	40,8%	3,7%	11,5%	22,9%
8	Jumlah perjalanan setiap hari	38,5%	27,1%	3,7%	12,8%	17,9%



Gambar 3. Pengaruh Kenaikan Harga BBM

Kenaikan harga BBM tentunya sangat berpengaruh terhadap bidang transportasi, salah satu pengaruhnya adalah terhadap perilaku masyarakat dalam melakukan mobilitas. Dari Gambar 3 di atas dapat dilihat bahwa pengeluaran per bulan dan jumlah alokasi biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan transportasi sangat berpengaruh, hal ini karena harga BBM naik, jadi biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan transportasi tentunya juga mengalami kenaikan. Pengeluaran per bulan menjadi aspek yang paling terdampak, dengan 45,9% responden menyatakan sangat berpengaruh, 39,0% menyatakan berpengaruh. Hal ini menunjukkan bahwa kenaikan harga BBM secara langsung meningkatkan beban pengeluaran masyarakat. Biaya transportasi juga mengalami dampak yang signifikan, di mana 44,0% responden menyatakan sangat berpengaruh dan 37,6% menyatakan berpengaruh. Kondisi ini mengindikasikan bahwa masyarakat merasakan peningkatan biaya perjalanan akibat kenaikan harga BBM.

Kebutuhan konsumsi BBM dipengaruhi oleh kenaikan harga BBM, dengan 27,5% responden menyatakan sangat berpengaruh dan 44,5% menyatakan berpengaruh. Hal ini menunjukkan adanya upaya masyarakat untuk menyesuaikan penggunaan BBM agar lebih efisien. Dari segi frekuensi dan jarak perjalanan, sebanyak 65,6% responden menyatakan bahwa jumlah perjalanan setiap hari dipengaruhi oleh kenaikan harga BBM, sedangkan 61,9% responden menyatakan jumlah jarak perjalanan setiap hari juga terpengaruh. Temuan ini mengindikasikan bahwa masyarakat cenderung mengurangi mobilitasnya sebagai bentuk adaptasi terhadap meningkatnya biaya transportasi. Pada intensitas perjalanan sekunder, sebanyak 58,2% responden menyatakan berpengaruh dan sangat berpengaruh. Hal ini menunjukkan bahwa perjalanan yang bersifat non-esensial atau tidak mendesak menjadi jenis perjalanan yang paling mudah dikurangi ketika harga BBM meningkat. Sebaliknya, jenis moda transportasi yang digunakan merupakan aspek yang paling sedikit mengalami perubahan. Sebanyak 35,3% responden menyatakan tidak berpengaruh dan 18,8% menyatakan ragu-ragu. Hal ini mengindikasikan bahwa meskipun harga

BBM meningkat, sebagian besar masyarakat masih mempertahankan moda transportasi yang biasa digunakan, kemungkinan karena keterbatasan alternatif transportasi yang tersedia.

Secara keseluruhan, kenaikan harga BBM mendorong masyarakat untuk melakukan penyesuaian perilaku mobilitas, terutama melalui pengurangan frekuensi dan jarak perjalanan, penurunan intensitas perjalanan sekunder, serta peningkatan perhatian terhadap efisiensi penggunaan BBM dan pengeluaran transportasi. Namun, kenaikan harga BBM belum mampu mendorong perubahan yang signifikan dalam pemilihan moda transportasi, sehingga ketergantungan masyarakat terhadap moda transportasi yang selama ini digunakan masih relatif tinggi. Temuan ini menunjukkan bahwa kenaikan harga BBM tidak hanya berdampak pada aspek ekonomi rumah tangga, tetapi juga memengaruhi pola mobilitas dan strategi adaptasi masyarakat dalam memenuhi kebutuhan perjalanannya.

5. KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa, kenaikan harga BBM diikuti oleh perubahan perilaku mobilitas responden di Perkotaan Yogyakarta. Dampak utama yang terlihat adalah perubahan pola perjalanan dan penyesuaian dalam penggunaan transportasi sebagai upaya untuk mengurangi beban pengeluaran akibat meningkatnya biaya BBM. Secara keseluruhan, penelitian ini menunjukkan bahwa kenaikan harga BBM tidak hanya meningkatkan biaya transportasi, tetapi juga mendorong perubahan perilaku mobilitas masyarakat Perkotaan Yogyakarta. Masyarakat menjadi lebih adaptif dalam mengelola aktivitas perjalanan dengan mengurangi frekuensi dan jarak perjalanan, serta mempertimbangkan efisiensi biaya dalam penggunaan transportasi dan pemilihan jenis BBM. Temuan ini mengindikasikan bahwa kebijakan kenaikan harga BBM memiliki implikasi yang luas terhadap pola mobilitas masyarakat perkotaan dan perlu menjadi pertimbangan dalam perumusan kebijakan transportasi dan perlindungan sosial di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

[1] BPS, “Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Dalam Angka 2024,” *Yogyakarta.Bps.Go.Id*, vol. 46, no. 2657–1218, 2024.

[2] A. A. Hidayat, L. Rahmawati, and A. M. Arlina, “Analisis Permintaan Transportasi Umum Modern Saat Kenaikan Harga BBM Perspektif Permintaan Islam: Indonesia,” *Al-Iqtishod Jurnal Ekonomi Syariah*, vol. 5, no. 1, 2023.

[3] F. R. Pohan and C. W. Al-Farizi, “Dampak Implementasi Kebijakan Kenaikan Harga Bahan Bakar Minyak (BBM) Pada Sektor Transportasi,” *Jurnal Administrasi Karya Dharma*, vol. 2, no. 2, 2023.

[4] B. P. S. BPS, “Perkembangan Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta 2024,” *Badan Pusat Statistik Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta*, no. 11, 2025.

[5] S. Chuadinata and I. Basuki, “Konsep Transportasi Umum Berkelanjutan : Studi Kasus Bus Listrik di Yogyakarta,” *JURNAL SIPIL SAINS*, vol. 14, no. 1, 2024, doi: 10.33387/sipilsains.v14i1.8305.

[6] D. A. Nugroho and S. Malkhamah, “Manajemen Sistem Transportasi Perkotaan Yogyakarta,” *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, vol. 20, no. 1, 2018, doi: 10.25104/jptd.v20i1.640.

[7] P. P. Kartia, N. P. Hapsari, A. G. Nuswantoro, and H. B. Pamungkas, “Analisis Dampak Kenaikan BBM Terhadap Biaya Transportasi Perdagangan Internasional,” *Digital Bisnis: Jurnal Publikasi Ilmu Manajemen dan E-Commerce*, vol. 2, no. 4, 2023.

[8] A. N. Kurniawan, A. I. Rifai, and M. Rizal S., “Phenomena of Transportation to Work Mode Choice, Due to The Increase of Oil Prices in Indonesia: A Case Light Rail Transit Depot Project Office-Jakarta,” *Citizen : Jurnal Ilmiah Multidisiplin Indonesia*, vol. 2, no. 5, 2022, doi: 10.53866/jimi.v2i5.193.

[9] Malik M. Z. Fathurahman, Razak Abd Rahman, and Sabir, "Kajian Determinasi Kenaikan Harga BBM pada Penghasilan Pengemudi Transportasi Online," *Jurnal Ekonomika dan Dinamika Sosial*, vol. 4, no. 1, 2025.

[10] Y. Yosritzal, Z. Anisa, and E. E. Putri, "The effect of rising prices of subsidized fuel on the use of private cars," *Journal of Integrated and Advanced Engineering (JIAE)*, vol. 4, no. 1, 2024, doi: 10.51662/jiae.v4i1.125.

[11] M. Ardian, K. B. I. Maha, J. A. Saragih, and L. P. Pakpahan, "The Impact of Government Policy to Raise Subsidized Fuel Oil Prices on City Transportation in the City of Medan," *Journal of Sumatera Sociological Indicators*, vol. 2, no. 1, 2023, doi: 10.32734/jssi.v2i1.10271.

[12] M. W. Bhagat-Conway, L. Mirtich, D. Salon, N. Harness, A. Consalvo, and S. Hong, "Subjective variables in travel behavior models: a critical review and Standardized Transport Attitude Measurement Protocol (STAMP)," *Transportation (Amst).*, vol. 51, no. 1, 2024, doi: 10.1007/s11116-022-10323-7.

[13] S. Luh, R. Kannan, T. J. Schmidt, and T. Kober, "Behavior matters: A systematic review of representing consumer mobility choices in energy models," 2022. doi: 10.1016/j.erss.2022.102596.

[14] M. Simaremare, F. Wardani, and ..., "Implications of the Increase in Public Transport Tariffs Due to the Increase in Fuel Prices on the Social Conditions of Public Transport Drivers," *Hasanuddin Journal of …*, 2023.

[15] R. D. Yuliani, S. Priyanto, and S. H. T. Utomo, "Pengaruh Kenaikan Harga Bahan Bakar Minyak terhadap Pemilihan Moda Transportasi (Studi Kasus: Perkotaan Yogyakarta)," *Jurnal Ilmiah Rekayasa Sipil*, vol. 20, no. 2, 2023, doi: 10.30630/jirs.v20i2.1092.