

DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI PADA SAAT SEBELUM PPKM, PPKM, DAN SETELAH PPKM

Thomas Edward¹ dan Najid²

¹ Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
Thomas.325190018@stu.untar.ac.id

² Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
najid@ft.untar.ac.id

Masuk: 07-07-2023, revisi: 18-07-2023, diterima untuk diterbitkan: 31-07-2023

ABSTRACT

Transportation is one of the main parameters with the large number of big city developments in Indonesia. Because the transportation sector and transportation planning is one sector that plays a very large role for the economic growth of a city. In addition, transportation cannot be separated from urban development planning. the movement of transportation equipment is used as a means and infrastructure that makes it easier for humans to travel for activities in everyday life. This type of transportation can be a type of land transportation, a type of air transportation, and a type of sea transportation. One of the most frequently used means of moving is by using public transportation. Public transportation develops following the economic development of a region, the faster the region develops, more public transportation will be needed. However, since the pandemic of COVID-19 started there are many new policies have been issued by the government, both for the public and the private transportation. One of the policies that have been applied is new normal, where people who will carry out activities outside home must follow the health protocol as applicable to government regulation referred to as Large Scale Social Restrictions (LSSR).

Keywords: Public Transportation, New Normal, Covid-19, LSSR.

ABSTRAK

Transportasi menjadi salah satu parameter utama dengan banyaknya pembangunan kota besar di Indonesia. Karena sektor transportasi dan perencanaan transportasi adalah salah satu sektor yang berperan sangat besar untuk pertumbuhan ekonomi suatu kota. Selain itu, transportasi tidak dapat dilepas dari perencanaan pembangunan kota. pergerakan alat transportasi digunakan sebagai sarana dan prasarana yang mempermudah manusia dalam melakukan perjalanan untuk beraktivitas dalam kehidupan sehari-hari. jenis transportasi ini dapat berupa jenis transportasi darat, jenis transportasi udara, dan jenis transportasi laut. Salah satu sarana untuk berpindah tempat yang paling sering digunakan adalah transportasi umum. Transportasi umum berkembang mengikuti perkembangan ekonomi suatu wilayah, semakin pesat wilayah itu berkembang maka semakin banyak juga transportasi umum yang akan dibutuhkan. Namun sejak terjadinya pandemi COVID-19 banyak berlaku aturan-aturan baru yang dikeluarkan oleh pemerintah, baik pada angkutan umum ataupun angkutan pribadi. Salah satu peraturan yang diterapkan adalah New Normal, dimana masyarakat akan melakukan yang akan melakukan aktivitas diluar rumah harus mengikuti protokol Kesehatan sebagaimana berlaku pada aturan pemerintah yang disebut sebagai Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM).

Kata kunci: Transportasi Umum, New Normal, Covid-19, PPKM.

1. PENDAHULUAN

Sistem Transportasi lebih tepatnya transportasi umum sudah berkembang sangat maju seiring dengan pertumbuhan dan perkembangan industri transportasi. Hal ini juga menyebabkan meningkatnya kebutuhan pengguna transportasi. setiap masyarakat juga menginginkan pelayanan yang lebih baik terutama pada transportasi umum.

Transportasi menjadi salah satu parameter utama dengan banyaknya pembangunan kota besar di Indonesia. Karena sektor transportasi dan perencanaan transportasi adalah salah satu sektor yang berperan sangat besar untuk pertumbuhan ekonomi suatu kota. Selain itu, transportasi tidak dapat dilepas dari perencanaan pembangunan kota. pergerakan alat transportasi digunakan sebagai sarana dan prasarana yang mempermudah manusia dalam melakukan perjalanan untuk beraktivitas dalam kehidupan sehari-hari. jenis transportasi ini dapat berupa jenis transportasi darat, jenis transportasi udara, dan jenis transportasi laut, dimana setiap transportasi tersebut memiliki karakteristiknya masing masing (Munanwar, 2005)

Transportasi adalah sebuah kegiatan menggerakkan, mengangkut, memindahkan, atau mengalihkan suatu objek dari satu tempat ke tempat lainnya, atau dari tempat asal dituju ke tempat yang lebih bermanfaat dan berguna untuk tujuan tertentu (Miro, 2016)

Menurut (Khisty & Lall, 2003) alasan yang menyebabkan manusia dan barang berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya dapat dilihat dari tiga alasan dibawah berikut:

1. daya Tarik antara dua atau lebih tempat tujuan,
2. untuk memotong jarak dan waktu tempuh, diukur dari waktu dan uang yang dibutuhkan. dan
3. Persaingan antara beberapa lokasi untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Setiap kota pasti memiliki tingkat kemajuan yang berbeda dengan kota- kota lain di sekitarnya. Semakin maju suatu kota akan menyebabkan daya tarik penduduk di sekitaran kota semakin besar. Maju dan berkembangnya suatu kota menyebabkan kebutuhan masyarakatnya untuk melakukan kegiatan atau aktivitas menjadi semakin besar sehingga menyebabkan peningkatan pada kebutuhan untuk melakukan pergerakan. Menurut (Adhi, 2012) saat seseorang melakukan perjalanan, mereka akan melakukan pergerakan didalam dan diluar kota.

Dampak Pandemi Virus Covid-19 membawa dampak yang buruk dibidang teknologi dan transportasi dimana aspek tersebut sangat berpengaruh bagi kemajuan suatu daerah. Dengan menyebarnya Virus Covid-19 telah membawa banyak dampak negatif terhadap transportasi umum. Kebutuhan akan alat transportasi sangat dibutuhkan dalam kegiatan berpergian masyarakat sehari-hari, apalagi di jaman moderen ini (Pratama, 2017).

Pandemi dapat didefinisikan sebagai wabah penyakit global yang ditemukan di kedua negara maju dan negara berkembang, yang pada saat wabah belum ada obat atau vaksinnnya mengurangi efeknya pada tubuh manusia atau kemungkinan rawat inap (Cruz & Sarmento, 2021). Itu bisa menyebabkan ketidakhadiran yang sangat besar, perubahan lanskap sosial ekonomi suatu negara, dan keterbatasan dalam solusi medisnya, sehingga menyebabkan gangguan dalam rantai pasokan global. Semua efek buruk dari pandemi ini dapat memiliki efek yang sangat besar pada aktivitas sehari-hari perusahaan multinasional besar dan keberlanjutan skala besar, menengah, dan kecil perusahaan transportasi. Ini juga menyoroti pertanyaan penelitian yang menarik: dapatkah kita katakan bahwa mempersiapkan pandemi global berbeda dengan mempersiapkan bencana alam semacam itu seperti angin topan, gempa bumi, dan tumpahan bahan kimia berbahaya? Jawabannya iya. karena pengaruh bencana seperti gempa bumi, tsunami, dan tumpahan minyak, mereka dapat mempengaruhi pembangunan infrastruktur dan secara signifikan mempengaruhi manusia dan transportasi. Namun, penting untuk diketahui bahwa pandemi global mempengaruhi alam dan sumber daya manusia.

pada awal tahun 2020, China melaporkan 80.000 orang terinfeksi Covid-19. Kasus Covid-19 ini ditemukan di sebuah kota bernama Wuhan, yang terletak di provinsi Hubei Cina. Pada periode saat ini, tambahan 10.500 kasus Covid-19 ditemukan dan dikonfirmasi internasional di lebih dari 75 negara Pada 30 Januari 2020, WHO mengumumkan Wabah Covid-19 sebagai pandemi dan menyebutnya sebagai *Global Public Health Emergency*. Mereka secara otomatis mulai menerapkan *ArcGIS GeoEvent Server* untuk menambahkan pembaruan ke satu karakteristik beberapa kali per 24 jam, terlepas dari waktu hari itu. Pada 14 Februari 2020, secara resmi menyebar ke benua Afrika. Mesir adalah negara Afrika pertama yang melakukannya mencatat kasus positif COVID-19 (Li, et al., 2023)

Sebagai perbandingan, SARS-CoV dan MERS-CoV wabah, juga dikenal sebagai coronavirus terkait Sindrom Pernafasan Timur Tengah, terjadi antara tahun 2002/2003 dan 2012/2014. Menurut Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), virus Covid-19 telah terbukti secara ilmiah menyebar dengan sangat cepat. Sementara MERS menginfeksi 1000 orang dalam waktu sekitar dua tahun dan SARS dalam waktu sekitar empat bulan, novel SARS-CoV-2 menginfeksi 1000 orang hanya dalam 48 hari (Boulos & Geraghty, 2020). korban harian menurut wilayah geografis. Terjadi penyebaran Covid-19 yang signifikan di Asia pada awal April, dengan kasus Covid-19 Afrika pertama yang dilaporkan pada Mei (peningkatan peningkatan jumlah kasus Covid-19 dilaporkan pada bulan Juli). Pada 30 Januari 2020, Organisasi Kesehatan Dunia mengeluarkan pernyataan tentang pertemuan kedua Komite Darurat Peraturan Kesehatan Internasional sehubungan dengan wabah novel coronavirus (2019-nCoV) di Jenewa, Swiss (WHO. 2020). Salah satu konsekuensi yang paling parah dalam sistem transportasi jalan selama Covid-19 adalah penurunan jumlah permintaan fasilitas transportasi oleh penumpang karena kombinasi *lockdown* oleh berbagai pemerintah dan risiko tertular dan menularkan virus Covid-19 saat menggunakan sistem transportasi umum. (Tirachini & Cats, 2020). namun, kasus covid-19 berkurang pada awal Juli 2020, dan kemudian secara bertahap meningkat lagi secara eksponensial, perubahan ini menunjukkan beberapa kebijakan pemerintah dalam hal menghentikan penyebaran Covid-19 berhasil. Berbagai pemerintah federal mencoba menerapkan tindakan tegas untuk menghentikan penyebaran virus ini dengan memberlakukan penguncian yang ketat dan langkah-langkah jarak sosial di kota-kota untuk mencegah dan mengurangi infeksi Covid-19.

(Asweto, Onyango, Alzain, & Wang, 2020). melakukan analisis regresi di mana mereka menyatakan bahwa penguncian di kota-kota besar berdampak drastis terhadap mobilitas perkotaan baik di wilayah publik maupun permukiman. Misalnya terjadi penurunan mobilitas penduduk lebih dari 10% selama lockdown. Selanjutnya, perubahan di transportasi umum (pengenalan jarak sosial di dalam transportasi umum) dihasilkan dalam sekitar 170 kasus Covid-19. sementara "penguncian total" dimulai oleh beberapa orang pemerintah menyebabkan 580 lebih sedikit kasus Covid-19.

Moda transportasi terutama angkutan umum mempunyai potensi lebih tinggi untuk menularkan virus covid-19. Pengurangan banyaknya pelayanan transportasi umum seperti yang dilakukan pemerintah daerah Jakarta adalah salah satu kebijakan konvensional yang biasa dilakukan untuk menghadapi pandemi dengan tujuan mengurangi arus perpindahan manusia. Adanya pandemi covid-19 ini memberikan banyak efek negatif di Indonesia. Pandemi ini membuat aspek stabilitas negara menjadi kacau. Mulai dari aspek Kesehatan, aspek ekonomi, aspek sosial, dan juga aspek transportasi.

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini menggunakan jenis penelitian analisis deskriptif. data dikumpulkan melalui hasil responden *google form*. Jumlah responden yang digunakan sebanyak 112 responden. Uji validitas digunakan untuk mengetahui pertanyaan-pertanyaan yang disebarakan melalui kuesioner responden, dan uji reliabilitas digunakan untuk mengetahui derajat stabilitas, konsistensi, daya prediksi, dan akurasi. Untuk pengolahan data akan dibantu dengan menggunakan aplikasi SPSS.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Validitas Dan Reliabilitas

Uji validitas bertujuan untuk mengukur kevalidan dari suatu variable dimana hasil data responden akan diuji dengan metode bivariate. Nilai Sig <0,05 dan nilai person positif maka dapat dinyatakan valid. Uji validitas dalam penelitian ini dilakukan dengan penetapan *level of significant* atau rentang signifikan sebanyak 0,05. Ini mengindikasikan bahwa selang kepercayaan yang terbentuk adalah 95%. Nilai R pada tabel untuk 25 responden adalah 0,396. Dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Uji Validitas dan Reliabilitas

Variabel	(Valid) (Ya/Tidak)	R Hitung	Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>
			0,607
X1	Ya	0,604	
X2	Ya	0,403	
X3	Ya	0,629	
X4	Ya	0,422	
X5	Ya	0,580	
X6	Ya	0,566	

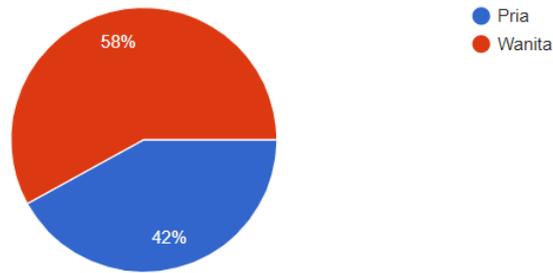
Pengumpulan Data

Pengumpulan dilakukan dengan menggunakan bantuan *google form* mengenai frekuensi penggunaan kendaraan umum dan kendaraan pada saat, sebelum PPKM, saat PPKM, dan Setelah PPKM dilepas. Dan dari data hasil pengisian kuesioner uji validitas dan reliabilitas dibantu menggunakan SPSS.

Rangkuman Data

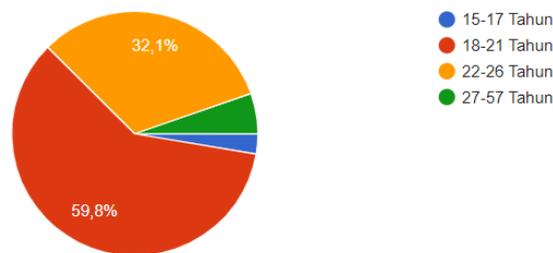
Data responden terdiri dari Usia, Jenis Kelamin, Domisili, dan Jenis Pekerjaan. Untuk mengetahui persentase jawaban dari setiap responden, data akan diolah dengan menggunakan *pie chart*.

Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, responden terbagi menjadi 58% Wanita, dan 42% pria dapat dilihat pada Gambar 1.



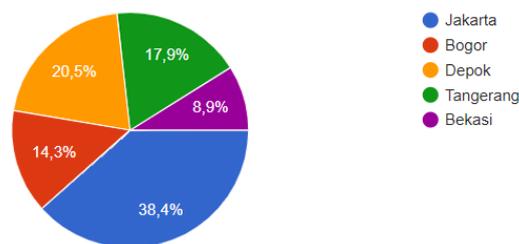
Gambar 1. Diagram Persentase Jenis Kelamin (Thomas, 2023)

Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, didapatkan sejumlah 3 responden berusia 15-17 tahun, 67 responden berusia 18-21 tahun, 36 responden berusia 22-26 tahun, 6 responden berusia 27-57 tahun, dapat dilihat pada Gambar 2.



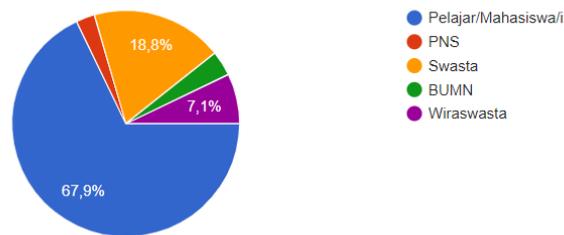
Gambar 2. Diagram Persentase Usia (Thomas, 2023)

Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, didapatkan sejumlah 43 responden berdomisili di Jakarta, 16 responden berdomisili di Bogor, 23 responden berdomisili di Depok, 20 responden berdomisili di Tangerang, dan 10 responden berdomisili di Bekasi. Dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3. Diagram Domisili Responden (Thomas, 2023)

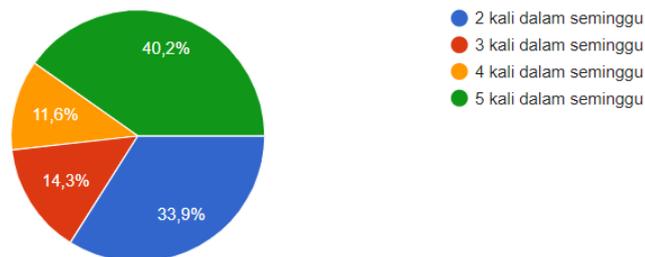
Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, didapatkan responden dengan pekerjaan sebagai Pelajar/Mahasiswa sebanyak 76 responden, responden dengan pekerjaan sebagai PNS sebanyak 3 responden, responden dengan pekerjaan sebagai swasta sebanyak 21 responden, responden dengan pekerjaan sebagai BUMN sebanyak 4 responden, dan responden dengan pekerjaan sebagai wiraswasta sebanyak 8 responden. dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 4. Diagram Jenis Pekerjaan Responden (Thomas, 2023)

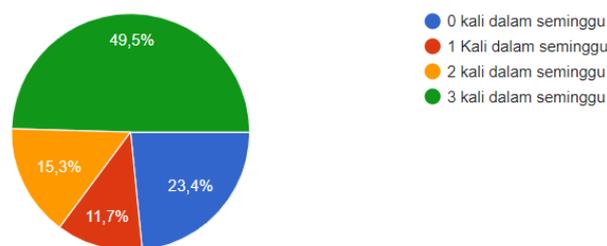
Frekuensi Penggunaan Kendaraan Umum Sebelum Diberlakukan PPKM

Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, didapatkan banyaknya responden yang menggunakan kendaraan umum pada hari kerja dalam 1 minggu. Perolehan data menjabarkan bahwa persentase responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 2 kali dalam seminggu sebesar 33,9%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 3 kali dalam seminggu sebesar 14,3%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 4 kali dalam seminggu sebesar 11,6%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 5 kali dalam seminggu sebesar 40,2%. Berdasarkan hal ini, dapat dianalisis bahwa mayoritas responden menggunakan kendaraan umum sebanyak 5 kali dalam seminggu. Dapat dilihat pada Gambar 5.



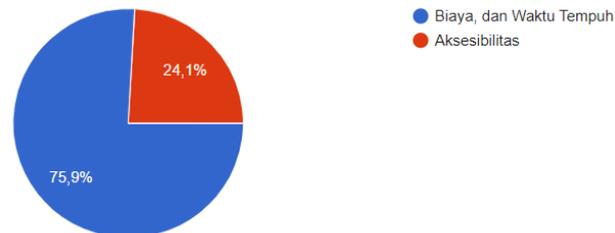
Gambar 5. Diagram Frekuensi Penggunaan Kendaraan Umum Sebelum PPKM (Thomas, 2023)

Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, didapatkan banyaknya responden menggunakan kendaraan Pribadi pada hari kerja dalam 1 minggu. Perolehan data menjabarkan bahwa persentase responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 0 kali dalam seminggu sebesar 23,5%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 1 kali dalam seminggu sebesar 11,7%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 2 kali dalam seminggu sebesar 15,3%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 3 kali dalam seminggu sebesar 49,5%. Berdasarkan hal ini, dapat dianalisis bahwa mayoritas responden menggunakan kendaraan umum sebanyak 3 kali dalam seminggu. Dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Diagram Frekuensi Penggunaan Kendaraan Pribadi Sebelum PPKM (Thomas, 2023)

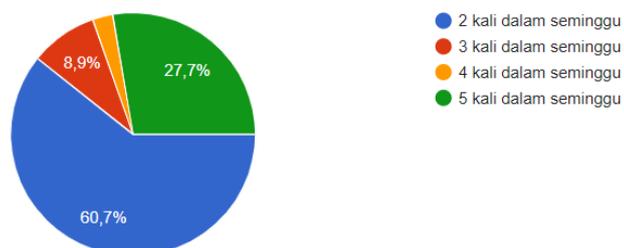
Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, didapatkan aspek yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi yang digunakan sebelum diperlakukan PPKM. Perolehan data menjabarkan berapa banyak responden yang memilih aspek biaya dan waktu tempuh sebanyak 85 responden sebesar 75,9% dan yang memilih aspek Aksesibilitas sebanyak 27 responden sebesar 24,1%. Berdasarkan hal ini, dapat dianalisis bahwa aspek terbesar yang paling mempengaruhi pemilihan moda transportasi sebelum diberlakukannya PPKM adalah Biaya, dan Waktu Tempuh. Dapat dilihat pada Gambar 7.



Gambar 7. Diagram Aspek Yang Mempengaruhi Dalam Pemilihan Moda Saat Sebelum PPKM (Thomas, 2023)

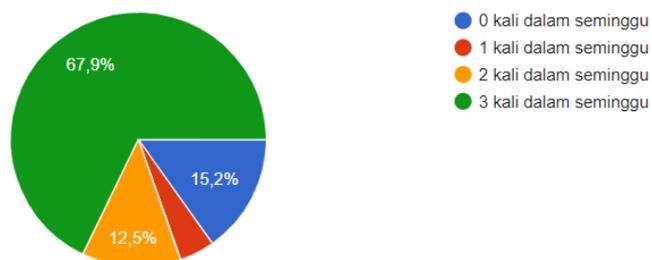
Frekuensi Penggunaan Kendaraan Umum Saat Diberlakukan PPKM

Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, didapatkan banyaknya responden menggunakan kendaraan umum pada hari kerja dalam 1 minggu. Perolehan data menjabarkan bahwa persentase responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 2 kali dalam seminggu sebesar 60,7%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 3 kali dalam seminggu sebesar 8,9%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 4 kali dalam seminggu sebesar 2,7%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 5 kali dalam seminggu sebesar 27,7%. Berdasarkan hal ini, dapat dianalisis bahwa mayoritas responden menggunakan kendaraan umum sebanyak 2 kali dalam seminggu. Dapat dilihat pada Gambar 8.



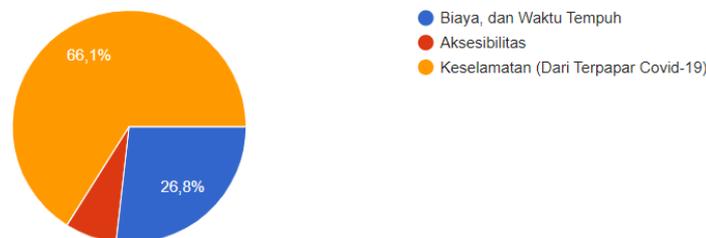
Gambar 8. Diagram Frekuensi Penggunaan Kendaraan Umum Saat Diberlakukan PPKM (Thomas, 2023)

Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, didapatkan banyaknya responden menggunakan kendaraan Pribadi pada hari kerja dalam 1 minggu. Perolehan data menjabarkan bahwa persentase responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 0 kali dalam seminggu sebesar 15,2%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 1 kali dalam seminggu sebesar 4,5%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 2 kali dalam seminggu sebesar 12,5%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 3 kali dalam seminggu sebesar 67,9%. Berdasarkan hal ini, dapat dianalisis bahwa mayoritas responden menggunakan kendaraan umum sebanyak 3 kali dalam seminggu. Dapat dilihat pada Gambar 9.



Gambar 9. Diagram Frekuensi Penggunaan Kendaraan Pribadi Saat Diberlakukan PPKM (Thomas, 2023)

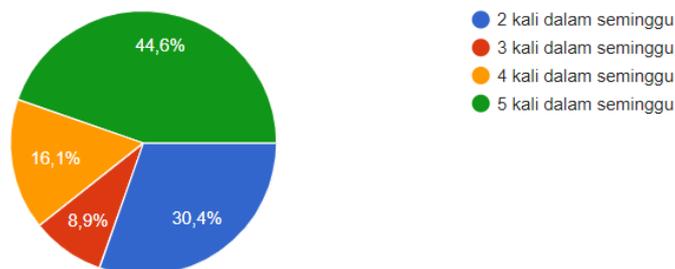
Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, didapatkan aspek yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi yang digunakan saat diperlakukan PPKM. Perolehan data menjabarkan berapa banyak responden yang memilih aspek biaya dan waktu tempuh sebanyak 30 responden sebesar 26,8%, yang memilih aspek Aksesibilitas sebanyak 8 responden sebesar 7,1%, dan yang memilih aspek Keselamatan (Dari Terpapar Covid-19) sebanyak 74 responden sebesar 66,1%. Berdasarkan hal ini, dapat dianalisis bahwa aspek terbesar yang paling mempengaruhi pemilihan moda transportasi saat diberlakukannya PPKM adalah Keselamatan (Dari Terpapar Covid-19). Dapat dilihat pada Gambar 10.



Gambar 10. Diagram Aspek Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Saat Diberlakukan PPKM (Thomas, 2023)

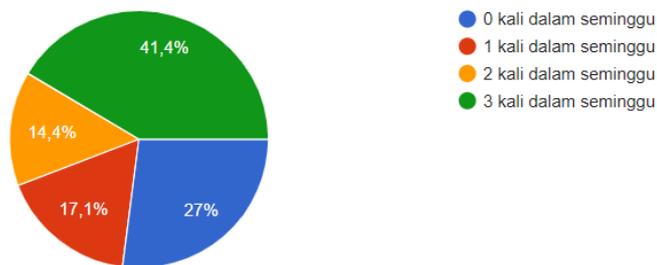
Frekuensi Penggunaan Kendaraan Umum Setelah PPKM Dilepas

Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, didapatkan banyaknya responden menggunakan kendaraan umum pada hari kerja dalam 1 minggu. Perolehan data menjabarkan bahwa persentase responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 2 kali dalam seminggu sebesar 30,4%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 3 kali dalam seminggu sebesar 8,9%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 4 kali dalam seminggu sebesar 16,1%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 5 kali dalam seminggu sebesar 44,6%. Berdasarkan hal ini, dapat dianalisis bahwa mayoritas responden menggunakan kendaraan umum sebanyak 5 kali dalam seminggu. Dapat dilihat pada Gambar 11.



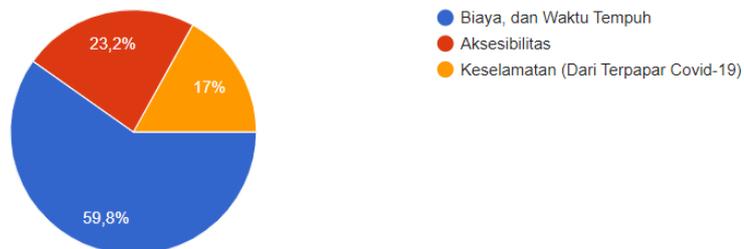
Gambar 11. Diagram Frekuensi Penggunaan Kendaraan Umum Setelah PPKM Dilepas (Thomas, 2023)

Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, didapatkan banyaknya responden menggunakan kendaraan Pribadi pada hari kerja dalam 1 minggu. Perolehan data menjabarkan bahwa persentase responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 0 kali dalam seminggu sebesar 27,1%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 1 kali dalam seminggu sebesar 17,1%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 2 kali dalam seminggu sebesar 14,4%, responden yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 3 kali dalam seminggu sebesar 41,4%. Berdasarkan hal ini, dapat dianalisis bahwa mayoritas responden menggunakan kendaraan umum sebanyak 3 kali dalam seminggu. Dapat dilihat pada Gambar 12.



Gambar 12. Diagram Frekuensi Penggunaan Kendaraan Pribadi Setelah PPKM Dilepas (Thomas, 2023)

Dari data kuesioner yang diperoleh dari 112 responden, didapatkan aspek yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi yang digunakan setelah PPKM dilepas. Perolehan data menjabarkan berapa banyak responden yang memilih aspek biaya dan waktu tempuh sebanyak 67 responden sebesar 59,8%, yang memilih aspek Aksesibilitas sebanyak 26 responden sebesar 23,2%, dan yang memilih aspek Keselamatan (Dari Terpapar Covid-19) sebanyak 19 reponden sebesar 17%. Berdasarkan hal ini, dapat dianalisis bahwa aspek terbesar yang paling mempengaruhi pemilihan moda transportasi saat diberlakukannya PPKM adalah Biaya, dan Waktu Tempuh. Dapat dilihat pada Gambar 13.



Gambar 13. Diagram Aspek Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Setelah PPKM Dilepas (Thomas, 2023)

Dari hasil data kuesioner yang didapatkan, data dapat dijabarkan seperti pada Tabel 2.

Tabel 2. Perbandingan Hasil Data Dari Jawaban Responden (Thomas, 2023)

Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Sebelum PPKM	Saat PPKM Dilaksanakan	Saat PPKM dilepas
40% Kendaraan umum			
60% Kendaraan pribadi	33,9%	60,7%	30,4%
60% Kendaraan Umum			
40% Kendaraan Pribadi	14,3%	8,9%	8,9%
80% Kendaraan Umum			
20% Kendaraan Pribadi	11,6%	2,7%	16,1%
100% Kendaraan Umum	40,2%	27,7%	44,6%

4. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis data, penelitian ini dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Aspek pemilihan moda transportasi yang paling mempengaruhi pada sebelum terjadinya PPKM adalah biaya dan waktu tempuh dengan persentase 75,9%. lalu setelah terjadinya PPKM aspek pemilihan moda transportasi yang paling mempengaruhi adalah Keselamatan dari terpaparnya virus Covid-19 dengan persentase 66,1%, dan setelah PPKM dilepas aspek pemilihan moda transportasi yang paling mempengaruhi adalah Biaya dan waktu tempuh dengan persentase 59,8%.
2. Pada perbandingan frekuensi penggunaan transportasi sebelum PPKM, saat PPKM dilaksanakan dan setelah PPKM dilepas. Persentasi pada penggunaan kendaraan umum 40% dan Transportasi pribadi 60% pada saat sebelum PPKM dan saat PPKM dilaksanakan mengalami kenaikan sebesar 26,8%. Tetapi pada saat PPKM dilaksanakan sampai PPKM dilepas persentase mengalami penurunan sebesar 30,3%.
3. Pada perbandingan frekuensi penggunaan transportasi sebelum PPKM, saat PPKM dilaksanakan dan setelah PPKM dilepas. Persentasi pada penggunaan kendaraan umum 60% dan Transportasi pribadi 40% pada saat sebelum PPKM dan saat PPKM dilaksanakan mengalami penurunan sebesar 5,4%. Tetapi pada saat PPKM dilaksanakan sampai PPKM dilepas persentase tidak mengalami perubahan.
4. Pada perbandingan frekuensi penggunaan transportasi sebelum PPKM, saat PPKM dilaksanakan dan setelah PPKM dilepas. Persentasi pada penggunaan kendaraan umum 80% dan Transportasi pribadi 20% pada saat sebelum PPKM dan saat PPKM dilaksanakan mengalami penurunan sebesar 8,9%. Tetapi pada saat PPKM dilaksanakan sampai PPKM dilepas persentase mengalami kenaikan sebesar 13,4%.
5. Pada perbandingan frekuensi penggunaan transportasi sebelum PPKM, saat PPKM dilaksanakan dan setelah PPKM dilepas. Persentasi pada penggunaan kendaraan umum 100% pada saat sebelum PPKM dan saat PPKM dilaksanakan mengalami penurunan sebesar 12,5%. Tetapi pada saat PPKM dilaksanakan sampai PPKM dilepas persentase mengalami Kenaikan sebesar 16,9%.

Berdasarkan perumusan penelitian ini, terdapat beberapa saran yang dapat disampaikan adalah mungkin untuk penelitian selanjutnya dapat melakukan survey secara langsung menanyakan kepada responden secara langsung, mungkin dengan membagikan pertanyaan kuesioner dengan kertas atau lisan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adhi, R. P. (2012). Preferensi Pemilihan Moda Dalam Pergerakan Penglaju Koridor Bogor-Jakarta Terkait Dengan Pemilihan Tempat Tinggal (Studi Kasus: Moda Bus AC Dan Moda KRL Ekspres). *Journal of Regional and City Planning*, no. 1, The Institute for research and Community Services (LPPM).
- Asweto, C. O., Onyango, P. O., Alzain, M. A., & Wang, W. (2020). Effects of increased residential mobility and reduced public spaces mobility in containing COVID-19 in Africa. *Journal of Global Health Reports*.
- Boulos, M. N., & Geraghty, E. M. (2020). Geographical tracking and mapping of coronavirus disease COVID-19/severe acute respiratory syndrome coronavirus 2 (SARS-CoV-2) epidemic and associated events around the world: how 21st century GIS technologies are supporting the global fight against outbr. *International Journal of Health Geographics*.
- Cruz, C. O., & Sarmento, J. M. (2021). The Impact of COVID-19 on Highway Traffic and Management: The Case Study of an Operator Perspective. *Sustainability*.
- Khisty, C. j., & Lall, B. k. (2003). *Transportation Engineering*. Erlangga.
- Li, Q., Guan, X., Wu, P., Wang, X., Zhou, L., Tong, Y., . . . Wong, J. Y. (2023). *Early Transmission Dynamics in Wuhan, China, of Novel Coronavirus-Infected Pneumonia - PubMed*. Retrieved from PubMed: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/31995857/>
- Miro, F. (2016). Analisis Pilihan Moda Transportasi Umum Rute Padang – Jakarta Menggunakan Metode Stated Preference. *Journal of Regional and City Planning*.
- Munanwar, A. (2005). *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Pratama, E. D. (2017). Analisis kebutuhan alat transportasi sekolah bagi siswa Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama (SLTP) se Kecamatan Kedungkandang Kota Malang.
- Tirachini, A., & Cats, O. (2020). COVID-19 and Public Transportation: Current Assessment, Prospects, and Research Needs. *Journal of Public Transportation*.

