

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisikan mengenai beberapa kajian teoritis, variabel yang digunakan serta studi tinjauan terdahulu yang diharapkan dapat menjadi dasar dari penyusunan serta pelaksanaan penulisan laporan ini.

2.1 Perilaku Perjalanan

Perjalanan terbentuk karena adanya aktifitas yang dilakukan bukan di tempat tinggalnya. Artinya, keterkaitan antar wilayah ruang sangatlah berperan dalam menciptakan perjalanan dan pola sebaran tata guna lahan akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang (Tamin, 1997). Kamus Umum Bahasa Indonesia mendefinisikan perilaku sebagai kelakuan, tabiat, tingkah laku, sedangkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia perilaku mengartikan sebagai tanggapan atau reaksi individu yang terwujud dalam gerakan atau sikap, tidak saja badan atau ucapan. Dalam konteks kolektif perilaku diartikan sebagai kegiatan orang secara bersama-sama dengan cara tertentu dan mengikuti pola tertentu tersebut. Jadi perilaku perjalanan dapat di artikan tingkah laku manusia dalam melakukan perjalanan ke tempat tujuan. Dan menurut Goulias (2000) menyatakan bahwa perilaku perjalanan adalah pemodelan dan analisis permintaan perjalanan atas dasar teori dan metode analisis dari berbagai bidang ilmiah. Termasuk didalamnya yaitu penumpangan waktu dan alokasi untuk perjalanan dan kegiatan, penumpangan waktu dalam berbagai konteks waktu dan tahapan dalam kehidupan masyarakat dan organisasi, dan penumpangan ruang pada setiap tingkat sosial organisasi seperti individu, rumah tangga, masyarakat dan kelompok-kelompok formal dan informal lainnya.

Menurut Kitamura (2009) aspek perilaku perjalanan yang dapat terukur dibagi dalam lima komponen yaitu frekuensi perjalanan, waktu tempuh perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan dan pemilihan moda. Aspek pemilihan moda dalam maksud bekerja penelitian ini bervariasi mulai dari kendaraan pribadi hingga kendaraan umum fenomena ini diakibatkan berbagai hal mulai dari jarak

rumah ke tempat kerja dan variabel terkait pemilihan moda dihubungkan dengan variabel perilaku perjalanan dan sosio ekonomi variabel variabel tersebut bersifat kuantitatif atau dapat diukur.

2.2 Karakteristik Perjalanan

Maksud orang melakukan pergerakan dapat diklasifikasikan sebagai berikut (Tamin, 1997) :

- A. Berdasarkan tujuan pergerakan untuk pergerakan berbasis rumah terdapat lima kategori yang sering dilakukan :
1. Pergerakan untuk kepentingan social.
 2. Rekreasi.
 3. Pergerakan ke tempat belanja.
 4. Pergerakan ke sekolah atau kampus.
 5. Pergerakan ke tempat kerja.

Dua tujuan pergerakan pertama (Bekerja, Pendidikan dan Belanja) disebut tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan setiap orang dewasa setiap harinya, sedangkan tujuan pergerakan lainnya sifatnya pilihan dan tidak rutin di lakukan. Untuk penelitian ini dalam pergerakan penduduk hanya di fokuskan kepada yang bermaksud dalam pergerakan bekerja.

- B. Berdasarkan waktu, dibedakan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan tidak sibuk proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan sangat berfluktuasi atau bervariasi sepanjang hari. Kebanyakan pergerakan pada jam sibuk pagi hari merupakan pergerakan utama yang harus di lakukan setiap hari (Bekerja dan Pendidikan). Dan jam sibuk sore hari merupakan pergerakan penarikan kembali dari pergerakan utama
- C. Berdasarkan jenis orang, biasanya dibedakan menurut tingkat pendapatan, tingkat pemilihan kendaraan, ukuran dan struktur rumah tangga.

Meyer dan Miller (1984 dalam Morlok (1995) mengemukakan bahwa perjalanan yang dilakukan oleh orang-orang dapat dilihat dari sejumlah atribut atau ukuran-ukuran sebagai berikut :

1. Maksud perjalanan (bekerja, belanja sosial dan lain-lain)

2. Waktu ketika melakukan perjalanan
 3. Tempat asal perjalanan
 4. Tempat tujuan perjalanan
 5. Kendaraan yang digunakan dalam perjalanan (Umum : Bus Pribadi : Motor atau pihak ke 3)
 6. Rute dari tempat asal ke tempat tujuan yang di pilih dalam melakukan perjalanan
 7. Frekuensi (yaitu jumlah perjalanan tiap satuan waktu) dalam perjalanan
- Menurut Morlok (1995) Karakteristik perjalanan mempengaruhi pelaku perjalanan dalam menentukan pilihan moda yang akan digunakan.

Dua faktor penting dalam kategori adalah :

1. Panjang Perjalanan Panjang suatu perjalanan memiliki pengaruh terhadap pelaku perjalanan dalam pemilihan moda. Ukuran ini dapat diperoleh dengan mengukur jarak rute yang paling sering digunakan diantara dua pusat zona, baik untuk kendaraan pribadi atau angkutan umum. Ukuran panjang perjalanan lainnya adalah waktu perjalanan dari pintu ke pintu. Ukuran ini sering di pilih dalam mengukur jarak karena dapat memasukan kelebihan waktu tempuh dalam suatu perjalanan
2. Maksud Perjalanan Ada suatu hubungan antara jumlah orang yang menggunakan angkutan umum dengan maksud perjalanan. Perjalanan dari rumah (Home-based) secara umum menunjukkan jumlah penumpang angkutan umum lebih banyak daripada perjalanan tidak dari rumah (non home-based), begitu pula untuk perjalanan dari sekolah dan bekerja (home-based school and work) menunjukkan penumpangan angkutan umum yang lebih daripada perjalanan dari berbelanja (home-based shopping)

2.3 Pemilihan Moda

Pemilihan moda merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini disebabkan karena peran kunci dari angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi. Tidak seorangpun dapat menyangkal bahwa moda angkutan umum menggunakan ruang jalan jauh lebih efisien daripada moda angkutan pribadi. Selain itu, kereta api bawah tanah dan beberapa moda transportasi

kereta api lainnya tidak memerlukan ruang jalan raya untuk bergerak sehingga tidak ikut memacetkan lalu lintas jalan. Model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan setiap moda. Bruton (1985), mendefinisikan pemilihan moda sebagai pembagian secara proposional dari semua orang yang melakukan perjalanan terhadap sarana transportasi yang ada, yang dapat dinyatakan dalam bentuk fraksi, rasio atau persentase terhadap jumlah total perjalanan. Pada analisa pemilihan moda, diestimasi jumlah orang yang menggunakan masing masing sarana transportasi, seperti kendaraan pribadi, bus, kereta api, dan angkutan lainnya. Proses ini dilakukan dengan maksud untuk mengkalibrasi model pemilihan moda pada tahun dasar dengan mengetahui perubahan (attribute) yang mempengaruhi pemilihan moda tersebut. Setelah dilakukan kalibrasi, model dapat digunakan untuk meramalkan pemilihan moda dengan menggunakan nilai peubah bebas (attribute) untuk masa mendatang. Beberapa prosedur pemilihan moda memodelkan pergerakan dengan hanya dua buah moda transportasi, yaitu angkutan umum dan angkutan pribadi menurut Tamim, (2000). Sedangkan menurut Stopher (1978) sebagaimana dikutip dari Mulyanto Y (1995) model pemilihan moda realistik bersifat disaggregate, behavioural dan probabilistic. Model yang bersifat disaggregate adalah bila satu dasar observasi untuk kalibrasi model adalah pelaku perjalanan secara individu (perorangan). Dan model yang bersifat behavior ekonomi konsumen dan perilaku psikologis dalam menentukan pengambilan keputusan, kedua model dibuat berdasarkan hipotesis-hipotesis yang berkaitan dengan identifikasi variabel yang menentukan pengambilan keputusan untuk memilih. Dan model yang bersifat probabilistic adalah dikarenakan model menunjukkan sesuatu probabilitas hasil dari pengambilan keputusan traveller yang potensial.

Tamim (2000) menyatakan bahwa faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda dapat dikelompokkan menjadi empat bagian, yaitu:

1. Karakteristik Pengguna Jalan Karakteristik orang yang akan melakukan perjalanan atau tempat dimana mereka tinggal, beberapa faktor berikut akan sangat mempengaruhi pemilihan moda:

- a. Ketersediaan atau kepemilikan kendaraan pribadi, semakin tinggi tingkat kepemilikan kendaraan pribadi akan semakin kecil pula ketergantungan pada angkutan umum.
- b. Pemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)
- c. Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pension, bujangan, dll)
- d. Pendapatan, semakin tinggi pendapatan akan semakin besar peluang menggunakan kendaraan pribadi
- e. Faktor lainnya, misal keharusan menggunakan bus ketempat bekerja dan keperluan mengantar anak sekolah

2. Karakteristik Pergerakan

Karakteristik pergerakan yang akan dibuat, dan beberapa faktor yang sangat mempengaruhi pemilihan moda:

- a. Tujuan Pergerakan, orang masih akan tetap menggunakan bus pribadi ketempat bekerja meskipun lebih mahal, karena ketepatan waktu, kenyamanan, dll yang tidak dipengaruhi oleh angkutan umum.
- b. Waktu Terjadinya Pergerakan, jika kita ingin bergerak tengah malam kita akan membutuhkan kendaraan pribadi karena pada saat itu angkutan umum tidak ada atau jarang beroperasi.
- c. Jarak Perjalanan, semakin jauh perjalanan semakin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi.

3. Karakteristik Fasilitas Moda Transportasi

- a. Faktor Kuantitatif yang terdiri dari, waktu perjalanan, waktu menunggu ditempat pemberhentian bus, waktu selama bergerak, biaya transportasi, tarif, biaya bahan bakar.
- b. Faktor Kualitatif yang terdiri dari, kenyamanan dan keamanan, keandalan dan keteraturan.

4. Karakteristik kota atau Zona

Beberapa karakteristik yang mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk. Kelompok ini terdiri dari

variabel yang mulai jarang digunakan. Pada studi terdahulu terlihat bahwa variabel tersebut mempunyai korelasi dengan pemilihan moda.

2.4 Transportasi

Menurut Nasution (2004) Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakans tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (the promoting sector) dan pemberi jasa (the servicing sector) bagi perkembangan ekonomi.

Menurut Fatimah, S. (2019) Transportasi merupakan sarana yang sangat berperan terhadap keberlangsungan interaksi antara manusia atau memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain agar barang tersebut dapat diangkut cepat sehingga sampai di tempat tujuan tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan. Maka transportasi dapat dikatakan sebagai kegiatan jasa pelayanan, hal ini dikarenakan jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor seperti sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor kontruksi, sektor keuangan dan lain-lain untuk mengangkut barang atau manusia sesuai pada kegiatan setiap sektor tersebut. Oleh karena itu jasa transportasi dikatakan sebagai permintaan turunan (*Derived Demand*) yang artinya permintaan jasa transportasi akan bertambah karena diperlukan dalam melayani berbagai kegiatan ekonomi maupun pembangunan. Selain itu transportasi dikatakan sebagai sistem.

Menurut Azis, R. (2018) Sistem Transportasi adalah keterkaitan dan keterikatan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana dalam rangka perpindahan barang manusia atau barang secara alami atau buatan. Sistem transportasi bertujuan untuk mengkoordinasi proses penumpang dan barang dengan mengatur komponen seperti prasarana sebagai media dan sarana sebagai alat yang digunakan dalam proses transportasi. Sehingga bentuk koordinasi antar komponen

transportasi saling berkaitan, serta proses transportasi terhadap penumpang dan barang dapat dicapai secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu dengan mempertimbangkan faktor kenyamanan, keamanan, kelancaran dan efisiensi terhadap waktu dan biaya. Selain itu, Nur, N. K., et al., (2021) mengatakan bahwa sistem transportasi terjadi karena terdapat Perbedaan antara sumber daya berdasarkan wilayah satu terhadap wilayah yang lainnya. Sehingga terjadi kebutuhan dan ketersediaan menjadi interaksi antara kawasan yang digambarkan dengan adanya sistem transportasi. Hal-hal yang harus diperhatikan dalam perencanaan transportasi yang akan menerapkan kebijakan sistem transportasi seperti sistem kegiatan, sistem jaringan, sistem pergerakan

2.4.1 Angkutan Umum

Menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, bahwa angkutan adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Menurut Mutiawati, C. (2019) jenis angkutan umum terdiri atas mobil penumpang umum (MPU), mobil bus kecil, mobil bus sedang dan mobil bus besar sebagai berikut:

- a Mobil penumpang umum (MPU) adalah kendaraan bermotor yang digunakan sebagai kendaraan umum yang dilengkapi sebanyak 8 (delapan tempat duduk), belum termasuk tempat duduk pengemudi dan tanpa ada perlengkapan pengangkutan bagasi.
- b Mobil bus kecil adalah mobil yang dilengkapi sekurangnya 19 (sembilan sampai sembilan belas) dan belum termasuk tempat duduk pengemudi.
- c Mobil bus sedang adalah mobil bus yang memiliki kapasitas 30 (tiga puluh) orang yang duduk dan berdiri tetapi belum termasuk tempat duduk pengemudi.
- d Mobil bus besar adalah mobil bus yang memiliki kapasitas 70 (tujuh puluh Sembilan) orang yang duduk dan berdiri tetapi belum termasuk tempat duduk pengemudi

Karakteristik angkutan umum menurut Prayoga (2017) mengatakan bahwa terdapat 2 sistem dalam pemakai angkutan umum sebagai berikut:

1. Sistem sewa yaitu kendaraan yang dioperasikan oleh operator maupun penyewa. Tidak ada rute dan jadwal tertentu yang perlu diikuti oleh pemakai. Sistem sewa sering disebut sebagai *Demand Responsive System* karena pengguna bergantung kepada permintaan
2. Sistem penggunaan bersama yaitu kendaraan yang dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang tetap. Sistem penggunaan bersama dikenal sebagai *Transit System*. Transit system memiliki 2 jenis yaitu paratransit, yaitu tidak ada jadwal pasti dan kendaraan dapat berhenti menaikan atau menurunkan penumpang di sepanjang rute dan mass transit yaitu terdapat jadwal dan tempat pemberhentian lebih pasti.

Tabel II. 1
Rute Angkutan Umum Menuju Stasiun Bandung

NO	KOTA	JURUSAN	RUTE ANGKUTAN UMUM
1	Kota Bandung	St Hall - Dago	Stasiun Bandung (Barat) - Jl Stasiun Timur - Viaduct - Jl Perintis Kemerdekaan - Jl Wastu Kencana - Jl RE Martadinata - Jl Ir H Juanda - RS Boromeus (Dago) - ITB (Jl Ganesha, Dago) - Sirnpang Dago - Terminal Dago
2	Kota Bandung	Stasiun Hall - Ciurnbeuleuit Via Cihampelas (lurus)	Terminal Ciumbuleuit - Jl Ciumbuleuit - UNPAR (Ciumbuleuit) - Jl Cihampelas - Jl Bapa Husen - Jl Sederhana - Jl Pasir Kaliki - RS Hasan Sadikin - Jl Pasteur - Jl Cihampelas - Jl Rivai - Jl Cipto - Jl Pajajaran - Jl Cicendo - Jl Kebon Kawung - Stasiun Bandung (Kebon Kawung) - Jl Pasir Kaliki - Jl Kebon Jati - Terminal Stasiun
3	Kota Cimahi	Cimahi - St. Hall (Via Tagog)	Terminal Pasar Antri - Gatot Subroto - Tagog - Cibabat - Cimindi - Cibeurem - Rajawali - Ciroyom - Pajajaran - Cicendo - Stasiun Bandung
4	Kota Cimahi	Cimahi - St. Hall (Via Pasar Atas)	Terminal Pasar Antri - Pojok - Sangkuriang - Citeureup - Pasar Atas - Tagog - Cibabat - Cimindi - Cibeurem - Rajawali - Ciroyom - Pajajaran - Cicendo - Stasiun Bandung

Sumber : Dishub Kota Bandung

2.4.1.1 Jenis Angkutan Umum

Berdasarkan Undang-Undang (UU) No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa jenis dan fungsi kendaraan terdiri atas kendaraan Bermotor dan Kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor

berdasarkan jenisnya yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan Khusus. Berikut adalah pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri atas:

1. Angkutan antar kota, merupakan perpindahan orang dari suatu kota ke kota yang lain
2. Angkutan kota, merupakan perpindahan orang dari suatu kota ke kota yang lain
3. Angkutan perdesaan, merupakan perpindahan orang di dalam antar wilayah perdesaan
4. Angkutan lintas batas negara, merupakan angkutan orang yang berpindah melalui lintas batas negara lain.

2.5 Virus COVID – 19

Menurut Agung, I. M. (2020) COVID-19 telah memberikan dampak di berbagai negara dan kalangan masyarakat seperti kematian, penurunan dan pelambatan ekonomi (resesi), terganggu aktivitas pendidikan, ekonomi dan sosial dan dampak psikologis serta perubahan perilaku pada masyarakat. Selain itu menurut Tuti, R. W (2020) mengatakan bahwa COVID-19 memberikan dampak terhadap sektor pekerjaan seperti pendidikan, pariwisata, perdagangan dan transportasi serta masyarakat harus beradaptasi terhadap perkembangan COVID-19. Karo, M.B (2020) mengatakan bahwa penyebaran COVID-19 berlangsung sangat cepat. Sehingga perlu adanya upaya pencegahan yang dilakukan untuk mengatasi penyebaran COVID-19 seperti dengan cara penyuluhan kepada masyarakat, pola perilaku masyarakat yang aman dan bertanggung jawab, selain itu banyak pemimpin yang menghimbau masyarakat untuk melakukan perilaku hidup bersih, social distancing, Adaptasi Kebiasaan Baru (AKB) untuk mencegah penularan virus penyakit.

2.6 Dampak Covid-19 Terhadap Transportasi di masa AKB

Menurut Toyfur, M et al., (2020) di masa pandemi COVID-19, aktivitas transportasi dengan menggunakan angkutan umum memiliki resiko penularan

COVID-19 apabila menggunakan moda angkutan umum dan tidak mengikuti protokol kesehatan COVID-19. Selain itu,

Menurut Rakhmatulloh, A. et.al., (2021) mengatakan bahwa salah satu sumber penyebaran COVID-19 dapat melalui moda transportasi umum hal ini karena moda transportasi umum yang memiliki ruang tertutup dapat memberikan peluang terhadap penularan penyakit dari manusia ke manusia lainnya.

Namun di masa pandemi COVID-19 penggunaan layanan transportasi online masih dipercaya oleh masyarakat untuk digunakan kembali, akan tetapi hal tersebut belum mampu meningkatkan kepuasan masyarakat dalam menggunakan transportasi online sebab adanya perubahan gaya hidup di masa Adaptasi Kebiasaan Baru (AKB)

2.7 Kebijakan Pemerintah Pada Transportasi Di masa Adaptasi Kebiasaan Baru (AKB)

Kebijakan transportasi di masa pandemi COVID-19 maka pemerintah telah mengeluarkan Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 tahun 2020 tentang pengendalian transportasi dalam rangka pencegahan penyebaran COVID-19, di dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut diterbitkannya aturan baru di sektor transportasi salah satunya mengenai batas kapasitas maksimal penumpang angkutan umum yang sebelumnya diatur maksimal 50 persen kini tidak ada. Seperti di Kota Bandung dalam Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 68 tahun 2021 tentang Pemberlakuan Pembatasan kegiatan masyarakat Darurat Corona virus 2019.

Berdasarkan Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 68 Tahun 2021, bagian keempatbelas tentang pelaksanaan PPKM Darurat dalam aktivitas Transportasi pada pasal 21 menyebutkan bahwa angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum, angkutan perkeretaapian dan moda transportasi barang jumlah orang dibatasi paling banyak 70 persen dari kapasitas angkutan.

2.8 Kebijakan Protokol Kesehatan Terhadap Moda Transportasi Konvensional

Pemerintah Kota Bandung telah mengeluarkan Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 68 Tahun 2021 Pemberlakuan Pembatasan kegiatan masyarakat Darurat Corona virus 2019 dengan tujuan dibentuknya peraturan ini sebagai berikut:

- a. Pedoman Bagi Masyarakat atau Aparat Melakukan Aktivitas dengan Memperhatikan Protokol Kesehatan Di Masa Pandemi COVID-19
- b. Meningkatkan Antisipasi Perkembangan Eskalasi Penyebaran COVID-19
- c. Memperkuat Penanganan Kesehatan dari Virus COVID-19
- d. Pengendalian Penyebaran Virus COVID-19 di Setiap Daerah Kota

Selain itu, di dalam Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 68 Tahun 2021 Bagian ketiga tentang Pelaksanaan PPKM Darurat Dalam Perjalanan dengan sifat Mobilitas disebutkan bahwa:

1. Seseorang yang melakukan perjalanan di daerah kota, wajib menerapkan dan mematuhi protokol kesehatan seperti memakai masker sesuai standar, menjaga jarak dan menghindari kerumunan serta mencuci tangan dengan sabun atau hand sanitizer.
2. Kegiatan perjalanan antar daerah Kabupaten atau Kota dalam satu Provinsi Jawa Barat atau antar daerah provinsi yang termasuk kategori zona merah maka dilaksanakan secara selektif seperti:
 - a. Menunjukkan kartu vaksin minimal vaksinasi dosis pertama.
 - b. Menunjukkan hasil uji tes RT-PCR untuk moda transportasi pesawat udara dari kedatangan dan keberangkatan daerah kota dan keluar kota daerah.
 - c. Menunjukkan hasil uji rapid antigen test untuk moda transportasi mobil pribadi, sepeda motor, bus, kereta api dan kapal laut dari kedatangan dan keberangkatan daerah kota dan keluar kota daerah.
 - d. Sopir kendaraan logistic dan transportasi barang lainnya dikecualikan dari ketentuan memiliki kartu vaksin.

3. Berdasarkan Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 68 Tahun 2021 pada bagian keempatbelas tentang Pelaksanaan PPKM Darurat Dalam Aktivitas Transportasi pasal 21 menyebutkan bahwa dimasa pandemi COVID-19 kegiatan transportasi baik orang maupun barang diatur sebagai berikut:
 1. Adanya Pembatasan jumlah penumpang pada kendaraan mobil penumpang pribadi yaitu:
 - a. Mobil penumpang sedan atau sejenisnya dengan kapasitas duduk 4 (empat) orang, maka maksimal dapat menangkut 3 (tiga) orang.
 - b. Mobil penumpang bukan sedan dengan kapasitas duduk lebih dari 4 (empat) orang, maka maksimal dapat menangkut 4 (empat) orang
 2. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum, angkutan perkeretaapian, atau moda transportasi barang jumlah orang dibatasi paling banyak 70% (tujuh puluh persen) dari kapasitas angkutan.
 3. Angkutan roda dua pribadi dapat menangkut orang atau barang selama memenuhi protokol kesehatan.

Angkutan roda dua berbasis aplikasi dapat menangkut orang atau barang dengan ketentuan harus mendapat persetujuan dari wali kota selaku ketua umum gugus tugas tingkat kota atau Kabupaten.

2.9 Protokol Kesehatan Transportasi Online di Era Adaptasi Kebiasaan Baru

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Nomor PM 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) disebutkan pada pasal 11 bahwa

- Kendaraan bermotor perseorangan berupa mobil penumpang dilakukan pembatasan jumlah penumpang dari jumlah kapasitas tempat duduk dan penerapan jaga jarak fisik (physical distancing);
- Sepeda motor untuk tujuan melayani kepentingan masyarakat dan untuk kepentingan pribadi, dapat mengangkut penumpang dengan ketentuan harus memiliki protokol kesehatan sebagai berikut:

1. Aktivitas lain yang diperbolehkan selama Pembatasan Sosial Berskala Besar;
2. Melakukan disinfeksi kendaraan dan perlengkapan sebelum dan setelah selesai digunakan;
3. Menggunakan masker dan sarung tangan; dan
4. Tidak berkendara jika sedang mengalami suhu badan di atas normal atau sakit.

Kementerian Perhubungan akhirnya membuat aturan *Journal of Accounting & Management Innovation*, Vol.4 No.2, 2020, pp. 76-90 95 operasional transportasi online seperti Gojek dan Grab di era new normal ini. Aturan tersebut dituangkan dalam Surat Edaran No. 11 tahun 2020, yang menjelaskan Standar Operasional Prosedur mengenai

- Kendaraan Bermotor Perseorangan berupa mobil penumpang
 1. Melakukan penyemprotan disinfektan di bagian dalam dan luar kendaraan;
 2. Tidak melakukan perjalanan jika dalam kondisi tidak sehat;
 3. Mencuci tangan dengan hand sanitizer / sabun;
 4. Kapasitas penumpang 50% bila hendak berbagi dengan orang lain (zona merah dan zona orange);
 5. Kapasitas penumpang 75% bila hendak berbagi dengan orang lain (zona kuning dan zona hijau);
 6. Kapasitas penumpang 100% dari kapasitas tempat duduk bila berasal dari rumah yang sama (semua zona);
 7. Melaksanakan protokol kesehatan (memakai masker dan mencuci tangan / hand sanitizer);
 8. Menetapkan physical distancing bagi kendaraan yang penumpangnya tidak berasal dari rumah yang sama.
- Sepeda Motor dengan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi
 1. Perusahaan Aplikasi menyediakan pos kesehatan di beberapa tempat dengan menyediakan disinfektan, hand sanitizer, dan pengukur suhu;

2. Perusahaan Aplikasi disarankan untuk menyediakan penyekat antara penumpang dan pengemudi;
3. Perusahaan Aplikasi menyediakan tutup kepala (haircap) jika helm dari pengemudi;
4. Penumpang disarankan membawa helm sendiri dan melaksanakan protokol kesehatan lainnya
5. Pengemudi menggunakan masker, sarung tangan, jaket lengan panjang, dan hand sanitizer.

2.10 Analisis Statistik Deskriptif

Menurut Muhson, A. (2006) analisis statistik deskriptif merupakan analisis data yang digunakan untuk menggambarkan suatu data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa ada maksud membuat kesimpulan yang berlaku umum. Analisis statistik deskripsi berupa akumulasi data dasar dalam membentuk deskripsi tetapi tidak menerangkan saling hubungan, menguji hipotesis, membuat ramalan atau melakukan penarikan suatu kesimpulan. Menurut Nasution, L. M. (2017) statistik deskriptif ditujukan kepada kumpulan data yang telah ada. Ruang lingkup Statistik deskriptif mencakup diantaranya distribusi frekuensi beserta bagiannya, angka indeks, time series, korelasi dan regresi sederhana.

2.12 Penelitian Terdahulu

No	Judul	Nama Peneliti	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
1	Behavioral Intention To Travel Of Young Tourist By Railway Toward New Normal Era	Ratu Yolanda Ayu, Erlina Rulia Fauzani, Aisyah Rahmawati, Muhammad Iqbal Firdaus	Menguji model intensi konsumen melakukan perjalanan menggunakan kereta api di konteks era new normal, dengan fokus pada wisatawan muda	Dengan menggunakan teori reasoned bertindak (TRA) dan pengolahan data menggunakan Statistik	Dari hasil pengujian yang dilakukan oleh peneliti didapatkan bahwa adanya pengaruh dari perilaku dan orang – orang sekitar terhadap minat bepergian menggunakan kereta api pada era new normal

No	Judul	Nama Peneliti	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
2	Factors affecting the mode choice behavior before and during COVID-19 pandemic in Pakistan	Muhammad Abdullah, Nazam Ali Atif Bilal Aslam Muhammad Ashraf Javid Syed Arif Hussai	Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi angkutan umum dan kemauan membayar mahal untuk angkutan umum yang menggunakan peningkatan desinfeksi.	Dengan menggunakan Theory Planned Behavior (TPB) dan pengolahan data menggunakan Statistik Deskriptif	Pengaruh pandemi COVID-19 terhadap penawaran dan permintaan angkutan umum bisnis menurun, dan penumpang semakin khawatir menggunakan angkutan umum. Menunjukkan hasil yang signifikan untuk meningkatkan kebersihan dan desinfeksi pada transportasi umum guna mengurangi kekhawatiran pengguna angkutan umum
3	Decline in Mobility: Public Transport in Poland in the time of the COVID-19 Pandemic	Michał Wielechowski, Katarzyna Czech, Łukasz Grzęda	Untuk mengetahui pengaruh kebijakan polandia tentang COVID-19 terhadap mobilitas masyarakat pada transportasi publik	Korelasi spearman dan uji signifikansi ANOVA	Dari hasil uji korelasi dan anova didapatkan hasil yang signifikan yakni adanya perubahan mobilitas pengguna publik transport karena kebijakan tentang covid 19 di Polandia
4	Transportation Modes During	Siti Maemunah,	Tujuan dari penelitian ini	Teknik analisis yang	Hasil analisis menunjukkan

No	Judul	Nama Peneliti	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
	Pandemic Covid-19 in Indonesia	Marta Anggoro	adalah pemilihan moda transportasi pada masa pandemi di Indonesia. Ini penelitian ini menggunakan analisis teknik analisis SEM (Structural Equation Model), dengan Partial Least Pendekatan persegi (PLS)	menggabungkan analisis faktor dan jalur. Peneliti memperkirakan dan sekaligus menguji hubungan multipel eksogen dan endogen dengan berbagai indikator.	bahwa variabel biaya dan keamanan tidak sangat berpengaruh terhadap pilihan moda transportasi, hal ini dikarenakan adanya pandemi Covid-19 yang mengakibatkan dalam perubahan variabel prioritas masyarakat dalam pemilihan moda transportasi. Sedangkan variabel kenyamanan dan kepatuhan terhadap protokol kesehatan berpengaruh signifikan terhadap pilihan transportasi moda yang berdampak pada pengurangan risiko terpapar COVID-19.
5	The impact of ppkm implementation and travel behavior	Irfan Yusuf Mahendra, Febby Fannysa , Lira Agusinta ,	Untuk mengetahui karakteristik wisatawan	Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini	Hasil nya ada pengaruh PPKM Kebijakan Implementasi

No	Judul	Nama Peneliti	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
	characteristics on the transportation mode selection in bekasi city.	Abdullah Ade Suryobuwono	dalam memilih moda transportasi yang digunakan selama pelaksanaan kebijakan PPKM untuk melakukan aktivitas sehari-hari.	adalah logistik biner analisis regresi dengan menjelaskan secara deskriptif.	dan Karakteristik Perilaku Perjalanan pada Pemilihan Moda Transportasi