

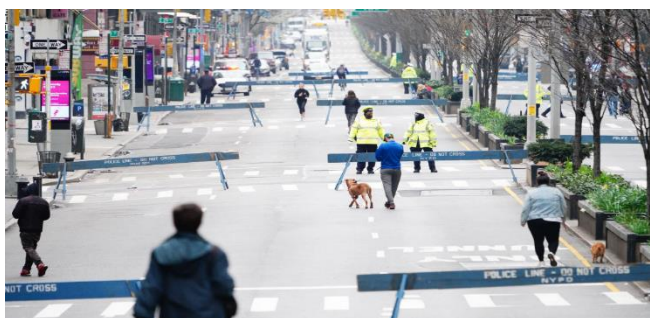
Press Release

4 Juni 2020

## Rekomendasi Rencana Aksi Mobilitas Perkotaan Selama Pandemi COVID-19

*Fokus Membangun dan Melengkapi Fasilitas Pejalan Kaki dan Pesepeda untuk Ketahanan Kota*

**Jakarta, 4 Juni 2020** - Selama masa pandemi COVID-19, kota-kota di dunia berlomba-lomba menciptakan kebijakan yang mendukung pergerakan warga dengan terus menerapkan protokol kesehatan utamanya *physical distancing*. Yang paling populer tentunya kehadiran jalur-jalur sepeda sementara (*pop up bike lane*) yang diterapkan di Bogota, Paris, Meksiko hingga Filipina. Kenaikan jumlah pesepeda juga terlihat di kota-kota di Amerika Serikat dan Tiongkok.



Dari kiri ke kanan: [Bogota](#), [New York](#), [New York](#), [Berlin](#)

Menurut City Resilience Framework (ARUP, 2015) dan Conceptualizing City Fragility and Resilience (NU-CPR, 2016), mobilitas perkotaan adalah salah satu sektor utama dalam konsep Ketahanan Kota atau “Resilience City”, di mana komponen ini sangat diperlukan kota dalam proses pencegahan, pemulihan dan adaptasi dalam keadaan krisis termasuk di dalamnya adalah wabah. Selama masa pandemi ini, telah terbukti kendaraan tidak bermotor ternyata menjadi moda transportasi yang memiliki komponen berkelanjutan dan berketahanan.

---

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) menyatakan, penggunaan kendaraan pribadi secara massal setelah masa protokol karantina diri atau wilayah merupakan pilihan yang tidak berkelanjutan. Pemerintah kota diharapkan untuk memfokuskan pembangunan mobilitas ke arah yang lebih ramah lingkungan, sehat dan berkelanjutan dalam hal ini, sepeda.

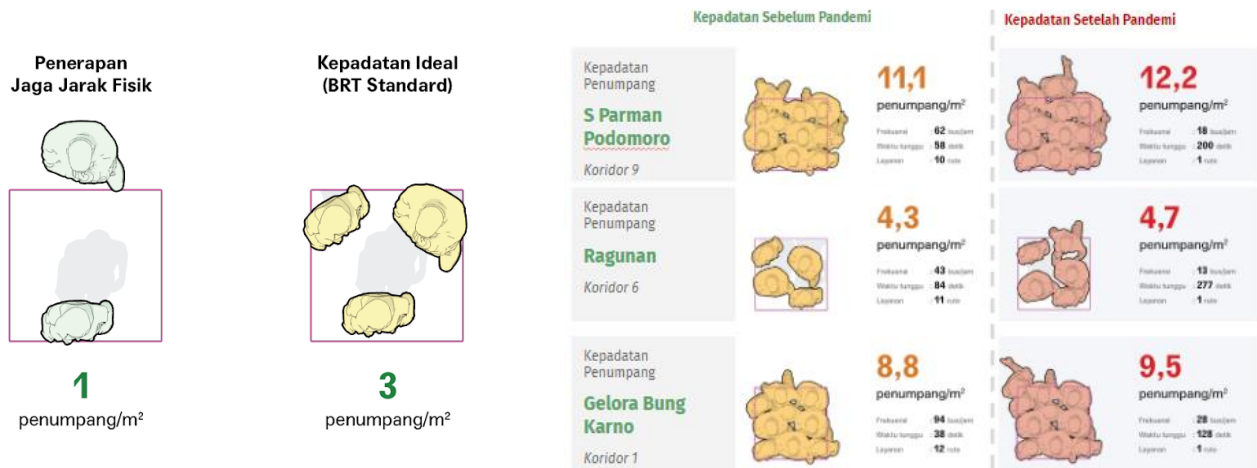
---

## Dampak COVID-19 Terhadap Mobilitas Perkotaan

Selama masa PSBB, pengurangan kapasitas transportasi publik menjadi salah satu protokol yang diterapkan untuk mengurangi penyebaran virus. Pengurangan kapasitas yang diikuti dengan kebijakan Work From Home (WFH) mengurangi kapasitas transportasi publik hingga di bawah 50%. Masa relaksasi akan menjadi ujian sesungguhnya bagi transportasi publik di Jakarta.

*Karena berkurangnya kapasitas angkut transportasi publik, tidak serta merta menurunkan kepadatan penumpang di stasiun. Disertai dengan tidak adanya opsi moda transportasi berkelanjutan ramah lingkungan, warga kemudian beralih ke kendaraan bermotor pribadi, yang kemudian akan mengembalikan Jakarta ke fase gridlock serta memperburuk kualitas udara yang berpotensi memperparah penyebaran COVID-19 di wilayah kota.*

ITDP mencoba memprediksi situasi pada masa relaksasi (pasca PSBB). Dengan asumsi penumpang hanya 30% dari jumlah sebelum pandemi, kondisi eksisting stasiun saat ini akan menimbulkan kepadatan lebih tinggi.



Dengan protokol kesehatan COVID-19, di mana jaga jarak fisik (*physical distancing*) sejauh 1 meter diwajibkan (anjaran WHO dan Kementerian Kesehatan), di stasiun-stasiun transportasi publik terutama Transjakarta, akan menimbulkan antrean-antrean penumpang hingga ke JPO dan trotoar. Hal ini berdampak pada berkurangnya ruang pejalan kaki.



Terbatasnya kapasitas transportasi publik dan tidak adanya alternatif moda, membuat warga cenderung beralih ke kendaraan pribadi. Hal ini tentu **meningkatkan polusi udara dan berpotensi menciptakan gridlock (macet total)** ketika aktivitas warga kembali normal. Selain itu, protokol PSBB yang mengharuskan warga di rumah saja, membuat warga yang memiliki keterbatasan ruang di rumah tidak dapat beraktifitas aktif seperti berolahraga. **Kurangnya ruang publik membatasi gerak warga untuk beraktifitas secara nyaman dan aman dalam menerapkan jaga jarak fisik.**

## Rekomendasi Rencana Aksi Mobilitas Perkotaan Relaksasi PSBB

ITDP Indonesia memberikan 5 poin rekomendasi rencana aksi mobilitas perkotaan kepada pemerintah provinsi dan instansi-instansi terkait yang mencakup rekomendasi mengenai **transportasi umum, fasilitas pejalan kaki, fasilitas bersepeda, kebutuhan ruang aktivitas warga dan manajemen pembatasan kendaraan pribadi.**

Penting untuk dicatat bahwa prioritas pertama saat ini adalah mempertahankan fungsi kota sambil secara bersamaan juga berupaya penuh untuk menekan penyebaran virus. Rekomendasi mengenai kebijakan mobilitas perkotaan selama masa relaksasi PSBB di DKI Jakarta meliputi:

### 1. Transportasi Umum

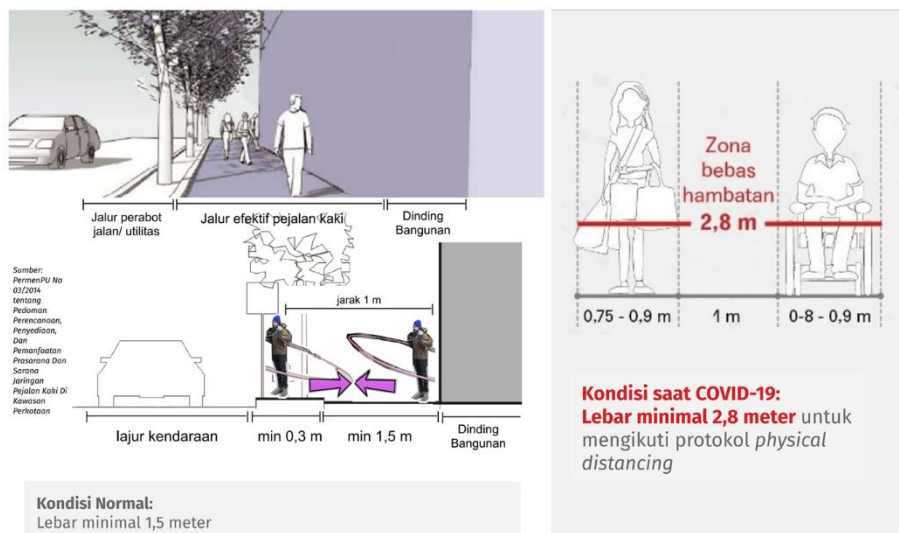
Dengan pengurangan kapasitas angkut dan layanan, Transjakarta harus difokuskan untuk mengurangi waktu tunggu penumpang guna menghindari panjang dan durasi antrean.

#### Rekomendasi Rencana Aksi:

- Prioritas kapasitas transportasi publik saat ini untuk para **tenaga medis** dan orang-orang yang bekerja di **sektor esensial**
- Penetapan **protokol kesehatan** seperti pengecekan suhu tubuh dan penyediaan hand sanitizer dan tempat cuci tangan
- Penetapan **protokol *physical distancing*** untuk mencegah penumpukan penumpang di bus dan stasiun
- **Integrasi jadwal** dengan penyediaan **informasi *real-time*** yang dapat diakses oleh publik terkait keadaan dan kepadatan di dalam bus/kereta dan stasiun
  - Informasi ini perlu diberitakan secara dinamis lewat **aplikasi** dan juga  **pemberitahuan langsung di lapangan** melalui papan informasi dan komunikasi suara
- **Penangguhan biaya** untuk operator mencakup biaya KIR, terminal, dan suku cadang
- Memastikan **anggaran** untuk subsidi (PSO) angkutan umum yang sesuai dengan jumlah permintaan (*demand*) penumpang

### 2. Fasilitas Pejalan Kaki

Saat ini, lebar ruang bebas pejalan kaki minimal sesuai peraturan Permen PU No 13/2014 adalah 1,5 meter, sementara untuk menerapkan jaga jarak fisik, dibutuhkan ruang bebas minimal sebesar 2,8 meter.



### Kemungkinan trotoar terdampak akibat antrean penumpang transportasi publik

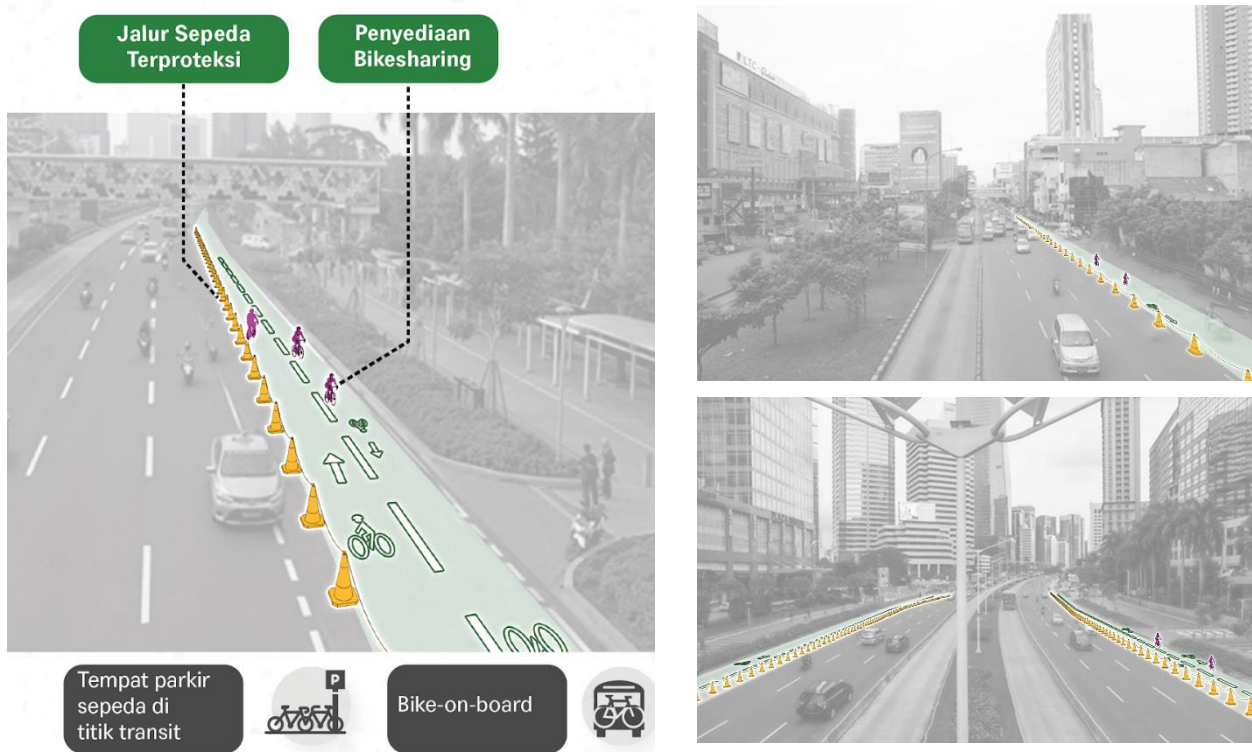


#### Rekomendasi Rencana Aksi:

- **Identifikasi** koridor angkutan umum/Transjakarta dengan **jumlah penumpang yang tinggi**.
- Penentuan stasiun yang membutuhkan lebar tambahan trotoar yang tidak dapat menampung kebutuhan *physical distancing* pejalan kaki **dengan memanfaatkan lajur kendaraan**.
- Penyediaan **pop-up pedestrian pathway** dengan menggunakan pembatas jalan sementara
- Pengadaan **petugas untuk memastikan protokol *physical distancing*** dan antrian berjalan dengan baik (dapat bekerja sama dengan Satpol PP)

### 3. Fasilitas Pesepeda

Sepeda menjadi moda transportasi alternatif yang terbukti berketahanan dari krisis dan fleksibel untuk menerapkan jaga jarak fisik (*physical distancing*). Selain itu, sepeda juga moda yang berkelanjutan dan ramah lingkungan.



#### Rekomendasi Rencana Aksi:

- Implementasi **pop-up bike lane** atau jalur sepeda sementara pada koridor angkutan umum yang mengimplementasikan pembatasan kapasitas angkut, sementara koridor tersebut memiliki *ridership* yang tinggi pada kondisi normal
- Implementasi sistem **bikeshare** sebagai penunjang transportasi tidak bermotor di daerah sekitar Jalan Sudirman dan Jl. M.H. Thamrin
- Penyediaan **tempat parkir sepeda** sementara di stasiun *mass transit* kota-kota satelit dan *point of interest* di DKI Jakarta sebagai fasilitas pendukung bagi penduduk yang menggunakan sepeda.
- Penerapan kebijakan **bike on board**, di mana orang yang melakukan *mixed commuting* dapat membawa sepeda ke dalam bus atau kereta dengan mengikuti ketentuan yang ditetapkan

#### 4. Ruang Aktivitas Warga

Aktivitas luar ruangan harus menerapkan aturan jaga jarak fisik. Ruang jalan bebas kendaraan bermotor dapat menjadi solusi kebutuhan ruang warga.

##### Prasyarat pelaksanaan ruang aktivitas warga:

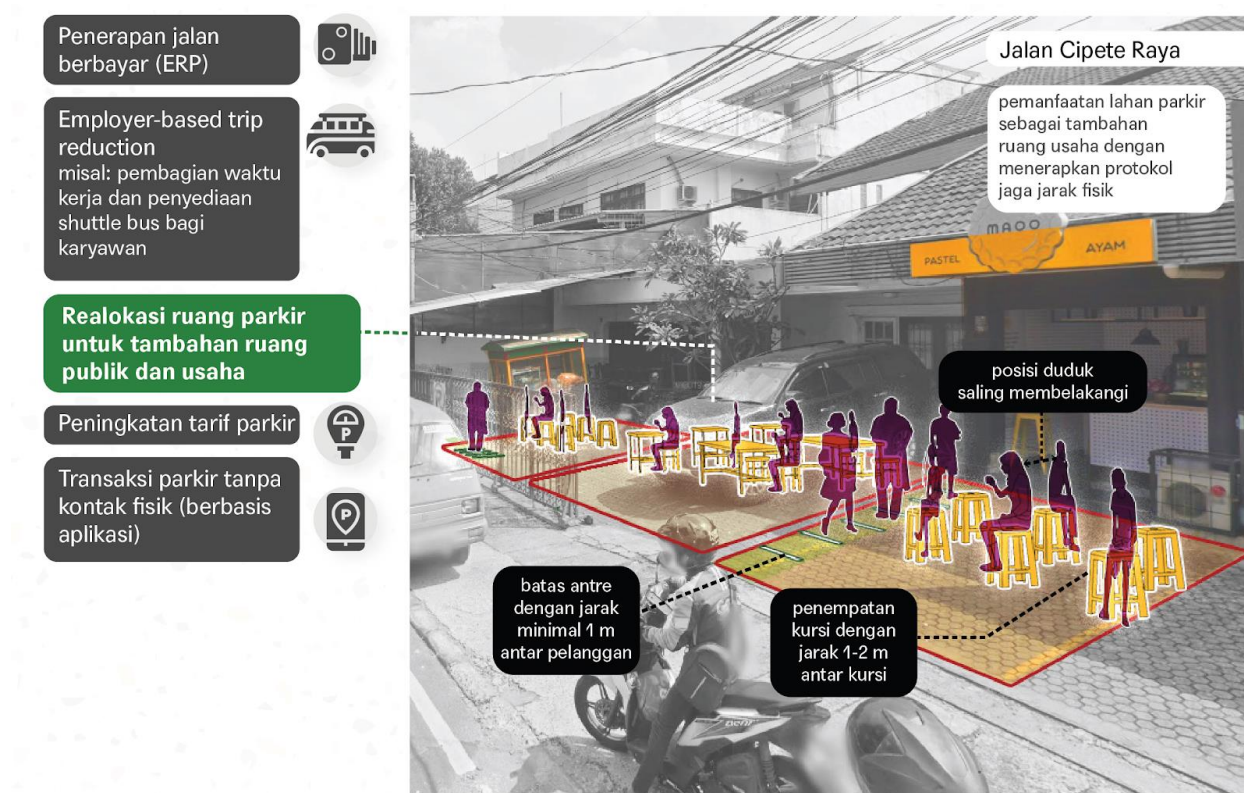
- Dilaksanakan secara tersebar dan serentak di jalan yang dekat dengan permukiman (jalan arteri, jalan lokal dan jalan lingkungan)
- Tidak diizinkan aktivitas pengumpulan massa (senam bersama, talkshow, kegiatan ekonomi)
- Larangan parkir kendaraan (mencegah mobilisasi lintas wilayah)
- Penyediaan intervensi fisik untuk memastikan protokol jaga jarak fisik
- Penegakan aturan oleh personel keamanan (*crowd controller*)
- Dapat dimulai dilaksanakan di hari dan waktu yang tidak padat kendaraan (akhir pekan)



Contoh lokasi: Jalan Benyamin Suep, Kemayoran

## 5. Manajemen Pembatasan Kendaraan Pribadi

Menerapkan protokol jaga jarak fisik memerlukan banyak ruang untuk manusia. Penerapan manajemen pembatasan kendaraan pribadi, selain memberikan ruang lebih untuk warga beraktivitas aktif juga menambah pemasukan bagi kota.



## Rekomendasi Rencana Aksi:

- **Manajemen Parkir**
  - **Realokasi ruang parkir** untuk tambahan ruang publik dan usaha
  - **Pembatasan ruang parkir** pada pusat perbelanjaan dan potensi tempat berkerumun masyarakat
  - **Penerapan tarif tinggi** untuk pengendalian *demand* dan sumber dana untuk rencana aksi mobilitas (Pergub 31/2017 dan Pergub 120/2012)
  - Mendorong **transaksi parkir tanpa kontak fisik** melalui aplikasi dan TPE
- **Employer-based Trip Reduction**
  - **Transformasi digital (*telecommuting*)**: Bekerja, rapat, dan melakukan workshop secara virtual
  - **Demand distribution**: Pengaturan jadwal kerja dan jam kerja
  - Shuttle bus: Menyediakan kendaraan antar-jemput untuk digunakan bersama oleh karyawan dengan tetap memberlakukan protokol kesehatan
- **Electronic Road Pricing (ERP)**
  - **Minimalisir penanguhan rencana operasional** ERP sebagai strategi pengendalian kendaraan pribadi (motor dan mobil) yang efektif dan sebagai sumber dana tambahan

## Momentum Mengembalikan Ruang Jalan Kota ke Manusia

Selama masa krisis, kebutuhan mobilitas kemudian menjadi lebih penting untuk kota dapat bertahan. Kendaraan darurat seperti kendaraan medis dan logistik serta pekerja sektor utama harus mendapat prioritas. Karenanya, membiarkan peralihan mobilitas ke kendaraan pribadi yang secara pasti akan menyebabkan kemacetan lebih parah di jalan bukanlah opsi. Pemerintah Kota harus menyediakan moda alternatif dan fasilitasnya yang lebih berkelanjutan dan berketahanan terhadap segala krisis termasuk krisis energi, ramah lingkungan dan mendorong masyarakat beraktivitas aktif. Serta membuka lebih banyak ruang jalan bebas kendaraan bermotor untuk warga dapat beraktivitas dengan protokol kesehatan.

---

*“Inilah saatnya program seperti Jakarta Ramah Bersepeda untuk terus digenjot implementasinya. Penyediaan jalur sepeda terproteksi, parkir sepeda, bike sharing dan mengizinkan sepeda untuk dapat masuk ke dalam transportasi publik di jam tertentu akan memberikan pilihan bagi masyarakat untuk bermobilitas sambil tetap dapat mengutamakan kesehatan,” ungkap Faela Sufa, South-East Asia Director ITDP.*

---

---

## Kontak Media

Fani Rachmita, 081286237694 / [fani.rachmita@itdp.org](mailto:fani.rachmita@itdp.org)

The Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) bekerja di seluruh dunia untuk merancang dan mengimplementasikan sistem transportasi yang berkualitas tinggi dan juga kebijakan-kebijakan yang dapat membuat kota menjadi lebih hidup, lebih layak untuk ditinggali dan berkelanjutan.

ITDP adalah lembaga nonprofit yang terdepan dalam inovasi dan menyediakan keahlian teknis untuk mengakselerasi pertumbuhan transportasi berkelanjutan dan perkembangan perkotaan di seluruh dunia. Melalui proyek transportasi, pembuatan kebijakan dan publikasi penelitian, kami bekerja untuk mengurangi emisi karbon, menambahkan inklusi sosial dan meningkatkan kualitas hidup warga perkotaan.

[www.itdp-indonesia.org](http://www.itdp-indonesia.org) | [facebook.com/ITDP Indonesia](https://facebook.com/ITDP Indonesia) | Twitter & Instagram: @itdpindonesia