

# Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Perilaku Pengguna Jalan Pada Lumba

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Pasir Pengaraian, Pasir Pengaraian, 28457, Indonesia

---

## INFO ARTIKEL

Tersedia Online : Desember 2022

---

## ABSTRA K

Pertama kali wabah COVID-19 terdeteksi di Indonesia yakni pada bulan Maret 2020. Wabah COVID-19 ini menyebar dengan cepat ke seluruh daerah Indonesia. Tidak sedikit dampak yang ditimbulkan oleh wabah ini, tak terkecuali sektor transportasi. Penelitian ini menitikberatkan pada dampak COVID-19 terhadap perubahan perilaku pengguna jalan. Adanya pembatasan aktifitas dan mobilitas pada masa pandemi COVID-19 ini mengakibatkan terjadinya perubahan perilaku dan gaya hidup masyarakat. Bila dikaitkan transportasi terutama perilaku dalam berkendara, seperti peningkatan kecepatan, ngebut, penggunaan telepon seluler, dan pelanggaran lalulintas. Semua ini akan mengurangi keselamatan dalam berkendara. Penelitian ini penting dilakukan dalam memahami lebih jauh perilaku apa saja yang ditimbulkan akibat pandemi COVID-19 ini. Kontribusi penelitian ini sebagai gambaran awal kepada pengambil kebijakan untuk merencanakan dan membuat kebijakan, program dan target yang akan dicapai dalam mengatasi perubahan perilaku pengguna jalan selama masa pandemi COVID-19.

---

**Kata kunci:** Berisiko; Covid-19; Pandemi; Perilaku; Sepeda motor.

---

## E – MAIL

padalumba@gmail.com

---

## ABSTRA C T

*The first time the COVID-19 outbreak was detected in Indonesia in March 2020. This COVID-19 outbreak spread rapidly throughout Indonesia. The impacts that is caused by this outbreak in all sector, including the transportation sector. This study focuses on the impact of COVID-19 on behavior in road user. The restrictions on activity and mobility during the COVID-19 pandemic have resulted in changes in people's behavior and lifestyle. If it is related to transportation, especially driving behavior, such as increasing speed, speeding, the use of cell phone while driving, and traffic violations. All of this will reduce driving safety. This research is important to be performed in understanding further what behaviors that are caused by the COVID-19 pandemic. The contribution of this research is as an initial illustration for policy makers to plan and make policies, programs and targets to be achieved in overcoming changes in behavior of road user during the COVID-19 pandemic.*

---

**Keywords:** Behavior; Covid-19; Motorcycles; Pandemic; Risky.

---

## I. PENDAHULUAN

Untuk mencegah menyebarnya virus COVID-19, Pemerintah Indonesia mengeluarkan kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) [1]. Pembatasan kegiatan dan mobilitas masyarakat selama masa pandemi COVID-19 mengakibatkan turunnya volume lalulintas dan berdampak terhadap perjalanan masyarakat [2], [3], [4], [5], [6], sehingga volume arus lalulintas mengalami pada masa pandemi mengalami penurunan yang cukup tajam dibandingkan pada masa sebelum pandemi. Turunnya volume lalulintas ini mengakibatkan kendaraan bebas bermanuver di jalan raya tanpa banyak rintangan dan kondisi ini juga dapat menimbulkan kelelahan lebih awal pada pengendara [7]. Kondisi seperti ini juga dapat mengakibatkan terjadinya perubahan perilaku pada pengendara dalam berkendara seperti memacu kendaraan lebih dari kecepatan biasanya atau mengebut, sehingga sangat berisiko terhadap terjadinya kecelakaan fatal [8], [9], [10], [11], [12], [13]. Disamping itu, perubahan perilaku lain dari pengendara pada masa pandemi ini seperti menggunakan telpon seluler pada saat berkendara [14], [15], [16], [17], [18] yang tentu saja hal ini

akan membahayakan keselamatan pengendara itu sendiri maupun orang lain. Bahkan lebih jauh lagi pada masa pandemi ini ada kecenderungan pengendara melakukan pelanggaran lalulintas yang dapat berisiko terhadap terjadinya kecelakaan [19]. [20]. [21], sehingga kondisi seperti ini tentu akan mengurangi keselamatan lalulintas dalam berkendara. Data statistik selama tahun 2020 menunjukkan angka kecelakaan turun sebesar 15%, namun demikian turunnya angka kecelakaan ini tidak sebanding dengan turunnya arus lalulintas selama masa pandemi COVID-19. Artinya terjadinya kecelakaan tidak dipengaruhi oleh banyaknya arus lalulintas di jalan raya.

Lebih jauh lagi dampak pandemi ini mempengaruhi pengguna jalan untuk memilih moda dalam melakukan perjalanan untuk sampai di tujuan karena pengguna jalan merasa aman pada saat menggunakan moda lain selain transportasi umum. Sebagai gambaran umum banyaknya kendaraan bermotor Indonesia dapat dilihat pada Gambar 1. Tujuan dari penelitian ini adalah mengeksplorasi dampak COVID-19 terhadap perubahan perilaku pengguna jalan di Indonesia. Kontribusi penelitian ini sebagai gambaran awal kepada pengambil kebijakan untuk merencanakan dan membuat kebijakan, program dan target yang akan dicapai dalam mengatasi perubahan perilaku pengguna jalan pada masa pandemi COVID-19.

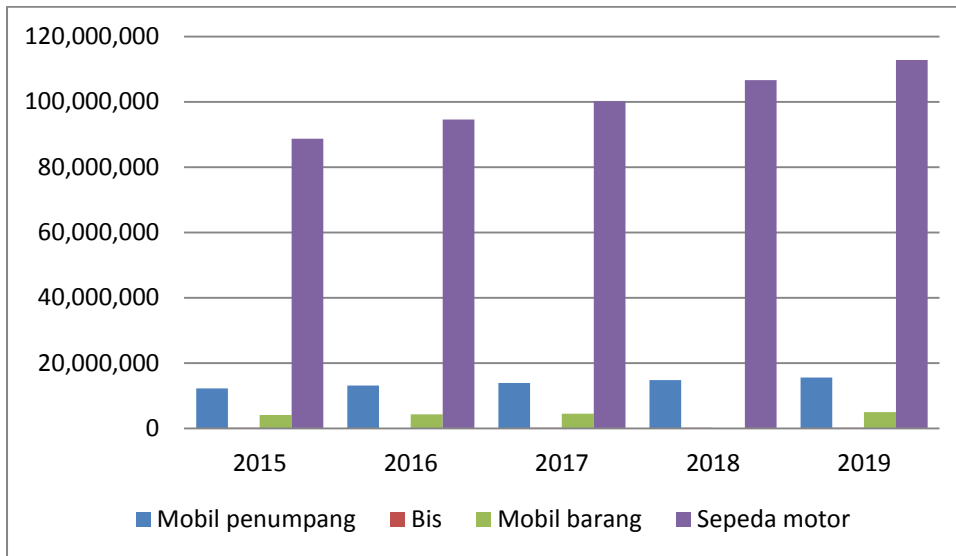
## II. MATERIAL DAN METODE

Data studi ini dikumpulkan dari berbagai sumber yang bermanfaat yang meliputi: *journal* dan *proceeding* yang diperoleh secara luring maupun daring yang diakses dari internet. Gambaran awal data menunjukkan bukti pendukung keterkaitan yang masuk akal antara pengaruh masa pandemi COVID-19 dengan perilaku pengguna jalan.

Pandemi COVID-19 masuk ke Indonesia pada bulan maret tahun 2020, setelah itu virus COVID-19 ini menyebar dengan cepat di seluruh Indonesia. Kondisi ini tentu menimbulkan kecemasan baik pemerintah maupun masyarakat. Untuk menghindari penyebaran virus COVID-19 ini pemerintah melakukan pembatasan kegiatan dan mobilitas masyarakat. Pembatasan ini tentu berdampak terhadap gaya hidup masyarakat terutama terkait dengan perilaku seperti : lama perjalanan, berpindah moda, peningkatan kecepatan, penggunaan telpon seluler pada saat berkendara, dan pelanggaran lalulintas.

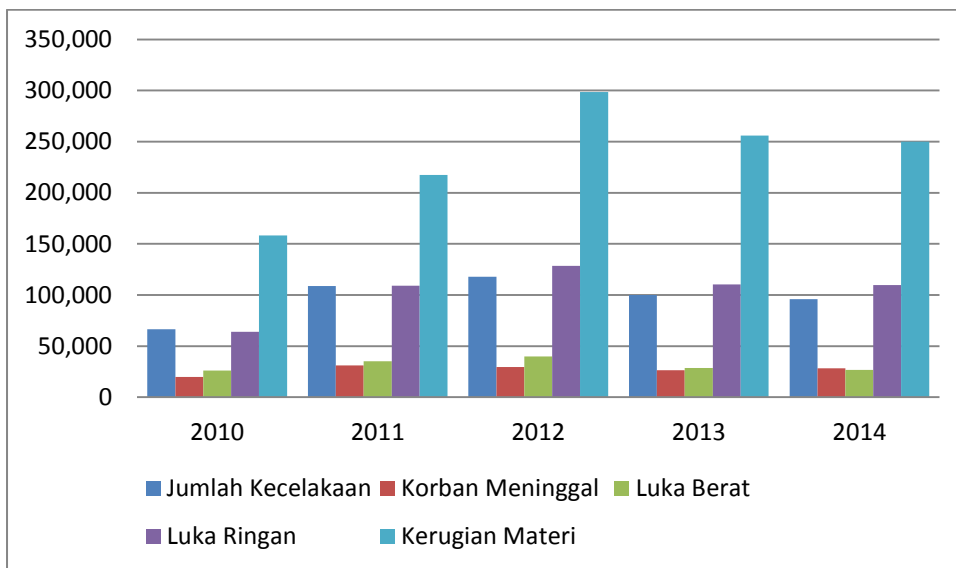
Pembatasan kegiatan dan mobilitas masyarakat mengakibatkan berkurangnya kepadatan arus lalu lintas di jalan raya. Namun demikian fakta menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan terbilang tinggi. Pada 2020 jumlah angka kecelakaan 100.028 kejadian atau turun 14% di tahun 2019 sebesar 116.411 kejadian. Selain itu, jumlah korban meninggal akibat kecelakaan menurun 18 persen dengan jumlah sebanyak 25.671 korban jiwa pada 2019 menjadi 23.529 pada tahun 2020 [22]. Jumlah kecelakaan lalu lintas mencapai 1.234 kejadian pada periode minggu ke-32 tahun 2020. Dari data tersebut terlihat bahwa risiko kecelakaan lalu lintas tidak bergantung pada situasi lalu lintas [22]. Menurut data Polda Metro Jaya, jumlah kasus kecelakaan lalu lintas sepanjang 2020 pada masa pandemi Covid-19 menurun 7.565 kasus atau sebesar 15% dibandingkan tahun 2019 sebesar 8.877 kasus kecelakaan.

Data [23] dan [24] menunjukkan angka kecelakaan dan tingkat keparahan kecelakaan dari tahun 2010 – 2019 seperti ditunjukkan Gambar 2 dan Gambar 3. Disamping itu data [25] yang terkini, pada tanggal 4 januari 2021 menunjukkan bahwa jumlah korban meninggal dan luka-luka mengalami penurunan yang cukup signifikan dibanding tahun 2019 seperti ditunjukkan Gambar 4. Pada tahun 2020 terjadi penurunan jumlah kasus kecelakaan, penurunan jumlah korban meninggal dan penurunan jumlah korban cedera. Data ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh ([26]; [14]). Namun pengurangan angka kecelakaan ini tidak sebanding dengan penurunan arus lalulintas selama masa pandemi ini.



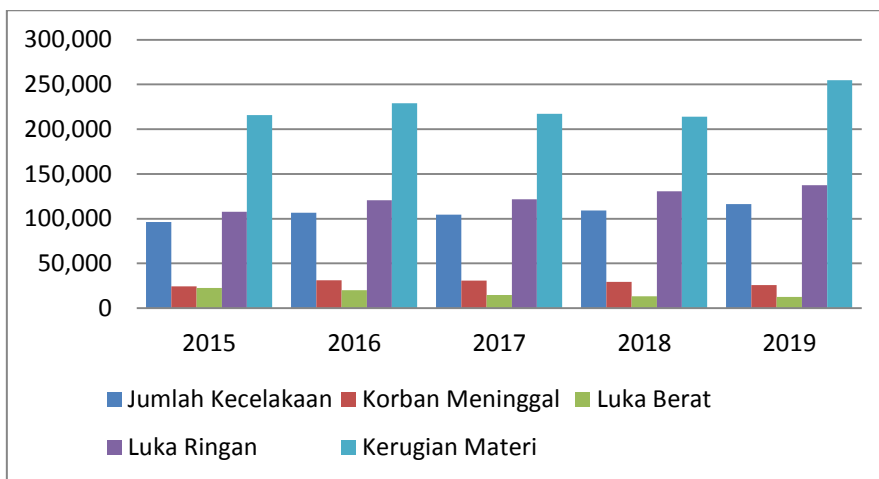
**Gambar 1.** Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia

Sumber: [24]

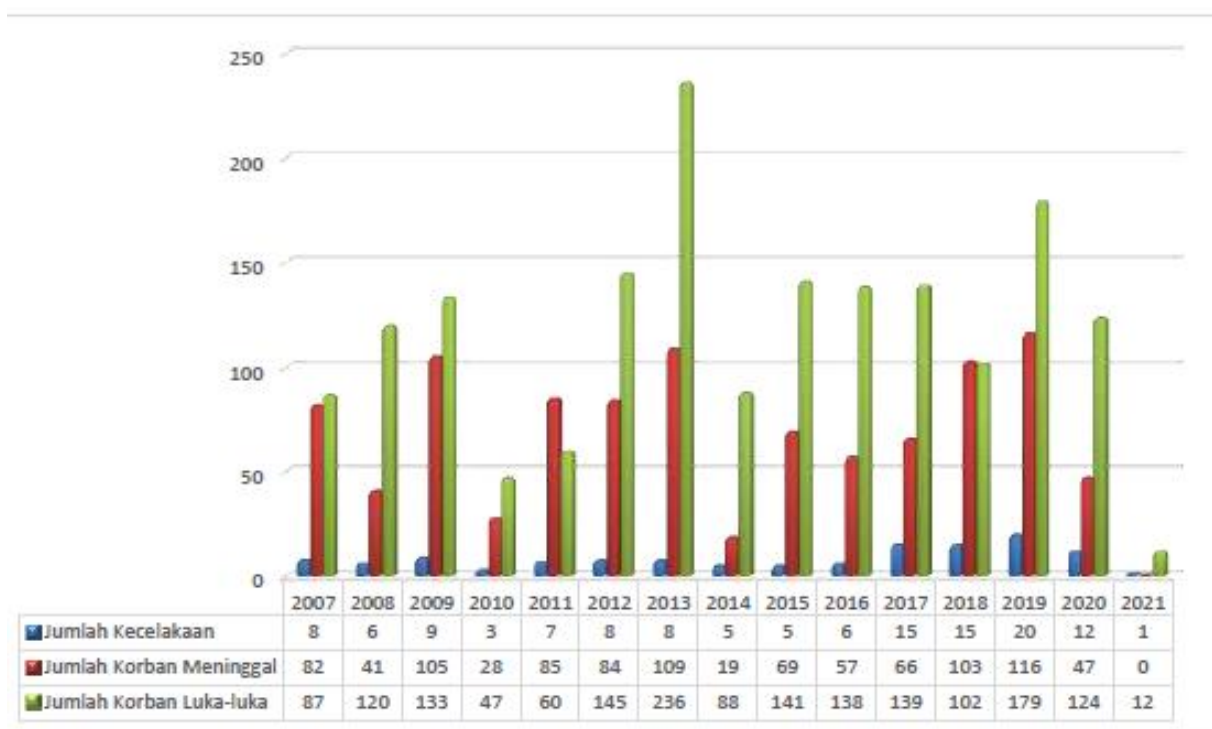


**Gambar 2.** Jumlah kasus kecelakaan dan jumlah korban tingkat keparahan menurut BPS 2014

Sumber: [23]



Gambar 3. Jumlah kasus kecelakaan dan jumlah korban tingkat keparahan menurut BPS 2019  
 Sumber: [24]



Sumber: [25]

### III. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1. Dampak pandemi COVID-19 terhadap perilaku pengguna jalan

Berdasarkan data yang dikumpulkan, mempertegas adanya korelasi antara masa pandemi COVID-19 dengan perubahan perilaku pengguna jalan, seperti lama perjalanan, berpindah moda, peningkatan kecepatan, pelanggaran lalulintas, tujuan perjalanan, dan ketakutan untuk melakukan perjalanan.

Masa pandemi juga mempengaruhi jauh dekat perjalanan pengendara. Ada kecenderungan pada masa pandemi ini pengendara lebih cenderung mengurangi perjalanannya. Hal ini disebabkan karena adanya ketakutan dari masyarakat tentang

penyebaran virus COVID 19 ini. Selain tujuan bekerja dan melancong pada masa pandemi COVID-19 ini, berbelanja menjadi tujuan utama untuk melakukan perjalanan [5].

Selain itu akibat masa pandemi pengguna jalan lebih cenderung menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan transportasi umum, hal ini disebabkan adanya anggapan di masyarakat bahwa transportasi umum merupakan salah satu media atau tempat penyebaran virus COVID-19, sehingga berdampak pada sedikit peningkatan penggunaan kendaraan pribadi dibandingkan pada masa sebelum pandemi [2], [5]. Disamping itu, masyarakat yang memiliki mobil sangat berpotensi

untuk melakukan perjalanan jauh seperti tujuan bekerja selama pada masa pandemi [27].

Pembatasan aktifitas dan mobilitas selama masa pandemi COVID-19 mengakibatkan menurunnya jumlah kendaraan di jalan raya, sehingga berakibat pada perubahan perilaku berkendara, dimana pengendara cenderung untuk meningkatkan kecepatannya dari biasanya [14]. Selain peningkatan kecepatan pengendara lebih banyak menggunakan telepon seluler yang potensi terhadap penurunan tingkat keselamatan di jalan raya [14]. Turunnya volume lalu lintas di jalan raya juga akan berdampak pada penurunan jumlah pelanggaran lalu lintas [6].

### 3.2. Penanganan pengguna jalan yang berisiko

Diperlukan regulasi terkait usaha untuk menumbuhkan kepercayaan masyarakat terhadap penggunaan transportasi umum, sehingga pertumbuhan kendaraan pribadi dapat ditekan. Disamping itu, pemerintah harus menyesuaikan kondisi sarana dan prasarana transportasi angkutan umum dengan kondisi pandemi saat ini. Selanjutnya perencanaan transportasi umum tidak hanya dilihat dari sisi ekonomi saja akan tetapi juga didasarkan pada pertimbangan sosial dan lingkungan seperti pada saat pandemi COVID 19 ini.

Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam perencanaan transportasi umum dimasa depan yakni, perencanaan transportasi umum yang terdigitalisasi baik sarana maupun prasarana transportasi, sehingga jarak aman atau kepadatan penumpang akan dapat dipantau secara otomatis. Disamping itu, pemerintah perlu melakukan kampanye tentang penggunaan sepeda sebagai sarana transportasi untuk kegiatan rutinitas sehari-hari, baik penggunaan sepeda untuk tujuan bekerja maupun untuk tujuan ke tempat lainnya. Lebih jauh lagi pemerintah juga menyediakan infrastruktur yang mendukung penggunaan sepeda.

## IV. KESIMPULAN

Berdasarkan data yang dikumpulkan, mempertegas adanya korelasi antara masa pandemi COVID-19 dengan perubahan perilaku pengguna jalan, seperti lama perjalanan, berpindah moda, peningkatan kecepatan, pelanggaran lalu lintas dan tujuan perjalanan serta ketakutan melakukan perjalanan. Masa pandemi juga berpengaruh pada jauh dekat perjalanan pengendara. Disamping itu, pada masa pandemi pengendara lebih cenderung melakukan perjalanan bila diperlukan. Hal ini disebabkan karena adanya ketakutan dari masyarakat tentang penyebaran virus COVID 19 ini. Selain itu, pengguna jalan lebih cenderung

menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan transportasi umum, hal ini disebabkan adanya anggapan di masyarakat bahwa transportasi umum merupakan salah satu media atau tempat penyebaran virus COVID-19. Pembatasan perjalanan yang dilakukan pemerintah dalam menekan penyebaran virus COVID-19 mengakibatkan menurunnya volume arus lalu lintas, sehingga kondisi ini dapat mempengaruhi perilaku pengendara seperti memacu kecepatan karena rendahnya volume lalu lintas pada masa pandemi ini. Disamping itu sering juga terjadi pelanggaran lalu lintas pada masa pandemi ini.

Untuk menumbuhkan kepercayaan masyarakat terhadap transportasi umum pada masa pandemi ini diperlukan adanya kebijakan dari pemerintah yang mendukung keberadaan transportasi umum. Pembangunan transportasi umum ini harus menyesuaikan dengan kondisi pandemi saat ini yang memperhatikan protokol kesehatan. Perencanaan transportasi umum harus dilihat dari sisi ekonomi, sosial dan lingkungan, sehingga masyarakat akan lebih siap menghadapi permasalahan seperti pada saat pandemi COVID-19 ini. Perencanaan transportasi umum ke depan sebaiknya bersifat terdigitalisasi baik sarana maupun prasarana transportasinya. Sehingga jarak aman antar penumpang atau kepadatan penumpang akan dapat dipantau secara otomatis, baik di dalam halte maupun di dalam bus, kereta api maupun transportasi umum lainnya. Disamping itu pemerintah perlu melakukan kampanye tentang penggunaan sepeda sebagai salah satu sarana transportasi untuk kegiatan rutinitas sehari-hari.

## UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada Universitas Pasir Pengaraian, Departemen Teknik Sipil, atas dorongannya untuk mempublikasi penelitian ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Regulation of Minister of Health of the Republic of Indonesia No. 9 (2020). Retrieved from : <file:///C:/Users/acer/Downloads/Permenkes%20Nomor%209%20Tahun%202020.pdf>
- [2] Hensher, D.A., Wei, E., Beck, M., & Balbontin, C. (2021). The impact of COVID-19 on cost outlays for car and public transport commuting - The case of the Greater Sydney Metropolitan Area after three months of restrictions. *Transport Policy*, 101 (2021) 71–80
- [3] KARTAL, M.T., DEPREN, Ö., & DEPREN, S.K. (2021). The relationship between

- mobility and COVID-19 pandemic: Daily evidence from an emerging country by causality analysis. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 10 (2021) 100366
- [4] Katrakazas, C., Michelaraki, E., Sekadakis, M., Ziakopoulos, A., Kontaxi, A., & Yannis, G. (2021). Identifying the impact of the COVID-19 pandemic on Driving Behavior using naturalistic driving data and time series forecasting. S0022-4375(21)00054-2. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2021.04.007>
- [5] Abdullah, M., Dias, C., Muley, D., & Shahin, Md. (2020). Exploring the impacts of COVID-19 on travel behavior and mode preferences. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8 (2020) 100255
- [6] Muley, D., Ghanim, M.S., Mohammad, A., & Kharbeche, M. (2021). Quantifying the impact of COVID-19 preventive measures on traffic in the State of Qatar. *Transport Policy*, 103 (2021) 45–59
- [7] Thiffault, P., & Bergeron, J. (2003a). Monotony of Road Environment and Driver Fatigue: A Simulator Study. *Accident Analysis and Prevention*, 35.
- [8] Bjørnskau, T., Nævestad, T. O., & Akhtar, J. (2011). Traffic safety among motorcyclists in Norway: A study of subgroups and risk factors. *Accident Analysis and Prevention*, 49 (2012) 50– 57
- [9] Zainuddin, D.V., Yuniar, N., & Fachlevy, A.F. (2016), Faktor yang Berhubungan dengan Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di IGD Rumah Sakit Umum Daerah Kota Kendari Tahun 2016, *Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo*
- [10] Clarke, D.D., Ward, P., Bartle, C., & Truman, W. (2009). Killer crashes: Fatal road traffic accidents in the UK. *Accident Analysis and Prevention*, 42(2010) 764–770, Elsevier
- [11] Eliana. D. (2015). Pengaruh agresivitas dan kecepatan terhadap tingkat keparahan cedera akibat kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor di Kabupaten Bantul, S2 Ilmu Kesehatan Masyarakat UGM, *Tesis*, Penerbit Universitas Gadjah Mada
- [12] Lumba, P., Priyanto, S., and Muthohar, I. (2018). Analyzing accident severity of motorcyclists using a Bayesian network. *Songklanakarin J. Sci. Technol.*, 40(6):1,4641,472.
- [13] Lumba, P. (2022a). The Impact of Fatigue and Behaviour of Driver on Probability of Accidents Severity in Motorcyclists. *ASM Sc. J.*, 17, 2022
- [14] Katrakazas, C., Michelaraki, E., Sekadakis, M., & Yannis, G. (2020). A descriptive analysis of the effect of the COVID-19 pandemic on driving behavior and road safety. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 7 (2020) 100186
- [15] Waard, D.D., Westerhuis, F., & Lewis-Evans, B. (2015). More screen operation than calling: The results of observing cyclists' behaviour while using mobile phones. *Accident Analysis and Prevention*, 76 (2015) 42–48
- [16] Sahabudin. (2011). Pengendara sebagai faktor risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas sepeda motor di Kota Yogyakarta, S2 Ilmu Kesehatan Masyarakat UGM, *Tesis*, Penerbit Universitas Gadjah Mada
- [17] Ambarwati. (2010). Karakteristik dan peluang kecelakaan pada mobil pribadi di wilayah perkotaan, *Jurnal Rekayasa Sipil*
- [18] Lumba, P. (2022c) IMPACT OF COVID-19 ON PUBLIC TRANSPORT IN INDONESIA, *Suranaree J. Sci. Technol.* 29(4):010149(1-6)
- [19] Putranto, L.S., & Suhindra, M (2015), The Understanding and the Use of Motorcycle Special Stopping Space In Signalized Intersection. *International Conference on Engineering of Tarumanagara (ICET 2015)*, October,22-23,2015
- [20] Philip, P., Sagaspe, P., Moore, N., Taillard, J., Charles, A., Guillemainault, C., & Bioulac, B. (2003), Fatigue, sleep restriction and driving performance. *Accident Analysis and Prevention*, 37 (2005) 473–478, Elsevier
- [21] Lumba P, Edison B, Fahmi K, Sibarani AS, Ariyanto A, Hidayat A, Rahmi A, Rismalinda. (2022b). Effects of Sleep Deprivation on Probability of Traffic Violations in Motorcyclists; Analysis Using Bayesian Network, *Science and Technology Asia*, Vol 7 No.2, 2022
- [22] Korlantas Polri. 2015. Statistic. Retrieved from: <http://korlantas.polri.go.id/en/statistik-2/>
- [23] Land Transportation Statistics (2014), Retrieved from <https://www.bps.go.id/publication/download.html?nrbvfeve=OGQyYzA4ZDlkNDZhYThjMDJmYWQyMmU3&xzmn=aHR0cHM6Ly93d3cuYnBzLmdvLmlkL3B1YmVpY2F0aW9uLzIwMTQvMDUvMDUvOGQyYzA4ZDlkNDZhYThjMDJmYWQyMmU3L3N0YXRpc3RpaYlpbmRvbmVzaWVtMjAxNC5odG1s&twoadfnearfeauf=MjAyMS0wNC0xNCAxMzoIMzowMw%3D%3D>
- [24] Land Transportation Statistics (2019), Retrieved from <https://www.bps.go.id/publication/download.html?nrbvfeve=ZGRjZTQzNGM5MjUzNjc3N2JmMDc2MDVh&xzmn=aHR0cHM6Ly93d3cuYnBzLmdvLmlkL3B1YmVpY2F0aW9uLzIwMTQvMDUvMDUvOGQyYzA4ZDlkNDZhYThjMDJmYWQyMmU3L3N0YXRpc3RpaYlpbmRvbmVzaWVtMjAxNC5odG1s&twoadfnearfeauf=MjAyMS0wNC0xNCAxMzoIMzowMw%3D%3D>

cuYnBzLmdvLmlkL3B1YmXPY2F0aW9uLzI  
wMjAvMTEvMjAvZGRjZTQzNGM5MjUzN  
jc3N2JmMDc2MDVkl3N0YXRpc3Rpay10c  
mFuc3BvcnRhc2ktZGFyYXQtMjAxOS5odG  
1s&twoadfnorfeauf=MjAyMS0wMi0yMCA  
yMDowNToxMw%3D%3D

- [25] Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2021).
- [26] Saladié, Ò., Bustamante, E., & Gutiérrez, A. (2020). COVID-19 lockdown and reduction of traffic accidents in Tarragona province, Spain. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8 (2020) 100218
- [27] Crowley, F., Daly, H., Doran, J., Ryan, G., & Caulfield, B. (2021). The impact of labour market disruptions and transport choice on the environment during COVID-19. *Transport Policy*, 106 (2021) 185–195.