

Kebijakan Transportasi Masa Pandemi Covid-19

Transportation Policy During Covid-19 Pandemic

Iskumaila Khoirunnisa^{a, 1*}, Mega Novetriskha Putri^{b, 2}

^{a,b} Universitas Esa Unggul; Jl. Arjuna Utara, Jakarta Barat, Indonesia

^{1*} iskumailak@gmail.com, ² novetrishka@esaunggul.ac.id

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

This research discusses the issue of “Transportation Policy during PSBB and PPKM of Covid-19 Pandemic in DKI Jakarta from 2020 to 2021.” The purpose of the study is to analyze the pattern of transportation movement during PSBB and PPKM during Covid-19 pandemic. The method used was Quantitative Descriptive with correlation analysis technique using normality test and Kolmogorov-Smirnov tests. The study provided some variables; travel frequency, travel distance, travel time, travel intention, travel location, mode of transportation, and transportation cost rates. The result shows that there are four variables that changes during the implementation of PSBB and PPKM policies which are travel frequency, travel time, travel location, and transportation cost rates. There is a decrease in the frequency changes from very often to rare. For distance travel variable, there is a slight increase in mileage. For travel time variable, there is a decrease in the time span of more than 2 hours to 1 or 2 hours. As for the other variables; intent, location, mode of transportation, and cost fares, tend to have small changes.

Keywords: covid-19 pandemic, transportation policy, transportation movement, population-social-economic

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis Intensitas pergerakan transportasi selama masa kebijakan PSBB dan PPKM diberlakukan saat pandemi Covid-19. Metode yang digunakan adalah statistik deskriptif kuantitatif dengan teknik analisis korelasi dilanjutkan dengan uji normalitas dan uji kolmogorov-smirnov. Dengan menggunakan variabel frekuensi perjalanan, jarak perjalanan, waktu perjalanan, maksud melakukan perjalanan, lokasi perjalanan, moda transportasi, dan tarif biaya transportasi. Pada penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat empat variabel yang mengalami perubahan beberapa variabel antara pemberlakuan kebijakan PSBB dan PPKM, yaitu frekuensi weekend, waktu perjalanan, lokasi perjalanan, dan tarif biaya transportasi. Terjadi penurunan perubahan frekuensi dari sangat sering menjadi jarang, pada variabel jarak perjalanan terjadi sedikit kenaikan jarak tempuh, waktu perjalanan terjadi penurunan dari rentang > 2 jam menjadi 1-2 jam. Sedangkan untuk maksud, lokasi, moda transportasi, dan tarif biaya cenderung memiliki perubahan yang kecil.

Kata kunci: pandemi covid-19, kebijakan transportasi, pergerakan transportasi, penduduk-sosial-ekonomi

A. Pendahuluan

Mobilitas atau pergerakan manusia dapat dipermudah dan diukur dari lokasi asal menuju lokasi tujuan. Hal tersebut di berbanding lurus dengan aksesibilitas yang mendukung, semakin meningkat aksesibilitas akan semakin tinggi pula mobilitas manusia, barang maupun barang yang berasal zona asal menuju tujuan dari melakukan aktivitas (Tamin, 2000). Alat penunjang mobilitas manusia yang digunakan di era modern ini adalah peningkatan transportasi. Dimana transportasi adalah alat yang digunakan dalam berkendara dimana digerakkan oleh mesin atau manusia yang yang dimanfaatkan agar kebutuhan keseharian manusia dapat terpenuhi (Maemunah & Cuaca, 2021). Perencanaan transportasi memiliki tujuan sebagai peramalan dan pengelolaan dari titik evolusi seimbang antara pergerakan sebagai aktivitas yang membutuhkan sistem prasarana transportasi berdasarkan kurun waktu yang bertujuan untuk kesejahteraan manusia secara sosial dapat berkembang secara maksimal (Tamin, 2000).

Adanya faktor pendorong terjadinya aktivitas Intensitas pergerakan manusia guna untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari (Maemunah, 2019b). Aktivitas pendorong untuk melakukan aktivitas Intensitas pergerakan manusia juga dipengaruhi karena adanya aktivitas sosial, aktivitas ekonomi, aktivitas Pendidikan aktivitasn rekreasi hiburan, dan aktivitas kebudayaan. Sistem transportasi dibagi menjadi tiga yaitu sistem jaringan, sistem kegiatan, sistem kelembagaan dan sistem pergerakan dimana saling memiliki pengaruh satu dengan hal lainnya (Tamin, 2000). Dimasa sekarang ini kondisi sedang terjadi di Indonesia bahkan dunia adalah, adanya wabah virus Covid-19 (Pandemi Covid-19), dimana sudah merubah penataan dalam aktivitas kehidupan sosial manusia. Perubahan yang terjadi berdampak pada perubahan dari pola perilaku manusia dalam melakukan aktivitas baru yang sebelumnya belum pernah dilakukan menjadi hal biasa yang harus dilakukan (Maemunah, 2019a). Perubahan sosial sebagai akibat dari pandemi

ini tidak dapat diprediksi oleh manusia di dalam segala aspek kehidupan. Virus Covid-19 ditemukan pertama kali yaitu kasus pada akhir tahun 2019 yang ditemukan di Negara Wuhan, serta hampir setiap negara merasakan efek dari terjangkitnya virus Covid-19 hingga merasa kewalahan dalam usaha pencegahan. Indonesia sendiri juga merupakan negara yang tergolong memiliki kasus terjangkitnya Covid-19 yang semakin meningkat mulai dari masuknya virus ke Indonesia yaitu Februari tahun 2020 hingga saat ini di tahun 2021, sudah hampir 2 tahun. Data per Agustus tahun 2020 terdapat jumlah kasus Covid-19 di Indonesia adalah 121.226 kasus. Sedangkan pada tahun per Agustus tahun 2021 tercatat kasus total positif sebesar 3.989.060 kasus, sembuh sebesar 3.571.082 jiwa, dan meninggal sebesar 127.214 jiwa (Abdullah et al., 2020). Terjadi kenaikan dan penurunan selama selang waktu hampir dua tahun ini.

Berdasarkan kebijakan yang diberlakukan oleh pemerintah memberikan dampak terhadap pola perilaku manusia dalam kehidupan sehari-hari. Perubahan pola perilaku manusia tersebut akan menimbulkan perubahan sosial-ekonomi masyarakat (Muhyiddin & Nugroho, 2021). Selain itu dari segi pergerakan transportasi yang merupakan aktivitas manusia juga akan mengalami perubahan dan tidak leluasa (Dini et al., 2022). Hal tersebut menyimpulkan dampak-dampak yang saling berkaitan dalam beraktivitas keseharian dan terganggunya proses aktivitas. Maka dari itu, penelitian yang sedang dilakukan ini memiliki tujuan untuk menganalisis karakteristik kependudukan terkait sosial ekonomi, dan dinamika Intensitas pergerakan yang terhambat dari aktivitas keseharian manusia yang tinggal di DKI Jakarta saat masa penularan pandemi Covid-19 (Muhyiddin & Nugroho, 2021).

B. Metode Penelitian

Penelitian ini membahas mengenai pendekatan kuantitatif. Pendekatan ini memiliki perhatian yang dipusatkan pada gejala karakteristik kependudukan, sosial, dan ekonomi suatu kawasan atau wilayah dalam

penelitian yang berkembang dalam kehidupan manusia, dan diberi nama variabel. Teknik analisis yang digunakan adalah korelasi. Metode yang digunakan yaitu statistik deskriptif kuantitatif dengan teknik analisis korelasi dilanjutkan dengan uji normalitas dan uji Kolmogorov-Smirnov (Sugiyono, 2017). Penentuan lokasi dalam penelitian didasarkan pada target atau sasaran responden berdasarkan hasil kuesioner yang berlokasi penelitian berada di Kota Jakarta.

Penelitian menggunakan populasi berfokus pada jumlah penduduk Provinsi DKI Jakarta, yaitu 10.562.088 jiwa yang diambil

sampel dengan metode pengambilan data kuesioner yang disebar pada *weekday* dan *weekend*. Penelitian ini, menentukan seberapa banyak jumlah sampel yang diperuntukan pada responden dengan perhitungan rumus Jacob Cohen di bawah ini :

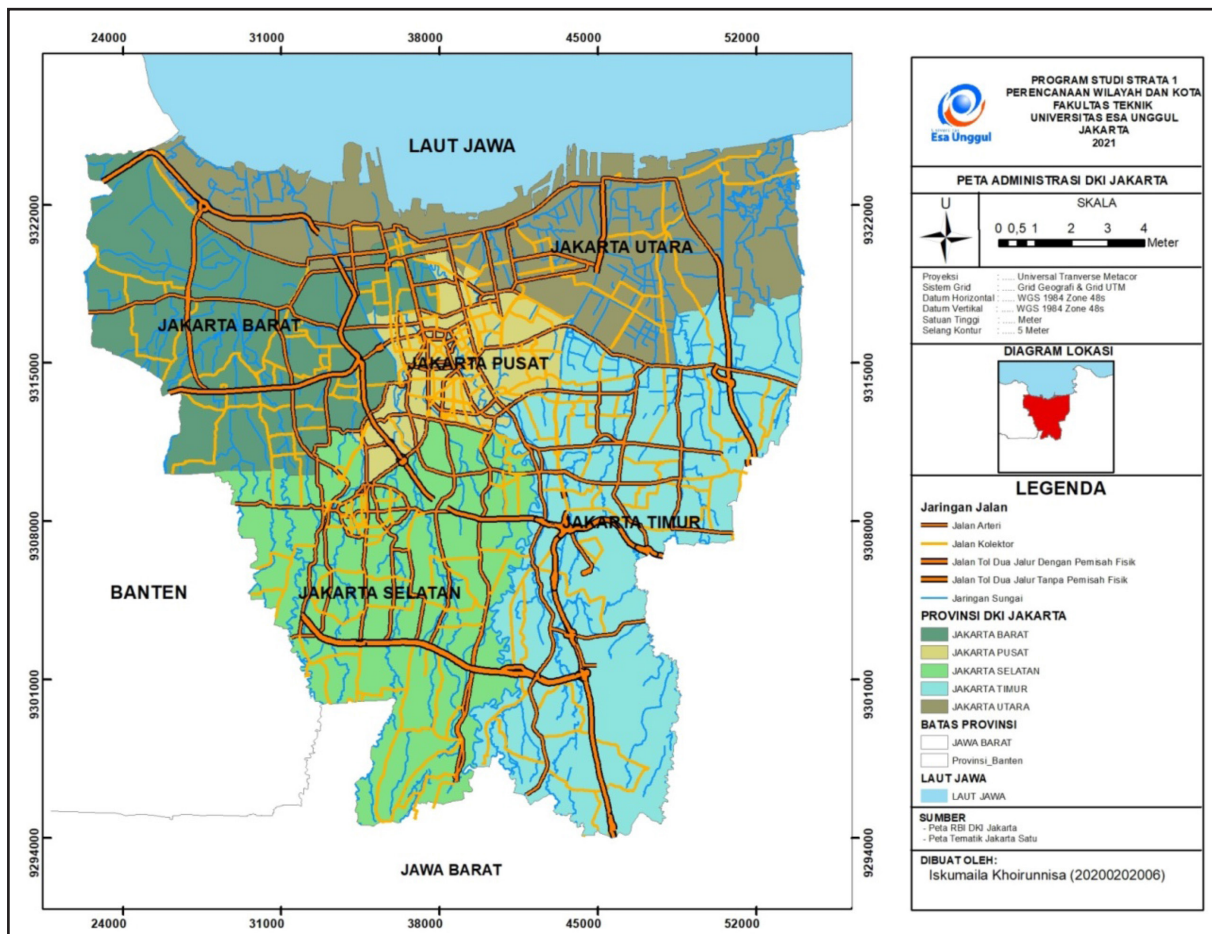
$$N = \frac{L}{F^2} + u + 1$$

N = ukuran sampel

F^2 = Effect Size

u = Banyaknya ubahan yang terkait dalam penelitian

L = Fungsi Power dari $u = 0$



Gambar 1 Peta Administrasi Kota Jakarta

Hasil Perhitungan sebagai berikut:

- L = Fungsi Power dari u, diperoleh dari tabel Power (p) = 0,95 dan *effect size* (F2)
- Harga L tabel dengan t.s 1% power 0,95 dan u = 5 adalah 19,76

$$N = \frac{L}{F^2} + u + 1$$

$$= 197,6 + 5 + 1$$

$$= 203,6 \text{ orang}$$

$$= 205 \text{ orang}$$

Teknik *sampling* atau pengambilan sampel yaitu *probability sampling* dengan metode simple random sampling. *Probability sampling* merupakan cara dalam mengambil sampel dimana sampel tersebut diberikan sebagai peluang dengan status sama oleh tiap jumlah populasi agar dapat dipilih sebagai bagian dari sampel.

Variabel penelitian menjelaskan tentang tabel indikator, variabel, dan parameter yang akan digunakan dalam alur penelitian.

Berdasarkan pendapat oleh Direktorat Pendidikan Tinggi terkait dengan variabel dalam penelitian merupakan keseluruhan yang dibahas mengenai pengamatan yang dilakukan dalam proses penelitian. Pengertian variabel yaitu suatu konsep konkret dalam operasional yang bergantung pada penelitian yang diteliti. Pengukuran variabel harus dijabarkan konsep operasional dalam variabel, oleh karena itu parameter atau indikator harus dijelaskan secara detail dan rinci agar jelas.

Metode analisis data yaitu tahapan penting di dalam suatu proses yang dilakukan oleh peneliti. Penelitian ini secara garis besar membutuhkan analisis deskriptif kuantitatif, dimana pada pengoprasian yang digunakan yaitu teknik analisis yang dijelaskan dibawah ini :

Karakteristik Kependudukan yang dibahas pada penelitian ini membahas terkait variabel-variabel pendukung.

Tabel 1 Variabel Penelitian

Tujuan Penelitian	Variabel	Indikator
Mengidentifikasi karakteristik Penduduk DKI Jakarta berdasarkan aspek sosial dan ekonomi	Karakteristik penduduk, sosial dan ekonomi	a. Jenis kelamin b. Rentang usia c. Pendidikan terakhir d. Pekerjaan e. Pendapatan per-bulan f. Pengeluaran per-bulan g. Kepemilikan kendaraan, dan h. Kepemilikan Surat Izin Mengemudi.
Mengidentifikasi Intensitas pergerakan transportasi selama masa pandemi Covid-19 dalam pemberlakuan PSBB dan PPKM	Intensitas pergerakan transportasi	PSBB : a. Frekuensi perjalanan b. Jarak perjalanan c. Waktu perjalanan d. Maksud tujuan perjalanan e. Lokasi tujuan perjalanan f. Moda transportasi yang dipilih. g. Tarif biaya transportasi PPKM : a. Frekuensi perjalanan b. Jarak perjalanan c. Waktu perjalanan d. Maksud tujuan perjalanan e. Lokasi tujuan perjalanan f. Moda transportasi yang dipilih. g. Tarif biaya transportasi

Intensitas Pergerakan Transportasi Selama Kebijakan PSBB dan PPKM

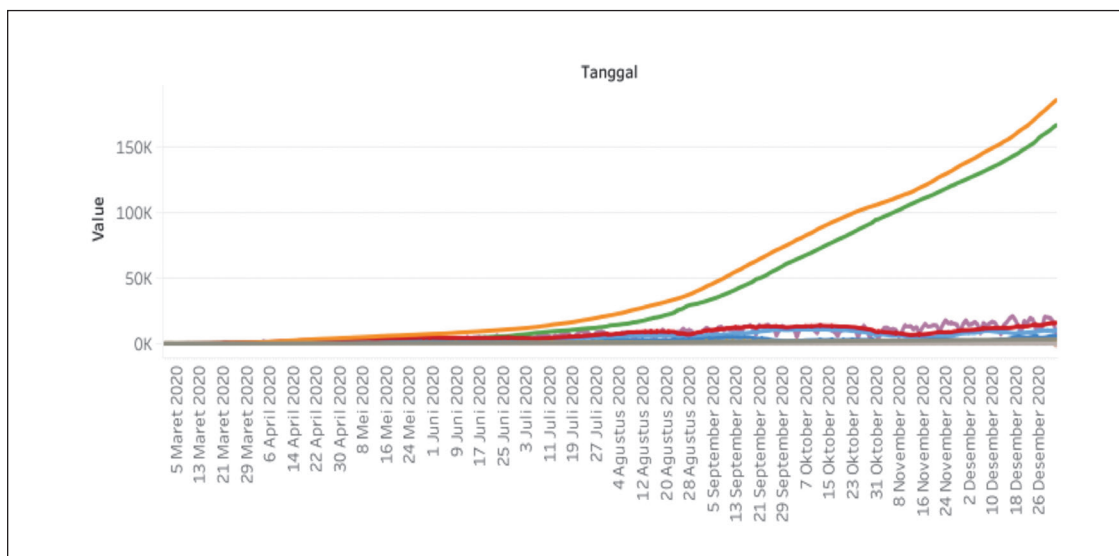
- Frekuensi perjalanan (*weekday* dan *weekend*)
- Jarak perjalanan
- Waktu perjalanan
- Maksud perjalanan
- Lokasi perjalanan
- Moda transportasi yang digunakan
- Tarif biaya transportasi

Metode analisis dalam data kuantitatif adalah metode yang digunakan untuk menganalisis data yang memiliki ketergantungan pada kemampuan dalam perhitungan data lebih akurat dan diharapkan bisa memperoleh data interpretasi yang kompleks. Pada analisis data deskriptif

kuantitatif ini menggunakan data dasar hasil kuesioner yang disebarikan kepada sejumlah responden.

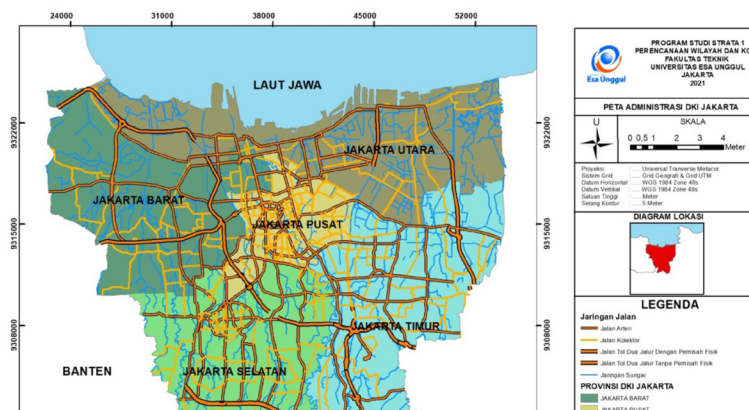
C Hasil dan Pembahasan

Sumber pada web resmi data Covid-19 di DKI Jakarta tahun 2020. Dapat dilihat pada grafik diatas pada garis berwarna ungu yang menunjukkan kasus positif harian berdasarkan ter per dari awal tahun pada bulan Maret hingga Desember tahun 2020 ditemukan meningkat tajam yang dari pertengahan tahun hingga bulan Desember. Dapat dilihat bahwa kasus positif meningkat tajam dimulai dari bulan Juni yang berlangsung hingga akhir tahun 2020.



Sumber : corona.jakarta.go.id

Gambar 2 Grafik Kasus Pandemi Covid-19 Tahun 2020



Sumber : corona.jakarta.go.id

Gambar 3 Grafik Kasus Pandemi Covid-19 Tahun 2021

Grafik kasus pandemi Covid-19 DKI Jakarta tahun 2021

Sumber pada web resmi data Covid-19 di DKI Jakarta tahun 2021. Dapat dilihat pada grafik pada awal hingga pertengahan tahun 2021 kasus positif covid mengalami kenaikan yang konstan dan stabil. Namun, pada pertengahan Bulan Juni 2021 kasus Covid-19 meningkat tajam dengan varian virus yang semakin kuat serta beragam hingga berlangsung hingga akhir tahun 2021.

Karakteristik Kependudukan-Sosial-Ekonomi

Karakteristik kependudukan sosial-ekonomi di DKI Jakarta dibagi beberapa penjabaran variabel yaitu jenis kelamin, rentang usia, pendidikan terakhir, pekerjaan, pendapatan per-bulan, kepemilikan kendaraan, dan kepemilikan SIM. Berikut merupakan hasil kuesioner :

Responden yang mendominasi pada karakteristik rentang usia yaitu 16-25 tahun sebesar (56,59 %). Usia tersebut dapat tergolong usia muda dan produktif bekerja. Hal

Tabel 2 Karakteristik Kependudukan Sosial-Ekonomi

Variabel	Nilai	Sampel (%)
Jenis Kelamin	Laki-Laki	52
	Perempuan	48
Rentang Usia	16-25	56,59
	26-35	30,24
	36-45	8,29
	46-55	4,39
	56-65	0,49
	SD/Sederajat	0
Pendidikan Terakhir	SMP/Sederajat	0,49
	SMA/Sederajat	22,93
	Perguruan Tinggi (D3/S1)	70,73
	Perguruan Tinggi (S2/S3)	5,85
	Belum Bekerja	22,44
	PNS/TNI/Polri	19,02
Pekerjaan	Pengusaha	5,85
	Tenaga Pendidik	2,93
	Tenaga Medis	4,88
	Karyawan	44,88
	dibawah Rp. 3.000.001,-	25,85
	Rp. 3.000.001,- sampai Rp. 6.000.000,-	31,22
Pendapatan Per-Bulan	Rp. 6.000.001,- sampai Rp. 9.000.000,-	17,56
	Rp. 9.000.001,- sampai Rp. 12.000.000,-	7,32
	Rp. 12.000.001,- sampai Rp. 15.000.000,-	6,34
	dias Rp. 15.000.000,-	11,71
	Milik Sendiri	60,49
Kepemilikan Kendaraan	Bukan Milik Sendiri	27,8
	Tidak Memiliki	11,71
	SIM A	8,87
Kepemilikan Surat Izin Mengemudi	SIM C	29,76
	SIM A dan SIM C	49,76
	Belum Memiliki SIM	11,71

tersebut diteruskan pada tingkat pendidikan yang mendominasi yaitu lulusan Perguruan Tinggi (D3/S1) sebesar (70,73%), dengan mayoritas lapangan pekerjaan yang tersebar di DKI Jakarta yaitu seorang karyawan sebesar (44,88 %), dengan dominasi gaji terbesar yaitu rentang Rp 3.000.001,- sampai Rp 6.000.000,- sebesar (31,22%). Berkaitan dengan penunjang transportasi, responden yang memiliki status kepemilikan kendaraan terbesar yaitu milik sendiri, sebesar (60,49 %). Sedangkan untuk kepemilikan surat izin mengemudi atau SIM dengan kepemilikan terbanyak yaitu memiliki SIM A dan SIM C sebesar (49,76 %).

Berdasarkan hasil tersebut bahwa sampel yang diperoleh didominasi oleh usia muda produktif kerja di Kota Jakarta. Hal tersebut memberikan peluang dalam melakukan perjalanan yang lebih intens dan

dapat dikatakan memiliki aktivitas yang padat dibandingkan dengan usia yang sudah tidak produktif bekerja. Hasil demikian dapat mempermudah peneliti untuk menentukan intensitas pergerakan transportasi yang dilakukan oleh sampel selama masa kebijakan PSBB dan PPKM pandemi Covid-19 di Kota Jakarta.

1. Intensitas Pergerakan Transportasi Masa Kebijakan PSBB dan PPKM

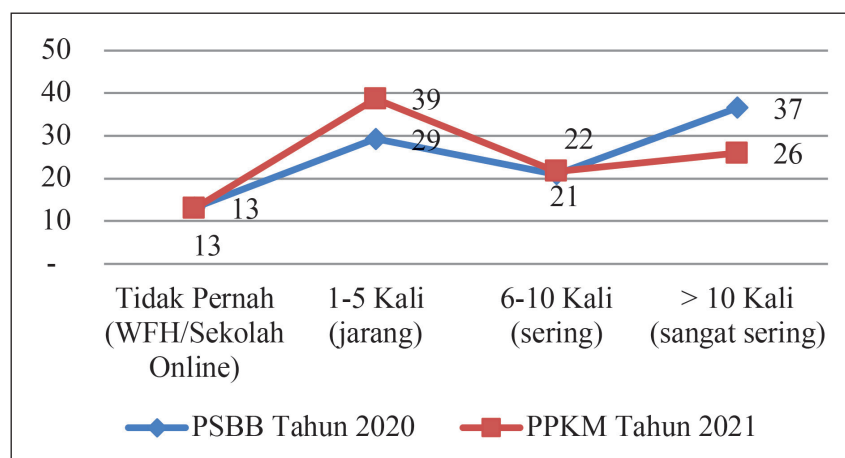
Hasil sampel data yang diperoleh peneliti menunjukkan bahwa adanya pandemi Covid-19 mengubah tatanan perilaku dan aktivitas perjalanan masyarakat. Terdapat penurunan secara signifikan dalam pergerakan transportasi dari kebijakan PSBB menuju PPKM. Banyak aktivitas yang dilakukan diluar rumah secara *offline* diganti menjadi kegiatan

Tabel 3 Distribusi Frekuensi Perjalanan *Weekday*

Frekuensi Perjalanan Saat Kebijakan PSBB						
Variabel	Tidak Pernah (WFH/Sekolah Online)	1-5 Kali (jarang)	6-10 Kali (sering)	> 10 Kali (sangat sering)	Mean	S.D
Frekuensi <i>Weekday</i>	13	29	21	37	2,81	1,075
Frekuensi Perjalanan Saat Kebijakan PPKM						
Variabel	Tidak Pernah (WFH/Sekolah Online)	1-5 Kali (jarang)	6-10 Kali (sering)	> 10 Kali (sangat sering)	Mean	S.D
Frekuensi <i>Weekday</i>	13	39	22	26	2,68	0,961

Keterangan :

1 : Tidak Pernah (WFH/Sekolah Online), 2 : 1-5 Kali (jarang), 3 : 6-10 Kali (sering), 4 : > 10 Kali (sangat sering).



Gambar 4 Frekuensi Perjalanan Weekday Selama Satu Bulan

dirumah. Berikut merupakan hasil analisis dari setiap variabel yang mempengaruhi intensitas perjalanan transportasi di Kota Jakarta selama masa pandemi Covid-19.

2. Frekuensi Perjalanan Weekday Saat PSBB dan PPKM

Pada masa kebijakan PSBB yang mendominasi pergerakan yang cukup tinggi atau sering yaitu > 10 kali prosentase 36,59% sebanyak 75 orang. Sedangkan terendah yaitu tidak pernah atau melakukan WFH atau sekolah online, prosentase 13,17% sebanyak 27 orang. Pada masa kebijakan PPKM yang mendominasi pergerakan sekitar 1-5 kali perjalanan atau jarang melakukan perjalanan prosentase 38,68% yaitu sebanyak 82 orang. Sedangkan yang terendah yaitu tidak pernah WFH atau sekolah online 13,68% sebanyak 29 orang.

Masyarakat DKI Jakarta saat menerapkan kebijakan PPKM lebih jarang melakukan aktivitas pergerakan menggunakan transportasi karena peraturan diperketat dibandingkan dengan saat penerapan kebijakan PSBB yang sempat mengalami *new normal* sehingga memperoleh kelonggaran sementara waktu. Aktivitas *offline* lebih banyak digantikan dengan aktivitas *online* selama masa pandemi. Frekuensi mingguan WFH dan SFH utamanya hari kerja lebih sering dilakukan di rumah saat lonjakan kasus Covid-19 yang tinggi saat kebijakan PPKM. Frekuensi weekend saat kebijakan PSBB dan PPKM

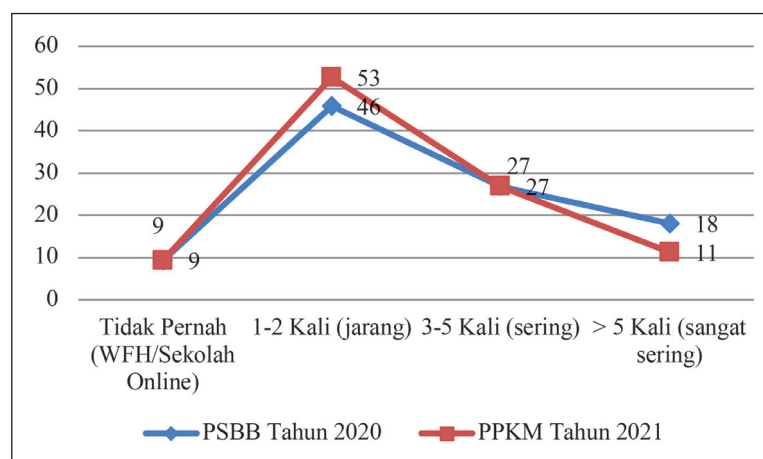
Frekuensi perjalanan pada kurun waktu satu bulan pada hari libur yaitu sabtu hingga minggu. Selama masa kebijakan PSBB frekuensi perjalanan yang dilakukan oleh responden hampir memiliki prosentase

Tabel 4 Distribusi Frekuensi Perjalanan *Weekend*

Frekuensi Perjalanan Saat Kebijakan PSBB						
Variabel	Tidak Pernah (WFH/Sekolah Online)	1-2 Kali (jarang)	3-5 Kali (sering)	> 5 Kali (sangat sering)	Mean	S.D
Frekuensi <i>Weekday</i>	9	46	27	18	2,54	0,894
Frekuensi Perjalanan Saat Kebijakan PPKM						
Variabel	Tidak Pernah (WFH/Sekolah Online)	1-2 Kali (jarang)	3-5 Kali (sering)	> 5 Kali (sangat sering)	Mean	S.D
Frekuensi <i>Weekday</i>	9	53	27	11	2,4	0,808

Keterangan :

1 : Tidak Pernah (WFH/Sekolah Online), 2 : 1-2 Kali (jarang), 3 : 3-5 Kali (sering), 4 : > 5 Kali (sangat sering).



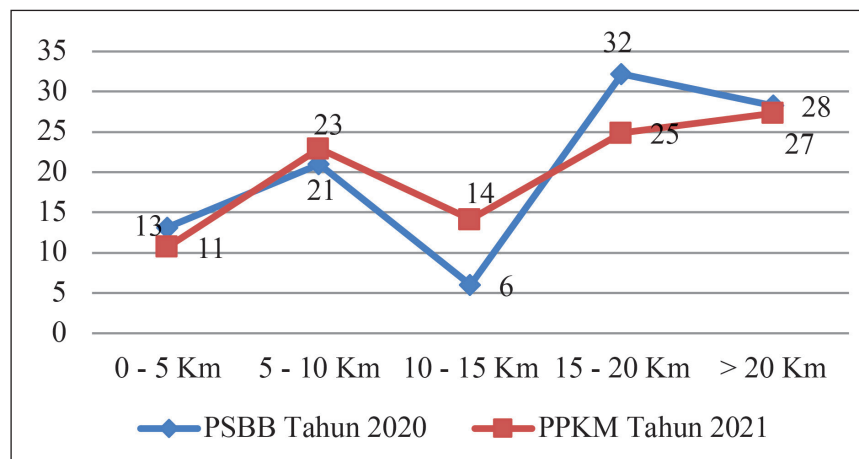
Gambar 5 Grafik Frekuensi Perjalanan Dalam Kurun *Weekend* Selama Satu Bulan

Tabel 5 Distribusi Frekuensi Jarak Perjalanan

Jarak Perjalanan Saat Kebijakan PSBB							
Variabel	0 - 5 Km	5 - 10 Km	10 - 15 Km	15 - 20 Km	> 20 Km	Mean	S.D
Jarak Perjalanan	13	21	6	32	28	3,41	1,424
Jarak Perjalanan Saat Kebijakan PPKM							
Variabel	0 - 5 Km	5 - 10 Km	10 - 15 Km	15 - 20 Km	> 20 Km	Mean	S.D
Jarak Perjalanan	11	23	14	25	27	3,35	1,373

Keterangan :

1 : 0 - 5 Km (Sangat dekat), 2 : 5 - 10 Km (Dekat), 3 : 10 - 15 Km (Jauh Sedang), 4 : 15 - 20 Km (Jauh), 5 : > 20 Km (Sangat Jauh)



Gambar 6 Grafik Rata-Rata Jarak Tempuh Perjalanan Selama Satu Minggu

pergerakan yang hampir tidak ada perbedaan. Dimana saat PSBB dan PPKM memiliki kesamaan intensitas pergerakan yang mendominasi jarang melakukan perjalanan yaitu hanya 1-2 kali perjalanan. Mengalami kenaikan dari (46 %) naik sebesar 7% menjadi (53%). Sampel paling sedikit memilih untuk tidak pernah WFH / sekolah online karena pada saat libur atau *weekend* tidak ada aktivitas sekolah maupun bekerja, dan lebih banyak menghabiskan waktu untuk istirahat dan *refreshing*. Aktivitas hiburan di rumah mengingkan sehingga pada saat *weekend* menjadi berkurang saat pengetatan kebijakan PPKM pada akhir tahun 2021.

3. Jarak dan Waktu Perjalanan Saat Kebijakan PSBB dan PPKM

Jarak perjalanan yang dirata-rata dalam perjalanan selama satu bulan. Jarak perjalanan yang dilakukan oleh responden tergolong fluktuatif yaitu terjadi kenaikan dan penurunan. Jarak perjalanan dapat

menentukan besaran dari panjang perjalanan yang dilakukan manusia dalam beraktivitas selama masa pandemi. Masa kebijakan PSBB tergolong melakukan perjalanan jarak jauh yaitu sebesar (32%) dengan intensitas jarak 15-20 Km. Mengalami penurunan menjadi (25%) saat kebijakan PPKM. Pada Kebijakan PSBB intensitas jarak perjalanan terendah yaitu pada jarak sedang dengan prosentase (5%) dan mengalami kenaikan pada kebijakan PPKM menjadi (14%). Sehingga dapat disimpulkan dari kebijakan PSBB ke PPKM bahwa terjadi kenaikan intensitas jarak perjalanan sedang dan penurunan intensitas jarak jauh.

Adanya kelonggaran saat *new normal* (yang tidak berlangsung lama) membuat ada sedikit kebebasan dalam beraktivitas memicu untuk melakukan perjalanan jarak jauh. Penurunan intensitas jarak perjalanan berbanding lurus dengan anjuran dari pemerintah untuk membatasi perjalanan jarak jauh agar menekan angka penyebaran kasus di dalam maupun luar Kota Jakarta.

Waktu perjalanan pada masa kebijakan PSBB tergolong melakukan waktu perjalanan tertinggi yaitu kategori sangat lama sebesar (37%) dengan intensitas waktu > 2 jam, diteruskan dengan intensitas waktu perjalanan 1-2 jam sebesar (28%). Sedangkan pada kebijakan PPKM lebih memilih intensitas lama waktu dalam melakukan perjalanan 1-2 jam sebesar (25%). Dimana saat kebijakan PPKM memiliki kisaran waktu yang sedikit lebih rendah dibandingkan saat PSBB. Hal tersebut berindikasi bahwa saat PPKM diberlakukan masyarakat Jakarta mengurangi intensitas waktu perjalanan dan melakukan perjalanan jika dirasa sangat mendesak dalam memenuhi kebutuhan.

4. Perjalanan Saat PSBB dan PPKM

Maksud perjalanan pada masa kebijakan PSBB maupun PPKM masih sejajar atau tergolong melakukan waktu perjalanan

tertinggi yaitu kategori kegiatan bekerja yang masing-masing prosentasenya (33 %) dan (34%). Dilanjutkan kegiatan berbelanja yaitu masing-masing sebesar (24%) dan (22%). Kegiatan bekerja paling banyak dipilih karena hampir sebagian besar responden adalah seorang pekerja di usia produktif, sedangkan untuk aktivitas berbelanja dilakukan untuk memenuhi kebutuhan keseharian.

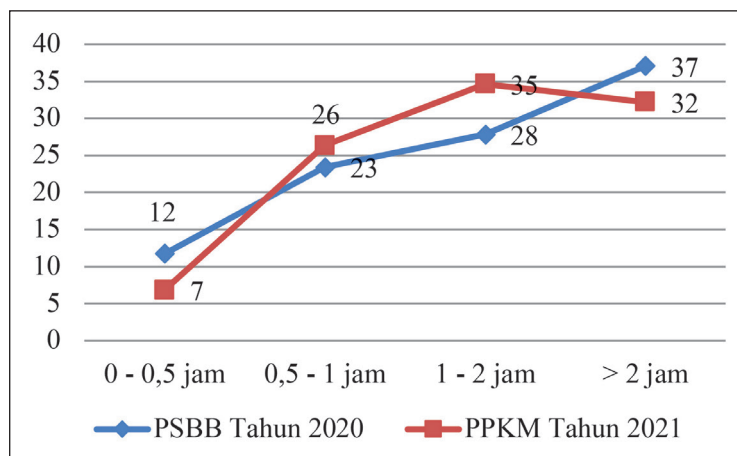
Kedua aktivitas tersebut merupakan aktivitas yang pokok dilakukan manusia dalam keseharian meskipun dalam keadaan pembatasan sosial. Dimana sebagian besar sampel yang diperoleh adalah seorang pekerja. Selain itu berbelanja merupakan aktivitas yang disenangi oleh warga Jakarta untuk melepas penat. Selama masa pandemi Covid-19 diberlakukan *online school* secara nasional yang memberikan pengaruh besar terhadap penutupan tujuan kegiatan perjalanan menuju sekolah/universitas. Hal tersebut berbeda

Tabel 6 Distribusi Frekuensi Waktu Perjalanan

Waktu Perjalanan Saat Kebijakan PSBB						
Variabel	0 - 0,5 jam	0,5 - 1 jam	1 - 2 jam	> 2 jam	Mean	S.D
Waktu Perjalanan	12	23	28	37	2,53	0,697
Waktu Perjalanan Saat Kebijakan PPKM						
Variabel	0 - 0,5 jam	0,5 - 1 jam	1 - 2 jam	> 2 jam	Mean	S.D
Waktu Perjalanan	7	26	35	32	2,92	0,926

Keterangan :

1 : 0 - 0,5 jam (Sangat singkat), 2 : 0,5 - 1 jam (Singkat), 3 : 1 - 2 jam (Lama), 4 : > 2 jam (Sangat Lama)



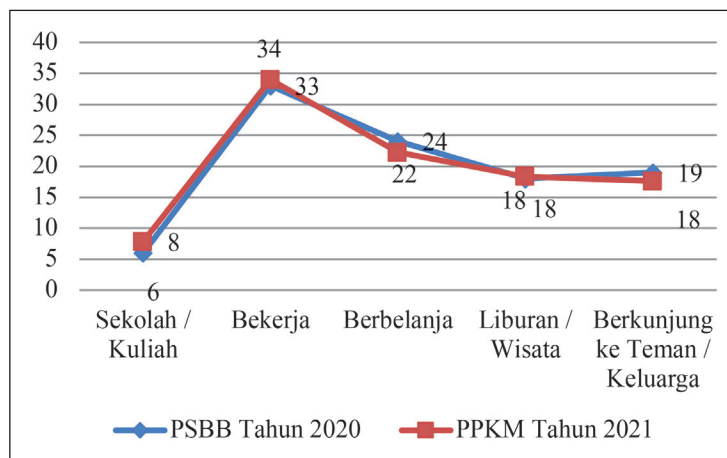
Gambar 7 Grafik Rata-Rata Lama Waktu Perjalanan Selama Satu Minggu

Tabel 7 Distribusi Frekuensi Maksud Perjalanan

Maksud Tujuan Perjalanan Saat PSBB							
Variabel	Sekolah / Kuliah	Bekerja	Berbelanja	Liburan / Wisata	Berkunjung ke Teman / Keluarga	Mean	S.D
Maksud Perjalanan	6	33	24	18	19	16,52	16,185
Maksud Tujuan Perjalanan Saat PPKM							
Variabel	Sekolah / Kuliah	Bekerja	Berbelanja	Liburan / Wisata	Berkunjung ke Teman / Keluarga	Mean	S.D
Maksud Perjalanan	8	34	22	18	18	16,46	16,913

Keterangan :

1 : Sekolah / Kuliah, 2 : Bekerja, 3 : Berbelanja, 4 : Liburan / Wisata, 5 : Berkunjung ke Teman / Keluarga



Gambar 8 Maksud Tujuan Perjalanan

dengan pemberlakuan *work from home* yang penerapannya masih bergantian, sehingga tujuan bekerja masih sangat sering dituju.

5. Lokasi Perjalanan Saat PSBB dan PPKM

Lokasi perjalanan pada masa kebijakan PSBB maupun PPKM tergolong melakukan lokasi perjalanan tertinggi yaitu lokasi kantor dan pusat perbelanjaan yang masing-masing prosentasenya (33 %) dan (34 %). Dilanjutkan kegiatan berbelanja yaitu masing-masing sebesar (27%) dan (29%). Lokasi kantor paling banyak dipilih karena hampir sebagian besar responden adalah seorang pekerja, sedangkan untuk aktivitas berbelanja dilakukan untuk memenuhi kebutuhan keseharian sama halnya dengan variabel maksud perjalanan. Kedua aktivitas tersebut merupakan aktivitas yang pokok dilakukan manusia dalam keseharian meskipun dalam keadaan pembatasan sosial.

Kegiatan bekerja merupakan aktivitas utama dalam memenuhi kebutuhan hidup. Selain itu diimbangi aktivitas di pusat perbelanjaan/ mall/pasar yang memiliki peminat yang tinggi di kota besar utamanya di Kota Jakarta. Pemberlakuan PSBB dan PPKM menggunakan sistem *work from home* namun masih dilakukan secara bergantian sesuai dengan kondisi lonjakan kasus Covid-19.

6. Moda Transportasi saat PSBB dan PPKM

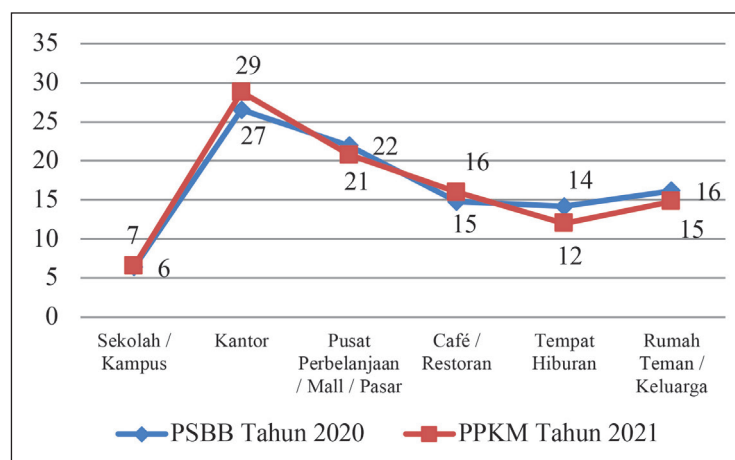
Moda transportasi pada masa kebijakan PSBB maupun PPKM tergolong memilih moda transportasi sepeda motor yang masing-masing prosentasenya (39%) dan (40 %). Dilanjutkan dengan moda transportasi mobil pribadi yaitu masing-masing sebesar (23%). Moda transportasi pribadi dianggap lebih aman dibandingkan dengan angkutan umum yang digunakan banyak orang sehingga penyebaran

Tabel 8 Distribusi Frekuensi Lokasi Perjalanan

Lokasi Tujuan Perjalanan Saat PSBB								
Variabel	Sekolah/ Kampus	Kantor	Pusat Perbelanjaan/ Mall/Pasar	Cafe/ Restoran	Tempat Hiburan	Rumah Teman/ Keluarga	Mean	S.D
Lokasi Perjalanan	6	27	22	15	14	16	25,04	25,402
Lokasi Tujuan Perjalanan Saat PPKM								
Variabel	Sekolah/ Kampus	Kantor	Pusat Perbelanjaan/ Mall/Pasar	Cafe/ Restoran	Tempat Hiburan	Rumah Teman/ Keluarga	Mean	S.D
Lokasi Perjalanan	7	29	21	16	12	15	21,78	22,141

Keterangan :

1 : Sekolah/Kampus, 2 : Kantor, 3 : Pusat Perbelanjaan/Mall/Pasar, 4 : Cafe/Restoran, 5 : Tempat Hiburan, 6 : Rumah Teman/Keluarga



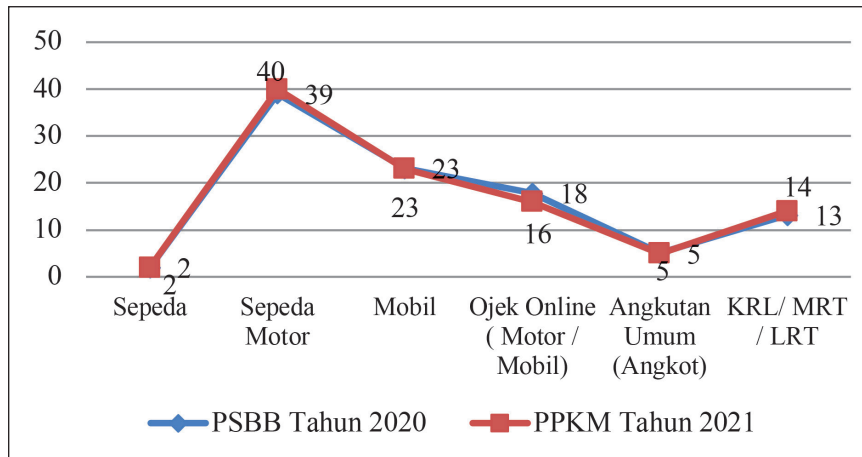
Gambar 9 Tujuan Perjalanan

Tabel 9 Distribusi Frekuensi Moda Transportasi

Moda Transportasi yang Digunakan Saat PSBB								
Variabel	Sepeda	Sepeda Motor	Mobil	Ojek Online (Motor/ Mobil)	Angkutan Umum (Angkot)	KRL/ MRT/ LRT	Mean	S.D
Moda Transportasi	2	39	23	18	5	13	12,98	14,841
Moda Transportasi yang Digunakan Saat PPKM								
Variabel	Sepeda	Sepeda Motor	Mobil	Ojek Online (Motor/ Mobil)	Angkutan Umum (Angkot)	KRL/ MRT/ LRT	Mean	S.D
Moda Transportasi	2	40	23	16	5	14	11,93	13,94

Keterangan :

1 : Sepeda, 2 : Sepeda Motor, 3 : Mobil, 4 : Ojek Online (Motor/Mobil), 5 : Angkutan Umum (Angkot), 6 : KRL/ MRT/LRT



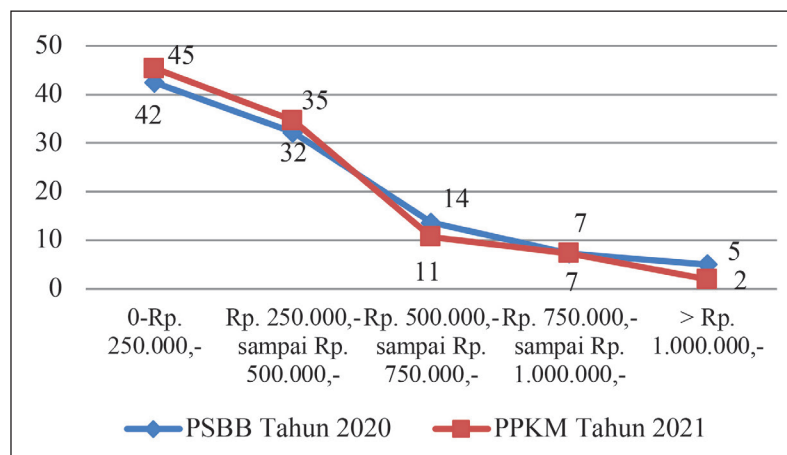
Gambar 10 Moda Transportasi yang Dipilih

Tabel 10 Distribusi Frekuensi Tarif Biaya Transporatasi (hasil Analisis, 2022)

Biaya Transportasi Saat Kebijakan PSBB							
Variabel	0-Rp. 250.000,-	Rp. 250.000,- sampai Rp. 500.000,-	Rp. 500.000,- sampai Rp. 750.000,-	Rp. 750.000,- sampai Rp. 1.000.000,-	> Rp. 1.000.000,-	Mean	S.D
Biaya Tarif Transportasi	42	32	14	7	5	1,99	1,12
Biaya Transportasi Saat Kebijakan PPKM							
Variabel	0-Rp. 250.000,-	Rp. 250.000,- sampai Rp. 500.000,-	Rp. 500.000,- sampai Rp. 750.000,-	Rp. 750.000,- sampai Rp. 1.000.000,-	> Rp. 1.000.000,-	Mean	S.D
Biaya Tarif Transportasi	45	35	11	7	2	1,87	1,032

Keterangan :

1 : 0-Rp. 250.000,- (Biaya sangat kecil), 2 : Rp. 250.000,- sampai Rp. 500.000,- (Biaya kecil), 3 : Rp. 500.000,- sampai Rp. 750.000,- (Biaya sedang), 4 : Rp. 750.000,- sampai Rp. 1.000.000,- (Biaya mahal), 5 : > Rp. 1.000.000,- (Biaya sangat mahal)



Gambar 11 Tarif Biaya Transportasi Dalam Waktu Satu Bulan

virus dapat dengan mudah. Meskipun menurut warpani biaya kendaraan pribadi lebih mahal dibandingkan dengan kendaraan umum, kendaraan pribadi masih dipilih. Banyak penduduk DKI Jakarta mensiasati dengan berpergian menggunakan kendaraan pribadi selain lebih aman juga lebih efektif di perjalanan. Selain itu, yang paling utama adalah mengurangi kerumunan masa untuk mencegah penularan Covid-19.

7. Tarif Biaya Transportasi Saat PSBB dan PPKM

Tarif biaya perjalanan masa kebijakan PSBB dan PPKM selama pandemi virus Covid-19 mengalami pola yang hampir sama dan cenderung tetap. Pada grafik dibawah ini dapat mengetahui bahwa selama masa kebijakan PSBB cenderung pengeluaran yang digunakan untuk transportasi (42%) yang tergolong Biaya sangat kecil, sebesar 0-Rp. 250.000,- dan mengalami sedikit kenaikan pada saat kebijakan PPKM menjadi 45%. Dikarenakan untuk tarif biaya transportasi atau bahan bakar kendaraan memiliki harga yang konstan, selain itu juga masyarakat membatasi ruang geraknya sehingga sangat kecil sekali mengeluarkan meningkatkan biaya transportasi. tarif tersebut juga berindikasi bahwa tarif moda transportasi sepeda motor selama satu bulan masih terjangkau untuk responden. Penentuan tarif biaya transportasi berdasarkan lingkup jarak perjalanan dan biaya perawatan kendaraan. Semakin jauh dan mahal biaya perawatan kendaraan akan semakin mahal tarif biaya transportasi yang dikeluarkan.

D. Simpulan

Hasil pembahasan analisis Intensitas pergerakan transportasi di DKI Jakarta selama masa pemberlakuan PSBB dan PPKM yaitu tahun 2020 dan 2021 pada analisis Intensitas pergerakan transportasi di DKI Jakarta selama masa pemberlakuan PSBB dan PPKM yaitu tahun 2020 dan 2021. Masa kebijakan PSBB menuju ke PPKM menghasilkan bahwa terjadi penurunan perubahan frekuensi dari sangat sering menjadi jarang, pada variabel

jarak perjalanan terjadi sedikit kenaikan jarak tempuh, waktu perjalanan terjadi penurunan sari rentang > 2 jam menjadi 1-2 jam. Sedangkan untuk maksud, lokasi, moda transportasi, dan tarif biaya cenderung memiliki perubahan yang kecil. Berdasarkan uji Wilcoxon Signed Rank Test yaitu terdapat empat variabel yang mengalami perubahan antara masa kebijakan PSBB dan PPKM. Variabel tersebut diantaranya yaitu frekuensi *weekend*, waktu perjalanan, lokasi perjalanan, dan tarif biaya transportasi.

E. Daftar Pustaka

- Abdullah, M., Dias, C., Muley, D., & Shahin, M. (2020). Exploring the impacts of Covid-19 on travel behavior and mode preferences. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8, 100255. <https://doi.org/10.1016/J.TRIP.2020.100255>
- Dini, M., Splendiani, S., Bravi, L., & Pencarelli, T. (2022). In-store technologies to improve customer experience and interaction: an exploratory investigation in Italian travel agencies. *TQM Journal*, 34(7), 94–114. <https://doi.org/10.1108/TQM-08-2021-0230>
- Maemunah, S. (2019a). the Effect of Corporate Reputation and Sustainable Innovation Strategy on Business Performance in Automotive Companies. *Business and Entrepreneurial Review*, 18(1), 65–74. <https://doi.org/10.25105/ber.v18i1.5305>
- Maemunah, S. (2019b). the Influence of Organizational Culture, Knowledge and Social Capital Management Strategies on Small and Medium Business Performance in the Food Industry. *Business and Entrepreneurial Review*, 19(1), 67–80. <https://doi.org/10.25105/ber.v19i1.5344>
- Maemunah, S., & Cuaca, H. (2021). Influence of epidemic COVID–19 on business strategy, information technology and supply chain agility to firm performance in medical device industry. *Linguistics and Culture Review*, 5. <https://doi.org/10.37028/lingcure.v5nS1.1452>

- Muhyiddin, M., & Nugroho, H. (2021). A Year of Covid-19: A Long Road to Recovery and Acceleration of Indonesia's Development. *Jurnal Perencanaan Pembangunan: The Indonesian Journal of Development Planning*, 5(1), 1–19. <https://doi.org/10.36574/JPP.V5I1.181>
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Bisnis: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&D*. Alfabeta.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Penerbit ITB.
- Liu, X. et al. (2016) 'Incorporating spatial interaction patterns in classifying and unders land use', *International Journal of Geographical Information Science*, 30(2), pp. 334-350. doi : 10.1080/13658816.2015.1086923.
- Muhammad Abdullah, dkk. (2020). *Exploring the Impact of Covid-19 on Travel Behavior and Mode Preferences*. *Journal of Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 2590-1982/© 2020 The Authors. Published by Elsevier Ltd.
- Muhammad Rizki, dkk. (2020). *Intensi Aktivitas Dan Perjalanan Masyarakat Pada Masa Adaptasi Kebiasaan Baru Berdasarkan Survei Di Masa Pandemi Covid-19*. *Jurnal Transportasi* Vol. 21 No. 1 April 2021: 45–54
- Muhyiddin, & Hanan Nugroho. (2021). *A Year of Covid-19: A Long Road to Recovery and Acceleration of Indonesia's Development*. *The Indonesian Journal of Development Planning* Volume V No. 1 April 2021. BAPPENAS
- Muhammad Syahbandi, dkk (2020). *Kecenderungan Pemilihan Moda Kendaraan Pribadi dan Transportasi Publik Masyarakat Kota Tangerang Selatan*. *Jurnal of Planning and Policy Development* Volume 0 Nomor 0 - Bulan 1111 - p ISSN 2301-878X - e ISSN 2541- 2973
- Ni Luh Wayan Rita Kurniati. (2020). *Dampak Ekonomi Pengoperasian Transjakarta Ditinjau dari Persepsi Pengguna*. 1410-8593| 2579-8731 ©2020 Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian Terakreditasi Sinta 2 (Ristekdikti), Nomor: 28/E/KPT/2019
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Penerbit ITB.
- Peraturan Pemerintah Nomor 21 tahun 2020 *Tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 *Tentang Pemberlakuan PPKM level 4 Untuk Wilayah Kabupaten/Kota di Jawa dan Bali*.
- Peraturan Mendagri Nomor 23 Tahun 2021 *Tentang Pemberlakuan PPKM Mikro (Level 4 dan 3 diperuntukan Kota/ Kabupaten di luar Jawa dan Bali)*.
- Pemerintah DKI Jakarta. (2021). *Jakarta Tanggap Covid-19*. Diunduh pada laman web: <https://corona.jakarta.go.id/>. Diunduh pada tanggal 25 November 2021 pukul 10.00 WIB.
- Peta RBI DKI Jakarta. (2021). Diunduh pada laman web : <https://jakartasatu.jakarta.go.id>
- Peta Tematik Jakarta Satu. (2021). Diunduh pada laman web : <https://jakartasatu.jakarta.go.id>

