



Ringkasan Eksekutif: **Evaluasi dan Rekomendasi Kebijakan Mobilitas Masa Pandemi COVID-19 di DKI Jakarta 2021**

9 Agustus 2021





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

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.

"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**

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:

- Kebutuhan bermobilitas masih tinggi
- Kebijakan bersifat kontraproduktif dan belum inklusif
- Pembatasan layanan transportasi umum yang mendorong penggunaan kendaraan bermotor pribadi
- Kesenjangan ekonomi dan hubungannya dengan penyelenggaraan transportasi umum

1 Masih Tingginya Kebutuhan Mobilitas

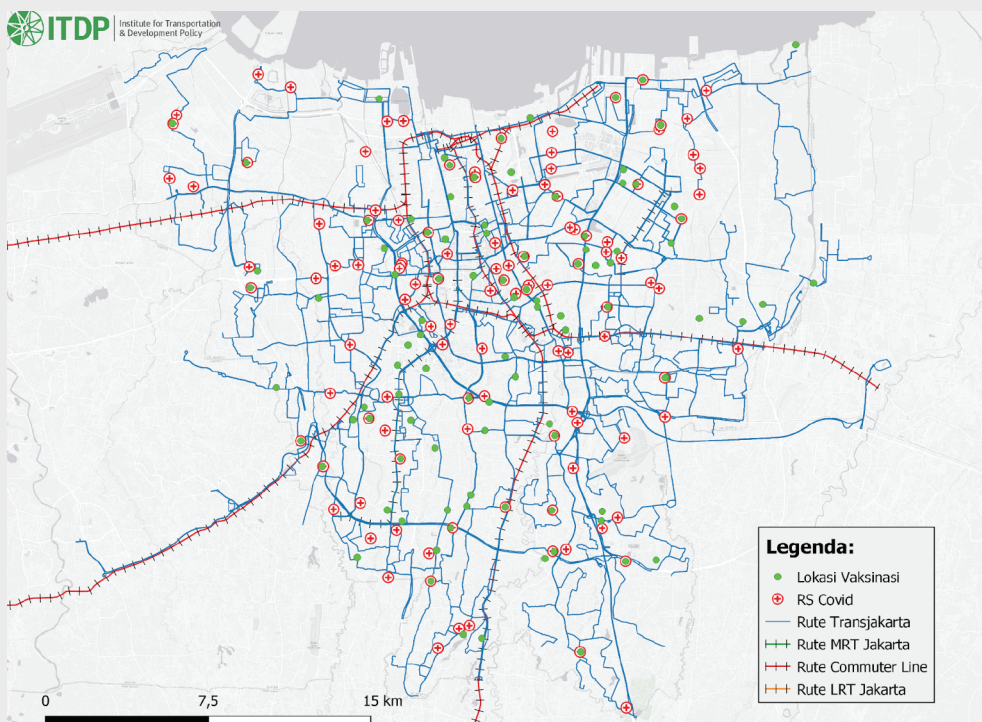
Selain adanya pelanggaran pekerja formal yang masih menjalankan WFO, mobilitas masyarakat keluar dan masuk Provinsi DKI Jakarta juga dipicu oleh **adanya kebutuhan atas pelayanan kesehatan secara umum, hingga penanganan Covid-19, termasuk mencari tabung oksigen**. Selain itu, mobilitas dalam upaya pemenuhan kebutuhan hari-hari seperti untuk memperoleh bahan makanan juga tetap ada dan terjadi di skala kota.

2 Kebijakan Kontraproduktif dan Belum Inklusif

Pada 13 Juli 2021, Pertuni (Persatuan Tunanetra Indonesia) Provinsi DKI Jakarta mengeluarkan surat tugas bagi anggota PERTUNI Jabodetabek yang **tidak dapat mengakses STRP akibat dari kepentingannya tidak termasuk dalam pilihan yang ada**.

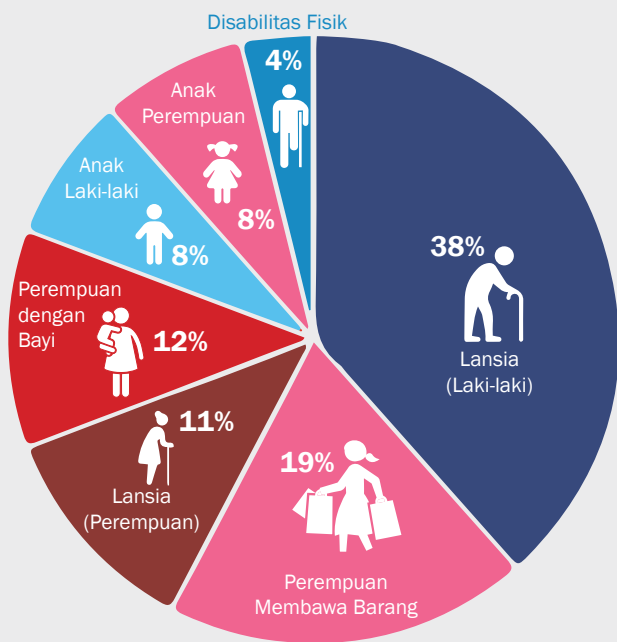
Banyak anggota PERTUNI yang beraktivitas di DKI Jakarta bertempat tinggal di daerah Bojong dan daerah pinggir DKI Jakarta lainnya, dengan alasan biaya sewa tempat tinggal dan biaya hidup yang relatif lebih murah dibandingkan Jakarta. **Kebanyakan tunanetra yang membutuhkan mobilitas ini dikarenakan BST sejumlah Rp 300.000/bulan/keluarga belum mampu menutupi kebutuhan dasar harian mereka, sehingga ada keperluan untuk mencari nafkah dengan berdagang kerupuk atau menjadi musisi jalanan keliling.**

Selama PPKM Level 4, **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.



Peta Layanan Kesehatan dan Jaringan Transportasi Umum

Sumber:
ITDP, 8 Juli 2021
(ragam sumber)



Demografi Pengguna Layanan Mikrotrans
Sumber: ITDP 2021

Dengan adanya penyesuaian layanan ini, **dirasa sulit bagi kelompok rentan termasuk di dalamnya pekerja sektor informal, lanjut usia dan perempuan yang selama ini mengandalkan Mikrotrans dan angkutan umum lainnya untuk dapat melakukan perjalanan harian** dalam rangka memenuhi kebutuhan harian mereka (seperti untuk berdagang atau berbelanja).

3

Kecenderungan Penggunaan Kendaraan Bermotor Pribadi

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

- **Rute tidak beroperasi**
- **Pengalihan rute**
- **Perpendekan rute**

Atas pendekatan tersebut, sebagian pelanggan Transjakarta berpindah ke kendaraan bermotor pribadi atau layanan ojek daring, yang masih memiliki celah untuk melewati rute-rute yang disesuaikan sebagai imbas dari kebijakan penutupan dan penyekatan jalan.

selama **Bulan Juli 2021**
terdapat **peningkatan**
angka rata-rata **PM 2.5 harian**

2x lipat lebih tinggi

dari BMUA* harian PM 2,5
di level 55 ug/m3

*(Baku Mutu Udara Ambien)

Sumber: Bondan Andriyana, Greenpeace Indonesia
(disampaikan melalui media asumsi.co)

Meski sektor transportasi bukan 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 mengakomodasi 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.**

4

Pengaruh Ekonomi dan Transportasi Umum di Masa Mendatang

Sektor transportasi umum yang memfasilitasi kegiatan ekonomi atau pemulihan ekonomi akibat pandemi perlu dijamin keberlangsungannya agar tidak meningkatkan kesenjangan dan ancaman ekonomi di masa mendatang yang lebih buruk. Tantangan yang dihadapi operator angkutan umum massal ialah pendapatan 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 ditujukan untuk sektor transportasi.

Alih-alih memanfaatkan momentum untuk menciptakan kesan keandalan dan keutamaan layanan transportasi umum, celah bagi penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan kendaraan bermotor individu (seperti ojek daring) semakin mengkhawatirkan.

Rekomendasi kebijakan mobilitas:

- Penyelenggaraan transportasi umum harus tetap optimum
- Penerapan strategi pembatasan kendaraan bermotor pribadi
- Mitigasi atas ketersediaan fasilitas pendukung alat mobilitas individu berkelanjutan
- Dukungan penyelenggaraan mobilitas skala lingkungan

2 Penerapan Strategi Pembatasan Kendaraan Bermotor Pribadi

Selain menjadi tambahan sumber pembiayaan transportasi umum, kebijakan seperti **penerapan tarif parkir tinggi** dan **jalan berbayar elektronik** dapat menjadi alat kontrol penggunaan kendaraan bermotor pribadi. Lebih jauh, harapannya akan mendorong peralihan penggunaan ke moda transportasi umum massal atau bahkan moda individu berkelanjutan (sepeda pribadi dan sepeda sewa).

Penerapan **kebijakan ganjil genap** akan mendukung pembatasan penggunaan kendaraan bermotor pribadi serta bentuk perjalanan yang tidak bersifat esensial. Dengan kondisi, penyelenggaraan layanan angkutan umum yang optimum harus terjadi.

1 Penyelenggaraan Transportasi Umum yang Optimum

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



Memiliki pembatasan kapasitas yang disesuaikan dengan jarak duduk untuk jaga jarak fisik



Memaksimalkan jumlah kendaraan yang beroperasi untuk menghindari penumpukan



Memaksimalkan protokol kesehatan dan kebersihan, termasuk memastikan ventilasi udara bekerja dengan baik dan dilakukan metode pergantian udara secara rutin



Menghindari segala bentuk kebijakan yang bisa berpotensi untuk memperlambat laju kendaraan transportasi umum, untuk mengurangi risiko penularan virus akibat berkumpulnya orang di ruang tertutup dalam waktu yang lama



Pengoptimalan layanan mikrotrans dan angkutan sejenis, yang memiliki sirkulasi udara yang relatif lebih terbuka dengan jarak perjalanan yang lebih pendek



Pengoptimalan sistem informasi transportasi 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.

3

Alat Mobilitas Individu Berkelanjutan

1 Sepeda

Tidak hanya untuk olahraga atau rekreasi, sepeda juga digunakan untuk kegiatan ekonomi baik perdagangan maupun jasa.



Kurir sepeda mengalami peningkatan permintaan selama pandemi walaupun daerah operasinya bergeser ke area hunian



Perlu disediakan fasilitas sepeda utamanya jalur atau lajur sepeda dan parkir sepeda pada koridor transportasi umum terpadat, sebagai moda transportasi alternatif dari transportasi umum

2 Sepeda Sewa



Kehadiran sepeda sewa dapat memberikan layanan mobilitas bagi masyarakat yang tidak memiliki sepeda pribadi. Dari hasil survei publik terhadap 262 responden, 47% tidak memiliki sepeda pribadi.



Responden beranggapan bahwa **menggunakan sepeda sewa mampu mempersingkat waktu perjalanan dan menghemat biaya perjalanan.** Sepeda sewa dapat menjadi moda transportasi andal dan berkelanjutan.



Penyediaan layanan sepeda sewa perlu dipahami sebagai satu kesatuan layanan sistem transportasi umum Jakarta. Kolaborasi dengan operator transportasi umum dalam hal integrasi informasi, sosialisasi, hingga pembayaran menjadi kunci.

4

Mobilitas Lingkungan

Selama masa PPKM, khususnya PPKM level 4, kegiatan masyarakat sangat dibatasi. Di kota yang baik, seharusnya pemenuhan kebutuhan esensial dapat diakses pada skala lingkungan dengan mudah dan dekat.

47% keluhan bersepeda di jalan lokal atau lingkungan merupakan kekhawatiran terkait lalu lintas kendaraan bermotor*

**khawatir terserempet, tidak nyaman karena jalanan macet, seringnya diklakson/dimarahi saat bersepeda*

Sumber: Survei Kampung Kota Bersama, ITDP Indonesia (2019),

1 Strategi Jangka Pendek



Penutupan jalan untuk kendaraan bermotor dengan membuka ruang untuk berjalan kaki atau bersepeda di lingkungan permukiman



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.

2 Strategi Jangka Panjang



Perbaiki pola ruang lingkungan untuk meningkatkan aksesibilitas bagi semua masyarakat dengan berbagai kemampuan dan kelompok pendapatan



Menekankan kedekatan, mixed-use, dan kepadatan lingkungan untuk mengurangi kebutuhan perjalanan menggunakan kendaraan bermotor