

## **BAB V KESIMPULAN**

### **5.1. Kesimpulan**

Rangkaian kebijakan pencegahan penyebaran virus saat pandemi COVID-19 di DKI Jakarta menimbulkan adanya perbedaan dalam penggunaan Transjakarta. Hal ini disebabkan oleh kebutuhan dan aktivitas yang berbeda pada kelompok pengguna Transjakarta. Secara umum perbedaan kelompok pengguna saat pandemi dapat dijelaskan melalui tipologi yang didasari oleh karakteristik sosioekonomi dan karakteristik pola pergerakan dimana membentuk 2 tipologi pelajar/mahasiswa dan 3 tipologi karyawan/buruh. Adapun 6 karakteristik umum yang menjadi persamaan antar tipologi yaitu kepemilikan mobil pribadi; frekuensi penggunaan Transjakarta untuk sekolah; frekuensi penggunaan Transjakarta untuk kuliah; frekuensi penggunaan Transjakarta untuk ibadah; asal perjalanan; dan koridor tujuan. Selain itu terdapat 8 karakteristik khusus yang paling signifikan membedakan setiap tipologi yaitu pendidikan; pekerjaan; pendapatan; frekuensi penggunaan Transjakarta untuk bekerja; frekuensi penggunaan Transjakarta untuk belanja; frekuensi penggunaan Transjakarta untuk bertemu teman/keluarga; frekuensi penggunaan Transjakarta untuk bimbingan belajar/kursus; dan frekuensi penggunaan Transjakarta untuk rekreasi/hiburan.

Hasil analisis membentuk 2 tipologi pelajar/mahasiswa dan 3 tipologi karyawan/buruh. Tipologi pelajar/mahasiswa terbagi menjadi pelajar/mahasiswa yang menggunakan Transjakarta 1 – 3 kali dalam sebulan dan 1 – 3 kali dalam seminggu untuk maksud selain bekerja. Sedangkan tipologi karyawan/buruh terbagi menjadi karyawan/buruh dengan pendapatan di bawah UMP dan di atas UMP yang melakukan perjalanan menggunakan Transjakarta lebih dari 3 kali dalam seminggu hanya untuk bekerja, 1 – 3 kali dalam sebulan untuk selain bekerja, serta 1 – 3 kali dalam seminggu untuk selain bekerja.

### **5.2. Rekomendasi**

Penelitian ini mempunyai tujuan untuk mengetahui apa saja tipologi pengguna Transjakarta saat pandemi COVID-19. Tipologi ini ditinjau dari karakteristik sosioekonomi dan karakteristik pola pergerakan. Berikut merupakan rekomendasi dari penelitian ini:

#### **5.2.1. Rekomendasi bagi Pengelola Transjakarta**

Penelitian ini diharapkan mampu menjadi bahan pertimbangan untuk merumuskan kebijakan terkait pengoptimalan layanan Transjakarta khususnya untuk koridor-koridor yang melewati kawasan strategis perkantoran dan perdagangan di DKI Jakarta. Pengoptimalan layanan tersebut dapat dilakukan melalui penambahan armada bus sekaligus mengurangi waktu headway

pada waktu tertentu dimana terjadi waktu puncak terutama pada senin, rabu, dan jumat pada pukul 08.01 – 12.00 dan 18.00 – 20.00. Hal ini didasari oleh hasil analisis yang menunjukkan bahwa pengguna dari Transjakarta selama pandemi mayoritas merupakan tipologi pekerja yang termasuk *choice riders* yang menggunakan moda ini untuk keperluan bekerja dengan frekuensi yang sangat sering yakni lebih dari 3 kali dalam seminggu. Penggunaan Transjakarta didominasi untuk perjalanan yang menuju ke daerah perkantoran dan perdagangan yaitu kawasan Thamrin (Menteng, Jakarta Pusat), Sudirman Central Business District (Kebayoran Baru, Jakarta Selatan), dan Setiabudi (Jakarta Selatan). Pertimbangan tersebut diharapkan dapat bermanfaat untuk mengurangi terjadinya penularan penyakit menular seperti COVID-19 selama melakukan perjalanan menggunakan transportasi umum.

### **5.2.2. Rekomendasi bagi Pemerintah**

Bagi pemerintah, penelitian ini dapat digunakan untuk pertimbangan perumusan kebijakan mobilitas masyarakat yang selanjutnya juga berdampak pada mobilitas pengguna transportasi umum Transjakarta. Pertama, pemerintah dapat mengatur permintaan perjalanan berdasarkan sumbernya melalui pengaturan hari dan jam kerja serta penerapan sekolah dua shift untuk mengurangi mobilitas umum dengan cara penyebaran waktu. Kedua, penyebaran informasi dilakukan tepat waktu, objektif, dan komprehensif melalui skema multidimensi. Ketiga, pemerintah dapat menanggukkan sementara pembatasan kendaraan pribadi saat kondisi pandemi tidak terkendali. Keempat, saat pandemi terkendali maka pemerintah dapat mendorong kembali penggunaan transportasi umum melalui pemberian diskon tarif di luar jam sibuk. Kelima, menerapkan intervensi digital sistem logistik cerdas untuk mendukung penurunan permintaan perjalanan dengan maksud belanja.

### **5.2.3. Rekomendasi bagi Penelitian Selanjutnya**

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, penelitian ini masih terdapat keterbatasan dimana variabel dan indikator yang digunakan masih belum menyeluruh. Adapun variabel atau indikator yang dapat ditambahkan yaitu durasi perjalanan, halte asal dan tujuan yang lebih spesifik. Durasi perjalanan ini dapat digunakan untuk mengetahui lama pengguna di dalam BRT Transjakarta. Hal ini penting untuk dipertimbangkan sebab durasi di dalam lingkungan tertutup, dalam hal ini kendaraan bus, dapat meningkatkan risiko penularan COVID-19. Sedangkan halte asal dan tujuan yang spesifik dapat digunakan untuk mengetahui halte mana saja yang mempunyai potensi penggunaan tinggi. Hal tersebut dapat menjadi bahan pertimbangan untuk perencanaan fasilitas halte yang sesuai permintaan agar tidak terjadi penumpukan penumpang selama pandemi yang dapat meningkatkan risiko penyebaran COVID-19.

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi untuk penelitian selanjutnya. Adapun beberapa hal yang dapat menjadi rekomendasi penelitian lanjutan yaitu terkait kajian pengguna Transjakarta selama pandemi yang menekankan pada aspek spasial yang lebih spesifik, misalnya kajian dilakukan berdasarkan unit koridor tertentu terutama pada koridor 1 (Blok M – Kota). Hal tersebut penting dilakukan kajian lebih lanjut untuk mengetahui pola pergerakan pengguna secara spesifik sehingga dapat hasil penelitian dapat menjadi bahan pertimbangan kebijakan yang lebih tepat sasaran.