



Aspek Spasial, Temporal, dan Institusional Perilaku Perjalanan pada Masa Pandemi Covid-19 di Indonesia

Spatial, Temporal, and Institutional Aspects of Travel Behaviour during Covid-19 Pandemic in Indonesia

Isti Hidayati¹, Yori Herwangi¹, Bambang Hari Wibisono¹, Muhammad Alfi Hilman¹, Daniel Harjuna Satriawan¹

Diterima: 4 Maret 2022

Disetujui: 3 Agustus 2023

Abstrak: Pembatasan mobilitas untuk mengurangi bertambahnya kasus Covid-19 berupa penyekatan, pemberlakuan jam malam, serta penerapan protokol kesehatan ketika bepergian telah mengubah perilaku mobilitas masyarakat. Sayangnya, perubahan perilaku tersebut belum terdokumentasi dengan baik sehingga tidak terintegrasi dalam penyusunan kebijakan transportasi, dan akibatnya, pembatasan mobilitas menjadi tidak atau kurang efektif untuk menghambat laju kasus Covid-19 di Indonesia. Dengan menggunakan metode konten analisis terhadap 193 artikel berita nasional, penelitian ini mengidentifikasi perilaku perjalanan yang dapat mempengaruhi kepatuhan (atau pelanggaran) terhadap pembatasan mobilitas di Indonesia. Identifikasi dilakukan dengan mengkategorikan perilaku perjalanan ke dalam respon spasial, temporal, dan institusional. Temuan penelitian menunjukkan adanya kecenderungan pelanggaran pembatasan mobilitas (64% dari 193 pemberitaan) antara lain melalui pemilihan rute yang tidak dijaga petugas, serta bepergian pada jam ataupun periode yang dilarang. Temuan ini dapat menjadi masukan strategi preventif dalam perumusan kebijakan transportasi di masa mendatang, terutama terkait pembatasan mobilitas walaupun skalanya relatif lebih kecil, seperti pembatasan mobilitas melalui ganjil-genap ataupun penutupan jalan pada waktu-waktu tertentu.

Kata Kunci: Perilaku Perjalanan, Covid-19, Pembatasan Mobilitas, Kebijakan, Analisis Konten

Abstract: Mobility restrictions to curb Covid-19 pandemic, which take form of checkpoints, curfew, and requirement to adhere to certain health protocol when travelling have changed mobility behaviour. Unfortunately, these changes in mobility behaviour remain little or rarely documented, resulted in transport policy being less sensitive to travel behaviour, which rendered it ineffective especially in formulating mobility restrictions to address Covid-19 dynamics in Indonesia. Using content analysis of 193 news media articles form national outlets, this research identified travel behaviour which can influence conformity to (or violations of) mobility restrictions in Indonesian cities. The identification categorized travel behaviour into spatial, temporal, and institutional responses. Findings from this research indicated a tendency for violations of mobility restrictions (64% of 193 news media articles), such as travelling thorough unguarded routes or during prohibited times. These findings can provide insights for formulating a preventive strategy for transport policy in the future, especially for mobility restriction policy in a smaller scale such as odd-even restriction or mobility restriction on specific occasion (e.g., road closure due to development or cultural events).

Keywords: Travel Behavior, Covid-19, Mobility Restriction, Policy, Content Analysis

¹ Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada

Korespondensi: isti.hidayati@ugm.ac.id

PENDAHULUAN

Kebijakan pembatasan mobilitas untuk menghambat penyebaran pandemi Covid-19 telah mengubah pola mobilitas masyarakat secara signifikan. Seperti kota-kota lainnya di dunia, tercatat adanya penurunan jumlah perjalanan untuk tujuan transit dan tempat kerja hingga lebih dari 50% pada periode awal pandemi di Indonesia (Google Community Mobility Report, 2021). Penurunan mobilitas tersebut merupakan efek dari kebijakan pembatasan mobilitas, mulai dari yang berupa himbauan untuk beraktivitas dari rumah (contoh: kerja dari rumah, pembelajaran jarak jauh), pemberlakuan protokol kesehatan ketika bepergian, jam malam, hingga penyekatan di ruas-ruas jalan tertentu. Upaya pembatasan mobilitas diklaim efektif untuk mengurangi penyebaran virus Covid-19 di 34 negara anggota organisasi pembangunan ekonomi dunia atau OECD (Oh et al., 2021). Sayangnya, dampak pembatasan mobilitas di Indonesia masih belum terdokumentasi dengan baik.

Pemahaman terhadap perilaku perjalanan di masa pandemi Covid-19 diperlukan sebagai basis data untuk perumusan kebijakan transportasi, terutama untuk menghadapi kemungkinan pandemi serupa di masa mendatang. Identifikasi perilaku perjalanan di masa pandemi Covid-19 juga memiliki kontribusi teoritis terhadap pengkayaan literatur di bidang transportasi dan mobilitas perkotaan, terutama terkait perilaku perjalanan (*travel behaviour*) yang secara umum mengasumsikan bahwa seorang individu melakukan perjalanan secara rasional (minimalisasi biaya transportasi), di luar pertimbangan aspek kekhawatiran dan resiko penularan penyakit, seperti Covid-19. Di masa pandemi Covid-19, perubahan perilaku perjalanan terlihat dari berkurangnya penggunaan kendaraan umum yang diiringi dengan peningkatan penggunaan kendaraan pribadi karena dinilai memiliki resiko penularan lebih rendah (Abdullah et al., 2020; Kopsidas et al., 2021; Politis et al., 2021; Shakibaei et al., 2021).

Kebijakan pembatasan mobilitas seharusnya diterapkan dengan mempertimbangkan perilaku perjalanan agar dapat menekan penyebaran Covid-19 secara efektif. Sayangnya, sejumlah pembatasan mobilitas dianggap gagal karena masih ditemukan kasus perjalanan di luar keperluan sehari-hari ataupun untuk kepentingan mendesak (The Jakarta Post, 2021). Pembatasan mobilitas di Indonesia mulai diberlakukan pada bulan April 2020 setelah kasus Covid-19 pertama terdeteksi di Jakarta, yang kemudian dikenal dengan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB). Pembatasan mobilitas tersebut juga diterapkan di berbagai kota di Indonesia dengan berbagai nama. Sebagai contoh, Yogyakarta melabeli pembatasan mobilitas sebagai upaya Tanggap Darurat Bencana sementara Semarang menerapkan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PKM). Ragam aktivitas yang diperbolehkan atau dibatasi, termasuk intensitas larangan dan sanksi pelanggaran, dapat berbeda antara satu kota dengan kota lainnya. Setelah sempat melonggar, pembatasan mobilitas kembali diperketat mulai Februari 2021 menyusul lonjakan kasus Covid-19 setelah libur Natal dan Tahun baru. Kebijakan Penerapan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) semakin diperketat menjelang libur Lebaran pada bulan Mei 2021 serta pasca ditemukannya kasus baru varian Delta yang lebih menular dan mematikan.

Pada praktiknya, penerapan pembatasan mobilitas menemui sejumlah tantangan. Indikasi tantangan tersebut adalah maraknya kasus pelanggaran pembatasan mobilitas, mulai dari pelanggaran protokol kesehatan ketika bepergian, melakukan perjalanan pada waktu ataupun rute yang tidak diperbolehkan, hingga pemalsuan dokumen kesehatan agar dapat diizinkan untuk melakukan perjalanan. Pelanggaran tersebut dapat dipahami dan ditelusuri lebih lanjut melalui identifikasi perilaku perjalanan. Perilaku perjalanan, meliputi motivasi bepergian (apakah untuk melakukan kegiatan ekonomi seperti bekerja, sebagai sarana rekreasi karena tekanan psikologis yang diakibatkan pandemi yang berkepanjangan, atau tuntutan sosial-budaya terkait fenomena pulang kampung) ataupun pemilihan moda,

waktu, dan rute perjalanan, dapat mempengaruhi seorang individu untuk mematuhi atau melanggar ketentuan pembatasan mobilitas.

Penelitian ini bertujuan untuk memahami serta mengidentifikasi perilaku perjalanan yang dapat mempengaruhi kepatuhan (atau pelanggaran) terhadap pembatasan mobilitas di masa pandemi Covid-19 dengan melihat aspek spasial, temporal, dan institusional. Ketiga aspek tersebut dapat memudahkan ataupun membatasi seorang individu dalam melakukan perjalanan (Cass et al., 2005). Dalam konteks ini, mobilitas atau kemampuan individu untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain berkaitan erat dengan aksesibilitas terhadap fungsi-fungsi perkotaan (meliputi fungsi pendidikan seperti sekolah ataupun fungsi ekonomi seperti kantor dan tempat belanja) (Ferreira et al., 2012). Aspek spasial meliputi lokasi asal dan tujuan perjalanan, jarak tempuh, dan pemilihan rute yang secara rasional umumnya dilakukan untuk meminimalisir biaya perjalanan (Black, et al., 2002; Boyce, 2021; de Salvo & Huq, 2005; Lima et al., 2016). Aspek temporal berkaitan dengan waktu tempuh dan waktu melakukan perjalanan (misal pagi atau malam hari, jam sibuk atau di luar jam sibuk), sementara aspek institusional berkaitan dengan sistem transportasi seperti penyediaan layanan angkutan umum dan jaringan jalan maupun peraturan terkait penggunaan infrastruktur transportasi. Pembatasan mobilitas di masa pandemi akan mengubah kondisi spasial (contoh: membatasi rute yang bisa dilalui karena adanya penyekatan ruas jalan tertentu), temporal (contoh: tidak bisa bepergian di malam hari karena jam malam), dan institusional (contoh: pengurangan frekuensi angkutan umum) yang dibutuhkan untuk melakukan perjalanan. Identifikasi perilaku perjalanan tersebut akan dapat membantu perumusan kebijakan pembatasan mobilitas pada masa pasca pandemi, walaupun pada skala yang relatif lebih kecil. Sebagai contoh, pembatasan mobilitas melalui kebijakan ganjil-genap ditengarai kontradiktif karena pelaku perjalanan memilih menggunakan rute alternatif sebagai strategi spasialnya. Contoh lainnya adalah himbauan mudik (atau tidak mudik) pada waktu-waktu tertentu yang merupakan pembatasan mobilitas secara temporal juga ditengarai kerap dilanggar. Dengan demikian, identifikasi kepatuhan (atau pelanggaran) terhadap pembatasan mobilitas dapat berkontribusi pada perumusan kebijakan transportasi yang lebih efektif dan tepat sasaran baik dari sisi spasial, temporal, ataupun institusional.

METODE

Penelitian ini bersifat eksploratif dengan menggunakan metode analisis konten (*content analysis*) terhadap 193 artikel media massa yang terbit secara daring (*online*) pada periode Maret 2020 – Mei 2021 dengan kata kunci “pembatasan mobilitas”, “transportasi”, dan “Covid-19” untuk mengidentifikasi perilaku perjalanan di masa pandemi Covid-19. Analisis konten merupakan teknik pengumpulan, pengorganisasian, dan analisis data dan informasi yang berupa teks (termasuk teks berita dari media massa) untuk mengungkap makna tekstual dari suatu fenomena yang diteliti (Krippendorff, 2004; White & Marsh, 2006). Penggunaan analisis konten kerap digunakan pada penelitian di bidang perencanaan wilayah dan kota untuk identifikasi dan komparasi kebijakan (Kaur & Garg, 2019; Sousa, 2019) ataupun pemaknaan nilai dan perilaku tertentu (van der Hoeven & Hitters, 2019), terutama pada konteks mobilitas perkotaan (Serna et al., 2017).

Pada penelitian ini, analisis konten dilakukan dengan pendekatan campuran kuantitatif dan kualitatif dengan langkah-langkah operasional sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi sumber data dan membangun konteks. Pada penelitian ini, sumber teks yang digunakan adalah media massa nasional bereputasi seperti Kompas, CNN Indonesia, Detik, dan The Jakarta Post untuk menjamin kredibilitas data. Total terdapat 193 artikel terkait perilaku perjalanan yang dihimpun dari media massa nasional tersebut setelah mereduksi berita yang mirip atau serupa.

2. Membangun kategori dan melakukan pengkodean pada data. Untuk memudahkan identifikasi, perilaku perjalanan dikategorikan menjadi tiga, yaitu spasial, temporal, dan institusional. Ketiga kategori tersebut ditengarai mempengaruhi perilaku perjalanan seseorang (Cass, et al., 2005). Masing-masing kategori tersebut dikelompokkan lagi menjadi positif (jika perilaku perjalanan mengindikasikan kepatuhan terhadap pembatasan mobilitas) dan negatif (jika terindikasi sebagai pelanggaran terhadap pembatasan mobilitas). 193 artikel yang dikumpulkan kemudian dikelompokkan dan diberikan kode apakah merepresentasikan aspek spasial, temporal, atau insitusional dan apakah cenderung positif atau negatif. Sebuah artikel bisa saja merepresentasikan lebih dari satu kategori.
3. Menganalisis hasil. Analisis dilakukan dengan tabulasi sederhana untuk mengidentifikasi kecenderungan dan pola yang mungkin muncul. Hasil analisis kemudian diinterpretasikan secara deskriptif dan didiskusikan dengan teori terkait perilaku perjalanan (*travel behaviour*).

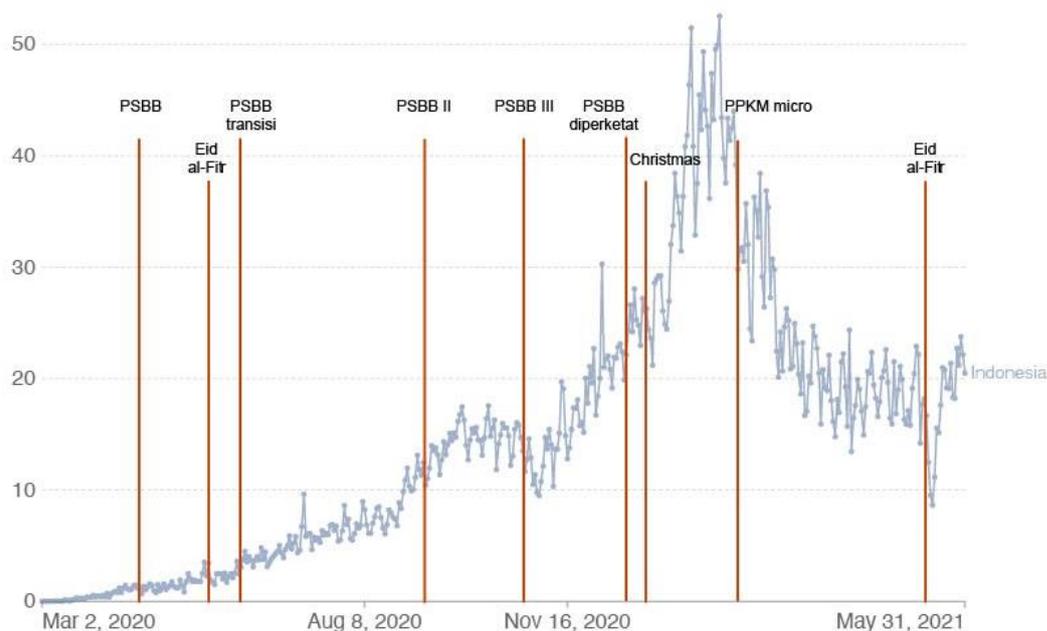
Metode analisis konten digunakan pada penelitian ini dengan pertimbangan kemudahan pengumpulan data dan analisis yang memanfaatkan pemberitaan pandemi Covid-19 yang cukup masif dan mudah diakses secara daring (*online*). Pertimbangan yang sama juga digunakan oleh beberapa penelitian terkait Covid-19 untuk mengungkap isu sosial dan ekonomi selama pandemi (Gandasari & Dwidienawati, 2020) ataupun sentimen kepanikan publik (Arafat et al., 2020). Akan tetapi, penggunaan metode analisis konten memiliki sejumlah keterbatasan. Limitasi tersebut di antaranya terkait dengan unit informasi yang berupa berita, sehingga hanya bisa menangkap kecenderungan perilaku perjalanan pada segmen populasi tertentu, bukan pada level individu. Hal ini menyebabkan informasi terkait pola perjalanan secara spasial ataupun temporal menjadi kurang detail.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Identifikasi Konteks: Kebijakan Pembatasan Mobilitas

Kebijakan pembatasan mobilitas secara resmi mulai diberlakukan di Jakarta pada 7 April 2020 yang dikenal dengan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB), yang kemudian diikuti dengan kebijakan serupa di kota-kota lain di Indonesia. Sebelumnya, pada bulan Maret 2020, upaya pembatasan mobilitas telah dimulai dengan himbauan pemerintah untuk bekerja, belajar, dan beribadah dari rumah menyusul deteksi kasus Covid-19 pertama di Jakarta. Cakupan pembatasan mobilitas meliputi pembatasan pergerakan di ruas-ruas jalan tertentu, pembatasan waktu yang diperbolehkan untuk bepergian, pembatasan kapasitas kendaraan umum dan pribadi, serta pembatasan aktivitas yang menarik bangkitan pergerakan. Selama pandemi, pembatasan mobilitas diimplementasikan secara menerus dengan penyesuaian dan pertimbangan fluktuasi kasus Covid-19. Sebagai contoh, di Jakarta, periode pembatasan mobilitas telah diperbaharui dan disesuaikan sebanyak enam kali sejak April 2020 hingga Mei 2021. Pada masa PSBB (7 April–7 Juni 2020), pembatasan mobilitas meliputi frekuensi transportasi publik yang dikurangi atau bahkan dibatalkan, pelarangan ojek *online* mengangkut penumpang, pelarangan mudik dan pendirian pos-pos pengaman untuk menghalau pemudik, pembatasan kapasitas kendaraan (termasuk kendaraan pribadi) menjadi 50%, penerapan SIKM (surat izin keluar masuk) sebagai syarat perjalanan dari dan ke Jakarta. Kebijakan pembatasan mobilitas tersebut diubah menjadi PSBB transisi (8 Juni–13 September 2020) dengan beberapa pelonggaran, seperti bertambahnya frekuensi transportasi umum walaupun tidak sampai 100% dan diperbolehkannya ojek *online* mengangkut penumpang. Pelonggaran tersebut menyebabkan peningkatan kasus Covid-19 secara signifikan (Gambar 1), sehingga

diberlakukan PSBB II (14 September–11 Oktober 2020) di mana pemberlakuan bekerja dari rumah makin ditingkatkan dan restoran hanya diperbolehkan untuk melayani pesanan yang dibawa pulang. Setelah kurva Covid-19 sedikit melandai (Gambar 1), pembatasan mobilitas di Jakarta kembali diperlonggar pada PSBB III (12 Oktober–20 Desember 2020), di antaranya dengan membolehkan restoran untuk melayani makan di tempat serta dibukanya pusat-pusat kegiatan (seperti pusat perbelanjaan, taman, tempat olahraga, tempat ibadah). Menjelang libur Natal dan tahun baru, PSBB kembali diperketat (1 Januari–7 Februari 2021) melalui pemberlakuan jam malam dan sanksi ataupun denda pelanggaran pembatasan mobilitas. Pada 8 Februari 2021, pembatasan mobilitas menggunakan skema PPKM (Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat) Mikro yang menitikberatkan pada pengawasan di tingkat komunitas (level Rukun Tetangga/RT) untuk mengantisipasi transmisi lokal menjelang libur imlek yang disusul bulan puasa dan Lebaran.



Source: Johns Hopkins University CSSE COVID-19 Data

CC BY

Sumber: John Hopkins University CSSE Covid-19 Data, 2021

Gambar 1. Pembatasan Mobilitas di Jakarta dan Kurva Kasus Baru Covid-19 di Indonesia

Cakupan pembatasan mobilitas di kota-kota lain pada umumnya sejalan dengan PSBB maupun PPKM yang dilakukan di Jakarta. Beberapa penyesuaian di antaranya adalah penutupan ruas-ruas jalan protokol di Bandung pada periode PSBB II (4–24 Mei 2020) dan Adaptasi Kebiasaan Baru (29 Juni–4 Oktober 2020), penerapan ganjil-genap untuk mengontrol dan menekan mobilitas yang diberlakukan pada awal Februari 2021, serta gerakan 'akhir pekan di rumah saja' di Semarang pada awal Februari 2021.

Kategorisasi dan Pengkodean: Perilaku Perjalanan pada Masa Covid-19

Identifikasi perilaku perjalanan dilakukan dengan mengkategorikan pemberitaan tentang kepatuhan (atau pelanggaran) terhadap kebijakan pembatasan mobilitas selama masa pandemi Covid-19 ke dalam tiga aspek, yaitu spasial, temporal, dan institusional

(Tabel 1). Pada masing-masing aspek, pemberitaan tersebut diberi kode ‘positif’ jika berkontribusi terhadap kepatuhan penerapan pembatasan mobilitas dan ‘negatif’ jika terkait dengan pelanggaran ketentuan pembatasan mobilitas. Selain untuk mengidentifikasi variasi perilaku perjalanan, pengkodean ini juga berfungsi untuk melihat kecenderungan kepatuhan atau pelanggaran. Berdasarkan Tabel 1, variasi perilaku perjalanan yang bersifat melanggar ketentuan pembatasan mobilitas lebih banyak terdeteksi dibandingkan yang bersifat mematuhi. Dari segi kuantitas, 64% dari 193 pemberitaan yang dianalisis tercatat dengan label ‘negatif’ atau terkait dengan pelanggaran pembatasan mobilitas dan hanya 36% tercatat sebagai pemberitaan ‘positif’. Pelanggaran tersebut umumnya dilatarbelakangi alasan ekonomi, psikologis, keagamaan, ataupun kombinasi dari faktor-faktor tersebut.

Tabel 1. Identifikasi Perilaku Perjalanan di Masa Pandemi Covid-19

Aspek	Positif/negatif	Perilaku perjalanan
Spasial	Positif	<ul style="list-style-type: none"> • Membatasi perjalanan yang tidak mendesak (misal: berwisata, mudik) • Melakukan aktivitas (misal: berjualan) di ruang terbuka • Melakukan aktivitas secara virtual (misal: <i>virtual tourism</i>, <i>virtual meeting</i>)
	Negatif	<ul style="list-style-type: none"> • Abai <i>social distancing</i> (berkerumun), umumnya kegiatan ekonomi (misal: warung, pasar), ibadah (misal: shalat berjamaah), seremonial (misal: resepsi pernikahan, peresmian), wisata, olahraga, dan hiburan • Bepergian melalui jalur/rute alternatif yang tidak dijaga petugas
Temporal	Positif	--
	Negatif	<ul style="list-style-type: none"> • Pelanggaran jam malam karena alasan ekonomi dan bosan di rumah • Bepergian sebelum pengetatan pembatasan mobilitas (misal: mudik jauh-jauh hari sebelum pemberlakuan penyekatan)
Institusional	Positif	<ul style="list-style-type: none"> • Pengenaan sanksi sosial dan denda • Alih profesi sehingga meminimalkan interaksi dan mobilitas (misal: tadinya supir ojek <i>online</i> atau pramuwisata kemudian beralih ke profesi lain)
	Negatif	<ul style="list-style-type: none"> • Tetap melakukan aktivitas yang menarik pergerakan transportasi karena alasan ekonomi (misal: tempat makan, hotel, lapak PKL) ataupun bosan sebagai bentuk kelelahan psikologis (<i>psychological fatigue</i>) • Tetap melakukan perjalanan karena perusahaan meminta karyawan tetap bekerja dari kantor • Tidak menggunakan masker ketika bepergian • Bepergian dengan menggunakan kendaraan yang melebihi kapasitas penumpang yang diperbolehkan selama pandemi • Berkerumun di tempat publik karena proses <i>screening</i> yang memakan waktu lama (misal: kemacetan di titik-titik penyekatan, penumpukan penumpang di halte, stasiun, dan terminal)

Aspek spasial berkaitan dengan jarak dan biaya yang diperlukan untuk melakukan perjalanan yang mempengaruhi mobilitas dan aksesibilitas melalui pemilihan rute. Seorang individu secara rasional umumnya akan memilih bepergian melalui jarak tempuh dan rute yang paling pendek untuk meminimalisir biaya perjalanan. Asumsi ini sering digunakan dalam permodelan transportasi (Black, et al., 2002; Boyce, 2021; de Salvo & Huq, 2005; Lima et al., 2016). Pada masa pandemi, aspek spasial memiliki komponen ‘biaya’ kesehatan karena semakin jauh jarak lokasi asal dan tujuan perjalanan, maka semakin besar kemungkinan untuk berinteraksi dengan orang lain sehingga semakin tinggi resiko penularan virus Covid-19. Pembatasan mobilitas yang ditetapkan pemerintah berupaya untuk meminimalisir jarak dan ‘biaya’ kesehatan tersebut. Perilaku perjalanan yang menunjukkan kepatuhan terhadap pembatasan mobilitas dapat dilihat dari upaya untuk meminimalisir jarak dengan mengurangi atau tidak bepergian untuk kepentingan yang tidak mendesak ataupun mengganti perjalanan fisik dengan mobilitas virtual. Kondisi ini

dikonfirmasi dengan laporan dari Google Community Mobility Report (2021) yang menyebutkan 50% penurunan jumlah perjalanan untuk tujuan transit dan tempat kerja pada kota-kota di Indonesia. Di sisi lain, terdapat pelanggaran pembatasan mobilitas dari aspek spasial yang dapat dilihat dari upaya individu untuk tetap bepergian walaupun jarak dan rute yang ditempuh cukup jauh, misalnya melalui jalur alternatif yang tidak dijaga petugas untuk menghindari penyekatan. Hal ini dibuktikan dengan maraknya pemberitaan tentang penjagaan 'jalan tikus' selama masa periode libur lebaran 2021 (Kompas, 2021; Detik, 2021).

Identifikasi aspek temporal perilaku perjalanan pada masa pandemi Covid-19 menggarisbawahi pengaruh pemberlakuan jam malam dan penyekatan kendaraan pada periode waktu yang diperkirakan akan menimbulkan lonjakan perjalanan (misal: masa libur lebaran serta natal dan tahun baru). Sayangnya, media massa cenderung memberitakan pelanggaran dari aspek temporal, tetapi tidak melaporkan kepatuhan masyarakat (Tabel 1). Pelanggaran tersebut berupa tetap bepergian pada jam-jam yang tidak diperbolehkan dan adanya lonjakan perjalanan pada periode sebelum dan sesudah pengetatan mobilitas yang malah kontraproduktif terhadap upaya pengurangan mobilitas untuk menghambat laju penyebaran Covid-19. Media massa melaporkan bahwa pelanggaran tersebut umumnya karena alasan ekonomi (harus bekerja), psikologis (bosan dan kelelahan psikologis karena pandemi yang berkepanjangan), dan keagamaan (mudik atau merayakan hari besar keagamaan dengan keluarga besar).

Aspek institusional berkaitan dengan struktur eksternal yang mengatur atau mempengaruhi mobilitas. Secara umum, aspek institusional mencakup peraturan, prosedur, protokol, maupun organisasi yang menjamin sistem transportasi dapat beroperasi dengan baik dan optimal. Pada masa pandemi, aspek institusional berfungsi untuk menjaga agar sistem transportasi dapat beroperasi dengan resiko penularan virus Covid-19 yang minimal. Hal ini mencakup penerapan protokol kesehatan ketika melakukan perjalanan, penetapan kapasitas maksimal kendaraan dengan mempertimbangkan jarak aman (*social distancing*), dan pemberlakuan surat izin bepergian. Kepatuhan terhadap pembatasan mobilitas didukung dengan adanya sanksi sosial atau denda finansial jika melanggar. Beberapa pemberitaan mengindikasikan kepatuhan terhadap pembatasan mobilitas dari aspek institusional yang ditunjukkan dengan sejumlah individu 'terpaksa' beralih profesi, terutama yang profesi sebelumnya sangat bergantung pada tingginya mobilitas masyarakat, seperti sopir ojek dan pramuwisata. Di sisi lain, pelanggaran pembatasan mobilitas dari aspek institusional diberitakan antara lain dalam bentuk penyelenggaraan aktivitas yang menarik kerumunan (misal: kegiatan perdagangan dan jasa, seperti di kantor, pusat perbelanjaan, dan restoran) karena alasan ekonomi ataupun psikologis, pengurusan prosedur bepergian yang cukup lama dan malah mengakibatkan antrian, ataupun bepergian dengan mengabaikan protokol kesehatan.

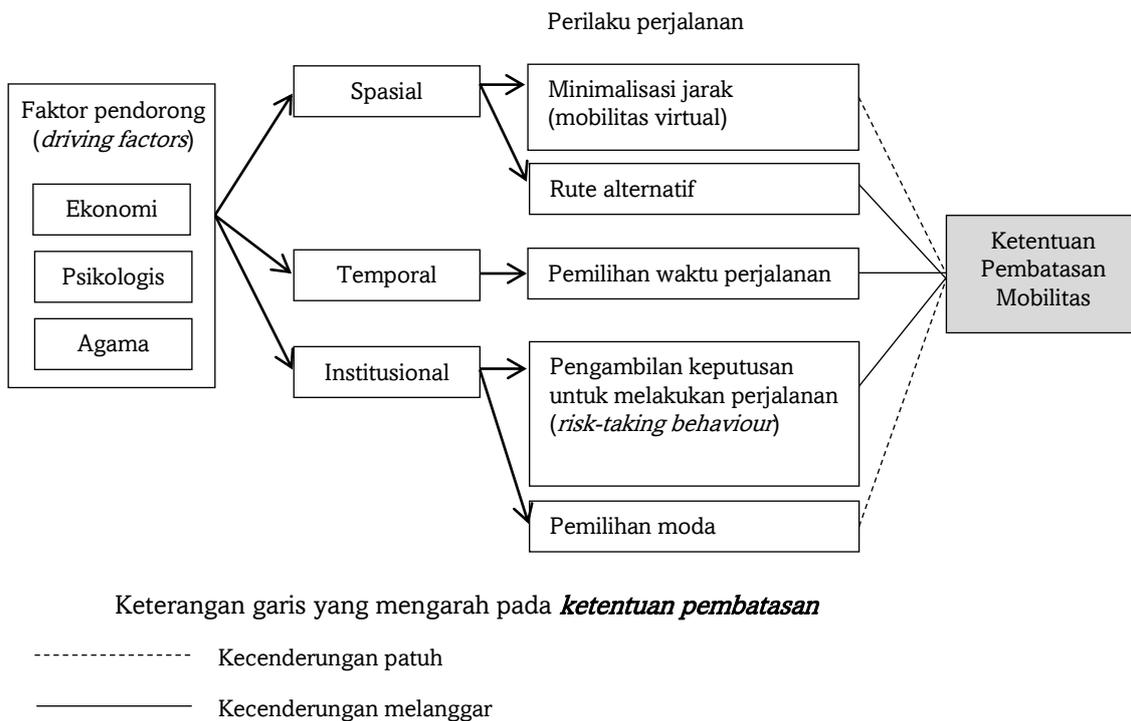
Analisis: Keterkaitan Aspek Spasial, Temporal, dan Institusional Perilaku Perjalanan dengan Kepatuhan (atau Pelanggaran) terhadap Ketentuan Pembatasan Mobilitas

Aspek spasial, temporal, dan institusional dapat mempermudah atau mempersulit mobilitas seorang individu serta mempengaruhi aksesibilitas terhadap fungsi sosial ekonomi perkotaan. Pada masa pandemi, pembatasan mobilitas menambah limitasi spasial, temporal, serta institusional yang diperlukan untuk melakukan perjalanan, baik dalam konteks perjalanan sehari-hari maupun perjalanan non rutin, seperti rekreasi. Aspek spasial pembatasan mobilitas berupa penyekatan ruas-ruas jalan tertentu dapat menyebabkan pelaku perjalanan mengurungkan niatnya karena adanya 'tambahan biaya' perjalanan, walaupun di sisi lain hal ini juga dapat memicu munculnya rute-rute alternatif untuk menghindari penyekatan yang dilakukan oleh petugas. Selain penyekatan ruas jalan

tertentu yang berimbang pada pemilihan rute, aspek spasial pembatasan mobilitas juga menekankan pada minimisasi jarak secara fisik melalui mobilitas virtual. Mobilitas virtual (Kenyon et al., 2002) seperti bekerja dari rumah, pembelajaran jarak jauh, dan belanja daring (*online shopping*) disebutkan akan dapat menggantikan mobilitas fisik yang diperlukan untuk mengakses fungsi sosial ekonomi perkotaan. Secara rasional, mobilitas virtual akan menghilangkan jarak dan mengurangi biaya transportasi karena akses terhadap kegiatan sosial ekonomi dapat dilakukan dari rumah tanpa melakukan perjalanan. Akan tetapi, pada praktiknya perilaku perjalanan tidak selalu mengikuti fungsi biaya transportasi minimal. Aspek psikologis, misalnya, memegang peranan yang cukup penting karena beberapa pelanggaran pembatasan mobilitas disebabkan oleh kebosanan selama berada di rumah (CNN Indonesia, 2021). Kondisi ini merepresentasikan dilema antara kepentingan kesehatan publik dengan kesehatan mental individu.

Selain limitasi spasial, ketentuan pembatasan mobilitas juga mencakup limitasi temporal berupa pemberlakuan jam malam dan pengetatan (serta penambahan) penyekatan menjelang libur nasional. Hal ini mempengaruhi perilaku dalam bentuk pemilihan waktu perjalanan. Strategi untuk merespon limitasi temporal tersebut adalah dengan bepergian sebelum atau sesudah periode waktu tertentu untuk menghindari pembatasan mobilitas. Sementara itu, limitasi institusional berupa standar dan protokol kesehatan serta sanksi pelanggaran mempengaruhi perilaku perjalanan dalam bentuk pemilihan moda dan keputusan untuk melakukan perjalanan atau tidak. Respon terhadap limitasi institusional dapat dijelaskan melalui pemahaman terhadap persepsi individu mengenai Covid-19. Individu dengan kecenderungan berani mengambil resiko (*risk-taking behavior*), pada konteks ini adalah resiko penularan virus Covid-19, akan cenderung melanggar pembatasan mobilitas, misalnya dengan mengabaikan protokol kesehatan ketika bepergian. Tidak dipungkiri bahwa kecenderungan pengambilan resiko tersebut juga dipengaruhi oleh faktor ekonomi (harus bepergian untuk bekerja dan memperoleh penghasilan), faktor psikologis (harus bepergian karena stres di rumah), ataupun faktor keagamaan (harus bepergian karena merasa memiliki kewajiban untuk melakukan ritual keagamaan tertentu, termasuk mudik).

Keterkaitan antara aspek spasial, temporal, dan institusional yang membentuk perilaku perjalanan dengan kepatuhan (atau kecenderungan untuk melanggar) ketentuan pembatasan mobilitas tersebut dapat divisualisasikan melalui Gambar 2.



Gambar 2. Aspek Spasial, Temporal, dan Institusional Pembatasan Mobilitas

Pada Gambar 2, manifestasi aspek spasial, temporal, dan institusional pada perilaku perjalanan diidentifikasi dan dikaitkan dengan kecenderungan untuk mematuhi atau melanggar pembatasan mobilitas. Minimalisasi jarak melalui mobilitas virtual sebagai respon spasial dan pemilihan moda yang sesuai dengan kondisi masing-masing individu (misal tidak menggunakan transportasi umum untuk menghindari protokol kesehatan yang lebih ketat) sebagai respon institusional mengarah pada kepatuhan (*conformity*) pembatasan mobilitas. Kepatuhan tersebut bukan berarti terjadinya pengurangan mobilitas individu secara signifikan, tetapi lebih pada mematuhi standar dan protokol kesehatan yang telah ditetapkan. Di sisi lain, pemilihan rute alternatif untuk menghindari penyekatan sebagai respon spasial, bepergian di waktu-waktu yang tidak disarankan sebagai respon temporal, dan keputusan untuk tetap bepergian di tengah resiko penularan Covid-19 (termasuk mobilitas mudik) sebagai respon institusional mengarah pada kecenderungan untuk melanggar pembatasan mobilitas. Kondisi ini menjelaskan terus meningkatnya angka kasus Covid-19 walaupun pembatasan mobilitas telah diimplementasikan.

KESIMPULAN

Penelitian ini telah mengidentifikasi perilaku perjalanan yang mempengaruhi kepatuhan ataupun pelanggaran terhadap kebijakan pembatasan mobilitas di masa pandemi Covid-19. Dengan menggunakan analisis konten terhadap 193 pemberitaan di media massa nasional, terdapat kecenderungan bahwa pemberitaan pelanggaran lebih banyak dibandingkan pemberitaan tentang kepatuhan terhadap pembatasan mobilitas, baik dari aspek spasial, temporal, ataupun institusional. Maraknya berita tentang pelanggaran pembatasan mobilitas dapat memicu individu yang lain untuk melakukan hal yang sama sebagai bentuk internalisasi atau normalisasi. Hal ini dapat menjelaskan mengapa

kebijakan pembatasan mobilitas kurang efektif dalam menghambat penyebaran virus Covid-19 di Indonesia.

Pembatasan mobilitas di masa pandemi Covid-19 menyebabkan perubahan pola perjalanan, terutama dari aspek spasial dan temporal. Secara spasial, pembatasan mobilitas menghasilkan strategi minimalisasi jarak melalui mobilitas virtual ataupun pemilihan rute alternatif. Pada masa pasca pandemi, strategi spasial tersebut masih dapat ditemui. Mobilitas virtual masih kerap digunakan untuk menghemat biaya pertemuan, sementara pemilihan rute alternatif sering ditemui pada kasus pembatasan mobilitas melalui kebijakan ganjil-genap. Dari segi temporal, pembatasan mobilitas mempengaruhi pemilihan waktu perjalanan. Pada masa pandemi Covid-19, terdapat pemberlakuan jam malam dan himbauan untuk tidak bepergian menjelang hari libur nasional (seperti lebaran, natal, dan tahun baru). Sayangnya, pembatasan tersebut sering dilanggar karena alasan ekonomi, psikologis, ataupun untuk merayakan perayaan agama tertentu. Pada konteks pasca pandemi, pembatasan mobilitas pada aspek temporal juga kerap dilanggar dengan alasan yang sama. Sebagai contoh adalah pelanggaran himbauan mudik pada waktu-waktu tertentu pada April 2023 silam. Hal ini mengindikasikan bahwa kebijakan pembatasan mobilitas pada skala yang lebih kecil (seperti pada saat mudik lebaran) juga perlu memperhatikan aspek ekonomi, psikologis, dan sosial-budaya masyarakat.

Pertimbangan spasial, temporal, dan institusional ketika melakukan mobilitas di masa pandemi Covid-19 memberikan sejumlah tantangan dalam praktik perencanaan, terutama karena konsep dan prinsip klasik dalam perencanaan wilayah dan kota serta perencanaan transportasi tentang minimalisasi biaya perjalanan dan jarak tempuh menjadi tidak atau kurang relevan. Tantangan tersebut berpeluang untuk dikaji lebih lanjut, yaitu sebagai berikut: 1) Secara spasial, jarak tidak hanya merepresentasikan biaya transportasi, tetapi juga 'biaya' kesehatan. Di sisi lain, biaya transportasi merupakan komponen yang sudah dapat diketahui dan diprediksi oleh masyarakat berdasarkan pengalaman, sedangkan 'biaya' kesehatan merupakan komponen yang masih abstrak (belum pasti, belum dapat diketahui jumlahnya) sehingga cenderung untuk dabaikan dalam beberapa kasus pengambilan keputusan mobilitas pada masa pandemi; 2) Mobilitas virtual merupakan alternatif upaya untuk memperpendek atau mengeliminasi jarak secara fisik. Akan tetapi, pada suatu titik kondisi psikologis tertentu, mobilitas fisik memiliki nilai yang tidak dapat digantikan oleh mobilitas virtual. Oleh karena itu, diperlukan penelitian lanjutan tentang sejauh mana mobilitas virtual dapat berperan sebagai substitusi atau bersifat komplementer terhadap mobilitas fisik; 3) Secara temporal, penetapan batasan waktu untuk aktivitas atau kegiatan tertentu dapat menjadi tidak efektif karena menimbulkan lonjakan perjalanan tepat pada beberapa saat sebelum batasan waktu dijalankan. Sebagai contoh, adanya lonjakan pemudik sesaat sebelum pengetatan pembatasan mobilitas dilaksanakan ataupun lonjakan pengunjung sebelum jam malam. Untuk mengatasi hal tersebut, diperlukan *buffer* waktu yang cukup sehingga lonjakan perjalanan tidak menimbulkan kerumunan yang dapat mengakibatkan kebijakan pembatasan mobilitas malah menjadi kontraproduktif; 4) Dari aspek institusional, pembatasan mobilitas tidak hanya melibatkan pelaku perjalanan dan penyedia transportasi, tetapi juga pihak-pihak yang berperan sebagai penarik perjalanan, seperti pemberi kerja. Dari sisi pelaku perjalanan (*demand side*), faktor ekonomi dan psikologis terlihat berperan penting dalam pengambilan keputusan untuk melakukan mobilitas. Pada konteks ini, pengambilan keputusan transportasi dapat menjadi tidak atau kurang rasional karena pemenuhan biaya hidup dan kepuasan psikologis lebih memiliki prioritas dibandingkan dengan minimalisasi biaya perjalanan.

Dari sisi metodologi, penggunaan analisis konten terbukti efektif untuk mengolah informasi terkait perilaku perjalanan dengan mengandalkan sumber berita daring (*online*) di tengah keterbatasan data resmi dari pemerintah ataupun organisasi lainnya. Metode ini

juga dapat dilakukan dalam waktu singkat dan tidak membutuhkan banyak biaya karena sebagian besar media berita daring dapat diakses secara gratis. Akan tetapi, penggunaan metode analisis konten dalam penelitian ini memiliki beberapa kekurangan, yaitu (1) adanya kemungkinan bias dalam pemberitaan sehingga data yang diperoleh bukan merupakan representasi dari apa yang terjadi di masyarakat, melainkan interpretasi dari penulis berita, dan (2) pemberitaan yang dianalisis hanya terbatas pada publikasi media massa dari bulan Maret 2020 hingga Mei 2021, sementara pandemi Covid-19 masih berlangsung melebihi periode tersebut. Penelitian selanjutnya disarankan untuk memperdalam analisis tentang perilaku perjalanan di masa pasca pandemi Covid-19.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penelitian ini dilaksanakan atas dukungan Dana Hibah Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan (DTAP), Fakultas Teknik, UGM tahun anggaran 2021.

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
- Arafat S.Y, Kar S.K, Menon V, Marthoenis M, Sharma P, Alradie-Mohamed A, Mukherjee S, Kaliamoorthy C, & Kabir R. 2020. Media Portrayal of Panic Buying: a Content Analysis of Online News Portals. *Global Psychiatry*. 3(2):1-6.
- Black J. A, Paez A, & Suthanaya P.A. 2002. Sustainable Urban Transportation: Performance Indicators and Some Analytical Approaches. *Journal of Urban Planning and Development*. 128(4): 184-209.
- Boyce D. 2021. Network Equilibrium Models for Urban Transport. *Handbook of Regional Science*, 247-275.
- Cass N, Shove E, & Urry J. 2005. Social Exclusion, Mobility and Access. *The Sociological Review*. 53(3): 539-555.
- CNN Indonesia (2021). Bosan di Rumah Jadi Alasan 'Nekat' Wisata kala Pandemi. Pada Laman: <https://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20210105152509-269-589733/bosan-di-rumah-jadi-alasan-nekat-wisata-kala-pandemi>. Diakses tanggal 19 Januari 2022.
- DeSalvo J.S, & Huq M. 2005. Mode Choice, Commuting Cost, and Urban Household Behavior. *Journal of Regional Science*. 45(3): 493-517.
- Detik (2021). Mudik Dilarang, Perbatasan hingga Jalur Tikus Masuk Yogya Dijaga Berlapis!. Pada Laman: <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-5529774/mudik-dilarang-perbatasan-hingga-jalur-tikus-masuk-yogya-dijaga-berlapis>. Diakses tanggal 27 Juli 2023.
- Ferreira A, Batey P, Brömmelstroet M.T, & Bertolini L. 2012. Beyond the Dilemma of Mobility: Exploring New Ways of Matching Intellectual and Physical Mobility. *Environment and Planning A*. 44(3): 688-704.
- Gandasari D, & Dwidienawati D. 2020. Content Analysis of Social and Economic Issues in Indonesia During the Covid-19 Pandemic. *Heliyon*. 6(11): e05599.
- Google Mobility Report. 2021. Pada Laman: https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2021-02-23_ID_Mobility_Report_en.pdf. Diakses tanggal 1 Maret 2021.
- John Hopkins University CSSE Covid-19 Data. 2021. Pada Laman: <https://ourworldindata.org/coronavirus/country/indonesia>. Diakses tanggal 7 Desember 2021.
- Kaur H, & Garg P. 2019. Urban Sustainability Assessment Tools: A Review. *Journal of Cleaner Production*. 210: 146-158.
- Kenyon S, Lyons G, & Rafferty J. 2002. Transport and Social Exclusion: Investigating the Possibility of Promoting Inclusion Through Virtual Mobility. *Journal of Transport Geography*. 10(3): 207-219.
- Kompas (2021). Larangan Mudik, Pemprov DKI Diminta Jaga Ketat Jalan Tikus Keluar Masuk Jakarta. Dapat Pada Laman: <https://megapolitan.kompas.com/read/2021/05/05/09570041/larangan-mudik-pemprov-dki-diminta-jaga-ketat-jalan-tikus-keluar-masuk>. Diakses tanggal 27 Juli 2023.
- Kopsidas A, Milioti C, Kepaptsoglou K, & Vlachogianni E.I. (2021). How did the Covid-19 Pandemic Impact Traveler Behavior Toward Public Transport? The case of Athens, Greece. *Transportation Letters*. 13(5-6): 344-352.
- Krippendorff K. 2004. *Content Analysis : An Introduction to Its Methodology*. 2nd Edition. London: Sage.
- Lima A, Stanojevic R, Papagiannaki D, Rodriguez P, & González M.C. 2016. Understanding Individual Routing Behaviour. *Journal of The Royal Society Interface*. 13(116): 20160021.
- Oh J, Lee H.Y, Khuong Q.L, Markuns J.F, Bullen C, Barrios O.E.A, Hwang S.S, Suh Y.S, McCool J, Kachur S.P, & Chan C.C. 2021. Mobility Restrictions were Associated with Reductions in Covid-19 Incidence Early in the Pandemic: Evidence from a Real-Time Evaluation in 34 Countries. *Scientific Reports*. 11(1): 13717.

- Politis I, Georgiadis G, Papadopoulos E, Fyrogenis I, Nikolaidou A, Kopsacheilis A, Sdoukopoulos A, & Verani E. 2021. Covid-19 Lockdown Measures and Travel Behavior: The Case of Thessaloniki, Greece. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 10: 100345.
- Serna A, Gerrikagoitia J.K, Bernabé U, & Ruiz T. 2017. Sustainability Analysis on Urban Mobility Based on Social Media Content. *Transportation Research Procedia*. 24: 1-8.
- Shakibaei S, de Jong G.C, Alpkökin P, & Rashidi T.H. 2021. Impact of the Covid-19 Pandemic on Travel Behavior in Istanbul: A Panel Data Analysis. *Sustainable Cities and Society*. 65: 102619.
- Sousa S. 2019. Local Planning Attitudes: Comparative Content Analysis of Municipal Director Plans of Portuguese Shrinking Cities. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*. 44(44): 81-91.
- The Jakarta Post 2021. Covid-19 Case Spike Looms as Millions Skirt 'Mudik' Ban. Pada Laman: <https://www.thejakartapost.com/news/2021/05/16/covid-19-case-spike-looms-as-millions-skirt-mudik-ban.html>. Diakses tanggal 5 November 2021.
- van der Hoeven A, & Hitters E. 2019. The Social and Cultural Values of Live Music: Sustaining Urban Live Music Ecologies. *Cities*. 90: 263-271.