

Analisis Tren Mobilitas Sirkuler Usia Produktif Pada Masa Pandemi Covid-19 di Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman

Analysis of Trends in Circular Mobility of Productive Age During the Covid-19 Pandemic in Depok District, Sleman Regency

Laela Nurul Istiqomah¹, Ika Afianita Suherningtyas, S.Si., M.Sc²

¹Geografi Universitas AMIKOM Yogyakarta

²Geografi Universitas AMIKOM Yogyakarta

e-mail: laela.is@students.amikom.ac.id¹, ikaafianita@amikom.ac.id²

Abstrak

Perkembangan wilayah Kecamatan Depok Kabupaten Sleman merupakan dampak limpahan aktivitas yang berasal dari Kota Yogyakarta yang menyebabkan peningkatan urbanisasi dan pertumbuhan wilayah. Pertumbuhan wilayah Kecamatan Depok ditandai dengan beragamnya sarana pendidikan, ekonomi, dan kemudahan aksesibilitas yang menjadi faktor penarik migran untuk melakukan mobilitas sirkuler. Penelitian Analisis Tren Mobilitas Sirkuler Usia Produktif di Kecamatan Depok bertujuan untuk mengetahui karakteristik migran dan tren mobilitas saat terjadinya pandemi Covid-19. Metode yang digunakan adalah analisis deskriptif kuantitatif. Hasil penelitian menunjukkan 1) migran berusia 19-32 tahun, 2) mayoritas migran berjenis kelamin perempuan, 3) tujuan mobilitas terbanyak menuju Caturtunggal, 4) sebagian besar migran adalah pelajar/mahasiswa, 5) mayoritas migran melakukan mobilitas menggunakan motor, 6) waktu tempuh sebagian besar migran adalah 1-6 jam, 7) informasi Covid-19 51,7% responden tidak melakukan tes diagnosis Covid-19. Hasil analisis tren mobilitas pada masa pandemi adalah penurunan tren pada frekuensi mobilitas setiap hari 63,6%, dan frekuensi 3-6 kali dalam seminggu 25%. Kenaikan tren mobilitas terjadi pada intensitas 1-3 kali dalam seminggu sebesar 71,4% dan tidak melakukan mobilitas 100%.

Kata kunci: Analisis Trend, Covid, Mobilitas

Abstract

The development of the Depok Sub-district, Sleman Regency is the impact of the overflow of activities originating from the city of Yogyakarta which causes an increase in urbanization and the growth of the surrounding area. The growth of the Depok District area is marked by the variety of educational, economic, and accessibility facilities that support mobility activities which are attracting factors for migrants to carry out circular mobility. Research on the Trend Analysis of Productive Age Circular Mobility in Depok District aims to determine the characteristics of migrants and mobility trends during the Covid-19 pandemic. The method used is descriptive quantitative analysis. The results showed that the mobility actors were 19-32 years old with the most mobility goals going to Caturtunggal. The trend of mobility during the pandemic is a decreasing trend in the frequency of daily mobility by 63.6%, and the frequency of 3-6 times a week 25%. The increase in mobility trends occurs at an intensity of 1-3 times a week by 71.4% and not doing mobility by 100%.

Keywords: Trend Analysis, Covid, Mobility

PENDAHULUAN

Mobilitas penduduk merupakan salah satu komponen utama pertumbuhan penduduk yang mempengaruhi dinamika penduduk. Mobilitas ialah pergerakan (*movement*) penduduk yang dilakukan dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam kurun waktu tertentu dan melewati batas administrasi wilayah (Glorina; & Sentosa, 2000). Seiring berkembangnya teknologi digital yang semakin pesat dalam mengakses informasi dan teknologi transportasi hal ini tentu mendukung aktivitas mobilitas dalam menjangkau suatu wilayah yang dapat dilakukan dengan jangka yang relatif singkat yang mempengaruhi meningkatnya angka mobilitas terutama mobilitas sirkuler. Migran atau pelaku mobilitas didominasi oleh kelompok umur produktif yang mampu beradaptasi dengan cepat seiring berkembangnya teknologi yang semakin maju dan pesat serta untuk memenuhi kelayakan pekerjaan, pendidikan maupun kebutuhan sekunder dan tersier lainnya untuk mendapatkan kehidupan yang lebih layak (Romdiati & Noveria, 2019).

Namun pada awal tahun 2020 terjadi pandemi Covid- 19 yang terjadi di Indonesia dengan ditemukannya dua kasus pada tanggal 2 Maret 2020, hal tersebut disampaikan secara langsung oleh Presiden Joko Widodo di Istana Negara dengan diumumkannya sebagai kasus pertama pandemi Covid-19 (Sumartiningtyas, 2020). Adanya penetapan peraturan Pemerintah terkait penerapan Protokol Kesehatan sebagai upaya pencegahan penularan pandemi di setiap daerah, salah satunya berupa pencegahan dan pengendalian infeksi virus berupa menjaga jarak dan pembatasan mobilitas dengan tidak bepergian ke tempat umum, serta Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB).

Selain itu pada tahun 2021 Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki upaya berupa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) untuk mengendalikan Penyebaran virus Covid-19 yang tertulis pada Instruksi Gubernur DIY Nomor 4/INSTR/2021. Instruksi tersebut memiliki poin pada pembatasan jam kerja kantoran dengan menerapkan Work From Home (WFH) sebesar 75% dan Work From Office (WFO) 25% dengan menerapkan protokol kesehatan, ada pula pembatasan jam operasional pada pusat perbelanjaan hingga pukul 20.00, serta perpanjangan kegiatan belajar mengajar secara daring.

Menurut (Subkhi, 2019)) Kabupaten Sleman merupakan salah satu kabupaten yang cepat berkembang sebagai kawasan perkotaan kabupaten karena berdasarkan letak administratifnya berbatasan langsung dengan Kota Yogyakarta, salah satunya Kecamatan Depok. Kelebihan dari lokasinya yang berdakatan dengan Kota Yogyakarta Kecamatan Depok menerima limpahan aktivitas yang menimbulkan meningkatnya sektor bisnis, industri, dan sektor pendidikan. Hal tersebut mendorong Kecamatan Depok menjadi kawasan peri urban seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk pendatang yang bertujuan melakukan aktivitas diberbagai sektor dan meningkatnya kondisi sosial ekonomi dikawasan tersebut karena tersedianya sarana seperti pendidikan, kesehatan, dan fasilitas umum lainnya.

Kecamatan Depok memiliki faktor penarik (*pull-factor*) yang menyebabkan penduduk disekitarnya datang dengan berbagai tujuan seperti menempuh jenjang pendidikan, bekerja dan lain sebagainya. Penelitian (Zubaidah et al., 2016) menyebutkan sebagian besar migran merupakan pelajar dan mahasiswa yang datang dari seluruh Indonesia karena tersedianya fasilitas pendidikan dan biaya hidup yang

terjangkau yang menyebabkan meningkatnya pendatang di Yogyakarta dan terdistribusi di daerah sekitarnya termasuk Kecamatan Depok. Hal tersebut dilatarbelakangi oleh adanya fasilitas yang lebih baik didaerah sekitarnya dan didukung kemudahan aksesibilitas yang meningkatkan fasilitas ekonomi dengan banyak terbukanya lapangan pekerjaan sehingga terpenuhinya kebutuhan sekunder maupun tersier yang tidak bisa diperoleh di daerah asalnya (Kinanti A. S, & Wiwandari, 2013).

Namun karena terjadinya pandemi Covid- 19 dan pemberlakuan PPKM dinilai membatasi mobilitas penduduk maka penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pandemi Covid-19 yang berdampak pada tren mobilitas penduduk Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman.

1. Mobilitas Penduduk

Mobilitas merupakan salah satu dari tiga komponen selain fertilitas (kelahiran) dan mortalitas (kematian) yang dapat mempengaruhi pertumbuhan penduduk disuatu wilayah. Mobilitas penduduk dilakukan untuk memenuhi kebutuhan hidup yang belum dapat diperoleh di daerah asalnya, sehingga daerah sekitar yang dinilai lebih berkembang menjadi tujuan mobilitas untuk mendapatkan kehidupan atau capaian yang lebih layak. Mobilitas atau pergerakan penduduk dilakukan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia dari suatu tempat ke tempat yang melewati batas administrasi wilayah (Glorina & Sentosa, 2000). Mobilitas sirkuler atau non permanen merupakan perpindahan penduduk dari suatu wilayah ke wilayah lain tanpa ada keinginan menetap didaerah tujuan (Stele dalam (Puspitasari, 2010). Hal yang sama juga dipaparkan oleh (Salama, et al., 2017) bahwa tidak adanya niatan menetap pada pergerakan penduduk yang melewati batas administrasi suatu daerah. Seseorang tinggal didaerah tujuan dalam jangka waktu yang lama dan akan kembali kedaerah asal dalam periode waktu tertentu tergolong dalam pelaku mobilitas non permanen.

2. Faktor Penarik dan Pendorong Mobilitas Penduduk

Munir (1981) dalam (Indriani, 2010) berpendapat bahwa terdapat dua faktor yang menyebabkan seseorang melakukan mobilitas yaitu faktor pendorong (*push factors*) dan faktor penarik (*pull factors*). Faktor pendorong (*push factors*) merupakan faktor yang terdapat dari asal daerah dan mendorong seseorang untuk melakukan mobilitas menuju ke luar daerah seperti sedikitnya ketersediaan lapangan pekerjaan, menurunnya angka daya dukung lingkungan untuk memenuhi permintaan suatu barang, tekanan dilingkungan sekitar baik berupa tekanan adat, suku, agama, dan politik, sedikitnya peluang untuk memperoleh pendidikan, pekerjaan, atau keahlian lainnya, dan ancaman keselamatan seperti rawan bencana. Sedangkan faktor penarik (*pull factor*) merupakan faktor yang berasal daerah tujuan sehingga menarik penduduk untuk melakukan mobilitas dan memenuhi kebutuhannya di daerah tujuan. Kecamatan Depok merupakan suatu wilayah dengan pusat pendidikan, perdagangan dan jasa ditinjau dari karakteristik sumber dayanya. Kecamatan Depok mengalami perkembangan wilayah ditandai dengan semakin tersedianya sarana pendidikan, sarana perdagangan dan jasa. Pesatnya perkembangan sarana tersebut dapat dilihat dari semakin tersedianya sarana pendidikan salah satunya sarana pendidikan ditingkat Perguruan Tinggi. Sektor tersebut menjadi daya tarik penduduk di daerah sekitarnya untuk melakukan

mobilitas guna memenuhi kebutuhan pendidikan jenjang perguruan tinggi dan pusat perbelanjaan yang belum bisa diperoleh di daerah asalnya.

3. Transportasi

Transportasi merupakan proses pemindahan ataupun proses pergerakan, pengangkutan dan pengalihan barang atau manusia menggunakan alat pendukung yang digerakkan oleh manusia atau mesin untuk menjamin dan melancarkan proses perpindahan tersebut dengan waktu yang telah ditentukan atau diinginkan (Ardiansyah, 2015). Transportasi merupakan salah satu sarana sebagai alat untuk menunjang aksesibilitas yang berperan penting dalam memenuhi kebutuhan untuk peningkatan pembangunan di suatu daerah. Selain itu transportasi juga memiliki peranan penting untuk melancarkan produktivitas suatu wilayah dengan memudahkan pergerakan baik manusia barang untuk meningkatkan kualitas masyarakat di wilayah tersebut, sehingga erat kaitannya transportasi dengan mobilitas penduduk sebagai sarana atau alat pendukung untuk melakukan perpindahan dari suatu daerah menuju daerah lainnya. Perkembangan transportasi pada saat ini sudah berkembang pesat, mudahnya akses transportasi bisa dilakukan secara online sehingga aktivitas mobilitas dapat dilakukan kapanpun, dimanapun dengan waktu dan jarak tempuh yang relatif singkat.

4. Pandemi Covid-19

Coronavirus Disease atau Covid-19 merupakan nama yang diberikan oleh World Health Organization (WHO) pada sebuah penyakit etimologi coronavirus baru yang disebabkan oleh virus Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus-2 (SARS-CoV-2) dengan kasus pertama kali terjadi di Wuhan Provinsi Hubei (Susilo et al., 2020). Virus ini dapat menyebar atau menular melalui manusia ke manusia seperti yang terjadi pada awal kasus di Wuhan dan menyebar lebih dari 190 negara sehingga WHO menyatakan pada Tanggal 12 Maret 2020 bahwa Covid-19 dikategorikan sebagai pandemi. Upaya pencegahan virus Covid-19 dilakukan untuk mencegah penyebaran virus lebih luas sehingga diterapkan pemutusan rantai penularan berupa Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB), *lockdown*, upaya protokol kesehatan meliputi isolasi, deteksi dini, dan proteksi dasar (Kemenkes, 2020). Isolasi diberlakukan terhadap pasien yang terinfeksi Covid-19 dan harus berobat ke fasilitas kesehatan untuk dilakukan pemeriksaan dan diberhentikan seluruh aktivitasnya selama 14 hari. Sedangkan pada masyarakat umum diberlakukan pembatasan kumpul masaa (*social distancing*) dan berpergian sebagai upacaya mitigasi.

5. Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM)

Peningkatan kasus terkonfirmasi Covid-19 yang terjadi sejak tanggal 2 Maret 2020 telah menyebar diberbagai provinsi di Indonesia. Tingginya aktivitas mobilitas yang melibatkan banyak populasi menjadi salah satu transmisi penyebaran virus semakin meluas (PDPI, 2020). Regulasi penanganan pemerintah setempat yang mengacu pada keputusan peraturan pemerintah pusat diterapkan sebagai upaya mencegah penularan Covid-19. Langkah kebijakan berupa PSBB yang berpedoman pada Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 9 Tahun 2020 dilaksanakan dengan ditetapkannya Peraturan Presiden Nomor 21 Tahun 2020 (Rahma, 2021). Pada bulan Januari Tahun 2021 kebijakan pencegahan penularan Covid-19 mengalami peninjauan kembali dan mengalami perubahan sesuai Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 2021 menjadi Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) sebagai tahap awal kebijakan yang mencakup wilayah Pulau Jawa dan Bali (Rahma,

2021). Kebijakan ini dilakukan karena adanya lonjakan gelombang kedua peningkatan kasus karena tingginya mobilitas pada saat hari besar nasional Idul Fitri dan masuknya varian baru berupa varian Delta yang mulai terjadi di India pada Oktober 2020 (Joyosemito & Nasir, 2021). Lonjakan kasus juga terjadi di DIY pada tanggal 25 Januari 2021 tercatat sebesar 43.598 kasus dan puncak gelombang kedua terjadi pada tanggal 2 Agustus 2021 mencapai 261.707 kasus aktif.

Kebijakan PPKM yang bertujuan untuk mengutamakan keselamatan masyarakat melalui langkah-langkah dalam mengendalikan sebaran Covid-19 pada gelombang kenaikan kasus Covid-19 kedua berdasarkan Instruksi Mendagri Nomor 1 Tahun 2021 (Kementerian Dalam Negeri, 2021) yang berisi tentang:

1. Pembatasan kegiatan masyarakat yang meliputi Provinsi DKI Jakarta, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Banten, Provinsi Jawa Tengah, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Provinsi Jawa Timur, dan Provinsi Bali.
2. Pemberlakuan protokol kesehatan secara ketat di tempat kerja kantor serta pembatasan kegiatan berupa Work From Home (WFH) sebesar 75% dan Work From Office (WFO) sebesar 25%.
3. Perubahan kegiatan belajar mengajar menjadi daring atau online.
4. Penerapan protokol kesehatan secara ketat dan pembatasan terkait jam operasional, serta kapasitas pekerja pada sektor yang memenuhi kebutuhan pokok masyarakat.
5. Pembatasan kegiatan masyarakat sarana ekonomi berupa tempat makan sebesar 25% dan pemberlakuan jam operasional pada mall sampai pukul 19.00 WIB.
6. Penerapan protokol kesehatan secara ketat pada kegiatan konstruksi.
7. Penerapan protokol kesehatan secara ketat dan pembatasan kapasitas tempat ibadah sebesar 50%.

PERMASALAHAN

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik pelaku mobilitas sirkuler usia produktif di Kecamatan Depok, Sleman selama pandemi Covid-19?
2. Bagaimana tren mobilitas pada pelaku mobilitas sirkuler usia produktif saat pandemi Covid-19 di Kecamatan Depok, Sleman?

TUJUAN PENELITIAN

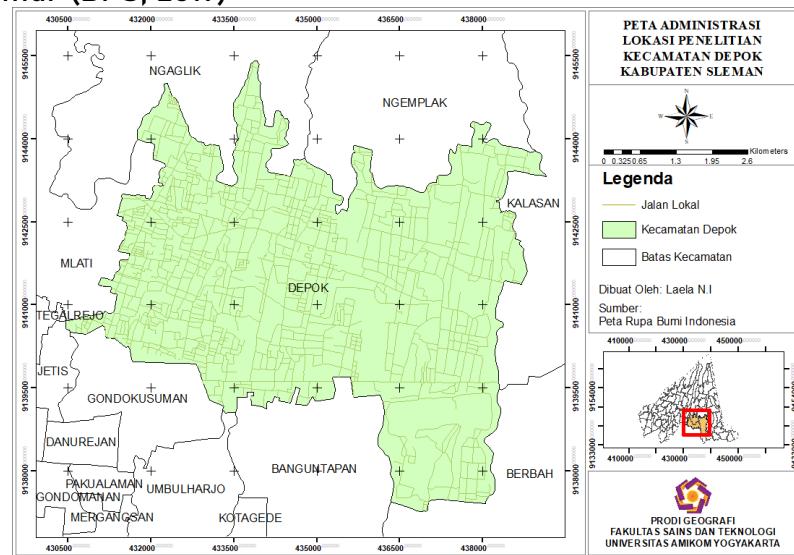
Penelitian ini dimaksudkan untuk mencapai tujuan sebagai berikut:

1. Menganalisis karakteristik pelaku mobilitas sirkuler usia produktif yang terdampak pandemi di Kecamatan Depok, Sleman.
2. Menganalisis tren mobilitas pada pelaku mobilitas sirkuler usia produktif saat pandemi Covid-19 di Kecamatan Depok, Sleman.

METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian berada di Kecamatan Depok yang terletak di Kabupaten Sleman berbatasan dengan Kecamatan Ngaglik di bagian utara, berbatasan dengan Kecamatan Ngemplak di sebelah timur, bagian barat berbatasan dengan Kecamatan Mlati, dan Kecamatan Ngaglik, serta berbatasan dengan Kecamatan Berbah dan Kota Yogyakarta di bagian selatan. Secara administratif Kecamatan Depok terdiri dari 3 Desa dan 58 dusun. Desa Caturtunggal memiliki luas wilayah sebesar 11,04 km², Desa

Maguwoharjo seluas 15,01 km², dan Desa Condongcatur memiliki luas sebesar 9,50 km². Secara astronomis Kecamatan Depok terletak 7°46'43" Lintang Selatan dan 110° 23'21" Bujur Timur (BPS, 2019)



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian Kecamatan Depok Kabupaten Sleman

Penelitian ini dilakukan dengan metode kuantitatif. Pengumpulan data menggunakan teknik sampling non probabilitas berupa *snowball sampling* yang diperoleh dengan mengajukan kuesioner kepada responden berusia produktif yaitu 15-64 tahun yang memiliki aktivitas mobilitas sirkuler di Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Menurut (Nurdiani, 2014) snowball sampling dianalogikan berdasarkan bola salju yang awalnya kecil kemudian ketika digelindingkan akan terus membesar, seperti halnya responden yang memenuhi kriteria lalu meluas ke responden lain dengan kasus dan proses yang sama. Pengumpulan data dengan snowball sampling adalah dilakukan dari sejumlah responden dan terus bertambah karena adanya rekomendasi dari responden untuk mendapatkan karakteristik informasi yang serupa hingga jumlah responden yang diinginkan terpenuhi.

Data primer yang akan diperoleh dengan mengajukan kuesioner kepada responden meliputi karakteristik migran mobilitas sirkuler di Kecamatan Depok sebelum dan saat terjadi pandemi. Parameter pada penelitian ini meliputi karakteristik migran, jenis pekerjaan, moda transportasi, mobilitas, dan kesehatan. Untuk mengetahui karakteristik responden dilakukan analisis lebih rinci meliputi tujuh indikator dan analisis tren mobilitas dari lima parameter penelitian disajikan pada tabel 1 sebagai berikut:

Tabel 1. Parameter Penelitian

Parameter	Indikator
Karakteristik migran	Usia
	Jenis Kelamin
	Daerah Tujuan
Jenis Pekerjaan	Pekerjaan atau profesi responden
Moda Transportasi	Jenis kendaraan
	Waktu tempuh

Mobilitas	Perbedaan frekuensi mobilitas sebelum dan saat terjadi pandemi
Kesehatan	Informasi kesehatan terkait Covid-19

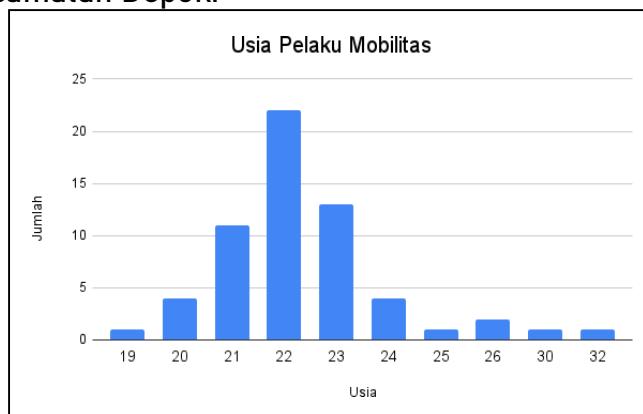
Analisis data pada penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kuantitatif yang didukung dengan analisis statistik deskriptif untuk mendeskripsikan karakteristik pelaku mobilitas sirkuler serta mengetahui tren mobilitas sebelum dan saat terjadinya pandemi Covid-19 di Kecamatan Depok.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Pelaku Mobilitas

1. Usia

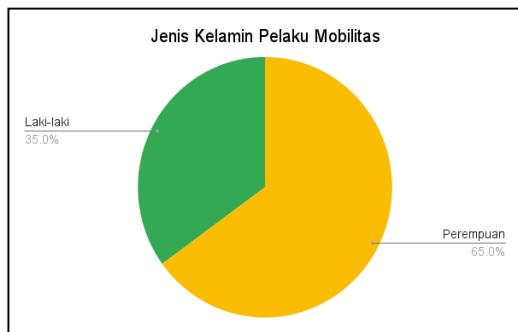
Pada migran yang melakukan aktivitas mobilitas menuju Kecamatan Depok Sleman memiliki usia yang bervariasi dengan rentang usia 19-32 tahun. Migran dengan tujuan ke Kecamatan Depok Sleman ini didominasi sebesar 36,7% oleh migran yang berusia 22 tahun. Responden dengan umur 23 tahun mencapai 21,7%. Migran yang berumur 21 tahun memiliki persentase sebesar 18,3%. Pada migran yang berumur 24 tahun dan 20 tahun mencapai persentase 6,7%. Adapun migran yang berusia 26 tahun sebesar 3,3%. Migran dengan usia 19 tahun, 25 tahun, 30 tahun, dan 32 tahun yang memiliki persentase paling rendah sebesar 1,7%. Usia 21 tahun sampai 23 tahun merupakan jumlah responden yang paling banyak karena pada usia tersebut dimanfaatkan bagi responden untuk menempuh jenjang pendidikan berupa kuliah dan bekerja meliputi jenis pekerjaan pegawai, wiraswasta, karyawan swasta, buruh, serta teknisi di Kecamatan Depok.



Gambar 2. Usia Pelaku Mobilitas

2. Jenis Kelamin

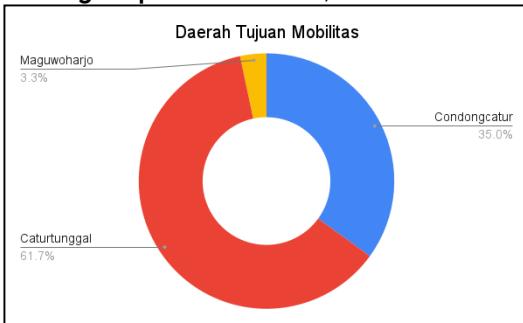
Diperoleh sebanyak 60 responden yang melakukan mobilitas menuju Kecamatan Depok Sleman. Responden dengan jenis kelamin perempuan memiliki jumlah terbanyak mencapai 65% yang berjumlah 39 orang, sedangkan responden laki-laki memiliki persentase 35% dengan jumlah responden sebanyak 21 orang. Banyaknya perempuan yang melakukan migrasi ini sama halnya seperti yang dikemukakan Puspitosari (2014) bahwa mobilitas dilakukan karena kebutuhan perempuan saat ini semakin kompleks dan juga adanya kesempatan kebebasan dengan melakukan pergerakan individu ke wilayah lain untuk memenuhi kebutuhan yang belum bisa didapatkan dari daerah asalnya.



Gambar 3. Jenis Kelamin Pelaku Mobilitas

3. Daerah Tujuan

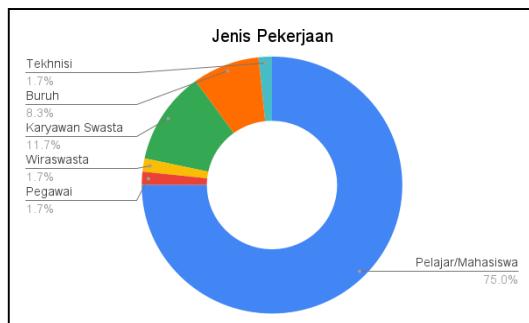
Wilayah daerah tujuan mobilitas di Kecamatan Depok Kabupaten Sleman ini terdapat tiga desa yaitu Condongcatur, Caturtunggal, dan Maguwoharjo. Caturtunggal menjadi wilayah paling diminati dengan persentase sebesar 61,7%. Sebesar 35% responden melakukan mobilitas menuju Desa Condongcatur. Desa Maguwoharjo menjadi tujuan mobilitas dengan persentase 3,3%.



Gambar 4. Daerah Tujuan Mobilitas

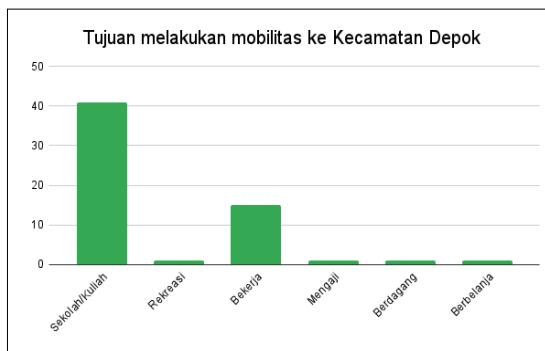
4. Jenis Pekerjaan

Terdapat 6 jenis pekerjaan atau profesi yang dilakukan oleh migran. Jenis pekerjaan didominasi oleh pelajar/mahasiswa sebanyak 75%. Pada penelitian yang dipaparkan Zubaidah (2016) juga menyebutkan tingginya pendatang yang masuk ke Provinsi DIY adalah pelajar/mahasiswa yang bertujuan untuk melakukan studi baik kuliah maupun sekolah karena DIY dinilai merupakan daerah yang nyaman untuk belajar. Selain itu banyaknya pelajar/mahasiswa yang melakukan migrasi menuju Kecamatan Depok dapat berpotensi terciptanya lapangan pekerjaan yang beragam terutama di sektor sarana dan prasana ekonomi seperti adanya responden yang berprofesi sebagai karyawan swasta di Kecamatan Depok sebesar 11,7%. Responden dengan jenis pekerjaan buruh sebanyak 8,3%. Terdapat pula jenis pekerjaan yang dilakukan berupa teknisi, wiraswasta, dan pegawai dengan presentasi yang sama sebesar 1,7%.



Gambar 5. Jenis Pekerjaan

Berkaitan dengan latar belakang jenis pekerjaan responden, penduduk yang melakukan mobilitas menuju Kecamatan Depok juga memiliki tujuannya masing-masing. Hasil survei menunjukkan sebagian besar responden melakukan mobilitas bertujuan untuk menempuh pendidikan yaitu sekolah atau kuliah dengan persentase sebesar 68,3% atau 41 orang. Terdapat responden yang melakukan mobilitas dengan tujuan bekerja sebesar 25% atau 15 orang. Adapun responden tujuan responden melakukan mobilitas yaitu untuk rekreasi 1,7% atau 1 orang, bertujuan mengaji sebesar 1,7% atau 1 orang, melakukan kegiatan berdagang sebesar 1,7% atau 1 orang,

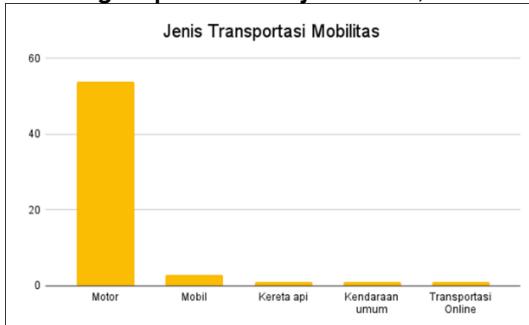


dan bertujuan untuk memenuhi kebutuhannya dengan berbelanja sebesar 1,7% atau 1 orang.

Gambar 6. Tujuan Mobilitas

5. Jenis Kendaraan

Sebanyak 90% migran menggunakan kendaraan motor untuk melakukan aktivitas mobilitasnya baik secara ulang-alik atau mondok/menginap. Pengguna mobil sebagai sarana transportasi sebanyak 3%. Adapun responden yang melakukan mobilitas menggunakan kereta api sebanyak 1,7%. Penggunaan transportasi berupa kendaraan umum dan transportasi online juga digunakan untuk menempuh daerah tujuan dengan masing-masing responden sejumlah 1,7%.



Gambar 7. Jenis Transportasi Mobilitas

6. Waktu Tempuh

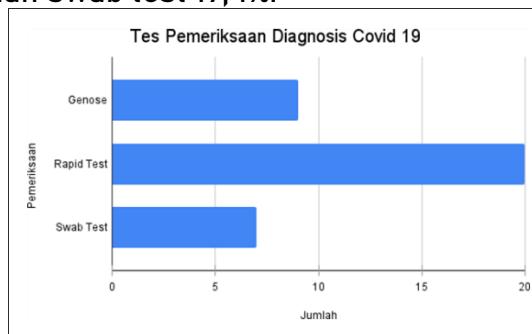
Sebesar 88,3% migran membutuhkan waktu 1- 6 jam perjalanan dari daerah asal menuju daerah tujuan. 5% migran menempuh perjalanan selama 6-12 jam untuk menuju daerah tujuan. Sementara migran yang membutuhkan waktu perjalanan selama 12-18 jam dan 18-24 jam untuk menuju daerah tujuan dengan masing-masing responden sebesar 3,3%.



Gambar 8. Waktu Tempuh

7. Informasi Kesehatan Terkait Covid-19

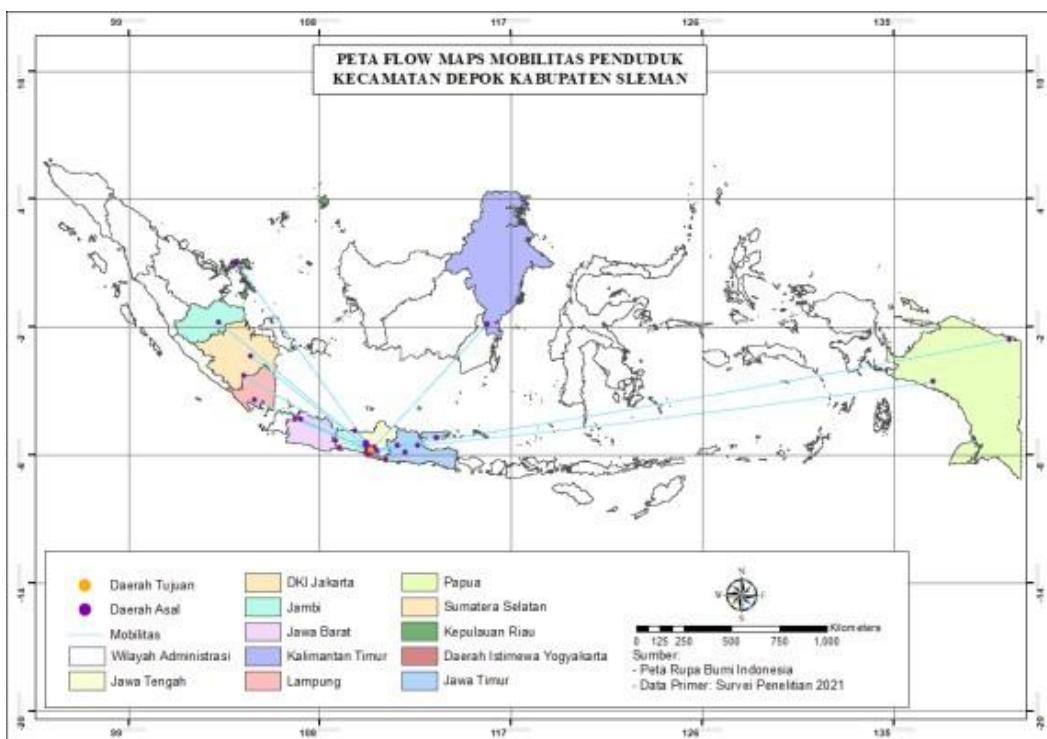
Upaya deteksi dini untuk mencegah penyebaran virus pada masa pandemi Covid-19 dapat dilakukan dengan pemeriksaan genose, rapid test, dan swab test. Tes tersebut dapat dilakukan apabila migran merasakan gejala Covid-19 ataupun pernah berinteraksi dengan pasien Covid-19. Adapun tes diagnosis tersebut dilakukan untuk memenuhi syarat melakukan perjalanan mobilitas yaitu genose. Informasi riwayat responden yang melakukan pemeriksaan diagnosis Covid-19 sebesar 48,3% pernah melakukan tes diagnosis Covid-19, sementara 51,7% lainnya tidak pernah melakukan tes diagnosis Covid-19. Sejumlah 29 orang yang pernah melakukan tes diagnosis Covid-19 melakukan pemeriksaan yang berbeda-beda ataupun pernah melakukan diagnosis Covid-19 lebih dari satu kali dengan tiga metode berupa genose sebanyak 20%, rapid test 55,6%, dan swab test 19,4%.



Gambar 9. Upaya Diagnosis Pada Pelaku Mobilitas

Tren Mobilitas

Wilayah Kecamatan Depok merupakan kawasan yang mengalami perkembangan wilayah karena adanya proses urbanisasi dari Kota Yogyakarta sehingga perluasan aktivitas perkotaan mengalami pertumbuhan di daerah sekitarnya. Hal ini juga berdampak pada peningkatan fasilitas ekonomi, pendidikan dan tersedianya sarana transportasi berupa aksesibilitas jalan arteri *ringroad* utara yang mendukung serta memudahkan aktivitas mobilitas yang berasal dari berbagai wilayah di Indonesia. Kelengkapan fasilitas tersebut menjadi daya tarik masyarakat untuk meningkatkan kesejahteraan hidupnya juga terjadi pada pelaku mobilitas sirkuler di Kecamatan Depok yang berasal dari berbagai wilayah dapat dilihat pada gambar 7.



Gambar 10. Peta Flow Maps Sebaran Daerah Asal

Peta pada gambar 10 menggambarkan flowmaps sebaran daerah asal migran yang melakukan mobilitas sirkuler menuju Kecamatan Depok. Dari peta diatas menunjukkan perindahan penduduk melewati batas administrasi sangat bervariatif yaitu perpindahan penduduk tidak hanya melewati batas administrasi berupa kecamatan mapun kabupaten tapi juga perpindahan penduduk yang melewati batas provinsi.

Hasil survei terhadap daerah asal menunjukkan bahwa pelaku mobilitas penduduk sirkuler dengan tujuan Kecamatan Depok tersebar dari 11 provinsi di Indonesia. Diantaranya adalah sebesar 58,3% berasal dari Daerah Istimewa Yogyakarta menjadi jumlah migran paling banyak yang melakukan mobilitas ini menunjukkan bahwa tersedianya fasilitas yang berada di Kecamatan Depok dianggap mampu memenuhi kebutuhan wilayah disekitarnya dan menarik masyarakat baik dari Kota Yogyakarta ataupun kabupaten sekitarnya untuk melakukan mobilitas. 6,7% migran berasal dari provinsi sekitar DIY yaitu provinsi Jawa Timur.

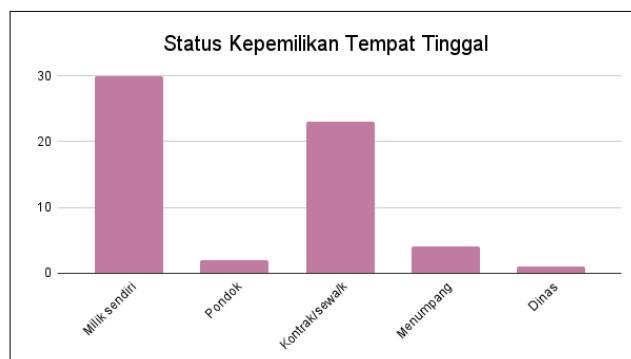
Adapula 18,3% migran berasal dari provinsi terdekat yaitu Jawa Tengah. 3,3 % atau berasal dari Kepulauan Riau. Persentase dengan nilai yang sama sebesar 3,3% lainnya berasal dari Sumatra Selatan. Terdapat juga migran yang berasal dari provinsi seperti provinsi Jawa Barat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Jambi, Kalimantan Timur, Lampung, dan Papua memiliki nilai persentase 1,7%.

Adanya keberagaman daerah asal tersebut juga berdampak terhadap perubahan tempat tinggal asal dan tempat tinggal saat ini yang ditempati bagi beberapa migran pada saat melakukan mobilitas. Tempat tinggal memiliki peranan sebagai kebutuhan sekunder atau kebutuhan dasar bagi pelaku mobilitas. Jarak tempuh dan waktu perjalanan dari daerah asal menjadi pertimbangan bagi migran untuk memutuskan apakah melakukan mobilitas ulang-alik (*commuter*) jika perjalanannya dapat ditempuh dengan waktu yang relatif singkat atau melakukan mobilitas mondon atau menginap karena jarak dan waktu perjalan untuk melakukan

mobilitas relatif jauh sehingga memutuskan tinggal di daerah tujuan dalam kurun waktu tertentu.

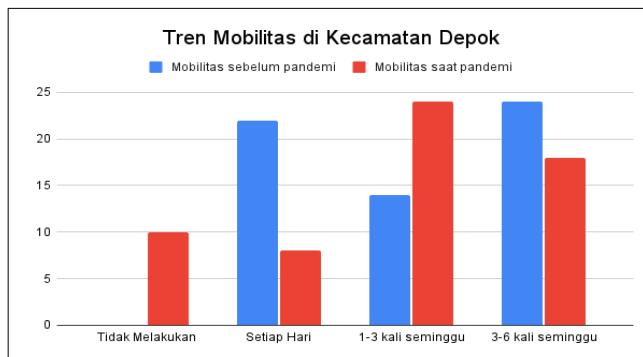
Perkembangan wilayah yang terjadi di Kecamatan Depok ditandai dengan banyaknya sarana pendidikan berupa perguruan tinggi, sarana ekonomi yang juga tersedianya aksesibilitas dan sarana transportasi menjadikan wilayah tersebut memiliki peluang bagi warga sekitar untuk memanfaatkan lahan sekitarnya dengan mendirikan tempat tinggal bagi migran dengan dibangunnya kos dan kontrakan diwilayah tersebut. Hal tersebut juga terjadi pada responden yang mengalami perubahan domisili dari daerah asalnya ketika melakukan mobilitas menuju Kecamatan Depok.

Gambar 11 menunjukkan mayoritas responden yang melakukan aktivitas mobilitas memiliki status tempat tinggal berupa rumah milik sendiri. Data status kepemilikan tempat tinggal menunjukkan sebesar 50% responden menyatakan tinggal di rumah milik sendiri. Perbedaan tempat tinggal dari daerah asal berupa pondok pesantren dipilih oleh 3,3% responden sebagai hunian. Perubahan tempat tinggal dari daerah asal dialami 38,3% memilih kontrak/sewa/kost sebagai tempat tinggal selama melakukan mobilitas. Adapun 6,7% lainnya menyatakan menumpang di rumah saudara, dan 1,7% atau 1 orang sisanya menggunakan fasilitas berupa rumah dinas sebagai tempat tinggal.



Gambar 11. Kepemilikan Tempat Tinggal Saat Melakukan Mobilitas Di Kecamatan Depok

Tren mobilitas di Kecamatan Depok dilakukan dengan mengetahui perbandingan perbedaan frekuensi dalam seminggu pada pelaku mobilitas sebelum terjadinya pandemi dan saat terjadinya pandemi. Frekuensi mobilitas sebelum terjadi dibagi menjadi tiga kategori berupa mobilitas yang dilakukan 1-3 kali dalam seminggu, 3-6 kali dalam seminggu, dan setiap hari pada saat sebelum dan terjadinya pandemi. Kategori berupa frekuensi tidak pernah ditambahkan bagi migran yang tidak melakukan mobilitas sama sekali saat terjadinya pandemi. Pengisian kuesioner oleh responden dilakukan selama kurun waktu bulan April-Juli pada tahun 2021 bertetapan dengan diberlakukannya PPKM di DIY. Perbedaan tren mobilitas dapat dilihat pada gambar 5.12 sebagai berikut.



Gambar 12. Waktu Tempuh

Pada gambar 12 menunjukkan grafik tren frekuensi mobilitas yang dilakukan migran dalam seminggu. Terdapat grafik yang berwarna biru adalah aktivitas yang dilakukan pada saat sebelum terjadinya pandemi. Terhitung sebanyak 22 migran melakukan frekuensi mobilitas setiap hari atau 7 kali dalam seminggu. Migran yang melakukan mobilitas 1-3 kali dalam seminggu memiliki jumlah yang paling sedikit dibandingkan dengan mobilitas lainnya yaitu sebanyak 14 migran. Setiap indikator berupa frekuensi mobilitas yang dilakukan dalam seminggu oleh migran mengalami tren kenaikan maupun penurunan. Intensitas mobilitas penduduk yang dilakukan setiap hari sebelum terjadinya pandemi memiliki tren yang tinggi mencapai 36% dengan tujuan mobilitas bekerja, sekolah, dan rekreasi. Saat terjadinya pandemi intensitas mobilitas turun sebanyak 63,6%, sehingga jumlah mobilitas pada saat pandemi hanya sebesar 13,3% yang disertai perubahan terhadap tujuan melakukan mobilitas hanya untuk bekerja dan sekolah.

Mobilitas penduduk setiap 1-3 kali dalam seminggu sebelum masa pandemi memiliki grafik terendah dengan nilai 23%. Aktivitas ini pun hanya dilakukan migran untuk bekerja dan sekolah. Namun pada saat terjadinya pandemi intensitas mobilitas penduduk yang dilakukan mengalami perubahan kenaikan tren sebesar 71,4%. Tren pada intensitas ini merupakan tren sangat tinggi pada saat terjadinya pandemi yang mencapai nilai 40%. Hal tersebut juga dapat dipengaruhi banyaknya migran yang mengalami penurunan intensitas mobilitas karena pemberlakuan PPKM.

Intensitas mobilitas yang dilakukan selama 3-6 kali dalam seminggu sebelum pandemi sebesar 40%. Dibandingkan mobilitas saat terjadinya pandemi dengan intensitas yang sama tren tersebut mengalami penurunan sebesar 25% yang merupakan penurunan tren paling rendah selama masa pandemi. Penurunan mobilitas dilakukan migran yang bekerja, sekolah, dan berdagang.

Indikator tidak pernah menunjukkan jika migran tidak melakukan mobilitas sama sekali pada saat terjadinya pandemi berbeda bahwa indikator ini tidak ada saat pandemi belum terjadi. Grafik menunjukkan mobilitas tersebut mencapai 16,7%. Tren pada indikator tidak pernah mengalami kenaikan sebanyak 100%. Migran yang tidak melakukan mobilitas pada saat pandemi dialami oleh sebagian besar yang bekerja sebagai pelajar atau mahasiswa, dan teknisi.

Kebijakan PPKM diatas juga mengalami perpanjangan maupun perubahan berdasarkan kondisi terkini menyesuaikan perkembangan kasus Covid-19 di Indonesia. PPKM dalam implementasinya melalui berbagai tahapan sebanyak 4 kali. Diawali dengan PPKM Jawa-Bali, PPKM Mikro, PPKM Darurat dan PPKM level 1-4 dengan *timeline* sebagai berikut:

Tabel 2 Kebijakan PPKM Tahun 2021

Kebijakan	Tahap	Mulai	Berakhir	Dasar	Wilayah
PPKM Jawa-Bali	I	11 Januari 2021	25 Januari 2021	Instruksi MendagriNo. 1 Tahun 2021	7 provinsi
	II	26 Januari 2021	8 Februari 2021	Instruksi MendagriNo. 2 Tahun 2021	7 provinsi
	I	9 Februari 2021	22 Februari 2021	Instruksi MendagriNo. 3 Tahun 2021	7 provinsi
	II	23 Februari 2021	8 Maret 2021	Instruksi MendagriNo. 4 Tahun 2021	7 provinsi
	III	9 Maret 2021	22 Maret 2021	Instruksi MendagriNo. 5 Tahun 2021	10 provinsi
	IV	23 Maret 2021	5 April 2021	Instruksi MendagriNo. 6 Tahun 2021	15 provinsi
	V	6 April 2021	19 April 2021	Instruksi MendagriNo. 7 Tahun 2021	20 provinsi
	VI	20 April 2021	3 Mei 2021	Instruksi MendagriNo. 9 Tahun 2021	25 provinsi
	VII	4 Mei 2021	17 Mei 2021	Instruksi MendagriNo. 10 Tahun 2021	30 provinsi
	VIII	18 Mei 2021	31 Mei 2021	Instruksi MendagriNo. 11 Tahun 2021	30 provinsi
	IX	1 Juni 2021	14 Juni 2021	Instruksi MendagriNo. 12 Tahun 2021	Nasional
	X	15 Juni 2021	28 Juni 2021	Instruksi MendagriNo. 13 Tahun 2021	Nasional
PPKM Mikro	XI	22 Juni 2021	5 Juli 2021	Instruksi MendagriNo. 14 Tahun 2021	Nasional
	XII	6 Juli 2021	20 Juli 2021	Instruksi MendagriNo. 17 Tahun 2021	Nasional
	-	21 Juli 2021	25 Juli 2021	Instruksi MendagriNo. 23 Tahun 2021	Nasional

PPKM Darurat	-	3 Juli 2021	20 Juli 2021	Instruksi Mendagri No. 15, No.16, No.18, No.19 Tahun 2021	Pulau Jawa dan Bali
	-	12 Juli 2021	20 Juli 2021		15 wilayah Jawa-Bali
PPKM Level 1-4	-	21 Juli 2021	25 Juli 2021	Instruksi Mendagri No.22 dan No.23 Tahun 2021	Sejumlah provinsi
	-	26 Juli 2021	2 Agustus 2021		Sejumlah provinsi

Sumber: (Moegiarso dalam (Lina Ayu Safitri, 2021).

Penelitian ini juga menunjukkan bagaimana realisasi yang dilakukan oleh pelaku mobilitas sirkuler dalam menanggapi kebijakan PPKM. Indikator dalam survei ini dibagi menjadi tiga yaitu migran melakukan pembatasan kegiatan masyarakat berupa WFH dan/atau *Study From Home*, melakukan PPKM kadang-kadang atau menyesuaikan jadwal shift, dan tidak melakukan pembatasan kegiatan masyarakat sama sekali atau melakukan pekerjaan dengan WFO, serta jenis pekerjaan yang menerapkan kebijakan PPKM. Penerapan kebijakan PPKM yang dilakukan oleh migran yang melakukan mobilitas sirkuler di Kecamatan Depok dapat dilihat pada tabel 2 sebagai berikut:

Tabel 3. Realisasi Kebijakan PPKM Pada Migran Sirkuler di Kecamatan Depok Tahun 2021

Pembatasan Kegiatan	%
Ya (Work/Study From Home)	61.7%
Kadang-kadang (Terjadwal shift)	18.3%
Tidak (Work From Office)	20%

Sumber: Hasil penelitian, 2022

Realisasi kebijakan PPKM dikecamatan depok adalah sebanyak 61.7 persen pelaku mobilitas melakukan WFH atau SFH di tempat tinggal masing-masing selama masa pandemi. Pembatasan kegiatan juga dilakukan oleh 18.3 persen migran secara kadang-kadang yaitu mengikuti jadwal shift baik WFH maupun WFO secara bergantian. Selanjutnya sebanyak 20 persen pelaku mobilitas sirkuler di Kecamatan Depok tidak melakukan pembatasan kegiatan masyarakat sama sekali dengan bekerja secara WFO. Upaya pembatasan kegiatan tersebut meliputi melakukan WFH/SFH, kadang-kadang, dan tidak melakukan pembatasan tersebut sebagian dilakukan oleh pelajar/mahasiswa, dan paling sedikit tiap masing-masing pembatasan dilakukan oleh migran yang bekerja sebagai teknisi, wiraswasta, dan pegawai.

Pembatasan kegiatan masyarakat berupa WFH dan SFH yang dialami pekerjaan kantoran dan pelajar dan mahasiswa mengalami perubahan sangat signifikan. Hasil survei menunjukan sebanyak 58.3 persen yang menerapkan

pembatasan SFH dilakukan oleh pelajar/mahasiswa, dan 3,3 persen lainnya merupakan buruh yang melakukan pembatasan kegiatan secara WFH. Pada pembatasan kegiatan yang dilakukan secara kadang-kadang baik WFH atau WFO yang menyesuaikan jadwal shift sebesar 8,3 persen dilakukan oleh pelajar/mahasiswa, 5 persen dilakukan oleh karyawan swasta, 1,7 persen dilakukan oleh teknisi, 1,7 persen berupa pekerja wiraswasta, dan 1,7 lainnya dilakukan oleh pegawai. Sedangkan pekerja yang tidak melakukan pembatasan kegiatan sama sekali dilakukan oleh migran yang melakukan pekerjaan sebagai pelajar sebesar 8,3 persen, karyawan swasta 6,7 persen, dan buruh 5 persen.

Kebiasaan baru seperti menggunakan masker, mencuci tangan, menjaga jarak, menghindari kerumunan, menaati batasan jam oprasional tempat umum, menggunakan handsanitizer, menghindari jam kerja saat bermobilitas, dan menjaga daya tahan tubuh juga dilakukan responden untuk menaati protokol kesehatan selama pandemi. Penerapan kebijakan ini dilakukan sebagai upaya untuk membatasi dan mengurangi tren mobilitas di Kecamatan Depok sehingga terwujudnya pencegahan penularan Covid-19.

KESIMPULAN

Dari uraian hasil dan pembahasan di atas dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:
Karakteristik pelaku mobilitas sirkuler

Pelaku mobilitas sirkuler yang melakukan mobilitas berusia 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 30, dan 32 tahun. Sebagian besar migran berusia 22 tahun (36,7%) dengan jenis kelamin perempuan paling banyak sebesar 65%. Desa Caturtunggal menjadi wilayah paling diminati dengan presentase sebanyak 61,7% yang sebagian besar berjenis pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa (75%). Penggunaan motor sebagai moda transportasi dipilih sebagian besar responden untuk mobilitas (90%) yang membutuhkan waktu tempuh selama 1-6 jam (88,3). Informasi terkait kesehatan Covid-19 yang dilakukan responden menunjukan sebanyak 51,7% belum pernah melakukan tes diagnosis. Sedangkan 48,3% lainnya pernah melakukan tes diagnosis Covid-19 yang kemudian bahwa 8 orang responden pernah dinyatakan sebagai OTG, 4 orang ODP, dan 1 orang pasien suspect.

Tren Mobilitas Sirkuler

Indikator yang digunakan untuk menganalisis tren mobilitas adalah frekuensi yang dilakukan migran di Kecamatan Depok yaitu 1-3 kali dalam seminggu, 3-6 kali dalam seminggu, dan setiap hari sebelum dan saat terjadi pandemi. Indikator berupa tidak pernah ditambahkan karena tidak adanya aktivitas mobilitas saat terjadi pandemi. Tren mobilitas yang dilakukan dengan intensitas setiap hari mengalami penurunan sebesar 63,6% pada masa pandemi jumlah mobilitas juga menunjukan penurunan dari 36% menjadi 13,3%. Hal yang sama juga terjadi pada frekuensi mobilitas 3-6 kali dalam seminggu mengalami penurunan sebesar 25% pada masa pandemi dengan menurunnya jumlah mobilitas dari 40 % menjadi 30%. Frekuensi mobilitas yang dilakukan 1-3 kali dalam seminggu mengalami kenaikan tren mobilitas sebesar 71,4%. Kenaikan tersebut terjadi karena berkurangnya migran yang melakukan mobilitas dengan frekuensi 1-3 kali, 3-6 kali, maupun setiap hari dalam seminggu. Kenaikan jumlah mobilitas peningkatan yang awalnya 23% menjadi 40%. Kenaikan serupa juga terjadi pada indikator tidak pernah karena migran tidak melakukan aktivitas mobilitas sama sekali dengan peningkatan tren sebesar 100%.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada dosen pembimbing yang telah membantu dalam proses penelitian ini, kepada keluarga yang selalu memberikan dukungan, responden atas partisipasinya, dan pihak-pihak yang terlibat selama proses penelitian sejak pengambilan data sampai penelitian ini selesai.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardiansyah. (2015). Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori. Jakarta
Pusat: Fakultas Ilmu Sosial Politik Universitas Prof. DR. Moestopo Beragama.
- BPS. (2020). Kecamatan Depok Dalam Angka 2020. Yogyakarta: BPS.
- Dr. Enny, Zubaidah, M. P., Poerwanti Hadi, P., Siti, H., & Ali Mustadi, S.Pd., M. P. (2016).
Migrasi Pelajar dan Mahasiswa Pendatang Di Kota Pendidikan. *Prosiding Seminar Nasional Meneguhkan Peran Penelitian Dan Pengabdian Kepada Masyarakat Dalam Memuliakan Martabat Manusia*, 597–608.
<https://eprints.uny.ac.id/40721/>
- Glorina;, A. W., & Sentosa, S. U. (2000). Analisis Kausalitas Antara Migrasi, Pengangguran, dan Kemiskinan di Indonesia. *Kajian Ekonomi Dan Pembangunan*, 1, No.2(1995), 74–76.
[https://doi.org/10.31599/jstpm.v2i1.718](https://www.jstage.jst.go.jp/article/ninchishinkeikagaku1999/2/1/2_1_74/_pdf/-char/ja</p>
<p>Indriani, P. (2010). <i>Analisis Keputusan Tenaga Kerja Menjadi Commuter</i>. Universitas Diponegoro.</p>
<p>Joyosemito, I. S., & Nasir, N. M. (2021). Gelombang Kedua Pandemi Menuju Endemi Covid-19: Analisis Kebijakan Vaksinasi Dan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Di Indonesia. <i>Jurnal Sains Teknologi Dalam Pemberdayaan Masyarakat</i>, 2(1), 55–66.
<a href=)
- Kemenkes. (2020). Pedoman kesiapan menghadapi COVID-19. *Pedoman Kesiapan Menghadapi COVID-19*, 0–115.
- Kinanti Aninda Sarah, Wiwandari, H. (2013). Development of Peri-Urban Area: Study on Demographic Perspective and Socio-Economic Conditions of Society. *Jurnal Teknik PWK*, 2(3), 727–737.
<https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/pwk/article/view/2929/3047>
- Lina Ayu Safitri, C. B. D. (2021). Analisa Kebijakan Pemberlakuan Ppkm Pada Masa Pandemi Covid 19 Terhadap Industri Skala. *Jurnal Ekonomi Manajemen Sumber Daya*, Vol. 23(2), 97–107.
- Negeri, K. D. (2021). *Inmendagri Nomor 1 Tahun 2021 Tentang Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Untuk Pengendalian Penyebaran Corona Virus Disease 2019 Covid-19*. Direktorat Jendral Bina Administrasi Wilayah.
<https://ditjenbinaadwil.kemendagri.go.id halaman/detail/inmendagri-tahun-2021>
- Nurdiani, N. (2014). *Teknik Sampling Snowball dalam Penelitian Lapangan*. 5(9), 1110–1118.
- PDPI. (2020). *Pneumonia Covid-19 Diagnosis & Penatalaksanaan di Indonesia* (Pertama). Perhimpunan Dokter Paru Indonesia.
- Puspitasari, A. W. (2010). *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Minat Migrasi Sirkuler Ke Kabupaten Semarang*. Diponegoro Semarang.
- Rahma Putri Khasanah, T. P. (2021). Analisis Collaborative Governance Dalam

- Implementasi Kebijakan Psbb Pada Penanganan Pandemi Covid-19 Di Dki Jakarta Tahun 2020. *Jurnal Pemerintahan Dan Kebijakan (JPK)*, 2(3), 155–169.
<https://doi.org/10.18196/jpk.v2i3.12792>
- Romdiati, H., & Noveria, M. (2019). Dimensi Mobilitas Penduduk: Berpindah, Bukan untuk Menetap. *Jurnal Kependudukan Indonesia*, 14(2), 185–198.
- Salama, Astrid ., Katindagho, T. M., & L.S, B. O. (2017). Karakteristik Tenaga Kerja Pelaku Mobilitas Sirkuler Di Kecamatan Kalawat Kabupaten Minahasa Utara. *Agri-Sosioekonomi*, 13(1A), 261–268.
<https://doi.org/10.35791/agrsosek.13.1a.2017.15658>
- Subkhi, W. B. F. H. M. (2019). Pertumbuhan dan Perkembangan Kawasan Perkotaan di Kabupaten : Studi Kasus Kabupaten. *Wilayah Dan Lingkungan*, 7(2), 105–120.
<https://doi.org/10.14710/jwl.7.2.105-120>.
- Susilo, A., Rumende, C. M., Pitoyo, C. W., Santoso, W. D., Yulianti, M., Herikurniawan, H., Sinto, R., Singh, G., Nainggolan, L., Nelwan, E. J., Chen, L. K., Widhani, A., Wijaya, E., Wicaksana, B., Maksum, M., Annisa, F., Jasirwan, C. O. M., & Yunihastuti, E. (2020). Coronavirus Disease 2019: Tinjauan Literatur Terkini. *Jurnal Penyakit Dalam Indonesia*, 7(1), 45–67. <https://doi.org/10.7454/jpdi.v7i1.415>