

PERUBAHAN MOBILITAS PENDUDUK KOTA PONTIANAK PADA MASA PANDEMI COVID-19

Heningtyas Putri Abiyanti

Mahasiswa di Departemen Teknik Sipil dan
Lingkungan
Universitas Gadjah Mada,
Bulaksumur, Yogyakarta
heningtyasputri99@mail.ugm.ac.id

Dewanti

Dosen di Departemen Teknik Sipil dan
Lingkungan
Universitas Gadjah Mada,
Bulaksumur, Yogyakarta
dewanti@ugm.ac.id

Abstract

The dynamics of the policies implemented during the year of the pandemic, led to changes in community mobility in the first and second semester of pandemic. To see these changes, data were collected through online questionnaires with surveys covering the social, economic and demographic characteristics of respondents, travel purposes, frequency, distance, time, and how the community responded to the pandemic. The questionnaire included questions about changes in the use of active transportation in the community during the pandemic. The research was conducted in Pontianak with 252 respondents. Based on the results of the Wilcoxon Signed-Rank Test, there are significant changes in all travel purposes. One of them is travel with the purpose of education/work where there is an increase in the frequency of travel by 22.6% when compared between the first semester and the second semester of the pandemic. A significant increase also occurred in the frequency of people traveling to restaurants/cafes which reached 35.7%. In the aspect of active transportation, there were no changes or improvements between the first and second semester of the pandemic. Factors affecting mobility were analyzed by cross tabulation. Varied results were obtained between the first and the second semester of pandemic.

Keywords: : Mobility, travel behavior, active transportation, social economic demographic

Abstrak

Dinamisnya kebijakan yang diterapkan selama setahun pandemi menyebabkan adanya perubahan mobilitas masyarakat di semester awal dan kedua pandemi. Untuk melihat perubahan tersebut, dilakukan pengumpulan data lewat kuisisioner dengan survei mencakup karakteristik sosial, ekonomi, dan demografi responden, maksud perjalanan, frekuensi, jarak, waktu, dan bagaimana masyarakat menyikapi pandemi. Dalam kuisisioner dicantumkan pertanyaan perubahan penggunaan transportasi aktif pada masyarakat selama pandemi. Penelitian dilaksanakan di Kota Pontianak dengan responden berjumlah 252 orang. Berdasarkan hasil *Wilcoxon Signed-Rank Test*, diketahui adanya perbedaan signifikan pada seluruh maksud perjalanan. Salah satunya adalah perjalanan untuk pendidikan dan pekerjaan dengan peningkatan frekuensi perjalanan sebesar 22.6% antara semester awal dan semester kedua pandemi. Peningkatan signifikan juga terjadi pada frekuensi masyarakat bepergian ke restoran/kafe yang menyentuh angka 35.7%. Pada aspek transportasi aktif, diketahui tidak ada perubahan atau peningkatan pada kedua semester. Faktor-faktor yang memengaruhi mobilitas dianalisis dengan tabulasi silang dan didapatkan hasil yang variatif antara semester awal dan kedua pandemi.

Kata Kunci: Mobilitas, perilaku perjalanan, transportasi aktif, sosial ekonomi demografi

PENDAHULUAN

Kebutuhan masyarakat untuk bergerak dan berpindah tempat merupakan insting dasar manusia. Pergerakan atau mobilitas dapat dibedakan menjadi permanen dan non-permanen. Dalam hal ini, mobilitas non-permanen merujuk kepada pergerakan masyarakat dari tempat tinggalnya menuju tujuan tanpa bermaksud menetap. Mengutip Chotib (2019), dengan mengaitkan mobilitas non-permanen ke dalam aspek transportasi, akan muncul istilah *home base trip* di mana mobilitas yang terjadi merupakan perjalanan dengan asal dari rumah (*origin*) menuju tempat tujuan (*destination*). Menganalisis pola mobilitas masyarakat di suatu daerah merupakan dasar dari perencanaan kebijakan dan fasilitas transportasi publik seperti bus kota dan *commuter line*.

Seperti yang diketahui, mobilitas merupakan kebutuhan primer masyarakat. Akan tetapi, seiring dengan melandanya pandemi Covid-19 di berbagai belahan dunia telah menyebabkan pemerintah di berbagai negara untuk menerapkan kebijakan agar dapat meminimalkan transmisi virus, termasuk Indonesia. Kebijakan yang diambil bertujuan untuk membatasi mobilitas masyarakat seperti dengan mengadakan sekolah daring, work from home (WFH), hingga pemberlakuan jam malam untuk mencegah warga beraktivitas di malam hari.

Pemerintah Kota Pontianak pun turut andil dalam mencegah penyebaran Covid-19. Per Maret 2020, sesuai dengan instruksi dari Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan (Kemendikbud), seluruh institusi pendidikan di Kota Pontianak diwajibkan melaksanakan kelas secara daring. Beberapa perkantoran dan institusi pemerintah pun turut menerapkan sistem WFH atau *shift* untuk mencegah kerumunan. Jam malam pun diterapkan pada bulan Maret hingga Mei, kemudian diterapkan kembali pada September selama dua minggu. Adanya kebijakan-kebijakan tersebut membawa perubahan terhadap pola mobilitas masyarakat Kota Pontianak.

Diberlakukannya berbagai kebijakan seperti sekolah daring, WFH, dan jam malam telah memberi dampak terhadap aktivitas masyarakat. Perusahaan multinasional Google dalam data yang mereka unggah secara publik dengan judul *Google Community Mobility Reports* mencatat terdapat perubahan mobilitas yang signifikan di berbagai negara. Di Indonesia, antara Februari hingga Desember 2020, penurunan mobilitas terbesar jatuh kepada pusat transportasi umum dengan penurunan sebesar 63% dan tempat kerja dengan penurunan sebesar 46%. Selain mencatat kedua aspek tersebut, Google juga meninjau aspek seperti tempat rekreasi, apotek dan institusi kesehatan, area pemukiman, serta tempat terbuka publik. Tidak hanya mobilitas, tren penggunaan transportasi aktif pun turut merebak di berbagai kota di Indonesia, termasuk di dalamnya Pontianak. Transportasi aktif (*active transportation*) merupakan sebutan untuk penggunaan alat transportasi yang memanfaatkan tenaga manusia. Bentuk transportasi aktif yang paling umum ditemui dalam transportasi perkotaan adalah bersepeda atau pun berjalan kaki. Seiring pandemi membatasi penggunaan transportasi yang memungkinkan banyak interaksi manusia, masyarakat mulai beralih dengan tren bersepeda dan *jogging* atau jalan santai. Untuk mengetahui seperti apa perubahan mobilitas yang terjadi dan bagaimana tren transportasi aktif berpengaruh di Kota Pontianak, penelitian dilakukan dengan mengumpulkan data melalui kuisioner.

Metodologi Penelitian

Penelitian dilaksanakan di Kota Pontianak dengan periode dimulai pada 30 Maret hingga 25 April 2021. Responden dibatasi dengan persyaratan merupakan penduduk Kota Pontianak dengan usia 15–64 tahun. Kuisisioner disebar secara daring melalui media sosial dengan menggunakan Google Form.

Terdapat dua jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yakni, data primer dan data sekunder. Data primer mencakup hasil kuisisioner berupa data sosial ekonomi demografi, karakteristik mobilitas dengan cakupan frekuensi, jarak, dan waktu tempuh dari penggolongan maksud perjalanan yang telah ditetapkan. Sementara, data sekunder berisikan data kependudukan Kota Pontianak, peta persebaran Covid-19 di Kota Pontianak serta kebijakan-kebijakan terkait pembatasan sosial selama pandemi

Terdapat beberapa analisis yang digunakan dalam penelitian ini. Analisis yang pertama adalah analisis komparasi. *Wilcoxon Signed-Rank Test* merupakan uji nonparametris untuk menghitung signifikansi perbedaan antara 2 kelompok data (Xia, 2020). Dalam penggunaannya, peneliti dapat langsung mengasumsikan bahwa data yang dimiliki berdistribusi tidak normal. Peneliti menetapkan dua hipotesis yakni H0 dan H1 untuk dibuktikan. Terdapat nilai signifikansi yang harus dipenuhi, umumnya α senilai 0.05. Apabila nilai P (*Asymp sig*) kurang dari 0.05, maka H0 ditolak dan H1. Begitu pula sebaliknya.

Analisis kedua yang digunakan adalah analisis tabulasi silang. Analisis ini berfungsi mengetahui hubungan antara variabel yang digunakan dalam data dalam bentuk baris dan kolom. Tabulasi silang menguji korelasi data sehingga dapat diketahui apakah variabel terkait memiliki hubungan karena dependensi atau asosiasi data (Akbar, 2019).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Karakteristik Mobilitas

Penelitian ini menganalisis data yang didapatkan dari sebaran kuisisioner daring yang dilakukan melalui media sosial. Data yang dianalisis merupakan perubahan mobilitas atau perjalanan yang mencakup frekuensi, jarak, dan waktu tempuh untuk beberapa jenis perjalanan, yakni:

1. Perjalanan dengan maksud edukasi/pekerjaan
2. Perjalanan dengan maksud berbelanja
3. Perjalanan dengan maksud ke restoran/kafe
4. Perjalanan dengan maksud olahraga
5. Perjalanan dengan maksud rekreasi
6. Perjalanan lainnya yang tidak disebutkan (berkunjung ke rumah keluarga, rumah sakit, dan sebagainya).

Sementara, untuk jenis perjalanan dengan maksud bepergian ke luar kota hanya mempertimbangkan faktor frekuensi mengingat jenis perjalanan ini tidak umum dan sulit untuk menentukan rentang jarak dan waktu yang mungkin dipilih. Perbedaan mobilitas yang dianalisis membandingkan pola perjalanan masyarakat pada periode awal pandemi yakni

Maret 2020 – Agustus 2020 dan semester kedua, September 2020 – Maret 2021. Berdasarkan data yang dihimpun, didapatkan sebaran karakteristik responden sebagai berikut:

Tabel 1. Karakteristik Sosial Ekonomi dan Demografi (SED) Responden

Sosial Ekonomi Demografi	Frekuensi	Persentase (%)
Jenis Kelamin		
Laki-laki	121	48
Perempuan	131	52
Status Pekerjaan		
Bekerja	140	55.6
Tidak bekerja	14	5.6
Pelajar/Mahasiswa	98	38.9
Pekerja Esensial		
Ya	123	48.8
Tidak	129	51.2
Pendapatan		
<Rp.1.250.000	91	36.1
Rp1.250.000 – Rp2.500.00	30	11.9
Rp2.500.001 – Rp3.750.000	30	11.9
Rp3.750.001 – Rp5.000.000	33	13.1
Rp5.000.001 – Rp6.250.000	15	6
Rp6.250.001 – Rp7.500.000	18	7.1
>Rp7.500.000	35	13.9
Jumlah Kendaraan		
Sepeda saja	4	1.6
Motor saja	75	29.8
Mobil saja	1	0.4
Sepeda dan motor	55	21.8
Sepeda dan mobil	0	0
Motor dan mobil	27	10.7
Motor, mobil, dan sepeda	79	31.3
Tidak memiliki kendaraan	11	4.4

Responden-responden tersebut tersebar ke dalam sebaran wilayah administratif berikut dengan sebaran dominan terdapat di Kecamatan Pontianak Kota. Jumlah responden paling kecil berasal dari Pontianak Utara dengan total responden hanya 8 jiwa.

Tabel 2. Sebaran Asal Responden

Kecamatan	Frekuensi	Persentase (%)
Pontianak Kota	67	26.59
Pontianak Barat	45	17.68
Pontianak Selatan	41	16.27
Pontianak Tenggara	33	13.1
Pontianak Timur	11	4.4
Pontianak Utara	8	3.2
Lainnya	47	18.65
Total	252	100

Analisis komparasi dilakukan untuk setiap kategori perjalanan. Sebagai contoh hasil analisis komparasi akan ditunjukkan melalui kategori mobilitas dengan maksud pendidikan/pekerjaan. Pendidikan yang dimaksudkan di sini adalah segala kegiatan dengan tujuan pendidikan termasuk di dalamnya pergi ke sekolah, ke kampus, bimbingan dan sebagainya. Perjalanan pendidikan juga tidak terbatas definisi pergi kelas, kegiatan seperti laboratorium juga dikategorikan ke dalam perjalanan pendidikan. Analisis komparasi

dilakukan untuk membandingkan masing-masing frekuensi, jarak, dan waktu tempuh pada dua periode yang telah ditetapkan. Contoh hasil analisis untuk karakteristik mobilitas dapat dilihat dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 3. Komparasi Frekuensi Mobilitas Perjalanan Pendidikan/Pekerjaan

Karakteristik Mobilitas	Periode Maret 2020 – Agustus 2020		Periode September 2020 – Maret 2021		P
	Jumlah	Persentase (%)	Jumlah	Persentase (%)	
Frekuensi	Perubahan: +22.6% dan -3.9%				<0.05
0 kali	24	9.5	11	4.4	
1 kali	27	10.7	16	6.3	
2 kali	32	12.7	25	9.9	
3 kali	52	20.6	57	22.6	
4 kali	9	3.6	10	4	
5 kali	27	10.7	31	12.3	
>5 kali	81	32.1	102	40.5	
Jarak tempuh (km)	Perubahan: +15.1% dan -4.3%				<0.05
Waktu tempuh (menit)	Perubahan: +13.1% dan -4.3%				<0.05

Berdasarkan tabel 3, diketahui bahwasanya terdapat perbedaan yang signifikan terhadap karakteristik mobilitas masyarakat Pontianak untuk perjalanan dengan maksud pendidikan/pekerjaan. Hal ini dibuktikan dengan nilai P sebesar kurang dari 0.05. Pada aspek frekuensi, terdapat peningkatan frekuensi sebesar 22.6% dan penurunan sebesar 3.9% bila dibandingkan antara periode kedua dan awal pandemi. Dapat dilihat pula pada aspek jarak dan waktu bahwa persentase peningkatan aktivitas lebih dominan daripada penurunannya. Dengan cara yang sama, maka dapat pula dilakukan analisis terhadap kategori-kategori mobilitas lainnya seperti yang didapatkan pada tabel 3.

Tabel 4. Komparasi untuk Setiap Jenis Mobilitas dan Karakteristiknya

Kategori Mobilitas		Perubahan	P (Asymp. Sig)
Perjalanan untuk Belanja	Frekuensi	+ 23.8% dan -5.9%	< 0.05
	Jarak	+14.7% dan -4.3%	< 0.05
	Waktu	+15.5% dan -4%	< 0.05
Perjalanan ke Kafe/restoran	Frekuensi	+35.7% dan -5.5%	< 0.05
	Jarak	+22.6% dan -9.5%	< 0.05
	Waktu	+22.6% dan -5.9%	< 0.05
Perjalanan untuk olahraga	Frekuensi	+16.3% dan -10%	< 0.05
	Jarak	+10.3% dan -5.5%	0.154
	Waktu	+9.5% dan -5.5%	0.230
Lanjutan Tabel Komparasi untuk Setiap Jenis Mobilitas dan Karakteristiknya			
Perjalanan untuk Rekreasi	Frekuensi	+25% dan -7.1%	< 0.05
	Jarak	+18.2% dan -4.4%	< 0.05
	Waktu	+19.1% dan -6%	< 0.05
Perjalanan dengan Maksud Lainnya	Frekuensi	+29.8% dan -8.3%	< 0.05
	Jarak	+21% dan -6.3%	< 0.05
	Waktu	+17.1% dan -4.8%	< 0.05
Perjalanan ke Luar Kota	Frekuensi	+24.6% dan -9.1%	< 0.05

Berdasarkan tabel 4, dapat dilihat bahwa seluruh aspek frekuensi untuk kategori mobilitas mengalami perubahan secara signifikan. Signifikansi ini ditunjukkan dengan besaran P (*Asymp. Sig*) kurang dari 0.05. Perubahan frekuensi terbesar ditunjukkan oleh kategori mobilitas dengan maksud ke kafe/restoran dengan angka 35.7% dari total responden. Pada kategori mobilitas ini, responden yang mengurangi frekuensi perjalanan hanya sebesar 5.5%. Peningkatan pada kategori perjalanan ke kafe/restoran dapat disebabkan oleh diterapkannya berbagai kebijakan untuk membatasi operasi ruang publik yang dapat menyebabkan penularan virus menyebabkan berbagai kafe dan restoran harus tutup pada masa awal pandemi. Ditambah, Kota Pontianak pada periode Maret – Mei 2020 memberlakukan jam malam di mana lepas dari pukul 20.00 WIB, sudah tidak ada kafe restoran yang boleh beroperasi. Sementara, pada masa *new normal* sebagian besar kafe dan restoran sudah dapat beroperasi seperti biasa sehingga aktivitas di kafe dan restoran kembali seperti biasa.

Penelitian ini membahas faktor-faktor yang memengaruhi mobilitas masyarakat Pontianak pada semester awal dan kedua pandemi. Untuk mengetahui faktor-faktor tersebut dilakukan analisis dengan menggunakan *crosstab* dengan uji *chi-square*. Kombinasi antara *crosstab* dan uji *chi-square* berfungsi untuk mengetahui signifikansi antara tiap variabel mobilitas dengan faktor-faktor sosial, ekonomi, dan demografi (SED). Selain itu, analisis antara variabel mobilitas juga disilangkan dengan faktor pemilihan moda baik pada masa awal dan kini pandemi.

Variabel mobilitas yang diteliti pada penelitian ini adalah frekuensi dan jarak tempuh pada setiap jenis perjalanan. Sementara faktor sosial, ekonomi, dan demografi yang dipertimbangkan mencakup usia, jenis kelamin, status pekerjaan, pekerja esensial, pendapatan, kepemilikan kendaraan, dan persepsi responden terhadap pandemi.

Untuk melakukan analisis *crosstab* dengan metode *chi-square* perlu ditetapkan hipotesis sebagai dasar pengambilan kesimpulan:

H0 :Tidak terdapat pengaruh antara faktor SED dengan karakteristik mobilitas

H1 :Terdapat pengaruh antara faktor SED dengan karakteristik mobilitas.

Bila nilai signifikansi kurang dari α yang telah ditetapkan (0.05), maka H0 ditolak, H1 diterima. Begitu pula sebaliknya, bila nilai signifikansi lebih besar dari α yang ditetapkan, maka H0 diterima, H1 ditolak. Berdasarkan dasar teori tersebut, maka didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 5. Faktor SED dan Frekuensi Mobilitas

Jenis Perjalanan	Faktor yang Memengaruhi	
	Periode Maret 2020 – Agustus 2020	Periode September 2020 – Maret 2021
Pendidikan/ Pekerjaan	Usia, jenis kelamin, status pekerjaan, pekerja esensial , pendapatan	Status pekerjaan, pekerja esensial
Belanja	Usia	Usia
Kafe/ restoran	Jenis kelamin, status pekerjaan, jumlah kendaraan	Usia, pendapatan, jumlah kendaraan
Olahraga	Jenis kelamin	Jenis kelamin , jumlah kendaraan
Rekreasi	Jumlah kendaraan	Jumlah kendaraan
Lainnya	Jenis kelamin, status pekerjaan , pekerja esensial	Status pekerjaan , jumlah kendaraan
Ke Luar Kota	Jenis kelamin, status pekerjaan, jumlah kendaraan, persepsi pandemi	Usia, pendapatan

Keterangan : Cetak tebal menunjukkan adanya kesamaan faktor untuk jenis mobilitas yang sama pada kedua periode

Dari tabel, dapat dilihat bahwasanya terdapat variasi faktor yang memengaruhi suatu karakteristik mobilitas. Bahkan, untuk jenis perjalanan yang sama dalam periode yang berbeda, maka dapat berbeda pula faktor yang memengaruhi karakteristik mobilitas untuk perjalanan tersebut. Salah satu contoh yang dapat dilihat adalah mobilitas dengan tujuan ke luar kota. Pada tabel, diketahui antara kedua periode, mobilitas ke luar kota tidak memiliki faktor yang sama. Faktor bercetak tebal menunjukkan adanya kesamaan dalam suatu jenis mobilitas dalam kedua periode tinjauan. Contohnya, untuk mobilitas dengan maksud pendidikan/pekerjaan, diketahui status pekerjaan dan status pekerja esensial ditemukan pada kedua periode, sehingga dapat disimpulkan bahwa kedua faktor ini merupakan faktor perjalanan untuk mobilitas pendidikan/pekerjaan.

Perbedaan faktor juga ditunjukkan oleh penelitian dari Abdullah dkk (2020). Penelitian Abdullah menunjukkan untuk suatu kelompok yang sama, mobilitas dapat dipengaruhi faktor yang berbeda tergantung pada periode tinjauan. Sebagai contoh, pada periode sebelum pandemi, jenis kelamin tidak berpengaruh pada jarak yang ditempuh oleh responden. Akan tetapi, pada saat pandemi, jenis kelamin menjadi salah satu faktor pengaruh jarak tempuh dalam mobilitas. Adapun, hasil dari analisis faktor SED untuk jarak ditampilkan pada tabel sebagai berikut:

Tabel 6. Faktor SED dan Jarak Mobilitas

Jenis Perjalanan	Faktor yang Memengaruhi	
	Periode Maret 2020 – Agustus 2020	Periode September 2020 – Maret 2021
Pendidikan/ Pekerjaan	Usia, status pekerjaan, pekerja esensial, pendapatan , jumlah kendaraan	Usia, status pekerjaan, pekerja esensial, pendapatan
Belanja	Status pekerjaan , pendapatan	Status pekerjaan , jumlah kendaraan
Kafe/restoran	Jenis kelamin, pendapatan	Jumlah kendaraan
Olahraga	Usia	Usia , pendapatan
Rekreasi	Jumlah kendaraan	Jumlah kendaraan
Lainnya	Jenis kelamin, status pekerjaan	

Keterangan : Cetak tebal menunjukkan adanya kesamaan faktor untuk jenis mobilitas yang sama pada kedua periode

Analisis Transportasi Aktif

GIZ mencatat adanya perubahan tendensi dalam penggunaan transportasi aktif di 45 negara. Perubahan ini dianalisis dengan cara mengumpulkan data primer dengan responden dari negara-negara tinjauan. Hasilnya, 60% responden menunjukkan adanya peningkatan pada aktivitas berjalan kaki, 40% peningkatan untuk kegiatan bersepeda, dan lebih dari 50% untuk penggunaan *e-scooter* antara periode sebelum dan saat pandemi berlangsung. Secara rata-rata penggunaan transportasi aktif meningkat hingga 50%. Penelitian terkait peningkatan transportasi aktif tidak hanya dilakukan oleh GIZ. ITDP Indonesia juga turut mencatat signifikansi tinggi khususnya untuk aktivitas bersepeda di jalan-jalan ibu kota. Berdasarkan penelitian tersebut, maka dilakukan analisis komparasi untuk mengetahui apakah kondisi serupa relevan dengan aktivitas penggunaan transportasi aktif di Kota Pontianak. Hasil yang didapatkan ditampilkan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 7. Komparasi Penggunaan Transportasi Aktif

Tendensi Penggunaan Transportasi Aktif	Sebelum Pandemi		Saat Pandemi		P
	Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase	
Perubahan	+9.5% dan -22.6%				<0.05
Ya	151	59.9	118	46.8	
Tidak	101	40.1	134	53.2	

Dari tabel diketahui bahwasanya ada perubahan signifikan dalam tendensi masyarakat menggunakan transportasi aktif. Signifikansi ini ditunjukkan dengan nilai P yang lebih kecil dari 0.05. Diketahui antara periode sebelum dan saat pandemi perubahan ke arah positif hanya sebesar 9.5% sementara 22.6% mengalami perubahan ke arah negatif. Sementara, sisanya konstan tanpa perubahan tendensi. Hasil ini berbeda dengan apa yang ditampilkan oleh GIZ. Perbedaan dapat disebabkan dengan kultur penggunaan transportasi aktif di masing-masing negara, maupun infrastruktur, tata kota, dan iklim (Cairns, 2019).

Untuk responden yang menggunakan transportasi aktif, diberikan pertanyaan lanjutan untuk mengetahui frekuensi responden dalam menggunakan transportasi aktif dalam periode tertentu. Dari jawaban yang diberikan, didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 8. Frekuensi Penggunaan Transportasi Aktif

Frekuensi Penggunaan Transportasi Aktif	Sebelum Pandemi		Saat Pandemi	
	Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase
Seminggu Sekali	58	38.4	44	37.0
Rutin Lebih dari Sekali dalam Seminggu	56	37.1	50	42.0
Sebulan Sekali	14	9.3	15	12.6
Rutin Lebih dari Sekali dalam Sebulan	23	15.2	10	8.4
Jumlah Responden	151		119	

Berdasarkan hasil yang didapatkan, diketahui bahwasanya responden yang menjawab ‘Ya’ memiliki kecenderungan untuk beraktivitas menggunakan transportasi aktif dengan frekuensi seminggu sekali pada periode sebelum pandemi. Sementara, pada saat pandemi, frekuensi tertinggi dilakukan dengan rutinitas lebih dari sekali dalam seminggu.

Dari kuisioner yang disebarakan juga diketahui alasan penggunaan transportasi aktif. Pada periode sebelum pandemi, penggunaan transportasi aktif sebagian besar didasari dengan alasan kesehatan. Alasan kesehatan juga menjadi dasar terbesar responden memilih penggunaan transportasi aktif pada saat pandemi. Tidak terdapat banyak variasi jawaban, responden yang menjawab lainnya menyebutkan penggunaan transportasi aktif merupakan bentuk aktualisasi hobi.

Setelah mengetahui tendensi, frekuensi, dan alasan penggunaan transportasi aktif pada periode sebelum dan saat pandemi, pertanyaan lanjutan adalah apakah responden mempertimbangkan menggunakan transportasi aktif untuk kegiatan sehari-hari setelah pandemi berlalu. Berikut data yang dihimpun:

Tabel 8. Kesiediaan Beralih Menggunakan Transportasi Aktif

Kesiediaan untuk Beralih ke Transportasi Aktif		
Karakteristik	Jumlah	Persentase
Ya	162	64.3
Tidak	90	35.7
Total	252	100.0

Dari jawaban yang didapatkan diketahui mayoritas responden, dengan persentase 64.3% bersedia untuk beralih ke transportasi aktif di masa depan. Bila dibandingkan dengan publikasi oleh GIZ, untuk periode jangka pendek, 42% masyarakat menunjukkan keinginan untuk meningkatkan penggunaan transportasi aktif. Sementara untuk periode jangka menengah dan panjang di masa depan, terdapat secara berturut-turut 46% dan 51% persen masyarakat yang ingin meningkatkan penggunaan transportasi aktif.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah dijabarkan pada bab sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Dalam setahun berlangsungnya pandemi Covid-19 di Indonesia, terdapat perubahan mobilitas yang signifikan antara 6 bulan pertama pandemi (periode awal) dan 6 bulan berikutnya (periode kedua). Perubahan mobilitas ditunjukkan melalui karakteristik mobilitas seperti frekuensi bepergian, jarak, dan waktu tempuh. Karakteristik mobilitas yang ditinjau mengalami peningkatan antara kedua periode tersebut. Peningkatan paling signifikan umumnya ditemukan pada aspek frekuensi perjalanan. Di antara perubahan yang signifikan ini, hanya aspek jarak dan waktu untuk perjalanan dengan maksud olahraga saja yang tidak mengalami perubahan signifikan.
2. Dengan menggunakan uji tabulasi silang, dapat diketahui faktor SED yang memengaruhi karakteristik mobilitas masing-masing perjalanan. Faktor SED ini juga memiliki pengaruh yang berbeda pada setiap periode yang ditinjau. Secara keseluruhan, setiap karakteristik mobilitas memiliki faktor yang dominan. Untuk aspek frekuensi perjalanan, dipengaruhi paling besar oleh variabel status pekerjaan dan jumlah kendaraan. Aspek jarak perjalanan dipengaruhi oleh usia dan jumlah kendaraan.
3. Penggunaan transportasi aktif di Kota Pontianak mengalami penurunan antara semester awal dan semester kedua pandemi. Meski demikian, berdasarkan rutinitas,

terjadi peningkatan rutinitas penggunaan transportasi aktif dari yang semula seminggu sekali pada periode awal pandemi menjadi lebih dari sekali seminggu di periode ini pandemi. Lebih dari 50% responden menyatakan kesediaan untuk beralih menggunakan transportasi aktif di masa depan.

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://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220301664>
- Akbar, R. (2019). *Pola Perjalanan Pelajar Tanpa Sistem Zonasi dan Dengan Sistem Zonasi*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada
- Badan Pusat Statistika. (2020). Kota Pontianak dalam Angka 2020.
- Cairns, S. (2019). *Factors Affecting Walking and Cycling Levels, and Model Scaling Factors*. CWIS Active Travel Investment Models: Model Structure and Evidence Base.
- Chotib, C. (2019). Analisis Pemilihan Moda Angkutan Umum atau Pribadi Pekerja Mobilitas Non-Permanen di Sepuluh Wilayah Metropolitan Indonesia. *Journal of Regional and Rural Development Planning (Jurnal Perencanaan Pembangunan Wilayah Dan Perdesaan)*, 3(2), 142-156. <https://journal.ipb.ac.id/index.php/p2wd/article/view/29059>
- GIZ, Cities Forum, CRDF-CEPT, Ideal Management Consultants. (2020) *Project Impact : Impact of COVID-19 on Cities and Mobility*. https://citiesforum.org/wp-content/uploads/2020/06/Project-IMPACT_Cities-and-Mobility-Report_Cities-Forum-1.pdf
- Google LLC. (2021). Google COVID-19 Community Mobility Reports. <https://www.google.com/covid19/mobility/> diakses pada: Juni 2021
- Mathew, T. V., & Rao, K. K. (2006). *Introduction to Transportation Engineering*. Civil Engineering–Transportation Engineering. IIT Bombay, NPTEL ONLINE
- Miharja, M., Pradono, dkk. (2020). Kajian Efektivitas Penerapan Kebijakan Pengendalian Transportasi Jalan dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Covid-19. <https://balitbanghub.dephub.go.id/file/345>
- Xia, Y. (2020). *Wilcoxon Rank-Sum Test and Wilcoxon Signed-Rank Test*. dalam *The Microbiome in Health and Disease*