

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

Pergerakan warga kelompok rentan ekonomi maupun fisik di kota, dibatasi dengan pelbagai kebijakan mobilitas. Bagi warga kelompok rentan, transportasi umum adalah pilihan paling masuk akal selama pandemi untuk terus dapat beraktivitas demi memenuhi kebutuhan ekonomi, pun dalam mengakses fasilitas kesehatan.



geser
untuk
tahu
lebih
lanjut

Ringkasan Eksekutif dan Laporan dapat di unduh pada:
<https://itdp-indonesia.org/mobilitascovidjakarta2021>

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

55,7% tenaga kerja di
Indonesia merupakan
pekerja sektor
informal.

Di Jakarta, usaha sektor informal
menyerap setidaknya
39% dari total angkatan
kerja

Sumber: Badan Pusat Statistik 2020

Meski sektor informal diizinkan untuk beraktivitas selama masa PPKM (Kepgub. DKI Jakarta No. 974 Tahun 2021), namun kebijakan yang ada masih belum sepenuhnya mengakomodasi kebutuhan mobilitas pekerja di sektor informal yang mengandalkan layanan transportasi umum.

"Kendala penerapan kebijakan PPKM bagi pengelaju dari sektor informal; banyak pekerja informal yang bergantung pada layanan transportasi umum untuk menuju lokasi usaha, STRP masih menjadi syarat wajib bagi pengguna layanan transportasi umum (KRL) padahal usaha informal tidak termasuk dalam 3 kategori yang dapat mengajukan STRP."

Raihana Putri Utami,
peneliti Rame-Rame Jakarta.

"Banyak warga disabilitas termasuk pekerja sektor informal. Dengan penyaluran BST (Bantuan Sosial Tunai) yang belum merata, warga disabilitas terpaksa keluar rumah untuk bekerja dan transportasi umum menjadi moda yang diandalkan. Setelah pembatasan armada dan kapasitas transportasi umum, ditambah kebijakan STRP dan kartu vaksin, warga disabilitas di sektor informal semakin sulit untuk bermobilitas."

Eka Setiawan, Ketua Persatuan Tuna Netra Indonesia (PERTUNI) DKI Jakarta

Masih Tingginya
Kebutuhan
Mobilitas



Kebijakan bersifat
kontraproduktif
dan belum inklusif



Pembatasan layanan
transportasi umum yang
mendorong penggunaan
kendaraan bermotor pribadi



Kesenjangan ekonomi dan
hubungannya dengan
penyelenggaraan
transportasi umum.

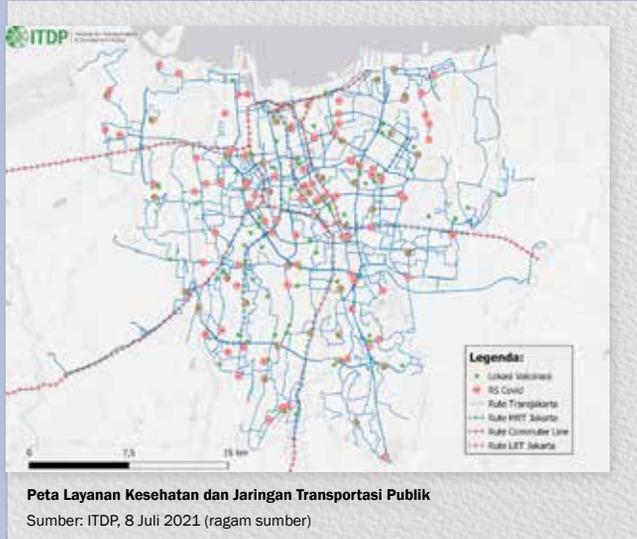


Catatan evaluasi
kebijakan
PPKM Darurat
dan PPKM Level
3-4:



Ringkasan Eksekutif dan Laporan dapat di unduh pada:
<https://itdp-indonesia.org/mobilitascovidjakarta2021>

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



Masih Tingginya
Kebutuhan
Mobilitas

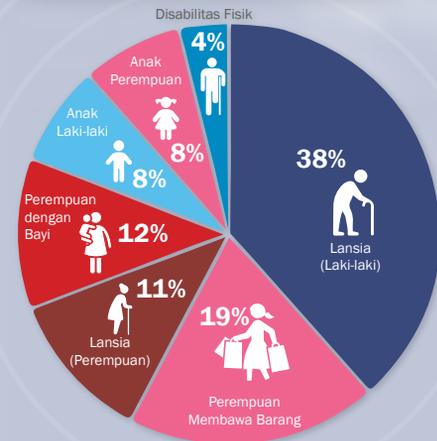


Masih ada kebutuhan atas pelayanan kesehatan secara umum hingga penanganan Covid-19, termasuk mencari tabung oksigen. Selain itu, mobilitas dalam upaya pemenuhan kebutuhan hari-hari seperti untuk memperoleh bahan makanan juga tetap ada dan terjadi di skala kota.

Kebijakan bersifat
kontraproduktif
dan belum inklusif



Pengurangan layanan mikrotrans yang menjadi andalan kelompok rentan pun menjadi hambatan aktivitas ekonomi maupun sehari-hari.



Ringkasan Eksekutif dan Laporan dapat di unduh pada:
<https://itdp-indonesia.org/mobilitascovidjakarta2021>

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



Sektor transportasi yang memfasilitasi kegiatan ekonomi atau pemulihan ekonomi akibat pandemi perlu dijamin keberlangsungannya, terutama transportasi umum. 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.**

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 Andriyanu, Greenpeace Indonesia

(disampaikan melalui media asumsi.co)





Rekomendasi Kebijakan Mobilitas

**Mitigasi atas ketersediaan
fasilitas pendukung alat
mobilitas individu berkelanjutan**

**Penerapan strategi
pembatasan kendaraan
bermotor pribadi**



**Penyelenggaraan
transportasi umum
harus tetap optimum**



**Dukungan penyelenggaraan
mobilitas skala lingkungan**

Penyelenggaraan transportasi publik harus tetap optimum

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



Memaksimalkan jumlah kendaraan yang beroperasi untuk menghindari penumpukan.



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.**



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



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



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.



Penerapan strategi pembatasan kendaraan bermotor pribadi

Penerapan tarif parkir tinggi



Kebijakan Ganjil Genap

Penerapan kebijakan ganjil genap akan mendukung pembatasan penggunaan kendaraan bermotor pribadi serta bentuk perjalanan yang tidak bersifat esensial.

Dengan kondisi, penyelenggaraan layanan transportasi umum yang optimum harus terjadi.

Jalan Berbayar Elektronik

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

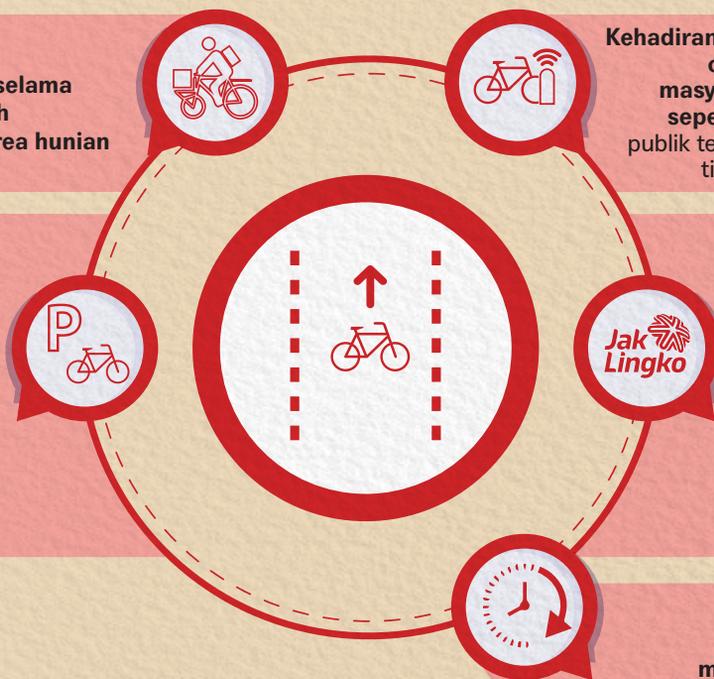


Penerapan strategi pembatasan kendaraan bermotor pribadi

Sepeda

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



Sepeda Sewa

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

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

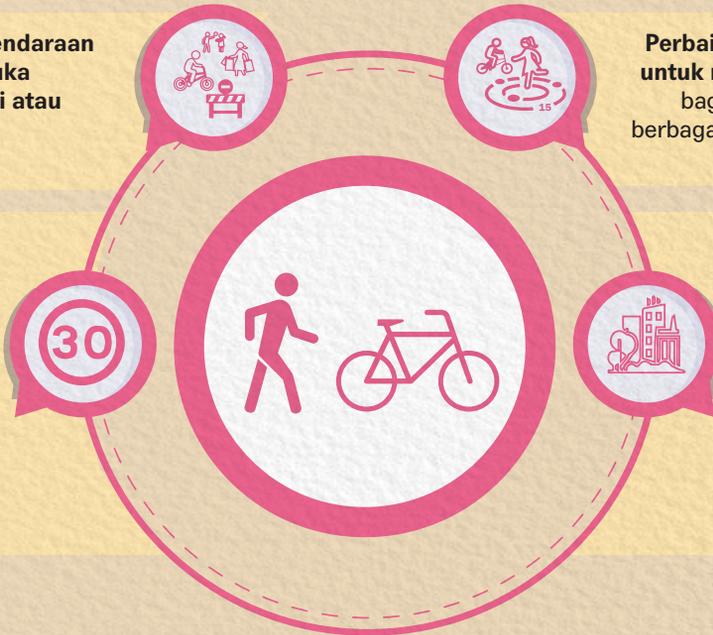
Responden beranggapan menggunakan sepeda sewa mampu mempersingkat waktu perjalanan dan menghemat biaya perjalanan.

Dukungan penyelenggaraan mobilitas skala lingkungan

Strategi Jangka Pendek

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

Pembatasan kecepatan 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.



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.

47% keluhan bersepeda

di jalan lokal atau lingkungan

merupakan kekhawatiran terkait
lalu lintas 
kendaraan bermotor

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

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