
Evaluasi dan Rekomendasi Kebijakan Mobilitas Pandemi COVID-19 di DKI Jakarta

9 Agustus 2021





Laporan Evaluasi dan Rekomendasi Kebijakan Mobilitas Pandemi COVID-19 di DKI Jakarta

Dipublikasikan pada Agustus 2021

Berkolaborasi dengan:

GREENPEACE



Daftar Isi

1. Ringkasan Eksekutif	3
2. Latar Belakang Studi Evaluasi	5
2.1 Ringkuman Kebijakan PPKM Darurat	6
2.2 Ringkuman Kebijakan PPKM Level 1-4	11
3. Evaluasi Kebijakan Mobilitas	13
3.1 Masih Tingginya Kebutuhan Mobilitas	13
3.2 Kebijakan Kontraproduktif dan Belum Inklusif	14
3.3 Kecenderungan Penggunaan Kendaraan Bermotor Pribadi	17
4. Rekomendasi Kebijakan Mobilitas	20
4.1 Prinsip Kunci Dasar Kebijakan	20
4.2 Penyelenggaraan Transportasi Umum Perkotaan	21
4.3 Alat Mobilitas Individu Berkelanjutan	23
4.4 Mobilitas Lingkungan	26

1 Ringkasan Eksekutif

"Saya memutuskan untuk memberlakukan PPKM darurat sejak tanggal 3 Juli hingga 20 Juli 2021 khusus di Jawa dan Bali PPKM,"

-Joko Widodo, Presiden Republik Indonesia-

Seiring dengan penambahan kasus penularan Covid-19 yang cukup tinggi di seluruh wilayah di Indonesia termasuk juga dengan adanya perkembangan varian virus baru Covid-19, Presiden Republik Indonesia memutuskan untuk diberlakukannya PPKM Darurat khusus di Pulau Jawa dan Bali. Dalam penerapan PPKM darurat yang diberlakukan sejak tanggal 3 Juli 2021, banyak sekali kebijakan yang terus berganti dari satu hari ke hari yang lain. Mulai dari terus bertambahnya jumlah titik penyekatan jalan, penerapan STRP (Surat Tanda Registrasi Pekerja) hingga ganjil genap yang berlaku sesuai dengan pendekatan pemerintah daerah masing-masing.

Diketahui selama penerapan PPKM Darurat yang kemudian diperpanjang menjadi PPKM Level 4, pembatasan kegiatan menjadi kunci utama dalam upaya menekan angka kasus harian Covid-19. Sayangnya dengan masih belum

optimalnya pembatasan kegiatan serta bantuan yang dirasakan oleh masyarakat, menyebabkan mobilitas masih terjadi sehingga hal ini terus ditekan dengan ragam kebijakan pembatasan mobilitas, termasuk pembatasan layanan transportasi umum.

Pembatasan mobilitas yang terjadi, sayangnya dianggap kurang efektif sebab pelanggaran aktivitas masih terjadi, belum inklusif, terdapat beberapa pengecualian dan justru cenderung mendorong tren negatif dalam penggunaan transportasi umum. Bila sebelumnya dalam PPKM Darurat perihal sektor informal paling banyak dikeluhkan dan belum diatur dalam ragam kebijakan yang diterapkan, dalam PPKM Level 1-4 yang diatur melalui Inmendagri (Instruksi Menteri Dalam Negeri), sektor informal diatur bahkan mendapat izin untuk melakukan aktivitas. Sayangnya, meski mengantongi izin untuk beraktivitas, mobilitas sektor informal yang mengandalkan layanan transportasi umum sebagaimana yang disampaikan oleh Rame Rame Jakarta, dan kelompok rentan perkotaan lainnya seperti penyandang disabilitas yang disampaikan oleh PERTUNI

DKI Jakarta, masih sulit dijangkau dengan adanya kebijakan pembatasan layanan transportasi umum yang terjadi.

Catatan evaluasi kebijakan PPKM

Darurat dan PPKM Level 3-4:

1. **Kebutuhan bermobilitas masih tinggi;**
2. **Kebijakan bersifat kontraproduktif dan belum inklusif;**
3. **Pembatasan layanan transportasi umum yang mendorong penggunaan kendaraan bermotor pribadi; dan**
4. **Kesenjangan ekonomi dan hubungannya dengan penyelenggaraan transportasi umum.**

Sehubungan dengan masih adanya penerapan PPKM Level 1-4 di DKI Jakarta yang juga mempengaruhi pola mobilitas di wilayah Jabodetabek (Jakarta Bogor Depok Tangerang dan Bekasi), maka ITDP Indonesia melakukan studi evaluasi serta rekomendasi dalam kebijakan mobilitas selama PPKM Darurat dan PPKM Level 4 di DKI Jakarta terhitung sejak **3 Juli hingga 9 Agustus 2021**. Adapun dalam proses studi evaluasi, ragam sumber berita serta

wawancara dilakukan, termasuk di antaranya adalah diskusi dengan PERTUNI (Persatuan Tuna Netra) Provinsi DKI Jakarta dan Rame Rame Jakarta.

Dari hasil studi evaluasi yang diperkaya dengan studi literatur dari kajian kesehatan British dan Perancis, studi komparatif dari contoh kasus kebijakan London dan Selandia Baru, serta observasi baik dari lapangan, kanal berita maupun media sosial, ITDP Indonesia memberikan setidaknya 3 poin rekomendasi dengan memperhatikan 3 prinsip kunci kesehatan sebagai dasar pemberian rekomendasi, yakni sirkulasi udara, waktu tinggal di suatu ruangan, dan *physical distancing*.

Rekomendasi kebijakan mobilitas:

1. **Penyelenggaraan transportasi umum harus tetap optimum;**
2. **Penerapan strategi pembatasan kendaraan bermotor pribadi;**
3. **Mitigasi atas ketersediaan fasilitas pendukung alat mobilitas individu berkelanjutan; dan**
4. **Dukungan penyelenggaraan mobilitas skala lingkungan**

2 Latar Belakang Studi Evaluasi

Terhitung sejak akhir Bulan Juni 2021, Pemerintah Pusat dan Daerah banyak mengeluarkan kebijakan baru terkait upaya penanganan Covid-19. Mulai dari penebalan PPKM (Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat) hingga yang terakhir adalah PPKM Level 1-4 dimana level 4 berlaku untuk Jabodetabek. Dengan kata kunci pembatasan aktivitas yang disinyalir bermaksud membatasi aktivitas masyarakat termasuk dengan bangkitan perjalanan. Faktanya, kebijakan yang diterapkan termasuk dengan pembatasan mobilitas yang dirasa masih belum sempurna.

Selama penerapan PPKM Darurat misalnya, kebijakan terkait dengan mobilitas terus berubah dan/atau bertambah yang hal ini juga menyusul dengan adanya sejumlah pelanggaran pada ketentuan pembatasan kegiatan. Pengecualian dan pelanggaran serta perubahan aturan atas kegiatan yang dapat diberikan izin dalam beraktivitas juga berkurang dan bertambah sehingga mengakibatkan perubahan pada pola kebutuhan mobilitas.

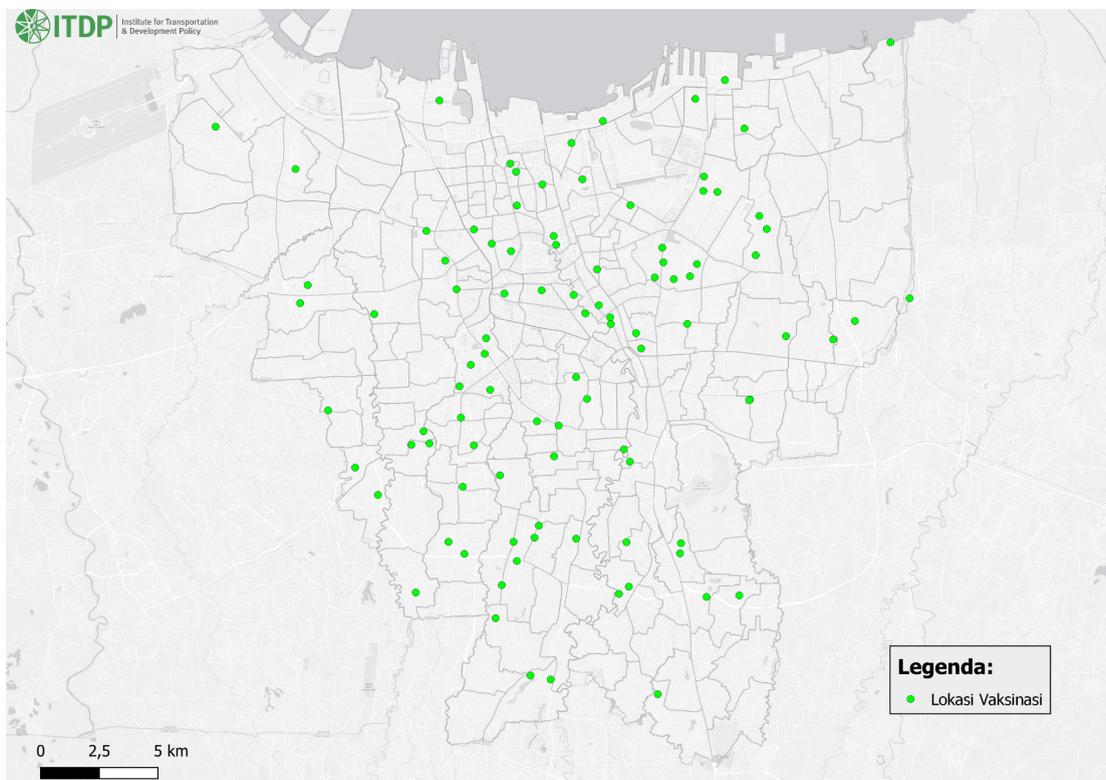
Selama kurun penerapan PPKM Darurat juga, langkah kebijakan terkait dengan penggunaan STRP (Surat Tanda Registrasi Pekerja) diterapkan. Surat ini berlaku juga pada penggunaan angkutan umum massal perkotaan, seperti Transjakarta dan Kereta Api Komuter.

Dengan menjadikan angka kasus konfirmasi, perawatan rumah sakit dan kematian sebagai indikator laju penyebaran serta *testing-positivity rate*, *tracing* kontak erat per kasus konfirmasi dan *bed occupancy rate* (BOR) sebagai indikator kapasitas respons di tingkat daerah, maka istilah PPKM Darurat berubah menjadi PPKM Level 1-4. Diketahui bahwa dari indikator tersebut di atas, akan membantu menentukan pendekatan dan/atau kebijakan yang akan diambil, termasuk dalam kebijakan mobilitas.

2.1 Rangkuman Kebijakan PPKM Darurat

Sejak tanggal 3-20 Juli 2021, setidaknya ada beberapa kebijakan yang diambil oleh Pemerintah Pusat dan Daerah yang mempengaruhi mobilitas di DKI Jakarta. Beberapa di antaranya adalah:

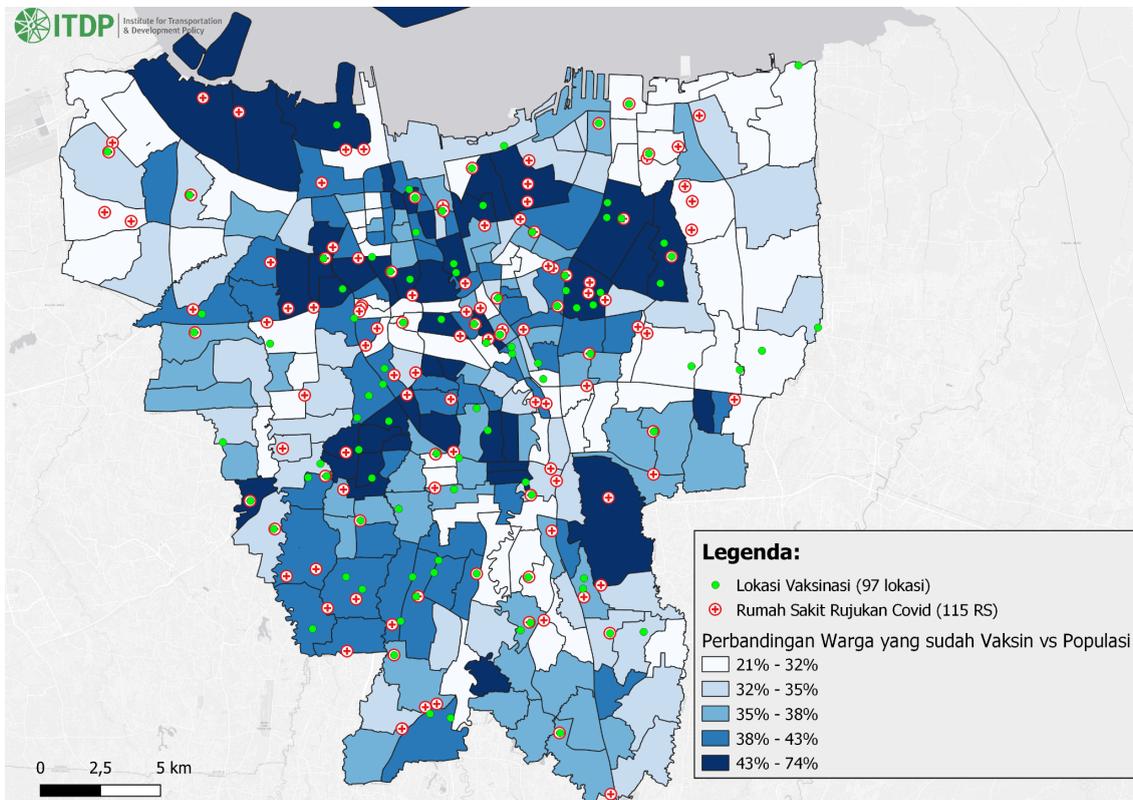
a. Prioritas penanggulangan Covid-19



Sumber: ITDP, 8 Juli 2021 (data dari JAKI)

Bersamaan dengan pemberlakuan PPKM Darurat, DKI Jakarta juga menjalankan kebijakan terkait dengan percepatan penanggulangan Covid-19. Termasuk di antaranya adalah penambahan lokasi titik vaksinasi, gerakan vaksinasi massal di Stadion Gelora Bung Karno (GBK) dan

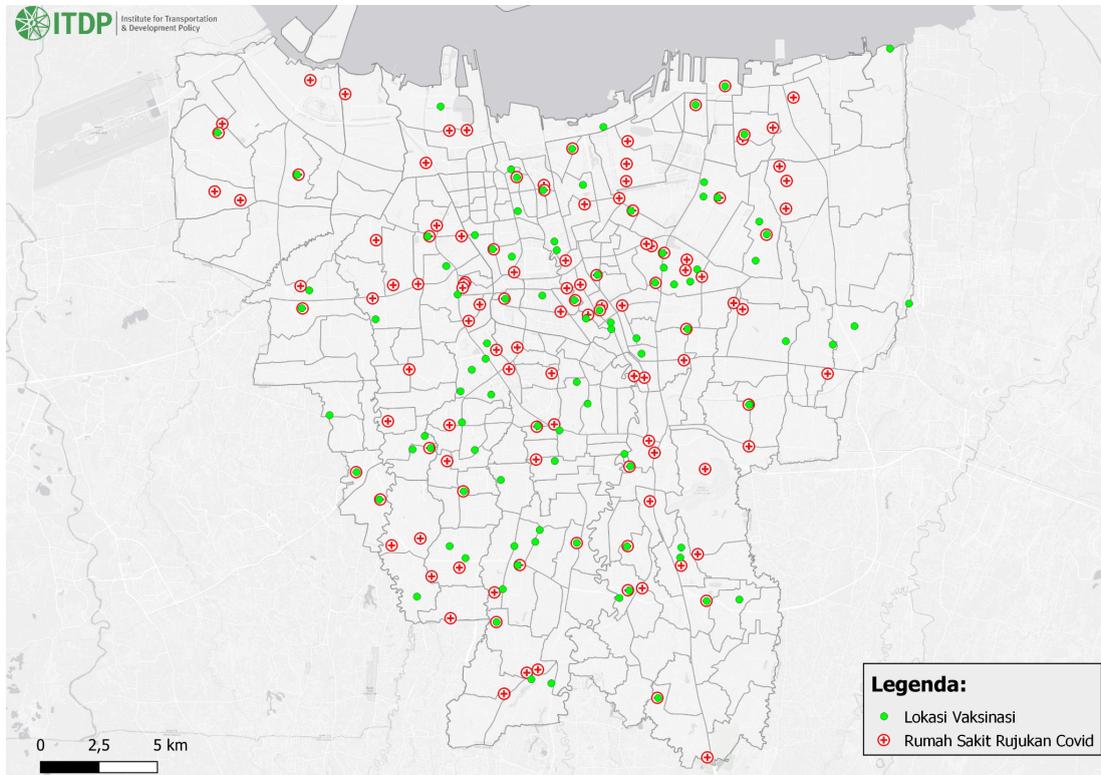
JIEXPO Kemayoran, penambahan pelayanan bagi orang yang terinfeksi virus Covid-19, yakni rumah sakit rujukan dan fasilitas isolasi mandiri terpadu. Di luar kebijakan tersebut, fasilitas kesehatan pendukung lainnya seperti apotek juga diizinkan beroperasi hingga 24 jam.



Sumber: ITDP, 8 Juli 2021 (data dari JAKI)

Dari hasil pengamatan JAKI pada 8 Juli 2021, setidaknya rata-rata perbandingan populasi warga per kelurahan terhadap warga yang sudah divaksin sebesar 38%. Persentase terbesar didapatkan di Pulau Harapan dan persentase terendah didapatkan di Kelurahan Kalibaru.

Meskipun demikian dengan data terbaru, diketahui bahwa terdapat jumlah persentase warga yang sudah melakukan vaksinasi 1 sudah mencapai 91.1% pada 5 Agustus 2021 dan vaksinasi 2 sejumlah 35%.



Sumber: ITDP, 8 Juli 2021 (data dari JAKI)

Dari data JAKI pada tanggal 8 Juli 2021, diketahui di DKI Jakarta terdapat 97 lokasi titik pemberian vaksin dan 115 Rumah Sakit Rujukan Covid-19 terdaftar. Untuk persyaratan vaksin yang semula mempersoalkan domisili sebagai persyaratan vaksin, diubah menjadi tanpa persyaratan domisili selama PPKM Darurat berlaku.

b. Pembatasan kegiatan

Selama PPKM Darurat, pekerja sektor formal non-esensial dan non-kritikal

diwajibkan untuk 100% bekerja dari rumah. Kegiatan belajar mengajar pun di DKI Jakarta ditentukan untuk 100% dilakukan dengan metode daring. Menyusul dalam kebijakan ini, pusat perbelanjaan seperti mall, toko non kebutuhan esensial harian dan juga pusat-pusat kegiatan publik seperti taman, pusat seni dan budaya, pusat kegiatan rekreasi juga 100% tutup.

Di lain sisi, pasar induk, pasar tradisional, swalayan dan pusat kegiatan ekonomi pemenuhan kebutuhan esensial harian tetap buka dengan penyesuaian jam

operasional dan kapasitas pelanggan. Sementara itu, aturan sebelumnya yang masih mengizinkan resepsi pernikahan dengan batasan jumlah tamu undangan berubah dengan tidak diizinkan penyelenggaraan kegiatan resepsi pernikahan. Tempat ibadah yang di awal PPKM ditentukan untuk tutup, diubah aturannya adalah dengan dapat tetap buka hanya tidak diperkenankan ada kegiatan ibadah berjamaah atau yang memicu adanya perkumpulan orang.

c. Pemberian Bantuan Sosial Tunai (BST)

Pada tanggal 19 Juli 2021, tepat sehari sebelum PPKM Darurat berakhir, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan pencairan BST tahap 5 dan 6 (Mei dan Juni) kepada 907.616 Keluarga Penerima Manfaat (KPM) dari total target 1.007.379 KPM. Hal ini juga bersamaan dengan pemadanan data antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan Kementerian Sosial Republik Indonesia. BST Pemerintah DKI Jakarta senilai Rp 300.000/bulan/keluarga ini berbeda dengan BST Pemerintah Pusat

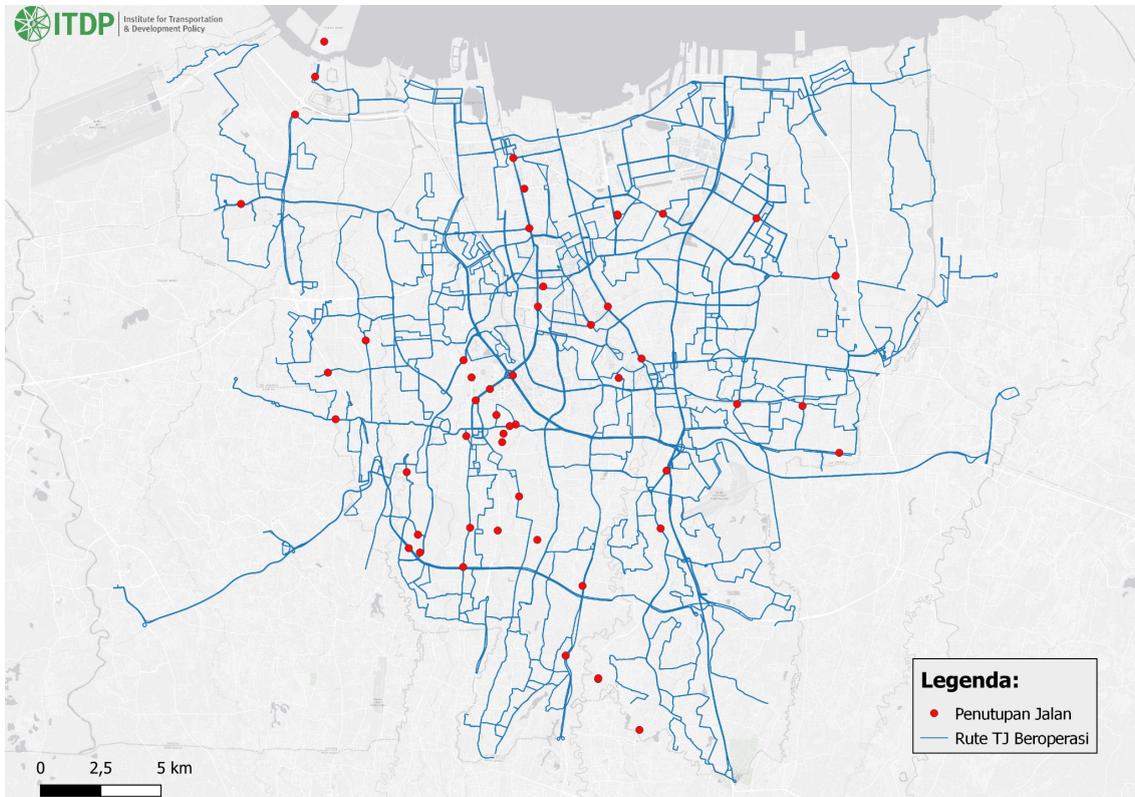
yang disalurkan melalui PT Pos Indonesia sejumlah Rp 300.000/bulan/keluarga.

Disampaikan bahwa BST yang disampaikan dapat dicairkan oleh KPM terdaftar dan dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan dasar. Pencairan dana ini sendiri dapat dilakukan melalui mesin ATM Bank DKI bagi KPM BST Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Selain tersebut di atas, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga memiliki BST Beras yang direncanakan untuk dilakukan distribusinya kepada KPM pada tanggal 29 Juli - 17 Agustus 2021. Distribusi BST beras dilakukan melalui RT dan RW KPM terdaftar (domisili).

d. Penyekatan jalan

Pada awal PPKM Darurat setidaknya terdapat 28 titik penyekatan terjadi di DKI Jakarta dan dipublikasi melalui kanal sosial media resmi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, yakni meliputi jalan dalam kota, tol kota dan batas kota.



Sumber: ITDP, 8 Juli 2021 (ragam sumber)

Dari ragam sumber berita, pada tanggal 8 Juli 2021, setidaknya ditemukan 48 titik penyekatan di seluruh DKI Jakarta termasuk 28 titik yang telah dipublikasi sebelumnya. Jumlah ini juga diketahui terus bertambah dan terjadi penyesuaian hingga pada tanggal 15 Juli 2021 menjadi total 100 titik penyekatan jalan dengan tujuan untuk menekan 30-50% mobilitas keluar masuk DKI Jakarta.

e. Surat Tanda Registrasi Pekerja (STRP)

Mulai 5 Juli 2021, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memberlakukan STRP sebagai syarat perjalanan keluar dan masuk

Jakarta. Jika sebelumnya sektor kritikal dan esensial termasuk yang dikecualikan dalam mobilitas, maka sejak pemberlakuan STRP ini, pekerja di bidang kritikal dan esensial yang bisa jadi bekerja 100% WFO membutuhkan STRP sebagai syarat melakukan perjalanan. STRP sendiri terdiri dari perorangan dan perusahaan (kolektif). Proses pengajuan penerbitan STRP bisa dilakukan secara online melalui aplikasi Jakevo dan disampaikan dapat terbit setidaknya 5 jam proses.

STRP sendiri menjadi dokumen tambahan yang sifatnya wajib dimiliki oleh pelaku

perjalanan dan harus ditunjukkan kepada petugas di titik penyekatan jalan di lapangan.

STRP ini sendiri pada tanggal 12 Juli 2021 juga berlaku di angkutan umum massal perkotaan seperti Transjakarta, Kereta Api Komuter, MRT Jakarta dan LRT Jakarta. STRP secara umum juga tetap berlaku di masa perpanjangan PPKM Darurat (21-25 Juli) dan PPKM Level 4 di DKI Jakarta dan sekitarnya.

f. Pembatasan kapasitas transportasi umum

Selama PPKM Darurat, kapasitas angkut layanan transportasi umum di DKI Jakarta dibatasi, yakni menjadi 50% kapasitas secara umum. Secara detail melalui kanal sosial media Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, disebutkan kapasitas layanan menjadi sebagai berikut:

- Transjakarta
 - Articulated bus : 60 orang
 - Single/Maxi bus : 30 orang
 - Medium bus : 15 orang
 - Micro bus : 06 orang
- Angkutan Umum Reguler
 - Bus besar : 1 baris 2 orang
 - Bus sedang : 1 baris 2 orang
 - Bus kecil : 6 orang
 - Bajaj : 2 orang
- MRT Jakarta : 70 orang
- LRT Jakarta : 30 orang

- KRL Jabodetabek : 74 orang

Selain kapasitas, jam operasional angkutan umum juga disesuaikan dan mengalami perubahan. Khusus untuk layanan Transjakarta, terdapat layanan khusus bagi tenaga kerja rumah sakit dan puskesmas yakni pada pukul 20.30-21.30 WIB.

2.2 Rangkuman Kebijakan PPKM Level 1-4

Pada PPKM Level 4, kegiatan masyarakat dibatasi cukup ketat. Kegiatan yang diperbolehkan hanya kegiatan esensial dengan kapasitas maksimal 50% WFO dan kritikal dengan kapasitas maksimal 100% WFO. Supermarket, pasar rakyat, toko kelontong, dan pasar swalayan diizinkan buka dengan kapasitas maksimal 50% dan hanya hingga pukul 20,00. Kegiatan makan minum pada warung makan dan sejenisnya diperbolehkan dine in dengan kapasitas maksimal 3 orang dan durasi maksimal 20 menit. Sedangkan Restoran dan sejenisnya yang berada pada gedung tertutup hanya diperkenankan *take away/delivery*. Kegiatan pada sektor non esensial 100% WFH, sementara tempat ibadah, pusat perbelanjaan, fasilitas umum, kegiatan seni, sosial, budaya dan resepsi pernikahan untuk sementara ditutup. Sedangkan kapasitas transportasi umum sendiri dibatasi hingga 50%.

Serupa dengan PPKM level 4, PPKM level 3 juga memiliki ketentuan yang hampir sama kecuali pusat perbelanjaan yang diizinkan untuk buka dengan kapasitas 25% hingga jam 17.00, tempat ibadah yang dibuka

dengan kapasitas 25% atau 20 orang, pelaksanaan resepsi pernikahan dengan kapasitas 20 orang dan kapasitas transportasi umum hingga 70%.

3 Evaluasi Kebijakan Mobilitas

Fakta di lapangan menunjukkan bahwa kebijakan terkait dengan mobilitas yang berlangsung selama PPKM Darurat ataupun PPKM Level 4 di DKI Jakarta dianggap bersifat kurang sempurna dan masih banyak menimbulkan pro dan kontra di masyarakat. Adapun beberapa evaluasi terkait dengan ragam kebijakan tersebut di atas, publik menilai bahwa adanya ragam bentuk pelanggaran di pembatasan aktivitas, masih tetap menimbulkan tingginya keperluan mobilitas di tengah masyarakat. Selain masih tingginya mobilitas, beberapa kebijakan bersifat kontraproduktif, belum inklusif dan justru memicu munculnya tren negatif dalam pemanfaatan angkutan umum massal perkotaan.

3.1 Masih Tingginya Kebutuhan Mobilitas

Tidak Disangka, Ini Jumlah Pelanggaran PPKM Darurat Selama Sepekan di Jakarta

Wagub DKI mengakui pelanggaran yang terjadi selama PPKM Darurat masih tinggi.

Yohanes Antonius · Selasa, 13 Juli 2021 | 11:09 wib



Sumber:

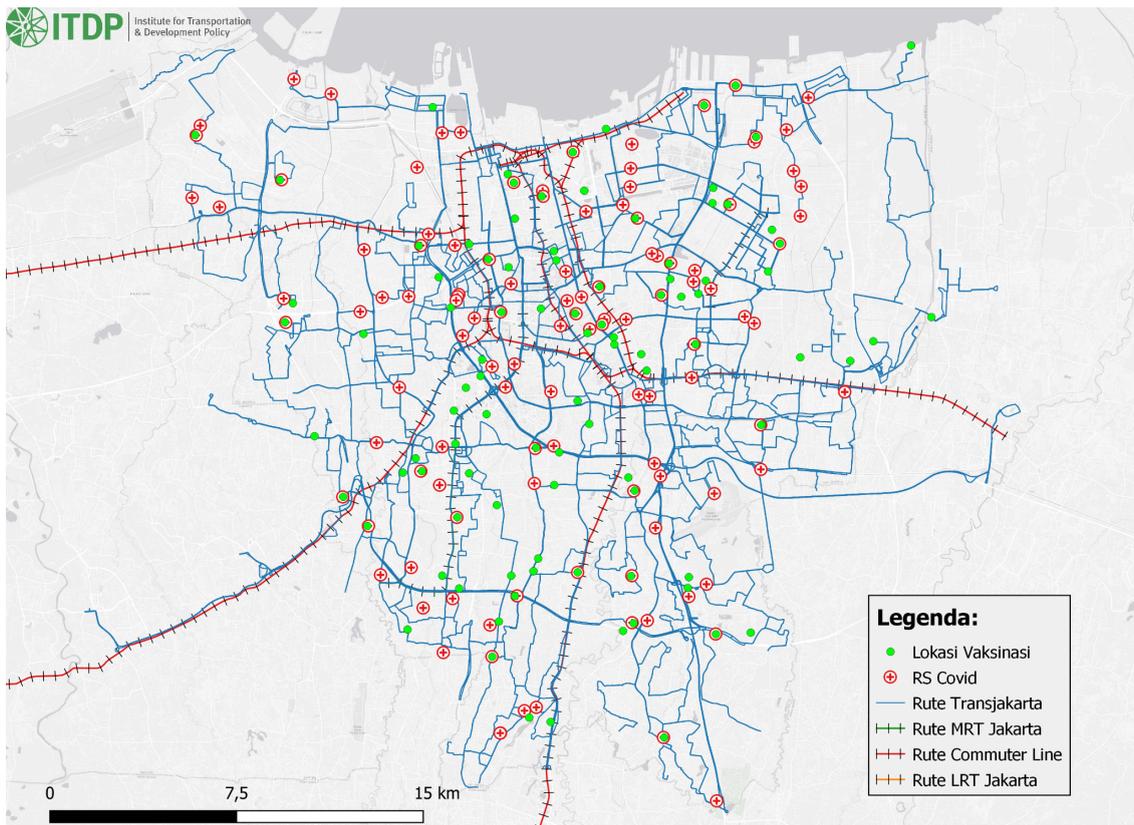
<https://akurat.co/tidak-disangka-ini-jumlah-pelanggaran-ppkm-darurat-selama-sepekan-di-jakarta>

Selama pemberlakuan PPKM Darurat dan Level 4, diketahui bahwa masih banyak terdapat perkantoran non-esensial dan non-kritikal yang memberlakukan kebijakan *work from office* (WFO) bagi pekerjanya. Meski telah ditanggapi dengan diselenggarakannya kanal pelaporan pelanggaran, beragam tanggapan negatif masyarakat atas upaya tersebut masih didapatkan, seperti dengan adanya kebocoran identitas pelapor, masalah penggajian yang berhenti bila dilakukan pekerjaan WFH hingga perusahaan yang tak bergeming meski telah mendapatkan peringatan.

Tidak hanya berasal dari persoalan masih adanya pelanggaran yang terjadi dari sisi pekerja formal yang masih menjalankan WFO, mobilitas masyarakat keluar dan masuk Provinsi DKI Jakarta juga dipicu oleh adanya kebutuhan atas pelayanan kesehatan secara umum, hingga penanganan Covid-19. Hal ini termasuk di antaranya, kebutuhan untuk mengantar dan/atau menemani anggota keluarga yang sakit, kebutuhan untuk mendatangi

pusat pemberian vaksin, kebutuhan untuk mengakses obat (apotek) dan juga kebutuhan yang sulit terlihat sebagai bentuk mobilitas kritical dan esensial di lapangan yakni mobilitas yang diperlukan

untuk mencari dan/atau mengisi ulang tabung oksigen.



Sumber: ITDP, 8 Juli 2021 (ragam sumber)

Selain itu, mobilitas dalam upaya pemenuhan kebutuhan hari-hari seperti untuk memperoleh bahan makanan juga tetap ada dan terjadi di skala kota.

3.2 Kebijakan Kontraproduktif dan Belum Inklusif

Bila sebelumnya dalam PPKM Darurat sektor informal tidak diatur dan mendapat

cukup banyak kritikan dan masukan, dalam aturan PPKM Level 4, aktivitas terkait sektor informal mendapatkan perhatian bahkan diizinkan dalam melakukan kegiatan. Meskipun demikian, pelaku usaha informal merasa kebijakan ini kontras dengan kebijakan pembatasan mobilitas, khususnya pada angkutan umum serta STRP.



SURAT TUGAS
PERSATUAN TUNANETRA INDONESIA (PERTUNI) PROV. DKI JAKARTA

Jakarta, 13 Juli 2021

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Eka Setiawan, S.Pd
 Jabatan : Ketua Dewan Pengurus Daerah
 Persatuan Tunanetra Indonesia (Pertuni) Provinsi DKI Jakarta

Menerbitkan surat tugas perjalanan usaha mandiri menggunakan sarana transportasi public, bagi para penyandang tunanetra yang berprofesi di sector non formal sebagai pekerja harian dengan memperoleh penghasilan harian.

Sejak Pemerintah memberlakukan PPKM Darurat sebagai langkah dalam mengatasi pandemic covid-19 yang selanjutnya diikuti dengan pembatasan mobilitas masyarakat melalui penggunaan sarana transportasi public, kelompok penyandang tunanetra yang bekerja di sector non formal sebagai pekerja harian, adalah kelompok yang paling terdampak secara ekonomi atas aturan tersebut. Lambatnya proses penyaluran BST, juga menjadi salah satu faktor yang membuat mereka tidak mungkin diam atau tinggal di rumah, sementara tuntutan penghidupan harus tetap dipenuhi. Karenanya, sadar akan resiko yang harus dihadapi, akan tetapi dengan selalu menerapkan proses yang benar, bermobilitas dalam keseharian usaha penghidupan, adalah ikhtiar yang mesti dilakukan.

Dan karena bekerja di sector non formal secara individual, adalah hal yang tidak mungkin jika yang bersangkutan melakukan perjalanan usahanya menggunakan sarana transportasi public dengan dibekali STRP atau surat tugas yang diterbitkan oleh perusahaan / lembaga / institusi sebagaimana yang dipersyaratkan.

Demikian surat tugas ini diterbitkan, untuk mendapatkan pengecualian dan / atau kemudahan dalam melakukan perjalanan menggunakan sarana transportasi public bagi penyandang tunanetra pekerja harian.

Dewan Pengurus Daerah
 Pertuni Prov. DKI Jakarta



Eka Setiawan, S.Pd
 Ketua

Tembusan untuk menjadi koreksi dan prioritas disampaikan kepada:

1. Gubernur Prov. DKI Jakarta;
2. Ka. Dishub Prov. DKI Jakarta;
3. Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta;
4. Pimpinan PT. Trans Jakarta;
5. Pimpinan PT. Commuter line Indonesia;
6. Ka. Dinsos Prov. DKI Jakarta.

Pada 13 Juli 2021, Pertuni (Persatuan Tunanetra Indonesia) Provinsi DKI Jakarta mengeluarkan surat tugas yang disampaikan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Surat tugas ini kemudian di lapangan juga dimanfaatkan oleh anggota PERTUNI Jabodetabek dan secara umum tunanetra yang beraktivitas keluar masuk Jakarta yang tidak dapat mengakses STRP akibat dari kepentingannya tidak termasuk di dalam yang diatur dapat mengakses

STRP melalui Jakevo.

Disampaikan oleh Ketua PERTUNI DKI Jakarta, Bapak Eka Setiawan bahwa surat tugas ini diterbitkan sebagai bentuk keprihatinan atas sulitnya teman-teman tunanetra dalam bermobilitas untuk memenuhi kebutuhan harian. Disampaikan bahwa banyak di antara anggota PERTUNI yang beraktivitas di DKI Jakarta bertempat tinggal di daerah Bojong dan daerah pinggir DKI Jakarta lainnya dengan alasan biaya sewa tempat tinggal dan biaya hidup yang relatif lebih murah dibandingkan di Jakarta. Kebanyakan dari tunanetra yang tetap membutuhkan mobilitas ini beralasan bahwa BST yang diberikan sejumlah Rp 300.000/bulan/keluarga belum mampu menutupi kebutuhan dasar harian mereka sehingga keperluan untuk mencari nafkah dengan berdagang kerupuk atau menjadi musisi jalanan keliling.

Menanggapi dingin perbaikan kebijakan di PPKM Level 4 yang mengizinkan usaha informal untuk dapat berlangsung, Eka tetap menyayangkan adanya pembatasan kapasitas dan akses terhadap pelayanan angkutan umum yang sifatnya menjadi andalan bagi kelompok rentan, yakni diantaranya masyarakat berpenghasilan rendah, penyandang disabilitas dan perempuan dalam upaya bermobilitas untuk memenuhi kebutuhan pribadi yang

STRP menjadi isu utama dalam konteks ini. Di lapangan sendiri, surat tugas ini ditanggapi berbeda oleh penegak aturan. Beberapa di antaranya mengizinkan penggunaan surat tugas tersebut untuk mengakses layanan angkutan umum dan banyak di antaranya yang tetap tidak menghiraukan surat tugas tersebut.

Sejalan dengan PERTUNI, Rame-Rame Jakarta dalam diskusi yang lain bersama dengan ITDP Jakarta pada tanggal 9 Juli 2021 menanggapi bahwa selama PPKM Darurat, kebutuhan mobilitas yang dijalankan oleh pekerja harian sektor informal menjadi terganggu dengan adanya kebijakan pembatasan layanan transportasi umum. Hal ini boleh jadi juga terjadi karena masih terdapat ketergantungan oleh pelaku sektor informal untuk memanfaatkan layanan Transjakarta dan Kereta Api Komuter dalam bermobilitas baik saat akan berangkat menuju ke tempat berdagang atau saat akan mencapai lokasi bahan baku dagangan (misal pasar).

Selama PPKM Level 4, berdasarkan Direktur Operasional Transjakarta kepada Tirto pada 4 Agustus 2021, operasional kendaraan pun turut dipangkas yakni sejumlah 50% pada layanan mikrotrans. Pemangkasan ini berbeda bila dilihat sebelumnya dari layanan mikrotrans yang

beroperasi 100% pada hari kerja dan 80% pada akhir pekan selama PPKM Darurat. *Headway* yang berlaku adalah setiap 5 menit sekali bagi semua armada dan 30 menit sekali bagi layanan rusun berlaku selama PPKM level 4.

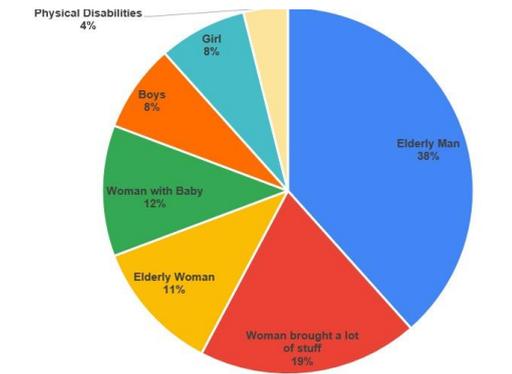
Cukup disayangkan bila pembatasan operasional mikrotrans ini diterapkan sebab sebagaimana diketahui layanan mikrotrans cukup diandalkan untuk melakukan perjalanan sehari-hari di luar jam sibuk oleh kelompok rentan di kampung kota, Jakarta. Dengan berlakunya jarak duduk di dalam kendaraan, maka lebih banyak calon penumpang yang mengeluhkan lamanya menunggu atau untuk bisa terangkut oleh kendaraan angkutan.



Sumber: ITDP, 2019

Dengan adanya penyesuaian layanan ini, dirasa sulit lagi bagi kelompok rentan termasuk di dalamnya pekerja sektor informal, lanjut usia dan perempuan yang selama ini mengandalkan mikrotrans untuk

dapat melakukan perjalanan harian dalam rangka memenuhi kebutuhan harian mereka (seperti untuk berdagang atau berbelanja).



Sumber: ITDP 2021

Selain hal tersebut di atas, pengguna transportasi umum juga semakin disulitkan untuk mengakses layanan transportasi umum dengan adanya ketentuan pemberlakuan STRP sebab orang yang bergantung pada layanan angkutan publik ini adalah berupa pekerja informal dan persona kelompok rentan lainnya.



Sumber: Youtube Kompas

Penyekatan jalan juga tidak seutuhnya

sempurna. Pengguna kendaraan bermotor pribadi masih bisa mencari 'jalan tikus' dan justru menimbulkan masalah lain bagi warga di sekitar jalan alternatif tersebut.

"Kalau PPKM Darurat gini ada, yang ada numpuk di komplek. Malah kerumunan. Mereka mau cepat aja lewat jalan sini, tidak mau lewat jalan besar. Belum lagi angkat dari Kalimalang masuk sini juga," ungkap Arifin.

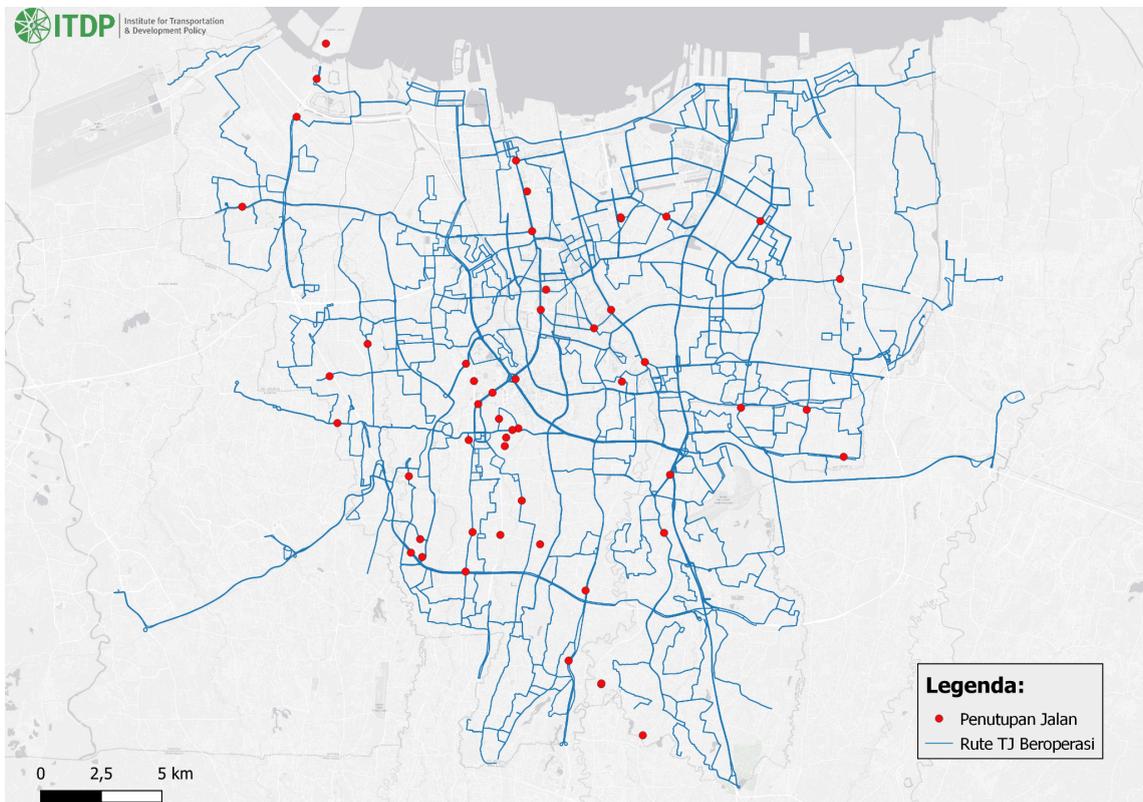
Sumber: [PPKM Darurat, Jalan Tikus di Duren Sawit Jakarta Timur Diserbu Pengendara - News Liputan6.com](#)

Ancaman bagi keamanan dan keselamatan warga hingga perampasan ruang sosial di jalan lingkungan, terjadi akibat adanya kebijakan ini. Beberapa warga pun mengeluh mengetahui bahwa jalan di lingkungan permukiman mereka berubah menjadi alternatif lalu lintas kendaraan bermotor pribadi seperti motor dan mobil hingga kendaraan barang berat.

3.3 Kecenderungan Penggunaan Kendaraan Bermotor Pribadi

Selama PPKM Darurat hingga PPKM level 4 yang berlangsung di DKI Jakarta, operator angkutan umum massal melakukan penyesuaian operasional dikarenakan beberapa kebijakan berimbas kepada layanan yang diberikan. Beberapa di antara penyesuaian itu adalah pembatasan kapasitas angkut penumpang, jam operasional hingga rute dan kendaraan

yang beroperasi.



Sumber: ITDP, 8 Juli 2021 (data aplikasi TIJE dan twitter @PT_Transjakarta)

PT Transportasi Jakarta misalnya setidaknya melakukan penyesuaian rute yang beroperasi dengan 3 (tiga) klasifikasi akibat adanya penutupan jalan, yakni:

- a. Rute tidak beroperasi;
- b. Pengalihan rute; dan
- c. Perpendekan rute.

Atas pendekatan tersebut, terdapat kurang lebih 157 rute yang beroperasi dengan 3,274 bus yang melayani rute tersebut. Dari penutupan jalan dan penyekatan jalan yang berimbas pada rute yang dilayani

Transjakarta, pelanggan Transjakarta kemudian beberapa di antaranya berpindah ke kendaraan bermotor pribadi atau juga layanan ojek daring yang masih memiliki celah untuk melewati rute-rute yang disesuaikan sebagai imbas dari kebijakan penutupan dan penyekatan jalan. Fakta ini memerlukan sebab alih-alih memanfaatkan momentum untuk menciptakan kesan keandalan dan keutamaan di layanan transportasi umum, celah bagi penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan kendaraan bermotor

individu (seperti ojek daring) semakin mengkhawatirkan.

Data kualitas udara dari NAFAS menyebutkan bahwa di DKI Jakarta jumlah jam kualitas udara sedang menurun, dan kadar UHSG (Unhealthy for Sensitive Groups) cenderung meningkat. Sementara di Bodetabek, perbedaannya bahkan lebih mencolok dengan jam tidak sehat meningkat secara signifikan. Mengamini data tersebut, Bondan Andriyanu, Juru kampanye Iklim dan Energi Greenpeace Indonesia di media asumsi.co menyatakan bahwa selama Bulan Juli 2021 terdapat peningkatan angka rata-rata PM 2.5 hariannya yang melebihi BMUA (Baku Mutu Udara Ambien) yakni 2 kali lipat lebih tinggi dengan BMUA harian PM 2,5 di level 55 ug/m³.

Meski dalam pernyataan selanjutnya sektor transportasi tidak satu-satunya yang disorot sebagai penyumbang udara kotor ini, namun sektor transportasi tetap disebut turut menyumbang dalam kondisi penurunan kualitas udara yang terjadi. Langkah strategis seperti peningkatan fasilitas yang dapat mengakomodir mobilitas berkelanjutan juga dianggap belum dilakukan oleh pemerintah selama PPKM Darurat dan PPKM Level 4 dan tidak menanggapi cepat tren negatif yang dikhawatirkan akan menjadi kebiasaan

baru masyarakat yakni kembali beralih kepada kendaraan bermotor pribadi.

3.4 Pengaruh Ekonomi dan Transportasi Umum di Masa Mendatang

Situasi pandemi Covid-19 memberikan pengaruh yang cukup signifikan terhadap jumlah penumpang transportasi angkutan umum massal di DKI Jakarta, berdasarkan hasil analisis yang dilakukan oleh ITDP selama bulan Februari 2020 sampai dengan Desember 2020, penurunan jumlah penumpang untuk TJ, MRT, dan LRT masing - masing sebesar 62%, 81%, dan 82%. Fenomena penurunan jumlah penumpang tersebut tentu saja memiliki dampak terhadap pendapatan yang bersumber dari jumlah penjualan tiket oleh operator angkutan umum massal.

Tantangan bagi operator angkutan umum massal tidak berhenti sampai disitu saja, tantangan lainnya adalah dibutuhkan alokasi anggaran yang ditujukan untuk pemenuhan protokol kesehatan baik untuk penumpang maupun petugas penyedia layanan angkutan umum massal. Seperti contohnya pada TJ, protokol yang telah ditetapkan ditetapkan pada seluruh operator dan pramudi yang tergabung

mengacu kepada protokol yang sudah rutin antara lain :

- Sanitasi sarana mulai dari Interior bus luar dan dalam dengan cairan desinfektan 3 kali sehari
- Pengadaan masker, face shield, termometer, larutan desinfektan, dan wastafel portabel di halte
- Pemberian marka tanda khusus untuk berdiri maupun duduk baik di dalam bus atau halte



Penyemprotan disinfektan di halte TJ, bekerjasama dengan tim dekontaminasi Badan Intelijen Negara (BIN), Sumber: Detik.com

Tantangan yang dialami oleh operator angkutan umum massal ini perlu perhatian khusus dari pemerintah untuk dapat meneruskan keberlanjutan bisnis sistem angkutan umum massal. Hal ini disebabkan oleh pendapatan operator yang bersumber dari penjualan tiket masih belum kembali ke titik awal sebelum terdampak pandemi Covid-19 dan pengeluaran alokasi tambahan untuk

memenuhi protokol kesehatan juga tetap harus dilakukan. Perlu diupayakan bentuk bantuan dari pemerintah kepada operator baik dalam bentuk pemberian subsidi maupun realokasi anggaran yang dapat ditujukan untuk sektor transportasi.

Sektor transportasi yang memfasilitasi kegiatan ekonomi atau pemulihan ekonomi akibat pandemi perlu dijamin keberlangsungannya, terutama transportasi umum. Selain secara langsung membuka lapangan pekerjaan serta meningkatkan aktivitas bisnis, transportasi umum juga menghubungkan masyarakat dengan lapangan pekerjaan. Transportasi umum yang aksesibel dan terkoneksi dengan baik dapat meningkatkan aksesibilitas pekerjaan dan pasokan tenaga kerja secara signifikan, terutama kelompok rentan seperti perempuan (Matas, Raymond, Roig, 2017). Pemulihan ekonomi akibat pandemi bergantung dengan sistem transportasi yang baik. Dengan tidak adanya jaminan keberlangsungan sistem transportasi umum, maka akan meningkatkan kesenjangan dan ancaman ekonomi di masa mendatang yang lebih buruk.

Sebagai dampaknya, kesenjangan ekonomi di masa mendatang atas tidak adanya mitigasi pada penyelenggaraan angkutan umum, akan berdampak kepada peningkatan kesenjangan ekonomi spasial.

Sistem transportasi umum yang tidak baik, pada akhirnya akan memperparah kondisi ekonomi masyarakat ekonomi rendah, yang dalam mobilitasnya mengandalkan transportasi umum. Hal ini juga karena tidak dapat diaksesnya hunian di tengah kota yang memaksa sejumlah kelompok masyarakat tinggal di pinggir hingga di luar kota, hingga menyebabkan adanya kebutuhan atas layanan transportasi umum. Semakin tidak terjangkau harga hunian di tengah kota, layanan transportasi umum yang tidak baik, maka

kesempatan masyarakat berpenghasilan rendah untuk mendapatkan hak atas akses yang adil untuk mencapai ragam kesempatan di kota, termasuk kesempatan dalam hal pekerjaan, kesempatan ekonomi, layanan pendidikan tingkat lanjutan dan tinggi, layanan publik lainnya hingga layanan kesehatan di masa mendatang. Terputusnya akses dan kesetaraan hak bagi sejumlah masyarakat tersebut akan berakibat pada kondisi kesenjangan ekonomi yang semakin buruk.

4 Rekomendasi Kebijakan Mobilitas

Berdasarkan 3 poin evaluasi utama pada kebijakan mobilitas yang terjadi dan mempengaruhi mobilitas di DKI Jakarta dan sekitarnya, maka berikut adalah daftar rekomendasi yang diberikan. Rekomendasi ini disampaikan guna merespons langkah pemerintah dalam pengambilan kebijakan mobilitas saat ini dan dapat diterapkan pada mobilitas di masa mendatang selama pandemi Covid-19 (*new normal*).

4.1 Prinsip Kunci Dasar Kebijakan

Sebagai kata kunci dalam perumusan rekomendasi yang memperhatikan karakteristik penyebaran virus Covid-19 dan ragam imbauan yang disampaikan oleh Badan Kesehatan Internasional/WHO maka dalam yang harus diperhatikan adalah:

- a. Ruang tertutup atau dengan ventilasi buruk atau dengan sirkulasi udara yang tidak baik;
- b. Tinggal dalam waktu yang lama di suatu ruangan tertutup dengan orang di luar *bubble*; dan
- c. *Physical distancing*.

Di London, UK yang menggunakan pendekatan *tier* 1-4 dan *New Zealand*

dengan pendekatan *alert system* 1-4 untuk pengambilan kebijakan terkait dengan aktivitas dan mobilitas warga sejak awal pandemi di 2020, pembatasan mobilitas dilakukan dengan berbeda. Selama pandemi, pada layanan transportasi umum keduanya memberlakukan pengurangan kapasitas angkut di setiap kendaraan dengan memperhatikan *physical distancing* sebagai landasan utama.

Pada level 4, keduanya mengambil kebijakan tegas yakni *stay at home* dengan tidak membatasi layanan angkutan umum di luar kapasitas angkut yang disesuaikan dengan keperluan adanya jarak duduk antar penumpang. Pembatasan mobilitas bersifat lebih kepada individu dan penekanan pada jenis mobilitas untuk keperluan individu yang esensial di sekitar rumah saja. Pengawasan oleh kepolisian terjadi cukup ketat termasuk dengan berlakunya denda untuk pelanggaran pembatasan kegiatan.

Pada level 3, transportasi umum beroperasi seperti biasa dengan jenis perjalanan orang yang dibatasi dalam lingkungan. Pada level ini baik di London dan Selandia Baru perjalanan lintas regional sangat

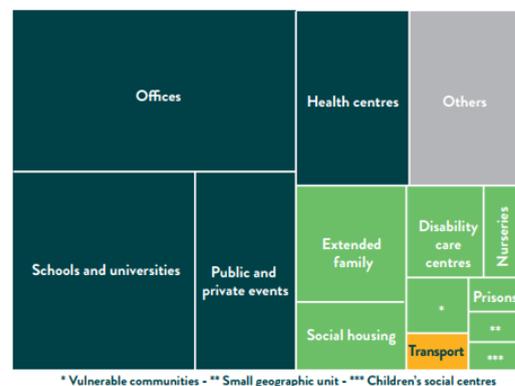
dibatasi dan tidak dianjurkan.

Dari contoh pendekatan yang dilakukan oleh London dan Selandia Baru, layanan angkutan umum tetap beroperasi seperti biasa dengan intervensi jarak duduk bagi penumpang. Selain itu, mobilitas skala lingkungan juga didukung dan diperkuat dengan ragam kebijakan lainnya. Di London, pemerintah juga merespon cepat peningkatan sejumlah mobilitas di dalam London yang separuhnya disumbangkan oleh pejalan kaki dan pesepeda yang meningkat persentasenya dari 29% sebelum pandemi dengan menyediakan *pop-up sidewalk extension* dan *pop-up bike lane*. Hal ini disinyalir sebagai dampak adanya kebutuhan mobilitas individu yang didukung dengan tetap berlakunya ULEZ (*Ultra Low Emission Zone*) dan pembatasan parkir di dalam London. Dan termasuk dalam respon positif ini, pemerintah mengaku telah 22.500 meter persegi ruang ekstra yang diklaim untuk penambahan ruang berjalan kaki serta pada kurun 2019-2020 total 250 penyeberangan orang sebidang ditambahkan.

4.2 Penyelenggaraan Transportasi Umum Perkotaan

Berdasarkan beberapa penelitian, terbukti bahwa transportasi umum tidak memiliki risiko untuk menjadi klaster penularan

Covid-19. Penelitian yang dilakukan oleh British Medical Journal mengemukakan bahwa mobilisasi dengan menggunakan kombinasi sirkulasi udara yang cukup, pembatasan kapasitas, dan penggunaan protokol kesehatan akan memiliki dampak risiko terpapar yang masuk ke dalam kategori rendah. Data yang dihimpun oleh Santé Publique France (Pusat Informasi Kesehatan Publik Perancis) pada 9 May-28 September 2020 menyatakan bahwa hanya 1.2% jumlah klaster Covid-19 yang berhubungan dengan sektor transportasi. Sebagian besar berasal dari tempat kerja (24,9%), sekolah/ universitas (19,5%), tempat perawatan kesehatan (11%), acara publik (11%), dan pertemuan keluarga (7%).



Sumber: Santé Publique France, 2020
(N=2.830)

Sesuai dengan prinsip dan contoh baik yang ada, maka penyelenggaraan transportasi umum perkotaan harus:

- a. **Memiliki pembatasan kapasitas** yang disesuaikan dengan jarak duduk untuk *physical distancing*. *Physical distancing* mampu membantu membatasi penyebaran Covid-19, menurut Badan Kesehatan Internasional/WHO jarak fisik antara satu orang dengan yang lainnya adalah minimal sejauh 1 (satu) meter. Jika dapat menerapkan *physical distancing* di angkutan umum dengan taat, maka risiko penumpang untuk terinfeksi Covid-19 akan dapat ditekan.
- b. **Memaksimalkan jumlah kendaraan yang beroperasi** sehingga menghindari penumpukan penumpang serta panjang antrean calon penumpang di stasiun, halte dan/atau titik pemberhentian.
- c. **Memaksimalkan protokol kesehatan dan kebersihan serta pengecekan secara berkala. Termasuk memastikan ventilasi udara dan sirkulasi udara di dalam armada bekerja dengan baik.** Sedangkan untuk orang yang terlibat baik itu penumpang maupun petugas penyedia jasa angkutan umum juga diwajibkan menerapkan protokol seperti penggunaan masker, menjaga jarak, tidak berbicara ataupun makan/minum di area publik.
- d. **Menghindari segala bentuk kebijakan yang bisa berpotensi untuk memperlambat laju kendaraan transportasi umum**, misal penyekatan

jalan, pengalihan jalan yang menyebabkan jarak tempuh meningkat dan sebagainya. Dengan memastikan bahwa kendaraan angkutan umum dapat berpindah dengan cepat, maka akan mengurangi risiko penularan virus akibat orang-orang yang berkumpul di suatu ruang tertutup dalam waktu yang cukup lama.

- e. **Penerapan kebijakan mobilitas lain guna menjadi sumber pendapatan lain** saat ini dirasa sangat penting dan perlu dilakukan. Hal ini menyusul dengan evaluasi adanya pembatasan kapasitas yang wajib dilakukan serta rekomendasi atas optimalisasi jumlah kendaraan yang perlu beroperasi. Kebijakan penerapan tarif parkir tinggi dapat menjadi salah satu alternatif pendekatan jawaban. Saat ini menjadi saat yang tepat untuk menerapkan tarif parkir tinggi yang tidak hanya berfungsi untuk menekan penggunaan kendaraan bermotor pribadi, namun juga sekaligus menjadi alternatif tambahan sumber pendanaan bagi penyelenggaraan transportasi umum.

Tarif parkir sebagai salah satu alternatif pendanaan transportasi umum juga sudah diterapkan di Perancis sejak tahun 1973 (Predki, B. & Wilk, Sz, 1999). Pendekatan ini juga memperhatikan peran transportasi

umum dalam salah satu upaya pengurangan beban kota akibat adanya kemacetan, dan di masa mendatang keduanya saling berhubungan sebagai upaya pembatasan penggunaan kendaraan bermotor pribadi (Arizona PIRG Education Fund, 2009).

- f. **Menghilangkan kesulitan akses angkutan umum** sehingga transportasi umum masih dapat menjadi andalan atau bahkan menjadi satu-satunya andalan bagi orang-orang yang masih memiliki kebutuhan untuk bermobilitas. Termasuk diantaranya adalah dengan tidak menerapkan STRP atau ID pekerja dan kebijakan sejenis menjadi prasyarat untuk dapat menggunakan transportasi umum sehingga mempersulit kelompok rentan termasuk pekerja sektor informal, perempuan, lansia, dan penyandang disabilitas untuk dapat mengakses layanan transportasi umum.
- g. **Pengoptimalan layanan mikrotrans dan angkutan sejenis** sebab dalam implementasinya, angkutan ini memiliki sirkulasi udara yang relatif lebih terbuka dengan karakteristik mobilitas adalah jarak perjalanan yang lebih pendek. Layanan mikrotrans dapat lebih dioptimalkan karena risiko

penularan Covid-19 pada moda transportasi yang memiliki kombinasi sirkulasi udara yang baik, pembatasan kapasitas, dan penggunaan protokol kesehatan akan memiliki dampak risiko terpapar yang masuk ke dalam kategori rendah (Sumber: *British Medical Journal*).

- h. **Integrasi sistem pembayaran dan transaksi non tunai.** Sistem pembayaran yang terintegrasi dapat segera diterapkan dengan maksud untuk memberikan tarif yang lebih efisien terhadap pola pergerakan penumpang. Berdasarkan analisis dari JakLingko, manfaat integrasi sistem pembayaran yang dapat dirasakan oleh masyarakat adalah mampu untuk memberikan kemudahan, kenyamanan, tarif yang lebih terjangkau, cepat dan efektif, serta dapat mengintegrasikan *Park and Ride* dan destinasi wisata dengan angkutan umum. Dari sisi operator angkutan umum, integrasi tarif dapat meningkatkan jumlah penumpang dan pendapatan, juga dapat meningkatkan model bisnis yang menjadi lebih efektif dan efisien. Selain itu jika dilihat dari sisi pemerintah, integrasi sistem pembayaran dapat mengurangi subsidi jangka panjang kepada operator angkutan umum, mengurangi tingkat kemacetan, memiliki data transportasi

yang terpusat (*Big Data*) dan mampu memperbaiki kualitas udara di DKI Jakarta.

Sistem pembayaran tarif angkutan umum di DKI Jakarta sebagian besar sudah menerapkan transaksi non tunai, meskipun masih ada sebagian kecil yang masih menggunakan uang tunai sebagai alat pembayarannya terutama di moda Angkot. Sistem pembayaran non tunai selain dapat meningkatkan kecepatan dan kemudahan pembayaran, di saat pandemi Covid-19 juga dapat menjadi metode pembayaran yang paling aman untuk dapat mengurangi persebaran

4.3 Strategi Pembatasan Kendaraan Bermotor Pribadi

Menyikapi penurunan jumlah penumpang transportasi umum, misalnya Transjakarta yang mengalami penurunan menjadi 200 ribu pelanggan per hari selama PPKM Darurat dari 400 ribu penumpang per hari selama pandemi dengan capaian tertinggi Transjakarta sebelum pandemi adalah 1.000.000 penumpang per hari sesuai dengan penyampaian Achmad Izzul Waro pada 12 Juli 2021, dan juga temuan masih adanya pelanggaran yang terjadi serta kemungkinan lolosnya penggunaan kendaraan bermotor pribadi, maka kebijakan yang mendukung pembatasan

virus Covid-19.

- i. **Pengoptimalan sistem informasi angkutan umum.** Tidak hanya pada sistem berbasis teknologi, juga sistem berbasis infrastruktur fisik seperti papan informasi, wayfinding dan LED. Informasi ini harus tersedia dalam bentuk audio, visual dan taktil.

penggunaan kendaraan bermotor pribadi harus diterapkan. Termasuk dalam strategi tersebut adalah penerapan tarif parkir tinggi, ganjil genap dan bisa juga penerapan *Electronic Road Pricing* (ERP).

Selain sebagaimana yang telah disebutkan sebelumnya, dimana penerapan tarif parkir tinggi juga bisa menjadi tambahan sumber pembiayaan transportasi umum, tarif parkir tinggi juga dapat membantu menjadi alat kontrol penggunaan kendaraan bermotor pribadi. Kebijakan ini sendiri juga selain menekan atas penggunaan kendaraan bermotor pribadi, dipercaya dapat mampu mendorong peralihan penggunaan moda transportasi kepada

layanan angkutan umum massal atau bahkan penggunaan moda individu berkelanjutan seperti sepeda pribadi dan sepeda sewa.

Selain penerapan tarif parkir tinggi, kebijakan serupa ganjil genap yang juga telah diselenggarakan kembali di sejumlah daerah juga bisa menjadi salah satu *tools* pendukung. Dengan penerapan ganjil genap, dianggap dapat membatasi penggunaan kendaraan bermotor pribadi serta bentuk perjalanan yang tidak bersifat esensial. Meskipun demikian, maka bersamaan dengan hal tersebut, rekomendasi atas penyelenggaraan layanan angkutan umum yang optimum harus terjadi.

Kebijakan tersebut di atas disebut menjadi salah satu *tools* sebab dipercaya bahwa dalam rekomendasi ini, sifat dari masing-masing kebijakan akan saling menimbulkan hubungan sebab akibat dan dapat berhasil bila didukung satu sama lain. Sama seperti kebijakan lain yang telah disebut sebelumnya, penyelenggaraan jalan berbayar elektronik juga bisa mengambil momen dalam masa ini yang dapat berdampak baik dalam pengendalian penggunaan kendaraan bermotor pribadi sekaligus juga untuk mendorong tingkat peralihan pada alat mobilitas berkelanjutan lainnya seperti angkutan umum dan atau sepeda pribadi

dan sepeda sewa. Selain itu, penerapan jalan berbayar elektronik juga bisa menjadi salah satu alternatif pembiayaan tambahan dalam penyelenggaraan angkutan publik.

4.4 Alat Mobilitas Individu Berkelanjutan

Kekhawatiran penggunaan layanan transportasi umum ditambah adanya tantangan baru dalam mengakses transportasi umum yang disediakan selama masa pandemi tidak dipungkiri masih terjadi di benak masyarakat. Preferensi melakukan mobilitas individu juga masih ditemukan di masyarakat. Sayangnya, berbeda dengan pendekatan yang telah dilakukan di beberapa kota di berbagai negara yang sukses memanfaatkan momentum untuk mendorong lebih banyak orang berjalan kaki dan bersepeda atau justru memperkenalkan *micro-mobility*, tren negatif penggunaan transportasi umum justru cenderung mendorong masyarakat kembali untuk menggunakan kendaraan bermotor pribadi atau layanan ojek daring.

a. Sepeda

Penurunan kapasitas transportasi umum akan mengakibatkan perpindahan moda transportasi bagi masyarakat yang butuh bermobilitas. Tanpa adanya moda

alternatif lainnya, masyarakat cenderung beralih ke kendaraan bermotor pribadi yang akan menyebabkan kemacetan serta bahaya lainnya seperti polusi serta keselamatan. Di sisi lain, sepeda, sebagai moda transportasi yang paling ramah lingkungan dan inklusif setelah berjalan kaki, merupakan moda alternatif terbaik pengganti transportasi umum di masa pandemi ini. Selain tidak berdampak pada lingkungan, sepeda juga dapat meningkatkan aktivitas fisik atau menjaga kebugaran selama pandemi ini dan dengan lebih efisien secara ruang, sepeda memungkinkan adanya *physical distancing*.

Sayangnya, di awal masa pandemi, fasilitas sepeda di kota-kota Indonesia masih minim sehingga beralih dari transportasi umum menuju sepeda memiliki tantangan tersendiri. Pun demikian, penggunaan sepeda di masa pandemi meningkat di berbagai negara di dunia termasuk di Indonesia. Di Jakarta sendiri tercatat peningkatan jumlah pesepeda hingga 1000% di daerah Sudirman. Walaupun masih cenderung digunakan sebagai alat olahraga/rekreasi, peningkatan jumlah sepeda ini merupakan hal positif yang perlu didorong untuk dilanjutkan hingga masyarakat bermobilitas menggunakan sepeda.

Tidak hanya untuk olahraga atau rekreasi,

sepeda juga digunakan untuk kegiatan ekonomi baik perdagangan maupun jasa. Bahkan untuk kegiatan ekonomi berupa jasa, kurir sepeda mengalami peningkatan permintaan selama pandemi walaupun daerah operasinya mulai bergeser ke area hunian dari yang sebelumnya area perkantoran. Dengan keunggulan fleksibilitas, kurir sepeda semakin diminati pada masa pandem ini. Bahkan terdapat pelaku usaha baru dalam sektor kurir sepeda di masa pandemi ini. Selain untuk jasa, sepeda juga digunakan untuk kegiatan perdagangan karena memudahkan untuk *mobile* dengan sepeda. Dengan kondisi pasar yang mulai bergeser ke arah permukiman, menjadi *mobile* adalah salah satu strategi yang dilakukan pelaku usaha sektor informal selain membuka layanan online.

Dalam rangka memberikan moda transportasi alternatif dari transportasi umum, perlu disediakan fasilitas sepeda utamanya jalur atau lajur sepeda dan parkir sepeda pada koridor transportasi umum terpadat. Jalur sepeda yang disediakan pun harus dapat menjamin keselamatan, keamanan dan kenyamanan pesepeda sehingga masyarakat mau beralih menggunakan sepeda. Tidak harus langsung permanen, tetapi jalur sepeda dapat dibuat secara *pop-up* seperti yang sudah banyak dilakukan kota-kota di dunia

termasuk di Jakarta yang telah mengimplementasikan *pop-up bike lane* menggunakan kerucut lalu lintas di sepanjang Sudirman-Thamrin. Kini, jalur sepeda sudah dipermanenkan di Sudirman dan seharusnya jangkauan *pop-up bike lane* dapat diperluas pada ruas-ruas jalan dengan koridor transportasi umum yang sibuk.

Fasilitas lain yang tidak kalah penting adalah parkir sepeda yang dapat menjamin keamanan sepeda ketika ditinggalkan. Seringkali pada daerah atau gedung yang dituju masyarakat tidak terdapat parkir sepeda yang layak sehingga masyarakat jadi kesulitan memarkirkan sepedanya. Hal ini seringkali berpengaruh terhadap keengganan masyarakat untuk bermobilitas dengan sepeda.

Selain fasilitas di atas, salah satu isu dari bermobilitas dengan sepeda adalah integrasi sepeda dengan transportasi umum berupa *bike-on-board* dan kepemilikan sepeda pribadi. Hal ini sedikit banyak dapat diatasi dengan keberadaan sepeda sewa.

b. Sepeda sewa

Salah satu moda transportasi lainnya yang juga dapat diandalkan di saat pandemi adalah layanan sepeda sewa. Pada bulan Juli 2020 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta

menginisiasi pilot layanan sepeda sewa pada beberapa lokasi di pusat perkotaan Jakarta. Animo masyarakat terhadap kehadiran sepeda sewa dapat dikatakan cukup baik dengan penggunaan harian tertinggi hingga 500 perjalanan.

Hingga saat ini penggunaan sepeda sewa masih banyak digunakan oleh masyarakat dengan tujuan berolahraga. Hal ini dapat disebabkan oleh masih belum tersebarinya lokasi titik tambat dalam melayani kebutuhan *first and last mile*. Hampir seluruh titik tambat yang ada saat ini masih terpusat di koridor Sudirman - Thamrin saja. Sehingga jika dapat dilakukan perluasan hingga jalan-jalan lingkungan, maka kebutuhan mobilisasi untuk kebutuhan sehari-hari seperti berbelanja ataupun bekerja dapat terpenuhi.

Kehadiran sepeda juga dapat memberikan layanan mobilitas yang lebih meluas kepada masyarakat yang tidak memiliki sepeda pribadi. Dari hasil survei publik terhadap 262 responden, 46.9% diantaranya tidak memiliki sepeda pribadi.

Berdasarkan survey yang sama, pengguna beranggapan bahwa menggunakan sepeda sewa mampu mempersingkat waktu perjalanan dan menghemat biaya perjalanan mereka. Lebih lanjut lagi alasan terkait usaha menjaga kualitas udara dan

meningkatkan kesehatan juga menjadi salah satu faktor penentu dalam memilih sepeda sewa. Temuan ini menyimpulkan bahwa sepeda sewa dapat menjadi moda transportasi andal dan berkelanjutan yang pada akhirnya juga dapat bermanfaat terhadap sistem transportasi Kota Jakarta secara keseluruhan.

Layanan sepeda sewa memiliki potensi yang besar untuk terus dikembangkan. Diperlukan adanya komitmen untuk memperluas lokasi titik tambat sehingga bisa melayani masyarakat secara lebih luas. Penyediaan layanan sepeda sewa perlu dipahami sebagai satu kesatuan layanan sistem transportasi umum Jakarta. Sehingga kolaborasi dengan operator transportasi umum dalam hal integrasi informasi, sosialisasi, hingga pembayaran menjadi penting untuk dilakukan. Tidak kalah pentingnya adalah penyediaan infrastruktur jalur sepeda yang mampu memberikan keselamatan kepada pengguna.

Selain itu, penyediaan sepeda sewa yang berorientasi pada area permukiman juga memiliki tantangan sendiri. Penyelenggaraan ini juga melihat pola mobilitas yang disarankan dan/atau lebih banyak selama pandemi berorientasi pada mobilitas dengan skala lingkungan.

4.5 Mobilitas Lingkungan

Selama masa PPKM, khususnya PPKM level 4, kegiatan masyarakat sangat dibatasi dengan pengecualian untuk pekerjaan esensial atau kritikal serta pemenuhan kebutuhan hidup seperti belanja keperluan rumah tangga, makan-minum, akses ke fasilitas kesehatan hingga vaksinasi. Pada kota yang baik, seharusnya pemenuhan kebutuhan esensial tersebut dapat dipenuhi pada skala lingkungan dan dapat diakses dengan mudah dan dekat. Tanpa perlu menggunakan kendaraan bermotor, lingkungan akan menjadi lebih minim polusi, sehat warganya, mengurangi bahaya keselamatan seluruh pengguna jalan, serta menjamin aspek inklusivitas dari sebuah lingkungan.

Hal ini juga mengacu pada contoh baik yang telah berlangsung di kota-kota negara lain. Pergerakan masyarakat banyak diarahkan pada pergerakan dalam skala lingkungan dengan tujuan pemenuhan dasar hidup dan juga kegiatan rekreasi dan/atau olahraga.

Ditambahkan dari hasil wawancara dengan Rame Rame Jakarta disampaikan juga pula bahwa pelaku pekerja sektor informal seperti pedagang juga beberapa di antaranya berpindah lokasi untuk berkeliling menjadi di area perumahan. Bentuk usaha warung yang berada di

daerah pemukiman beberapa di antaranya juga kemudian meraih keuntungan dengan adanya peralihan mobilitas. Meski demikian, dikarenakan kondisi eksisting masih terkadang tidak menciptakan jaminan keamanan bagi pejalan kaki dan sepeda, warga beberapa di antaranya masih memilih menggunakan kendaraan bermotor pribadi untuk perjalanan yang sangat pendek, misal ke warung.

Dalam skala lingkungan, masyarakat dapat berjalan kaki untuk menjangkau kebutuhan esensial yang berada setidaknya 350-400 m dengan berjalan kaki selama 5-10 menit. Sayangnya, dikarenakan pengembangan kota yang berorientasi kendaraan bermotor, seringkali dengan berjalan kaki belum dapat mengakses kebutuhan tersebut. Misal saja pada beberapa lingkungan yang harus menempuh jarak yang lebih jauh untuk tingkat layanan pemenuhan kebutuhan yang lebih tinggi atau untuk mendapatkan pilihan komoditas yang lebih beragam.

Di sisi lain, sepeda menjadi moda alternatif dengan memberikan manfaat yang sama dengan berjalan kaki namun memiliki jangkauan yang jauh lebih luas hingga 3 km dengan 15 menit bersepeda. Bermobilitas dengan sepeda tidak selamanya harus *bike to work* tetapi dapat dimulai dari hal-hal sederhana seperti

membeli bahan makanan, kebutuhan rumah tangga, atau bahkan menuju tempat fasilitas kesehatan atau vaksin.

Seringkali, dalam bermobilitas aktif dengan berjalan kaki dan bersepeda di lingkungan yang berdekatan dengan rumah masih sulit dan ditemui ragam tantangan terutama yang berhubungan dengan keselamatan. Sebagai contoh, melalui penjarangan isu yang dilakukan pada program Kampung Kota Bersama oleh ITDP Indonesia, didapati dari 369 keluhan bersepeda di jalan lokal atau lingkungan, 47.2% merupakan kekhawatiran terkait dengan lalu lintas kendaraan bermotor seperti khawatir terserempet kendaraan bermotor yang berlalu lalang/mengebut, tidak nyaman karena jalanan macet, serta seringkali diklakson/dimarahi saat bersepeda. Dengan permasalahan yang ada, diperlukan intervensi yang dapat meningkatkan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pesepeda.

Pada skala lingkungan, khususnya pada area pemukiman, intervensi yang dapat dilakukan adalah penutupan jalan untuk kendaraan bermotor dengan membuka ruang untuk berjalan kaki atau bersepeda. Hal ini juga sejalan dengan ragam pendekatan yang telah secara mandiri dilakukan oleh warga seperti penutupan portal pada gang dan/atau jalan lainnya.

Dengan pembatasan mobilitas di lingkungan, dapat menjadi momentum untuk dapat mengurangi kendaraan bermotor, termasuk kendaraan yang parkir, pembagian ruang antara pejalan kaki dan pesepeda akan lebih baik dalam skala lingkungan.

Intervensi lain yang dapat dilakukan adalah pembatasan kecepatan terutama pada ruas jalan di mana pesepeda dan pejalan kaki harus berbagi ruang dengan kendaraan bermotor. Dengan membatasi maksimal 30 km/jam, tingkat kemungkinan dan fatalitas kecelakaan akan berkurang. Seharusnya pembatasan kecepatan ini diimplementasikan di seluruh jalan lokal/lingkungan bukan hanya pada peraturan tertulis.

Selain intervensi yang bersifat jangka pendek atau menengah, diperlukan intervensi jangka panjang untuk memastikan mengakses kebutuhan esensial dapat dilakukan dengan berjalan kaki atau bersepeda dengan jaminan

keselamatan, keamanan, dan kenyamanan. Perbaikan pola ruang lingkungan diperlukan untuk meningkatkan aksesibilitas semua masyarakat dengan berbagai kemampuan, kelompok pendapatan, dll. Salah satu konsep yang populer adalah *15-minute city* yang dikemukakan oleh Carlos Moreno dari Universitas Sorbonne. Pada *15-minute city*, masyarakat dapat mengakses fasilitas esensial, layanan pemerintahan, taman, sekolah, transportasi umum, perbelanjaan dan bahkan pekerjaan hanya dengan 15 menit berjalan kaki atau bersepeda. Konsep ini sangat menekankan kedekatan, *mixed-use*, dan kepadatan lingkungan untuk mengurangi kebutuhan perjalanan menggunakan kendaraan bermotor. Tanpa adanya dampak negatif dari kendaraan bermotor, lingkungan akan menjadi lebih sehat dan bersih, serta lebih hidup, memastikan semua masyarakat dapat mengakses kebutuhannya.

Narahubung

COMMUNICATIONS MANAGER **Fani Rachmita**

+62 812 8623 7694
fani.rachmita@itdp.org