

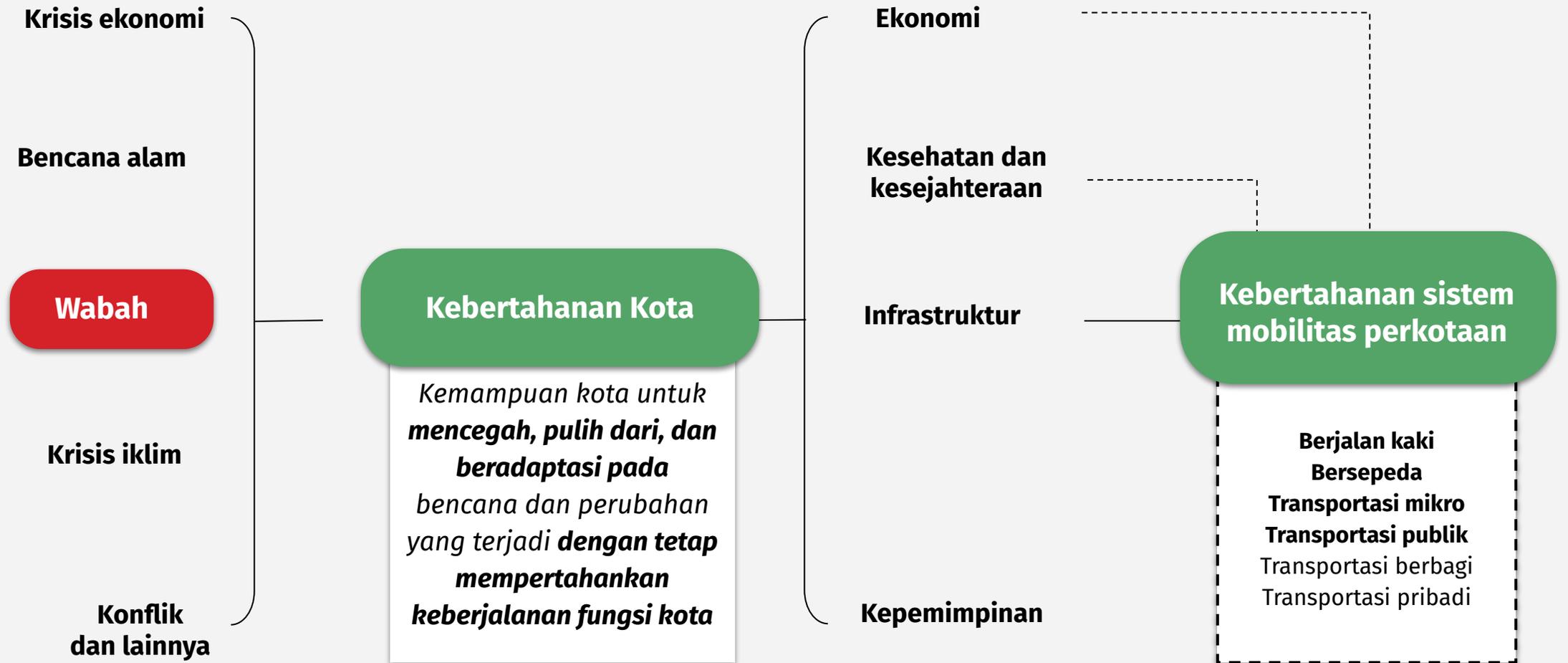
# Rekomendasi Rencana Aksi Mobilitas Perkotaan Selama Pandemi COVID-19

6 Juni 2020\*

[www.itdp-indonesia.org/rekomendasimobilitascovid19](http://www.itdp-indonesia.org/rekomendasimobilitascovid19)

*\*Isi dokumen akan terus diperbaharui sesuai dengan perkembangan di lapangan*

# Mobilitas Perkotaan Sebagai Komponen Penting dalam Kebertahanan Kota

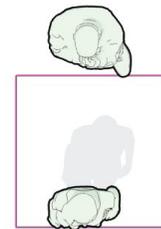


# Dampak COVID-19 Pada Mobilitas Perkotaan

Penurunan kapasitas layanan berdampak langsung kepada operasional transportasi umum. Berikut adalah beberapa kemungkinan yang terjadi:

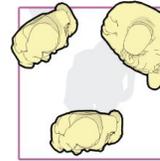
- Berkurangnya kapasitas angkut hingga di bawah 30% dari rencana operasi awal
- Bertambahnya waktu tunggu penumpang
- Hanya dapat beroperasi pada saat jam sibuk hari kerja
- **Antrean yang mengular dan kepadatan yang tinggi** di stasiun dan bus

Penerapan Jaga Jarak Fisik



**1**  
penumpang/m<sup>2</sup>

Kepadatan Ideal (BRT Standard)



**3**  
penumpang/m<sup>2</sup>

\*Berdasarkan Anjuran WHO dan Keputusan Menkes HK.01.07/MENKES/328/2020

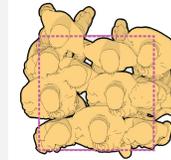
Berdasarkan survei lapangan ITDP sebelum masa pandemi, Stasiun Transjakarta GBK memiliki **luas 240 m<sup>2</sup>** dan melayani **lebih dari 2,100 penumpang** yang naik dan turun pada saat jam sibuk.

Kepadatan Sebelum Pandemi

Kepadatan Penumpang

**S Parman Podomoro**

Koridor 9



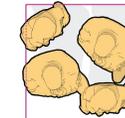
**11,1**  
penumpang/m<sup>2</sup>

Frekuensi : **62** bus/jam  
Waktu tunggu : **58** detik  
Layanan : **10** rute

Kepadatan Penumpang

**Ragunan**

Koridor 6



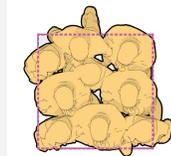
**4,3**  
penumpang/m<sup>2</sup>

Frekuensi : **43** bus/jam  
Waktu tunggu : **84** detik  
Layanan : **11** rute

Kepadatan Penumpang

**Gelora Bung Karno**

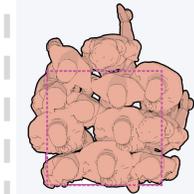
Koridor 1



**8,8**  
penumpang/m<sup>2</sup>

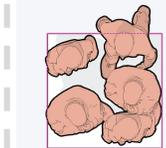
Frekuensi : **94** bus/jam  
Waktu tunggu : **38** detik  
Layanan : **12** rute

Kepadatan Setelah Pandemi



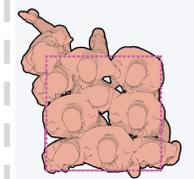
**12,2**  
penumpang/m<sup>2</sup>

Frekuensi : **18** bus/jam  
Waktu tunggu : **200** detik  
Layanan : **1** rute



**4,7**  
penumpang/m<sup>2</sup>

Frekuensi : **13** bus/jam  
Waktu tunggu : **277** detik  
Layanan : **1** rute



**9,5**  
penumpang/m<sup>2</sup>

Frekuensi : **28** bus/jam  
Waktu tunggu : **128** detik  
Layanan : **1** rute

Walaupun dengan asumsi pengguna angkutan umum berkurang menjadi 30%, **pengurangan layanan diprediksi akan membuat tingkat kepadatan semakin tinggi**. Hal ini justru menjadi area yang sangat rentan untuk penyebaran virus.

# Dampak COVID-19 Pada Mobilitas Perkotaan

Estimasi penumpang menuju Stasiun TJ GBK dengan **30% dari kondisi biasa**:

- **180** pnp/jam pada pagi hari
- **450** pnp/jam pada sore hari

**Simulasi antrean jarak fisik 1 meter\***:

- Terjadi antrean **di sepanjang JPO** pada pagi hari
- Terjadi antrean **di sepanjang JPO dan antrean sepanjang 68m di empat sisi trotoar** pada sore hari

\*Rekomendasi WHO dan Pedoman Covid-19 oleh Kemenkes



**Estimasi Panjang Antrean Penumpang**  
Stasiun Transjakarta Gelora Bung Karno

**Pagi Hari di sepanjang JPO**  
180 Penumpang

**Sore Hari +67.5 m**  
450 Penumpang



# Dampak COVID-19 Pada Mobilitas Perkotaan

## Manajemen Pembatasan Kendaraan Pribadi



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.

## Ruang Publik



Selain itu, protokol pembatasan sosial membuat warga yang memiliki keterbatasan ruang di rumah tidak dapat beraktivitas aktif seperti berolahraga. Kurangnya ruang publik membatasi gerak warga untuk beraktivitas secara nyaman dan aman dalam menerapkan jaga jarak fisik.

1

## Transportasi umum



Sumber foto: Transjakarta

- Prioritas bagi pekerja esensial
- Protokol kesehatan
- Sterilisasi jalur Transjakarta
- Integrasi jadwal dan *real time information*
- Subsidi dan penangguhan biaya bagi operator

2

## Fasilitas Pejalan Kaki



- *Pop-up pedestrian path*

3

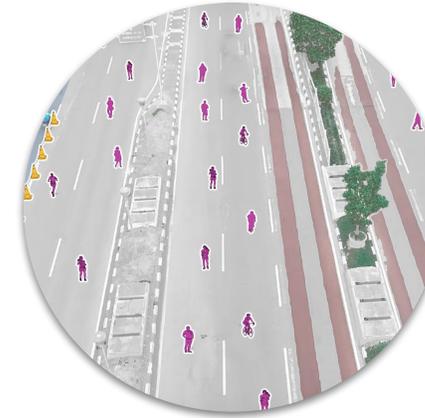
## Fasilitas Pesepeda



- *Pop-up bikelane*
- *Bikesharing*
- Tempat parkir sepeda di titik transit
- *Bike-on-board*

4

## Kebutuhan Ruang Aktivitas Warga



- *Safe Open Street*

5

## Manajemen Pembatasan Kendaraan pribadi



- Jalan berbayar penerapan ERP
- *Employer-based trip reduction*
- Realokasi ruang parkir untuk tambahan ruang publik dan usaha
- Manajemen tarif parkir
- Transaksi parkir tanpa kontak fisik

# Rencana Aksi: Transportasi Umum



## Rencana Aksi

1. Prioritas mobilitas untuk para **tenaga medis** dan orang-orang yang bekerja di **sektor esensial**
2. Penetapan **protokol kesehatan** seperti pengecekan suhu tubuh dan penyediaan hand sanitizer dan tempat cuci tangan
3. Penetapan **protokol *physical distancing*** untuk mencegah penumpukan penumpang di bus dan stasiun
4. Meningkatkan **keandalan** penggunaan angkutan umum dengan sterilisasi busway penuh
5. **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
6. Memastikan **anggaran** untuk subsidi (PSO) angkutan umum yang sesuai dengan jumlah permintaan (*demand*) penumpang

# Rencana Aksi: Fasilitas Pejalan Kaki

## Kebutuhan Ruang Bagi Pejalan Kaki

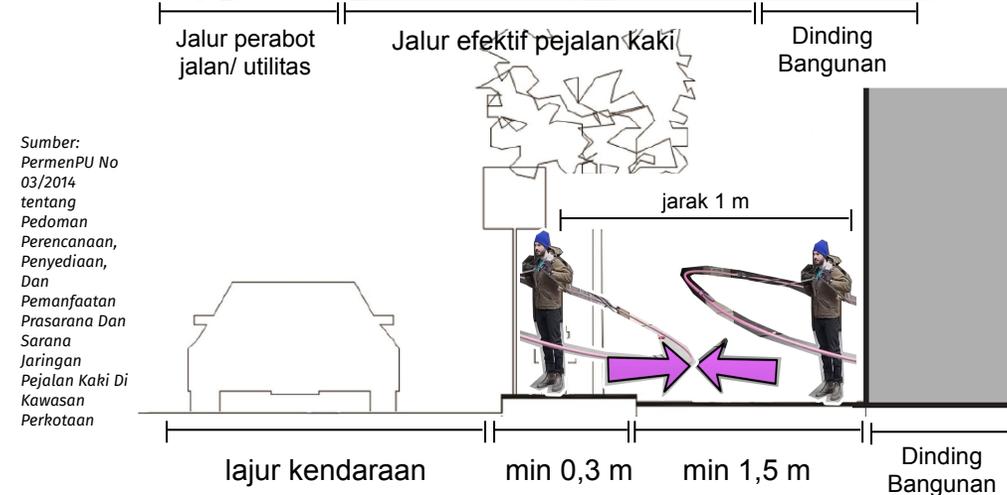
1. **Identifikasi** koridor angkutan umum/Transjakarta dengan **jumlah penumpang yang tinggi.**
2. Penentuan stasiun yang membutuhkan lebar tambahan trotoar yang tidak dapat menampung kebutuhan *physical distancing* pejalan kaki, **dengan memanfaatkan lajur kendaraan.**
3. Penyediaan **pop-up pedestrian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



Kondisi eksisting trotoar Jakarta: Mampang, 2019

Lebar trotoar di Jakarta yang tidak mencukupi kebutuhan *physical distancing*

### Kondisi Pergerakan Masyarakat saat COVID-19

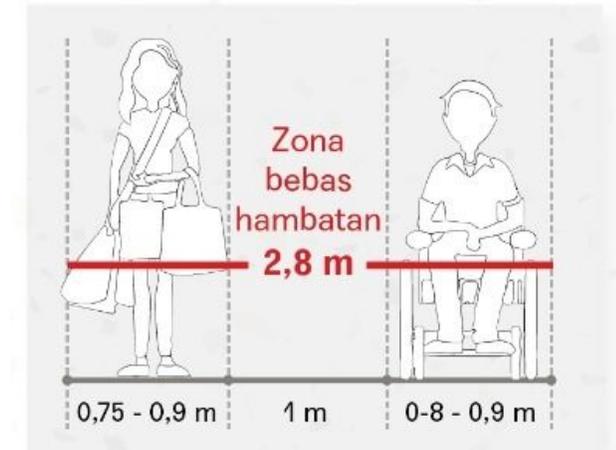


Sumber:  
PermenPU No  
03/2014  
tentang  
Pedoman  
Perencanaan,  
Penyediaan,  
Dan  
Pemanfaatan  
Prasarana Dan  
Sarana  
Jaringan  
Pejalan Kaki Di  
Kawasan  
Perkotaan

**Kondisi Normal:**  
Lebar minimal 1,5 meter

Saat ini, lebar ruang bebas pejalan kaki minimal sesuai peraturan\* adalah 1,5 meter, sementara untuk penerapan jaga jarak fisik, dibutuhkan ruang bebas minimal selebar 2,8 meter.

\*PermenPU No 13/2014



**Kondisi saat COVID-19:**  
**Lebar minimal 2,8 meter** untuk mengikuti protokol *physical distancing*

# Rencana Aksi: Fasilitas Pejalan Kaki

## *Kebutuhan Ruang Bagi Pejalan Kaki*



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

# Rencana Aksi Fasilitas Pejalan Kaki

## Penentuan Lokasi Prioritas

### Latar Belakang & Tujuan

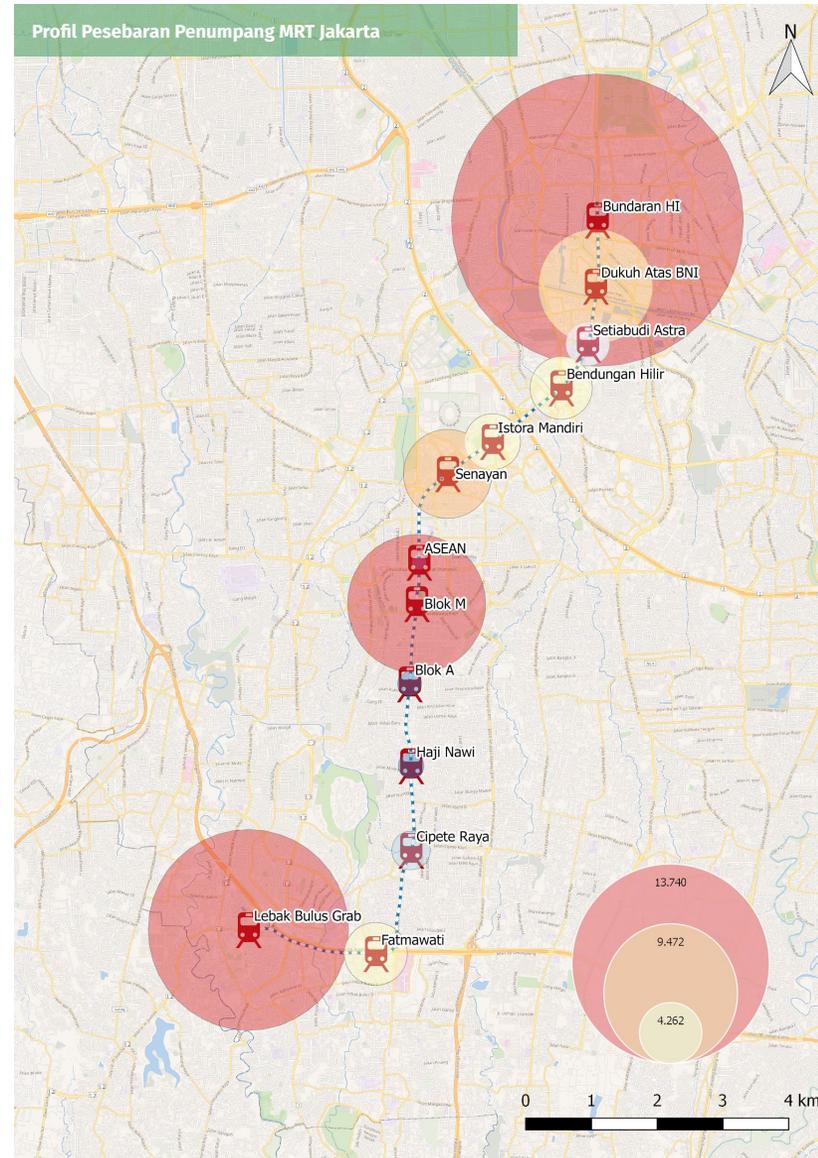
Pemerintah perlu menyiapkan strategi mobilitas ketika kegiatan ekonomi akan mulai pulih. Tujuan utama intervensi ini adalah mencegah kondisi yang padat dan memastikan pembatasan fisik dapat berlangsung bagi para pejalan kaki yang akan mengakses halte atau stasiun angkutan umum.

Pertimbangan utama dalam penentuan lokasi prioritas untuk implementasi *pop-up* lajur pejalan kaki adalah jumlah penumpang yang akan mengakses suatu halte atau stasiun.

Tipikal lokasi yang berpotensi memiliki kepadatan tinggi adalah sebagai berikut:

- Stasiun ujung suatu koridor
- Stasiun dengan pusat kegiatan aktif
- Stasiun yang terintegrasi antarmoda

Data penumpang per koridor atau stasiun akan menentukan lokasi prioritas. Perlu ada perlakuan khusus terutama untuk kondisi dengan trotoar eksisting yang sempit.

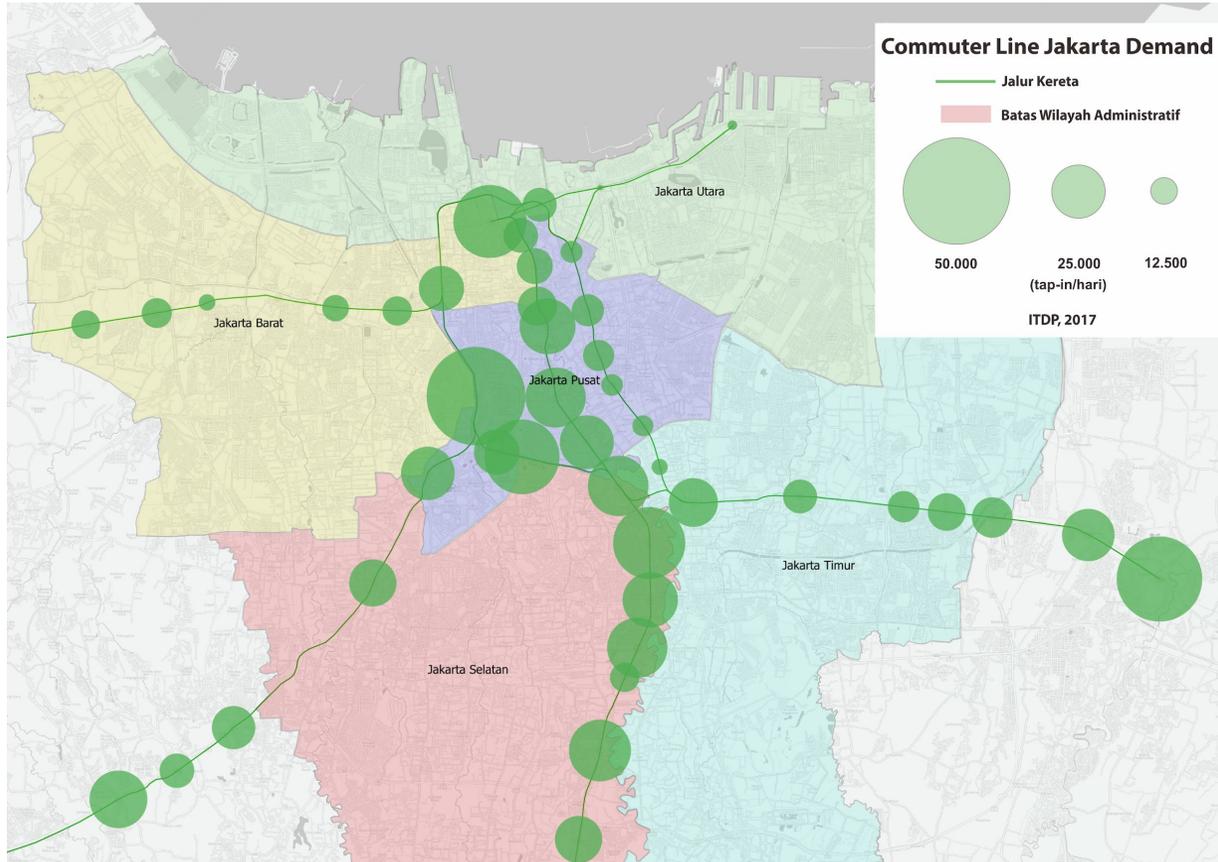


### MRT

Persebaran penumpang MRT didominasi oleh penggunaan stasiun ujung: Lebak Bulus dan Bundaran HI dengan jumlah penumpang sebesar 13.000 dan 20.000 penumpang perhari.

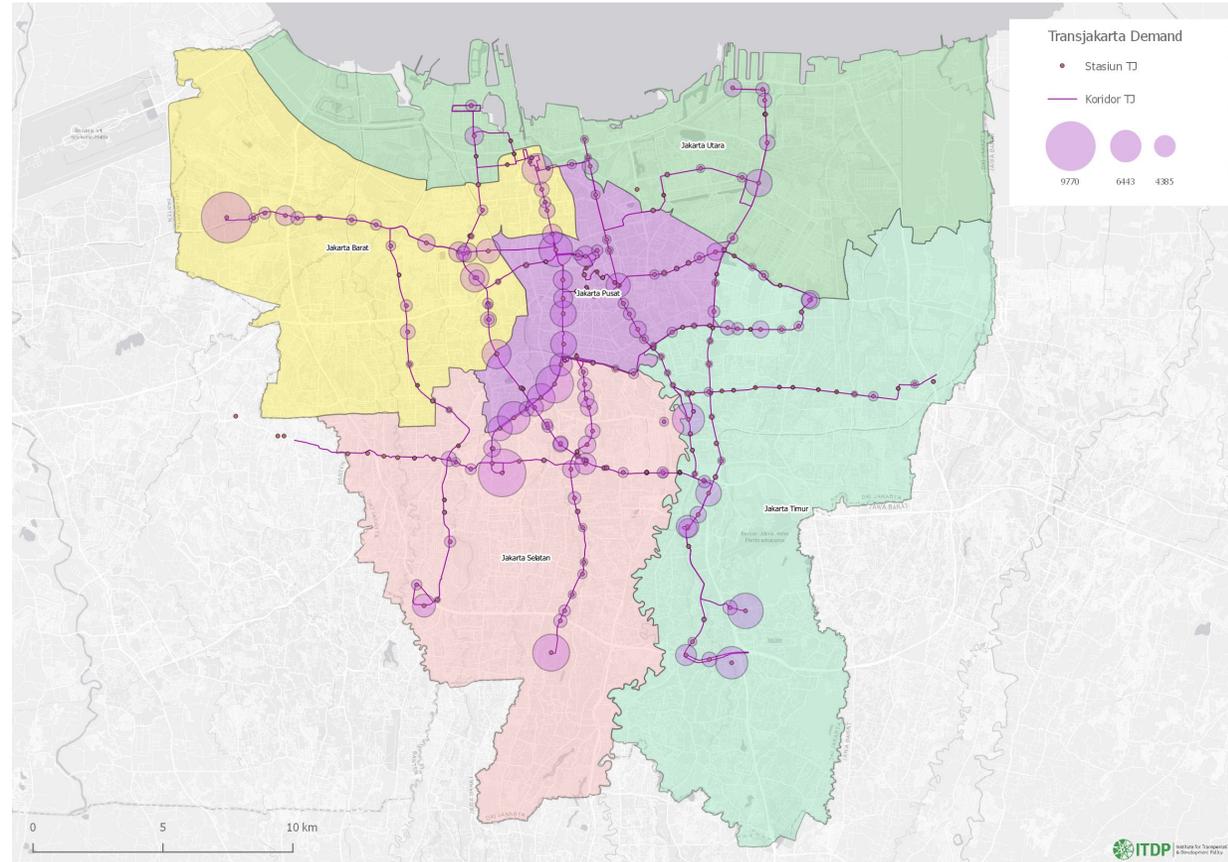
Selain itu terdapat juga lokasi lain dengan penumpang yang cukup tinggi seperti di Blok M, Senayan, dan juga Dukuh Atas. Area di sekitar ketiga stasiun tersebut merupakan pusat kegiatan aktif yang terdiri dari perbelanjaan atau perkantoran.

### Pesebaran Penumpang



#### Commuter Line

- Tanah Abang merupakan stasiun dengan demand tertinggi.
- Di tengah kota terdapat Stasiun Sudirman dengan demang cukup tinggi.
- Demand cukup merata dan relatif tinggi di lintas pelayanan Bogor/Depok - Kota



#### Transjakarta

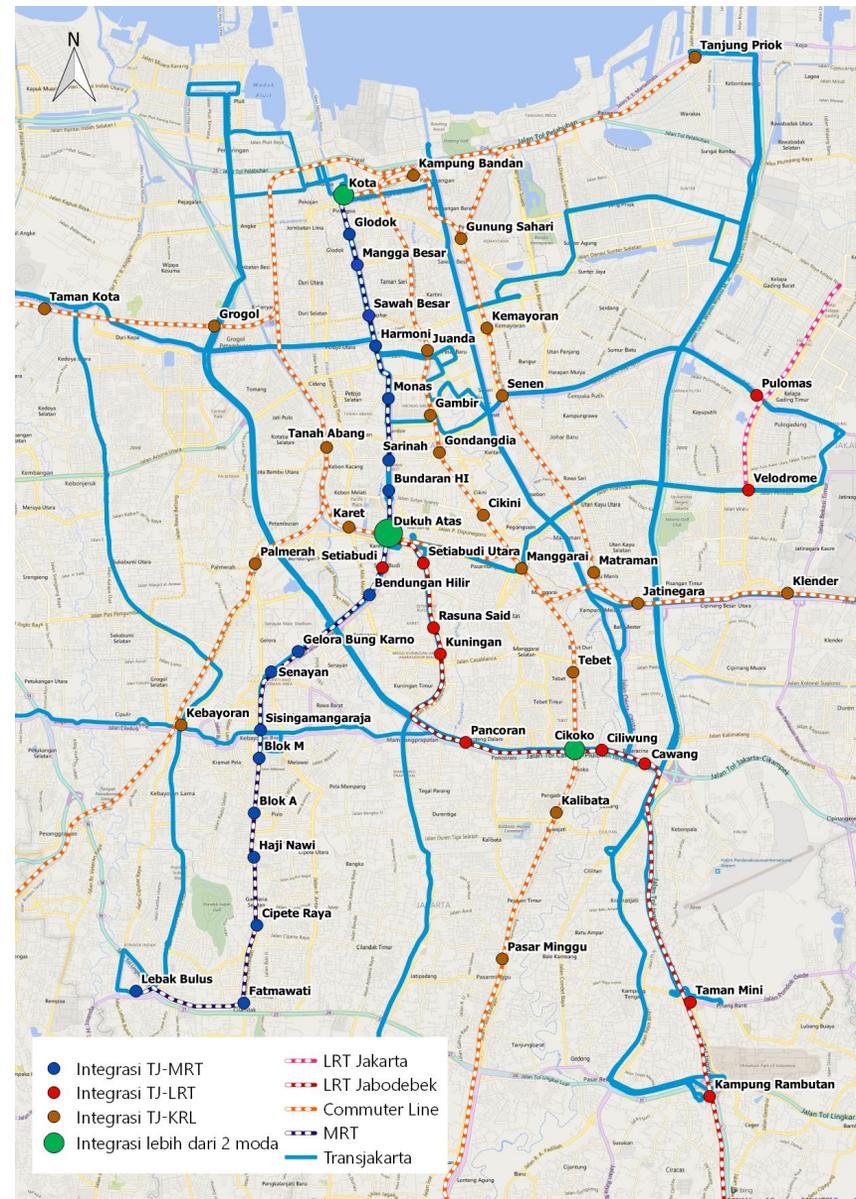
- Koridor 1 Blok M - Kota memiliki demand paling tinggi.
- Stasiun ujung: Kalideres, Blok M, Ragunan, Pinang Ranti, Kampung Melayu, Pulogadung.
- Stasiun transfer: Harmoni, Grogol, Cawang UKI, Senen.

### Lokasi Integrasi Antarmoda

Pertimbangan terakhir adalah lokasi integrasi antarmoda. Secara keseluruhan terdapat **51 lokasi** di Jakarta yang jarak antarstasiun yang berbeda moda relatif dekat dan perlu ada koneksi yang nyaman bagi penumpang.

Jenis integrasi antarmoda:

- Transjakarta - MRT
- Transjakarta - Commuter Line
- Transjakarta - LRT Jakarta
- Transjakarta - LRT Jabodebek
- Integrasi lebih dari dua moda pada satu lokasi



# Rencana Aksi Fasilitas Pejalan Kaki

## Tabel Daftar Lokasi

Tabel di samping merupakan preliminary seluruh potensi lokasi yang potensial untuk implementasi pop-up pedestrian pathway.

Dari total 17 lokasi ini, terbagi menjadi 3 prioritas yang diurutkan berdasarkan kondisi lebar trotoar eksisting.

Trotoar dengan lebar sempit atau kurang dari 2 meter menjadi prioritas pertama untuk segera dilaksanakan.

Segmen dengan trotoar dengan lebar di atas 4 meter diharapkan masih mampu mengakomodasi antrian dengan tetap mengedepankan jarak minimal 1 meter.

Stasiun	Moda	Nama Jalan Akses	Lebar Trotoar Eksisting	Prioritas
Bundaran HI	MRT	Jalan M.H. Thamrin	7,2 - 8,3 meter	3
Senayan	MRT/Transjakarta	Jalan Jend. Sudirman	4,7 - 7,8 meter	3
Lebak Bulus	MRT/Transjakarta	Jalan Lebak Bulus Raya	5,5 - 6 meter	3
Blok M	MRT/Transjakarta	Jalan Panglima Polim	4 - 6 meter	3
Dukuh Atas/Sudirman	MRT/Commuter Line	Jalan Jend. Sudirman	8,5 - 9,4 meter	3
Tanah Abang	Commuter Line	Jalan Jatibaru Bengkel	5 - 6 meter	3
Juanda	Commuter Line	Jalan Ir. H. Juanda 1	3 - 6 meter	3
Gondangdia	Commuter Line	Jalan Srikaya 1 & 2	1,5 - 2 meter	1
Kalideres	Transjakarta	Jalan Raya Pantura	0,5 - 1 meter	1
Ragunan	Transjakarta	Jalan Harsono RM	0,5 - 1 meter	1
Pinang Ranti	Transjakarta	Jalan Raya Pondok Gede	0,5 - 1 meter	1
Kampung Melayu	Transjakarta	Jalan Jatinegara Timur & Barat	0 - 2 meter	1
Pulogadung	Transjakarta	Jalan Perintis Kemerdekaan Jalan Raya Bekasi	0 - 1,5 meter	1
Harmoni	Transjakarta	Jalan Gajah Mada Jalan Hayam Wuruk	1,5 - 2 meter	1
Grogol	Transjakarta	Jalan S. Parman Jalan Kyai Tapa	4 - 5 meter	2
Cawang UKI	Transjakarta	Jalan Mayjen Sutoyo	4 - 5 meter	2
Senen	Transjakarta	Jalan Letjen Suprpto	2 - 3 meter	2

# Rencana Aksi Fasilitas Pejalan Kaki

## Desain mitigasi

### Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki menuju Fasilitas Transportasi Umum

Kebijakan jaga jarak fisik mewajibkan adanya jarak minimal antar manusia sejauh 2 meter. Salah satu implementasi yang perlu diperhatikan adalah kerumunan orang saat menggunakan transportasi umum. Kapasitas transportasi yang menurun dapat mengakibatkan antrean panjang. Perlu diperhatikan agar **protokol jaga jarak fisik tidak hanya diberlakukan di stasiun tetapi juga ruang/jalan menuju transportasi umum.**

○ Antrean penumpang TransJakarta yang menumpuk di trotoar

○ Pembatas ruang tambahan bagi pejalan kaki untuk dapat melintas dengan aman

○ Pejalan kaki dapat melintas dengan tetap melakukan jaga jarak fisik meskipun ada antrean penumpang



Perhatian khusus perlu diberikan pada stasiun yang tidak memiliki trotoar yang lebar. Salah satunya **Stasiun Utama Harmoni pada Jalan Gajah Mada**. Jika terjadi penumpukan penumpang hingga trotoar, perlu dialokasikan ruang bagi pejalan kaki untuk dapat berjalan kaki dengan aman dan berjarak.

# Rencana Aksi: Fasilitas Sepeda

Penggunaan sepeda sebagai alternatif moda transportasi **dapat meringankan beban transportasi publik** selama kebijakan pembatasan kapasitas angkut masih diterapkan.

*“Rencana aksi bersifat komplementer satu dengan yang lain untuk mendukung penggunaan sepeda sebagai moda transportasi yang aman, aktif, inklusif, dan berkelanjutan”*

Selain itu, secara umum penggunaan sepeda perlu didukung pada masa pasca pandemi disebabkan oleh beberapa alasan sebagai berikut.

- **Moda transportasi yang fleksibel:** memudahkan pengguna untuk mengatur jaga jarak fisik bahkan di lajur jalan padat sekali pun
- **Moda transportasi individual yang berkelanjutan:** commuter tetap dapat melakukan perjalanan *point to point* tanpa harus berdesakan dengan *commuter* lainnya dan menjaga polusi tetap rendah;
- **Merupakan moda transportasi yang higienis:** setiap pemilik sepeda dapat dengan mudah membersihkan dan mensterilkan sepedanya masing-masing;
- **Mencegah peralihan moda ke kendaraan bermotor pribadi, taksi, atau ojek** yang dapat menyebabkan kemacetan, polusi udara, dan menyulitkan melakukan social distancing
- **Dapat meningkatkan aktivitas fisik warga dan meningkatkan daya tahan tubuh** terhadap Covid-19 dan penyakit lainnya



# Rencana Aksi: Fasilitas Pesepeda



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

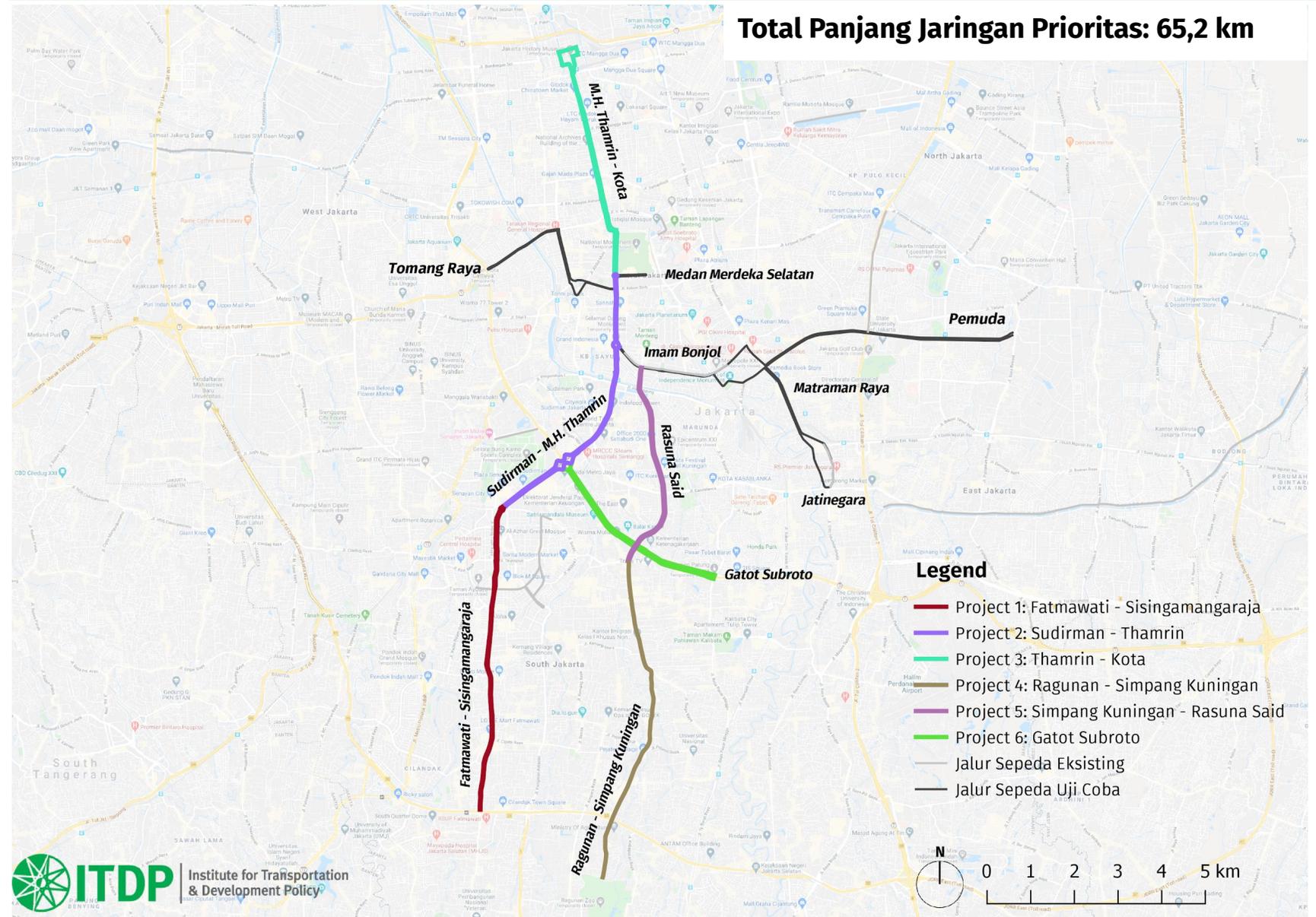
# Rencana Aksi: Fasilitas Pesepeda

## Pop-Up Bike Lane

**Total Panjang Jaringan Prioritas: 65,2 km**

### Pertimbangan Pemilihan Jaringan Prioritas

- **Paralel dengan koridor transportasi umum** yang mengimplementasikan pembatasan kapasitas angkut namun memiliki *ridership* yang tinggi pada kondisi normal, yaitu koridor 1, 6, dan 9 Transjakarta.
- Transjakarta, dari segi ekonomi dianggap sebagai **transportasi umum yang inklusif**. Karakter tersebut disubstitusi dengan **transportasi pribadi yang lebih inklusif dibandingkan kendaraan bermotor, yaitu sepeda**
- **Menghubungkan jaringan eksisting** dan merupakan bagian dari rencana jaringan jalur sepeda yang akan dibuat secara permanen.
- Melewati kecamatan prioritas atau yang **memiliki jumlah pergerakan dan penduduk yang tinggi;**
- **Melayani Central Business District DKI Jakarta**, yang berpusat di Jl. Jenderal Sudirman, Jl. Gatot Subroto, dan Jl. Rasuna Said

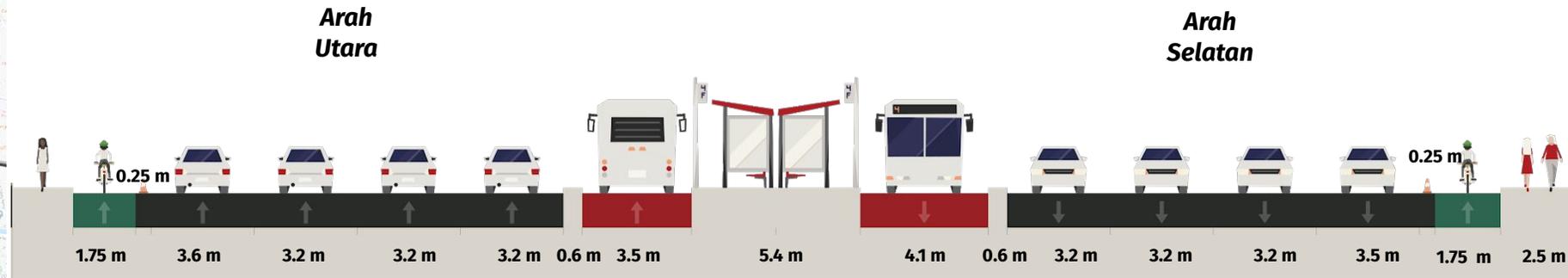


# Rencana Aksi: Fasilitas Pesepeda

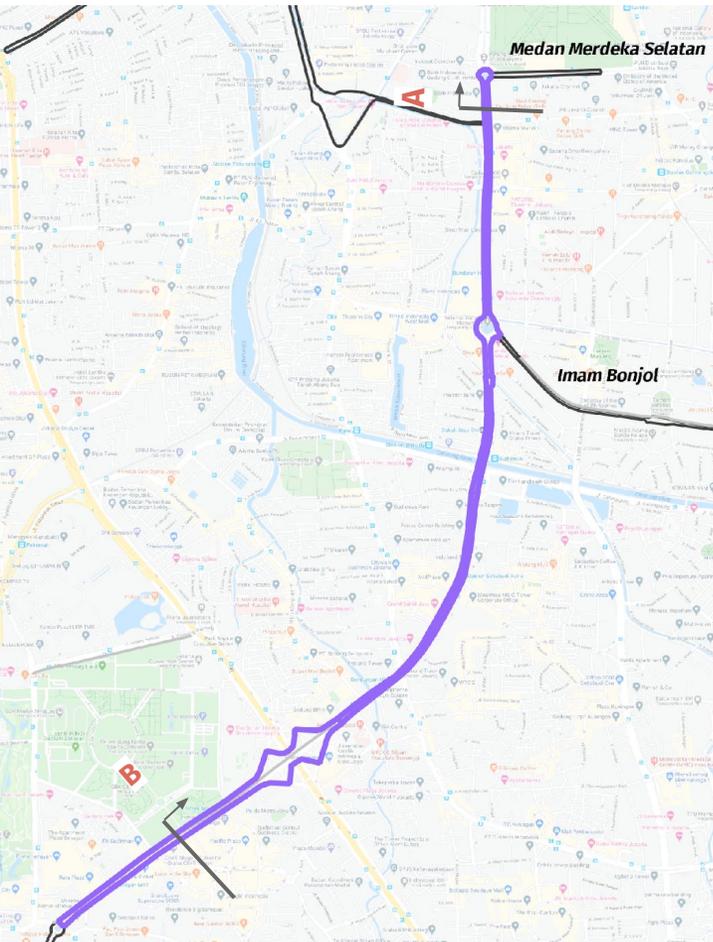
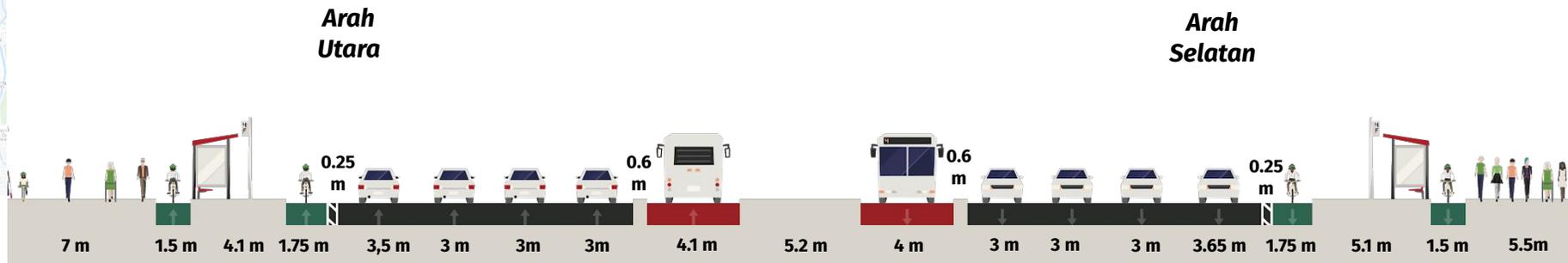
## Pop-Up Bike Lane

### Contoh Potongan Melintang Jl. M.H. Thamrin dan Jl. Jenderal Sudirman

**Potongan A-A: Halte Bank Indonesia, Jl. M.H. Thamrin**  
Penampang Usulan



**Potongan B-B: Jenderal Sudirman**  
Penampang Usulan



# Rencana Aksi: Fasilitas Pesepeda

## Pop-Up Bike Lane



# Rencana Aksi: Fasilitas Pesepeda

## Bikeshare



### Mengapa Sistem Bikeshare dibutuhkan di masa Pasca Pandemi?

- Bikeshare dapat berperan sebagai salah satu **moda alternatif** di mana pengguna tidak perlu berdesakan seperti yang mereka alami di angkutan umum, mengingat **physical distancing** menjadi salah satu isu penting di masa setelah PSBB berakhir atau masa pasca pandemi
- Bikeshare dapat menjadi salah satu pilihan moda transportasi umum yang **inklusif dan aman bagi pengguna yang tidak memiliki kendaraan bermotor pribadi**
- Pembukaan sistem bikeshare **memberikan peluang dalam penyerapan tenaga kerja**
- **Mendukung perjalanan first and last mile mixed-commuting** bagi penduduk yang tinggal jauh dari pusat perkotaan, seperti penduduk yang tinggal di kota-kota satelit DKI Jakarta
- Bersamaan dengan ekspansi jalur sepeda, pembukaan sistem bikeshare pada masa pasca pandemi memiliki potensi untuk **mendorong penduduk agar lebih sering memilih sepeda sebagai moda transportasi**

### Hal yang perlu diperhatikan

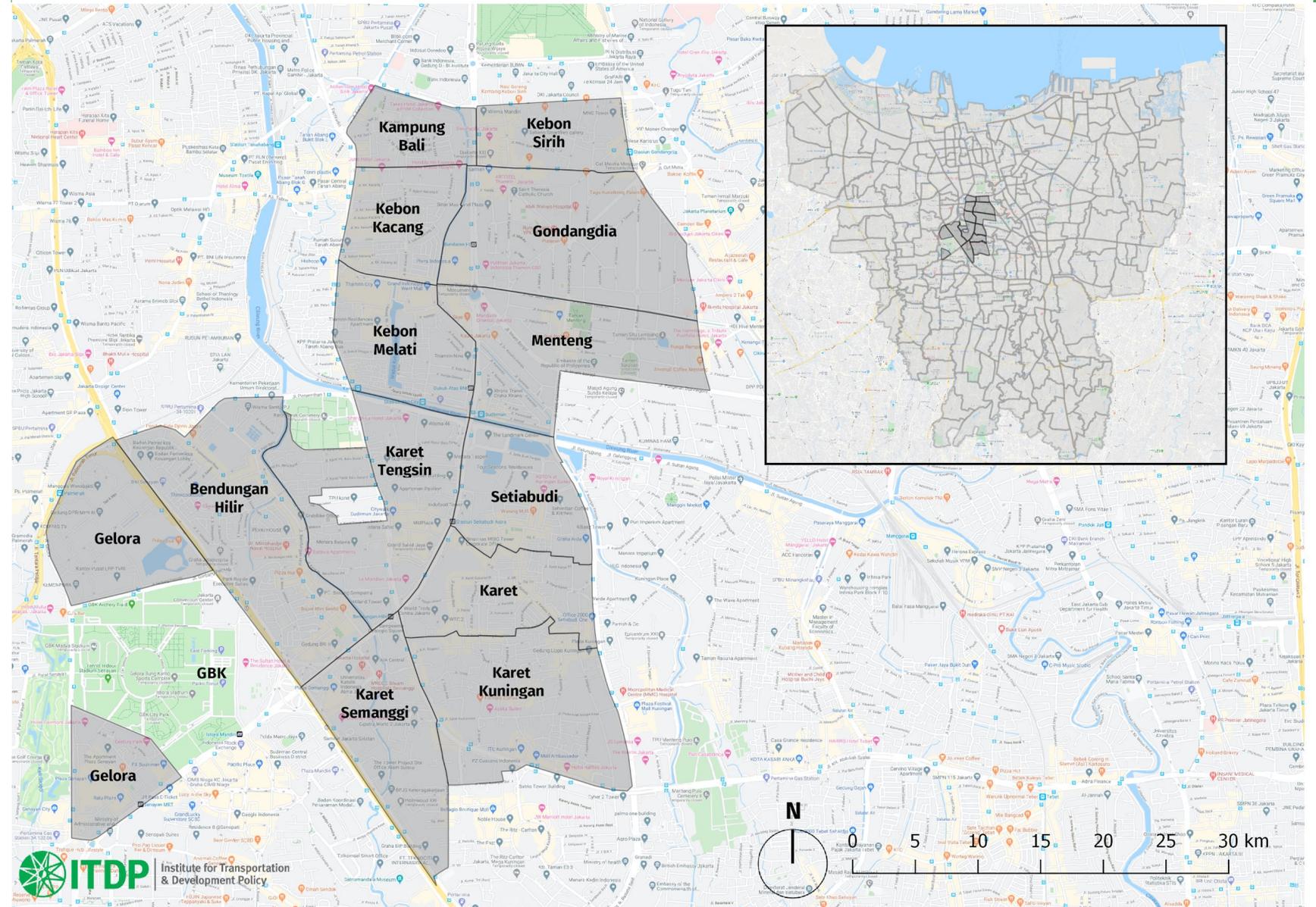
- Di masa pasca pandemi, sistem bikeshare perlu mempertimbangkan **isu kebersihan** secara lebih mendalam. Hal ini dapat dilakukan dengan **penggunaan teknologi self-cleaning** pada titik-titik kontak kendaraan dengan pengguna, memasang **hand-sanitizer** di dok *bikeshare*, dan **meningkatkan frekuensi pembersihan** sarana dan prasarana secara berkala

# Rencana Aksi: Fasilitas Pesepeda

## Bikeshare

### Pertimbangan Pemilihan Area

- Layanan bikeshare direncanakan untuk meliputi jalan **Jenderal Sudirman dan MH Thamrin** yang berperan sebagai Central business district di DKI Jakarta.
- Jalan ini juga memiliki transportasi backbone di DKI Jakarta, yaitu MRT Jakarta dan koridor 1 transjakarta.
- **Ridership MRT dan Transjakarta di sepanjang jalan ini relatif lebih tinggi** dibandingkan dengan stasiun lainnya pada koridor operasi yang sama;
- Layanan bikeshare juga direncanakan agar mencakup **beberapa kelurahan pada kecamatan yang memiliki populasi terpadat** di DKI Jakarta di sepanjang jalan tersebut, yaitu: Kampung Bali, Kebon Kacang, Kebon melati, Karet Tengsin, Bendungan Hilir, Gelora, Kebon Sirih, Gondangdia, Menteng, Setiabudi, Karet, Karet Kuningan, dan Karet Semanggi
- Area layanan **dibatasi oleh jalan yang cenderung dilewati oleh volume kendaraan yang tinggi**
- Area GBK sudah memiliki layanan bikeshare dengan sistem tertutup



# Rencana Aksi: Fasilitas Pesepeda

## Bikeshare

### Potensi Pemilihan Area Bikeshare Station: Point of Interest



**Stasiun MRT**

Sumber: MRT Jakarta



**Stasiun Transjakarta**

Sumber: Netral News



**Rumah Ibadah**

Sumber: Kompasiana



**Toko dan Pusat Perbelanjaan**

Sumber: Liputan 6



**Sekolah**

Sumber: Tribun News



**Taman dan Jalur Hijau**

Sumber: Republika



**SPBU**

Sumber: Tribun News



**Rumah Sakit dan Puskesmas**

Sumber: JEC

# Rencana Aksi: Fasilitas Pesepeda

## Bikeshare

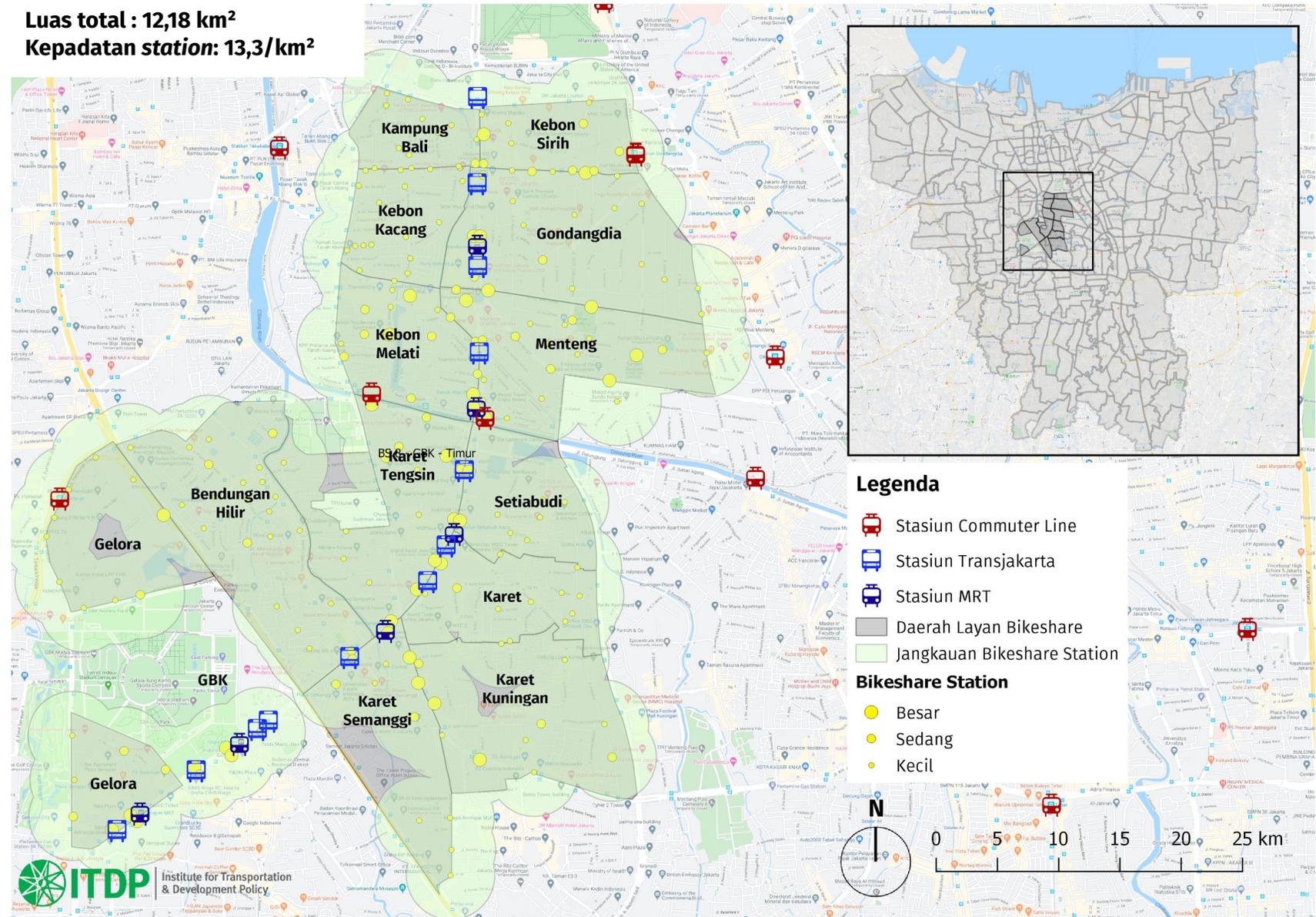
### Lokasi dan Ukuran Bikeshare Station

- *Bikeshare station* ditempatkan untuk melayani lokasi di sekitar *point of interest* (POI) di sekitar koridor Jalan Jenderal Sudirman dan M.H. Thamrin;
- *Bikeshare station* melayani daerah dengan **jarak 300 m** di sekelilingnya;
- Ukuran *bikeshare station* ditentukan dari ketersediaan ruang potensial yang tersedia pada *point of interest* atau ruang di sekitarnya
- Jumlah *bikeshare station* dan jumlah sepeda yang direncanakan adalah sebagai berikut

Ukuran Stasiun	Jumlah Stasiun Rencana	Estimasi Jumlah Sepeda Rencana
Besar (@20)	37	740
Sedang (@13)	43	559
Kecil (@6)	128	768
<b>Total</b>	<b>209</b>	<b>2067</b>

- **Luas total : 12,18 km<sup>2</sup>**
- **Kepadatan *bikeshare station*: 13,3 station/km<sup>2</sup>**

Luas total : 12,18 km<sup>2</sup>  
Kepadatan station: 13,3/km<sup>2</sup>



# Rencana Aksi: Fasilitas Pesepeda

## Bikeshare

### Isu Kebersihan pada Sistem Bikeshare

Saat masa relaksasi covid-19 diberlakukan, isu kebersihan dari transportasi publik menjadi penting untuk diperhatikan. Oleh karena itu, **bikeshare dengan sistem dockless dinilai tepat untuk diimplementasikan pada masa relaksasi PSBB dan pasca COVID-19**. Sistem ini dapat mengurangi kontak pengguna layanan dengan tombol terminal seperti yang ada pada bikeshare sistem dock

Operator *bikeshare* juga perlu melakukan beberapa tindakan untuk menjaga kebersihan *bikeshare* sebagai salah satu alternatif transportasi publik.

- 1** **Membersihkan sepeda**, dan perlengkapan sistem bikeshare secara berkala
- 2** **Menyemprot disinfektan** secara berkala pada titik-titik kontak, seperti *handlebar*, *grips*, dan *saddle* setiap harinya
- 3** **Memberikan anjuran kepada pengguna untuk selalu mencuci tangan** atau menggunakan hand sanitizer sebelum menggunakan layanan. Anjuran ini dapat dituliskan pada bikeshare station atau aplikasi penggunaan bikeshare
- 4** **Menyediakan hand sanitizer pada *bikeshare station*** sebagai salah satu bentuk tindakan pencegahan perpindahan bakteri pada titik kontak
- 5** **Memberikan instruksi kepada staff operator *bikeshare* agar tetap mencuci tangan** dan menggunakan sarung tangan saat kontak dengan sepeda



Dockless Bike Share

Sumber: Veoride



Pembersihan Sepeda

Sumber: Lincoln Journal Stars



Penyemprotan Disinfektan

Sumber: PBSC

# Rencana Aksi: Fasilitas Pesepeda

## Parkir Sepeda



Tiang Parkir U



Tiang Parkir Bergelombang

No	Peran / Tujuan Implementasi	Lokasi Penempatan	Skema	Tipe Penyediaan Parkir
1	<b>Mendukung penggunaan sepeda sebagai moda transportasi yang berkelanjutan bagi penduduk di kota-kota satelit DKI Jakarta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stasiun titik-titik transit, terutama yang berlokasi di Kota-Kota satelit DKI Jakarta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pemerintah memberikan insentif pengadaan kepada BUMN atau BUMD penyedia moda transportasi umum terkait;</li> <li>Instalasi dan operasional dilakukan oleh Badan Usaha terkait</li> </ul>	<b>Fase Awal (Implementasi jangka pendek atau segera setelah aturan PSBB dicabut)</b>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiang parkir berbentuk tiang U terbalik yang memungkinkan pesepeda untuk mengunci bagian badan sepeda</li> <li>Tiang parkir bergelombang</li> </ul>
				<b>Fase Pengembangan (Implementasi Jangka Panjang)</b>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistem penyimpanan dengan peneduh</li> <li>Sistem indoor</li> </ul>
2	<b>Sebagai elemen komplementer jalur sepeda untuk meningkatkan fleksibilitas dan minat bersepeda di DKI Jakarta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area komersial</li> <li>Ruang terbuka publik</li> <li>Kantor pemerintahan</li> <li>Gelanggang remaja</li> <li>Sekolah</li> <li>Rumah Sakit</li> <li>Taman dan Ruang Terbuka Hijau</li> <li>Parkir <i>on-street</i></li> <li>Stasiun/halte transportasi umum</li> <li>Di sepanjang koridor yang sama dengan Jalur sepeda eksisting dan <i>pop-up bike lane</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengadaan untuk fase awal dilakukan oleh pemerintah</li> <li>Untuk ruang publik, implementasi dimulai dengan konversi 2 slot SRP mobil penumpang pada gedung milik pemerintah (kantor pemerintahan, gelanggang remaja, sekolah negeri, pasar, RSUD, RPTRA, dan rusa parkir <i>on-street</i>). Pemerintah juga menanggung biaya instalasi dan operasional</li> <li>Pada lahan swasta, pemerintah dapat bekerja sama dengan pemilik lahan yang bersedia, dalam hal penyediaan parkir sepeda. Namun, instalasi dan operasional dapat ditanggung oleh pemilik lahan</li> </ul>	<b>Fase Awal (Implementasi jangka pendek atau segera setelah aturan PSBB dicabut)</b>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiang parkir berbentuk tiang U terbalik yang memungkinkan pesepeda untuk mengunci bagian badan sepeda</li> <li>Tiang parkir bergelombang</li> </ul>
				<b>Fase Pengembangan (Implementasi Jangka Panjang)</b>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistem penyimpanan dengan peneduh</li> </ul>

# Rencana Aksi: Fasilitas Pesepeda

## *Bike on Board*



Sumber foto:  
<http://web.mta.info/nyct>

Keterangan	Ketentuan pada Transportasi Umum (MRT Jakarta, LRT Jakarta, KRL, dan Transjakarta)
<b>Moda yang diperbolehkan</b>	Sepeda (biasa dan lipat)
<b>Dimensi maksimal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sepeda lipat: 100 x 40 x 30 cm (standar KRL)</li> <li>• Sepeda: panjang maksimal 210 cm x 55 cm, berat maksimal: 25 kg</li> </ul>
<b>Lokasi</b>	<p>Sepeda lipat: Penempatan fleksibel (tidak ditempatkan secara khusus)</p> <p>Sepeda: Pada area kursi roda, pada gerbong tertentu (khusus KRL)</p>
<b>Rekomendasi waktu membawa sepeda</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sepeda lipat: Dapat dibawa selama jam operasional transportasi umum</li> <li>• Sepeda: tidak dapat dibawa selama <i>peak hour</i> (07.00 - 09.00 dan 17.00 - 19.00)</li> </ul>
<b>Peraturan lain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sepeda lipat harus dalam keadaan terlipat di dalam armada</li> <li>• Sepeda tidak boleh dikendarai dalam stasiun, terminal, maupun armada</li> <li>• Apabila armada penuh tidak memaksakan untuk naik (be considerate)</li> <li>• Ban harus dalam keadaan bersih dan kering, harus dibungkus bila kotor/basah</li> <li>• Sepeda tidak menggunakan eskalator di stasiun (via <i>lift</i>/tangga)</li> </ul>
<b>Action plan</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memperbolehkan <i>bike on board</i> dengan ketentuan diatas</li> <li>2. Menyesuaikan ukuran maksimal dan gerbong yang diperbolehkan untuk sepeda (khusus KRL)</li> <li>3. Menginstall ramp sepeda di tangga stasiun</li> </ol>

# Rencana Aksi: *Safe Open Street*

## Aktivasi Ruang Jalan untuk Kegiatan Masyarakat Lokal



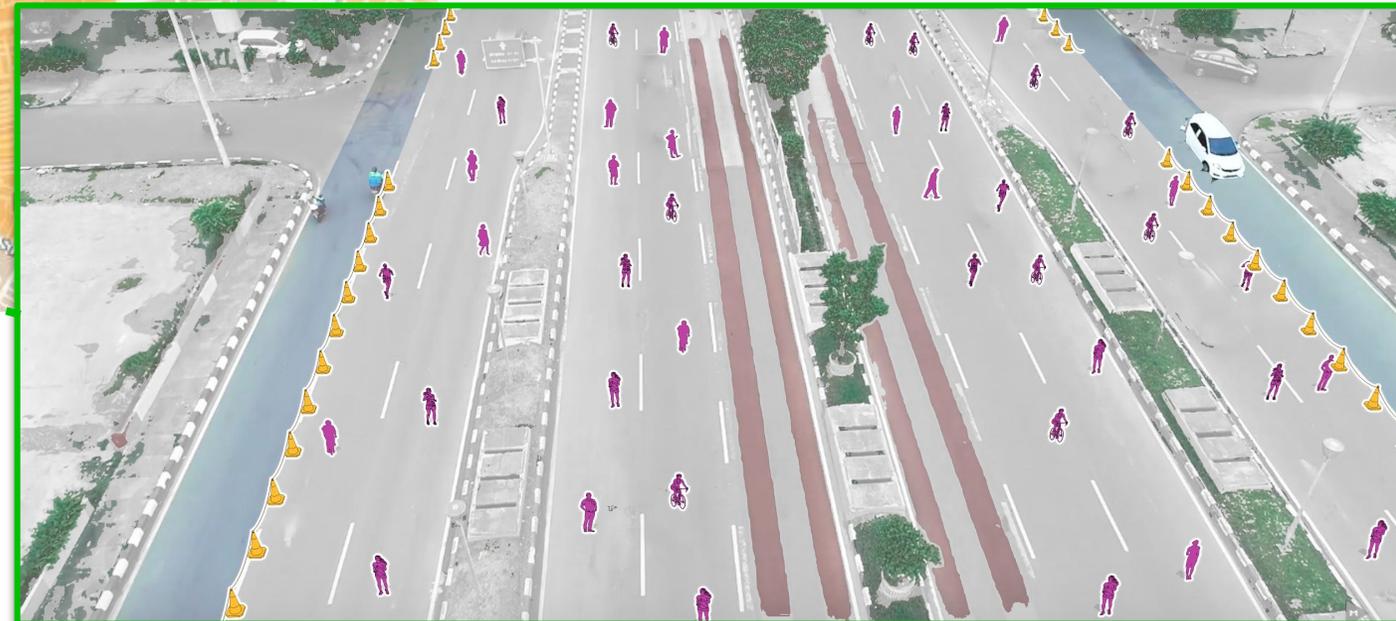
### Jl. Benyamin Suep:

- Dikelilingi kawasan permukiman padat penduduk
- Memiliki ruas jalan yang lebar untuk mengakomodasi jaga jarak fisik

### Pilot: Safe Open Street Kawasan Kemayoran

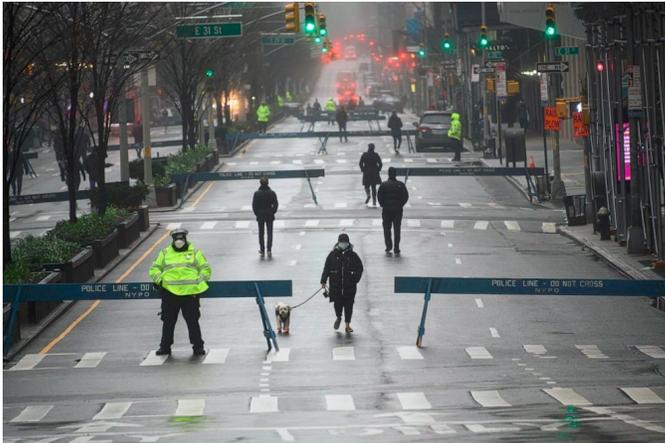
- Dilaksanakan secara **tersebar dan serentak**
- **Tidak diizinkan aktivitas pengumpulan massa** (senam bersama, talkshow, kegiatan ekonomi)
- **Larangan parkir kendaraan** (mencegah mobilisasi lintas wilayah)
- **Penyediaan intervensi fisik** untuk memastikan physical distancing
- **Enforcement oleh personel keamanan** (crowd controller)

-  **Safe Open Street di Jl. Benyamin Suep (pilot project)**
-  Safe Open Street (ekspansi tahap ke-2)
-  CFD Eksisting
-  Kawasan Permukiman



### Penegakan Aturan

Pemastian intervensi *safe open street* harus dilakukan dengan penegakkan hukum di lapangan oleh petugas terkait.



#### A. Peran Petugas Keamanan untuk Memastikan *Physical Distancing*

- Memastikan setiap pengunjung yang memasuki *safe open street* **wajib memakai masker**
- **Penempatan petugas di sepanjang jalan** untuk melancarkan arus pejalan kaki, atau dengan **melakukan patroli** secara intensif.
- Memastikan **tidak ada** aktivitas ekonomi dan kegiatan kumpul bersama yang dapat memicu **titik keramaian orang**
- Selain patroli, **CCTV dapat digunakan** untuk memantau pergerakan dan kemungkinan titik keramaian pada *safe open street*
- **Memastikan tidak adanya parkir** kendaraan untuk mencegah mobilisasi lintas wilayah
- Membatasi pergerakan orang yang masuk ke *safe open street* jika hasil pengamatan lapangan menunjukkan keramaian orang yang cukup tinggi

#### B. Penentuan Waktu Pelaksanaan

- Pelaksanaan *safe open street* dapat dilakukan pada hari disaat volume kendaraan pribadi sedang rendah, yaitu pada hari **Sabtu dan Minggu**
- Jam pelaksanaan dapat dimulai dari **pukul 06:00 - 15:00**
- Waktu pelaksanaan yang semakin lama di saat bersamaan **dapat berperan sebagai pembatas pergerakan kendaraan di dalam kota.**

# Rencana Aksi: *Demand Management*

Layanan transportasi umum yang berkurang akan memicu peralihan moda ke kendaraan bermotor pribadi. Selain penyediaan fasilitas pejalan kaki dan mobilitas mikro yang memadai, **diperlukan strategi pengendalian kendaraan pribadi.**

Sejumlah strategi pengendalian kendaraan pribadi memiliki fungsi ganda **selain memberikan ruang lebih untuk warga beraktivitas aktif juga menambah pemasukan bagi kota.**

- **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 parkir dan TPE

## MANAJEMEN PARKIR

- **Transformasi digital (*telecommuting*):** Bekerja, rapat, dan melakukan workshop secara virtual
- ***Demand distribution*:** Pengaturan jadwal kerja dan jam kerja
- ***Shuttle bus*:** Menyediakan kendaraan antar-jemput/*shuttle bus* untuk digunakan bersama oleh karyawan dengan tetap memberlakukan protokol kesehatan

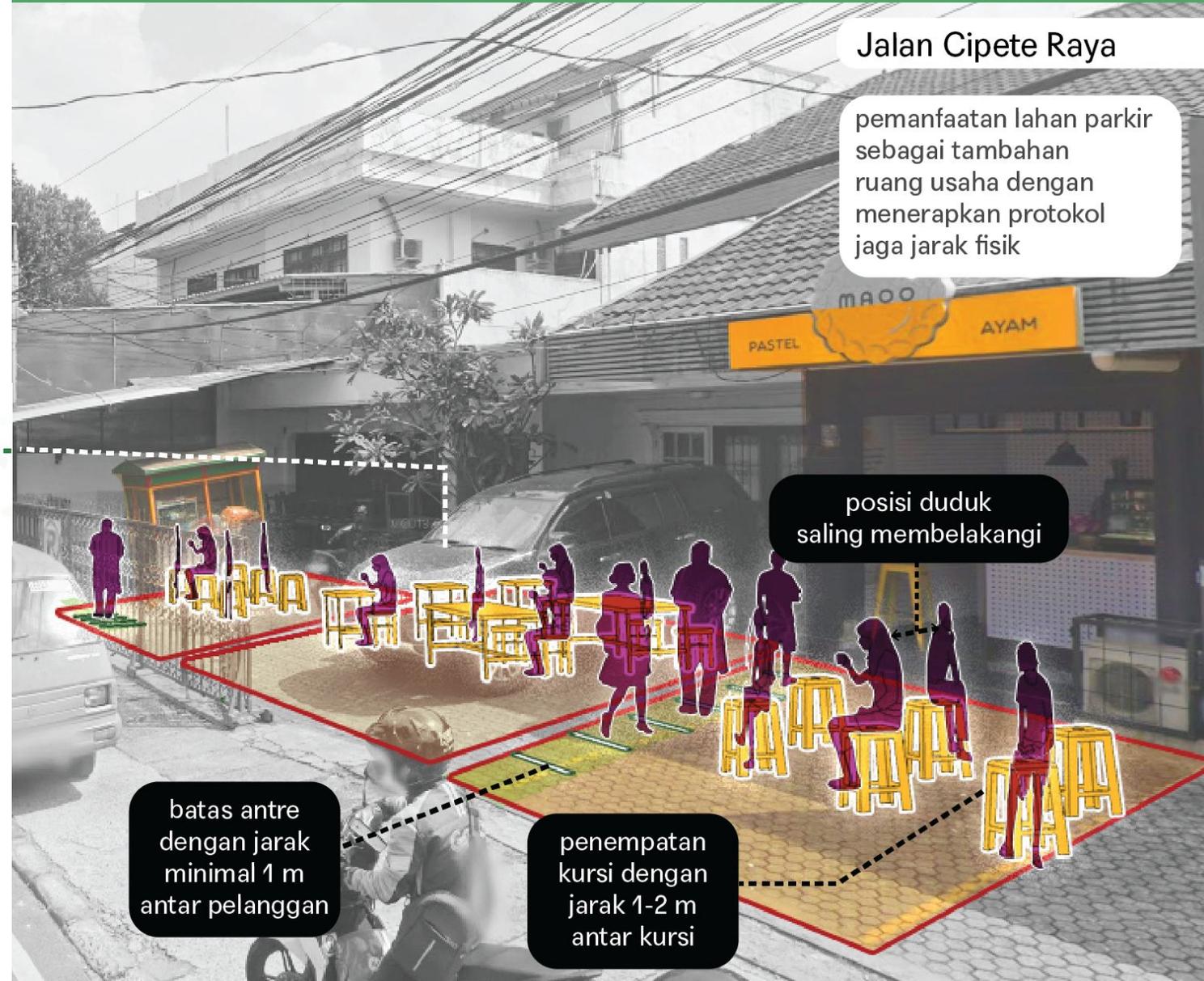
## EMPLOYER-BASED TRIP REDUCTION

**Minimalisir penanggungan rencana operasional ERP** sebagai strategi pengendalian kendaraan pribadi (motor dan mobil) yang efektif dan sebagai sumber dana tambahan

## ELECTRONIC ROAD PRICING (ERP)

# Rencana Aksi: *Demand Management*

Realokasi ruang parkir untuk tambahan ruang publik dan usaha



Jalan Cipete Raya

pemanfaatan lahan parkir sebagai tambahan ruang usaha dengan menerapkan protokol jaga jarak fisik

posisi duduk saling membelakangi

batas antrre dengan jarak minimal 1 m antar pelanggan

penempatan kursi dengan jarak 1-2 m antar kursi

# Terima kasih

::: [itdp-indonesia.org](http://itdp-indonesia.org) ::: [@itdpindonesia](https://www.instagram.com/itdpindonesia) :::