

Press Release
24 Agustus 2021

Kebijakan Mobilitas Warga Masa Pandemi untuk Siapa?

Laporan Evaluasi dan Rekomendasi Kebijakan Mobilitas Pandemi COVID-19 di DKI Jakarta 2021

- Di Jakarta, usaha sektor informal menyerap setidaknya 39,01% dari total angkatan kerja. Namun, kebijakan mobilitas dimana pekerja sektor informal yang mengandalkan layanan transportasi umum tidak mengakomodir kebutuhan mereka
- Meski diizinkan beraktivitas selama PPKM, sektor informal tidak termasuk dalam kategori kelompok masyarakat yang dapat mengajukan STRP
- Kebanyakan warga penyandang disabilitas netra bekerja di sektor informal. Di tengah infrastruktur akses menuju transportasi umum yang belum inklusif, pembatasan jam operasional, kapasitas dan armada menambah halangan penyandang disabilitas dalam mengakses transportasi umum
- Di saat yang sama, pada bulan Juli 2021, angka PM 2.5 harian naik secara drastis hampir dua kali lipat dibandingkan Bulan Juni, melampaui 55 ug/m³ yang merupakan batas Baku Mutu Udara Ambien (BMUA), mengindikasikan status kualitas udara Jakarta tidak sehat dan tercemar

Jakarta, 24 Agustus 2021 - Pelbagai kebijakan pemerintah dalam membatasi mobilitas dirilis silih berganti. Yang tetap konsisten adalah pengurangan armada, kapasitas hingga jam operasional transportasi umum yang menjadi andalan sektor informal dalam bermobilitas di kota karena harga yang murah dan jangkauannya yang mencapai daerah penyangga. Di awal tahun 2021, pembatasan akses menuju transportasi umum bagi warga rentan baik ekonomi maupun fisik ditambah dengan pemberlakuan STRP (Surat Tanda Registrasi Pekerja) hingga surat vaksin.

Akses masyarakat rentan menuju moda transportasi inklusif dalam hal ini transportasi umum semakin terbatas. Padahal, aktivitas untuk kebutuhan ekonomi maupun akses menuju fasilitas kesehatan semakin diperlukan selama masa pandemi.

Rame-Rame Jakarta, lembaga non-profit yang meneliti jaringan “ekonomi serabut” atau “informalitas” di Jakarta, menyebutkan, berdasarkan Badan Pusat Statistik 2020, pada Agustus 2019, tercatat 55,72% dari total tenaga kerja di Indonesia merupakan pekerja sektor informal. Sementara di Jakarta, usaha sektor informal menyerap setidaknya 39,01% dari total angkatan kerja. Meski sektor informal diizinkan untuk beraktivitas selama masa PPKM (Kepgub. DKI Jakarta No. 974 Tahun 2021), namun kebijakan yang ada masih belum mengakomodasi kebutuhan mobilitas pekerja di sektor informal yang mengandalkan layanan transportasi umum. **“Kendala penerapan kebijakan PPKM bagi penglaju 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,”** papar Raihana Putri Utami, peneliti Rame-Rame Jakarta.

Hal ini didukung oleh Eka Setiawan, Ketua Persatuan Tuna Netra Indonesia (PERTUNI) DKI Jakarta dalam acara yang sama. PERTUNI bahkan sempat mengeluarkan surat tugas mandiri bagi anggotanya yang bekerja di bagian sektor informal untuk dapat bermobilitas menggunakan transportasi umum. **“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,”** ungkapnyanya.

Dampak lebih besar lagi bagi kota dan kelompok rentan terkait pembatasan akses mobilitas menggunakan transportasi umum adalah ancaman kualitas udara yang semakin memburuk bahkan selama masa pandemi. Menurut Bondan Andriyanu, Juru Bicara Iklim Greenpeace Indonesia, pada Bulan Juli 2021, angka PM 2.5 harian naik secara drastis hampir dua kali lipat dibandingkan Bulan Juni, melampaui 55 ug/m³ yang merupakan batas Baku Mutu Udara Ambien (BMUA), mengindikasikan status kualitas udara tidak sehat dan tercemar. **“Menurut data 2019, salah satu sumber polutan terbesar DKI Jakarta adalah asap knalpot, sehingga perlu ada perubahan gaya hidup dan pola mobilitas yang dapat membantu menurunkan tingkat polusi udara, terutama di masa pandemi,”** papar Bondan.

Laporan Evaluasi dan Rekomendasi Mobilitas Pandemi DKI Jakarta 2021

Di awal pandemi pada tahun 2020, ITDP Indonesia merilis [“Rekomendasi Rencana Aksi Mobilitas Perkotaan Masa Pandemi COVID-19 di DKI Jakarta 2020”](#). Kemudian, semenjak bulan Juni 2021 hingga 9 Agustus 2021, ITDP Indonesia berkomunikasi dengan beberapa lembaga dan organisasi untuk melihat respon dan mengamati perubahan kebijakan mobilitas selama PPKM darurat dan PPKM Level 1-4 berlangsung yang menghasilkan laporan [Evaluasi dan Rekomendasi Mobilitas Masa Pandemi di DKI Jakarta 2021](#).

“Kebertahanan kota merupakan kemampuan kota untuk mencegah, pulih dari, dan beradaptasi pada bencana dan perubahan yang terjadi dengan tetap mempertahankan keberjalanan fungsi kota,” papar Deliani Siregar, Urban Planning, Gender and Social Inclusion Associate ITDP Indonesia. Pengamatan ini mencoba menggali apakah kebijakan yang diambil oleh pemerintah sudah berkelanjutan dan berketahanan, yang menghasilkan **evaluasi kebijakan mobilitas di DKI Jakarta sebagai berikut:**

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

Berdasarkan evaluasi ini, ITDP Indonesia kemudian menerbitkan rekomendasi terkait operasional transportasi umum dengan **3 prinsip kunci dasar kebijakan:**

1. Ruang tertutup atau dengan ventilasi buruk atau dengan sirkulasi udara yang tidak baik
2. Tinggal dalam waktu yang lama di suatu ruang tertutup dengan orang di luar lingkaran terdekat
3. Jaga jarak fisik

Dengan prinsip dasar ini **rekomendasi penyelenggaraan kebijakan transportasi umum di DKI Jakarta** meliputi:

1. Penyelenggaraan transportasi publik harus tetap optimum baik secara jumlah armada, jam operasional dan kapasitas
2. Penerapan strategi pembatasan kendaraan bermotor pribadi
3. Mitigasi atas ketersediaan fasilitas pendukung alat mobilitas individu berkelanjutan seperti sepeda dan sepeda sewa
4. Dukungan penyelenggaraan mobilitas skala lingkungan

ITDP Indonesia bersama Rame-Rame Jakarta, PERTUNI dan Greenpeace Indonesia mendesak pemerintah kota dan nasional untuk mengkaji ulang kebijakan mobilitas perkotaan terutama dampaknya bagi para warga kelompok rentan yang mempunyai pilihan terbatas baik secara ekonomi maupun secara kemampuan fisik. Transportasi umum sejatinya adalah moda paling inklusif yang dapat diakses semua warga dengan pelbagai kemampuan. Dengan tidak adanya jaminan keberlangsungan sistem transportasi umum, maka akan memperlebar kesenjangan ekonomi dan dampak kualitas udara yang jauh lebih buruk di masa datang.

Kontak Narasumber

Deliani Siregar / deliani.siregar@itdp.org / 0812-8236-5825

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

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

www.itdp-indonesia.org

|facebook.com/ITDP Indonesia |Twitter & Instagram: @itdpindonesia

Raihana Putri Hutami / raihanahutami22@gmail.com / 0812-9691-4181

Melalui pendekatan penelitian, Yayasan Rame-Rame Jakarta (RRJ) berupaya membangun pemahaman yang mendalam terhadap jaringan 'ekonomi serabut' atau 'informalitas' di Ibukota.



Hasil penelitian yang RRJ lakukan diharapkan dapat membantu mendorong perencanaan tata ruang dan kerangka arsitektur yang unik sesuai karakter lokal, serta berkontribusi dalam menyediakan informasi bagi proses pengambilan kebijakan yang menjaga kepentingan bersama.

www.rameramejakarta.org

|facebook.com/Rame Rame Jakarta |Instagram: @rameramejakarta |Twitter: @reramejakarta

Eka Setiawan / ekasetiawan.ykd@gmail.com / 0813-1058-3913

Persatuan Tunanetra Indonesia (Pertuni) adalah organisasi kemasyarakatan tunanetra tingkat Nasional yang didirikan pada tanggal 26 Januari 1966 di Surakarta oleh 4 orang tokoh tunanetra. Pertuni bertujuan “Mewujudkan keadaan yang kondusif bagi tunanetra untuk menjalankan kehidupannya sebagai individu dan warga negara yang cerdas, mandiri dan produktif tanpa diskriminasi dalam segenap aspek kehidupan dan penghidupan. Hingga saat ini, Pertuni telah memiliki Dewan Pengurus Daerah (DPD di 34 Propinsi dan Dewan Pengurus Cabang (DPC) di 221 Kabupaten/Kota di seluruh Indonesia.

www.pertuni.or.id

|facebook.com/DPP Pertuni |Instagram: @pertuni_dpp |Twitter: @dpp_pertuni

Bondan Andriyanu / bondan.andriyanu@greenpeace.org / 0811-8188-182

Greenpeace adalah anggota dari *Accountable Now*, sebuah platform global organisasi-organisasi masyarakat sipil. Bersama-sama bertekad untuk transparan, responsif kepada segenap pemangku kepentingan dan fokus kepada menciptakan perubahan. Greenpeace telah menandatangani kesepakatan global *Accountability Commitments* dan bertekad untuk menghormati hak asasi manusia, tetap independen, dan bekerja secara etis dan profesional.

Setiap tahunnya kinerja ekonomi, sosial dan lingkungan Greenpeace dilaporkan kepada publik sesuai dengan acuan pelaporan *Accountable Now (Reporting Framework)* dan kepada auditor independen.

www.greenpeace.org/indonesia

|facebook.com/Greenpeace Indonesia |Instagram: @greenpeaceid |Twitter: GreenpeaceID