

DARI PRIMADONA MENJADI ANCAMAN: MEMIKIRKAN KEMBALI TRANSPORTASI MASSAL/PUBLIK SEBAGAI FAKTOR UTAMA PERGERAKAN DALAM KOTA

Reza W. Martunus

Arsitektur

Desain Omah Olah Skala (DOMA)

INFO ARTIKEL

Kata kunci:

COVID-19
Pandemik
Paradigma
Pejalan Kaki
Penataan Kota
Perancangan Kota
Perencanaan Kota
Transportasi Individual
Transportasi Massal/Publik
Wabah

ABSTRAK

Abstrak: Pandemi Covid-19 mengubah cara pandang kita terhadap angkutan umum. Interaksi sosial dalam keramaian saat menunggu, berebutan dalam kompetisi memasuki, dan berdesakan di dalam, serta menyeruak keramaian untuk dapat turun dari, angkutan umum adalah sensasi yang kita rasakan dari angkutan umum (transportasi massal/publik). Tepat seluruh proses kita ber-angkutan umum itu yang menjadi masalah dalam masa pandemi ini. Standar Operasional dan Prosedur (SOP) kesehatan untuk mencegah penularan (penyebaran diartikan lebih luas dengan penanganan lebih massal) justru menyangkut masalah cara kita berinteraksi antar sesama manusia. Jarak aman 1 meter lalu ditingkatkan menjadi 1,5-2 meter menjadikan seluruh proses ber-angkutan umum nampak mustahil dijalankan sebagaimana adanya. Sensasi khas dan konsepsi kita mengenai angkutan umum yang kita kenal selama ini akan berubah total dalam benak kita. Angkutan umum sekarang menjadi *thread* (ancaman) sebab potensial sebagai agen penyebaran dan penularan. Penanganan wabah/pandemik melingkupi dua hal; pertama adalah masalah penularan dan kedua adalah masalah penyebaran. Angkutan umum memiliki kedua masalah ini. Lalu apa yang harus dilakukan? pembatasan jumlah? standardisasi ulang ruang, jarak, dan ukuran? Di dalam alat transportasi ketimbang mengosongkan satu tempat duduk agar berjarak, akan lebih baik menggantinya dengan tempat duduk individual yang jarak satu dengan lainnya aman dan tidak ada lagi penumpang berdiri, begitu juga dengan ruang tunggu. Makalah ini ditulis sebagai refleksi yang mengantarkan pembaca pada pemikiran-pemikiran untuk mencari jalan keluar dari situasi yang sedang berlangsung saat ini. Metode yang digunakan dalam tulisan ini adalah menggeser paradigma mengenai transportasi massal/publik ke paradigma manusia sebagai pusat perencanaan dan penataan kota. Mengapa paradigma ini harus digeser? Makalah ini menyimpulkan bahwa transportasi massal/publik bukanlah sarana yang ideal dalam situasi wabah atau pandemik. Konsep yang diajukan makalah ini bukanlah konsep yang anti terhadap angkutan massal/publik atau anti penggunaan mesin berbahan bakar fosil, melainkan mengajak kita kembali pada skala dimana kota dapat dijangkau oleh manusia sehingga transportasi massal/publik seperti itu bukan lagi sarana transportasi utama, tapi menjadi sarana transportasi alternatif. Suatu tindakan antisipatif dalam perencanaan dan penataan kota terhadap situasi serupa yang akan terjadi di masa mendatang.

Alamat Korespondensi:

Reza W. Martunus,
Arsitektur
Desain Omah Olah Skala (DOMA)
E-mail: rezawilliam@gmail.com

PENDAHULUAN

Segera setelah Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) diberlakukan, pada kasus DKI Jakarta, lalu aturan ganjil-genap diberlakukan kembali pada 3 Agustus 2020, angkutan umum (transportasi massal/publik) menjadi sorotan dalam pemberitaan dan tema perbincangan yang mengasyikkan di masyarakat untuk menantang penerapan gagasan tersebut. Pembatasan kapasitas, larangan berbicara, protokol kesehatan seperti masker, pindai suhu tubuh, sarana cuci tangan, dan sebagainya dilakukan, yang terkini adalah saran untuk menggunakan baju berlempang panjang untuk penumpang Commuter Line Jabodetabek. Dibalik itu, tidak kalah

menarik perhatian dan menjadi sorotan media-media nasional dan lokal, adalah prosesi menuju protokol kesehatan ber-angkutan umum. Antrian panjang calon penumpang, kerumunan menuju antrian, hingga proses naik-turun, dan keluar stasiun/halte/terminal. Betul risiko ada dimana-mana dan kita tidak mungkin mengharapkan sesuatu yang sempurna tanpa risiko, sebab kita tidak hidup terisolir di dalam sebuah gelembung udara, sekecil apapun celah itu tetap akan ada, terlebih jika perilaku individual sudah terlibat didalamnya. Lalu harus bagaimana kita? bersungut-sungut dan protes terus menerus? menyerah? mengabaikan? Tentu tidak! Makalah ini berusaha menyampaikan perihal-perihal kritis dalam situasi yang kita hadapi (pandemik) dalam kaitannya dengan penataan dan pengelolaan kota, khususnya permasalahan transportasi massal/publik, dan mengajak kita berefleksi mengenai cara pandang dan sikap yang semoga bisa menuntun kita pada jalan keluar dan mengantisipasi situasi yang sama terjadi di masa datang.

METODE

Fokus pembahasan adalah pada peran sistem transportasi publik di dalam kota. Penulisan didasarkan pada data-data aktual dari berbagai media berita sejak Maret 2020 ketika anjuran “di rumah saja” dimulai, kemudian dimulainya aturan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) DKI Jakarta pada 10 April 2020, PSBB DKI Transisi yang dimulai pada 5 Juni 2020, hingga pemberlakuan kembali sistem ganjil-genap oleh Pemprov DKI Jakarta pada Agustus 2020, dan pengalaman empiris yang dijalani sendiri oleh penulis selama Maret - Agustus 2020. Analisis dilakukan dengan melihat kontribusi sistem tersebut pada masalah pandemik baik dari sisi penularan maupun penyebarannya, dengan begitu problematika dapat diidentifikasi. Refleksi dilakukan dengan memikirkan kembali peran sistem transportasi massal/publik dalam perkembangan dan penataan sebuah kota dengan mempertimbangkan kontribusinya dalam situasi pandemik, melihat problematika yang timbul saat ini dan mengupayakan suatu peningkatan (*improvement*) untuk mengantisipasi situasi serupa di masa datang. Prinsip yang ditawarkan adalah dengan melakukan modifikasi *intra-system* dengan melakukan perbaikan terhadap perangkat, sarana, dan pra-sarana transportasi massal/publik dan menantang paradigma transportasi massal/publik dengan sudut pandang yang baru.

Pisau analisis yang digunakan adalah dengan pemikiran Revolusi Sains dan *Paradigm Shift* dari Thomas S. Kuhn. Metode ini diharapkan dapat memberikan cakrawala yang luas dalam upaya pencarian jalan keluar yang berkelanjutan (*sustainable*). Dalam teori Revolusi Sains Thomas S. Kuhn perubahan tidak terjadi sebab proses Falsifikasi (suatu paradigma dianggap salah dan harus diganti), melainkan bergeser (*paradigm shift*). Dalam proses ini hubungan antara kedua paradigma adalah *incommensurable*, atau tidak dapat diperbandingkan. Selama puluhan tahun, perencana dan pengelola kota berkuat dengan transportasi massal/publik sebagai jalan keluar dari kerumitan pergerakan di dalam kota, itulah paradigma yang sudah mapan selama ini, bahkan maju tidaknya sebuah kota dapat diukur dari kesuksesan transportasi massal/publiknya. Namun begitu paradigma ini belum pernah ditantang. Pandemi kemudian muncul di akhir 2019 dan segera menjadi anomali yang mengguncang paradigma tersebut. Dalam konteks pemikiran ini, tidak ada yang salah dengan paradigma transportasi massal/publik sebagai sesuatu yang penting dalam perancangan dan penataan kota, hanya saja paradigma tersebut sudah harus kita pikirkan kembali sebab ternyata memiliki beberapa kelemahan dalam menjawab tantangan pandemik. Menggeser paradigma artinya melengkapi apa yang tidak dimiliki paradigma sebelumnya tanpa harus menghapusnya.

TRANSPORTASI MASSAL/PUBLIK SEBAGAI ANCAMAN DALAM SITUASI WABAH/PANDEMIK

Ada dua cara melihat korelasi antara wabah dan transportasi massal/publik, pertama masalah penyebaran yang akan berdampak secara makro pada penataan suatu kota/wilayah. Kedua, masalah penularan yang membawa kita pada masalah arsitektural di simpul transportasi massal/publik seperti stasiun dan terminal. Risiko penyebaran terjadi sebab perpindahan yang dimungkinkan oleh sarana transportasi

massal/publik tersebut dan berdampak pada penataan bagaimana kita bergerak di dalam kota. Risiko penularan diakibatkan oleh perilaku manusia dalam alur dan proses penggunaan sarana transportasi massal/publik dan melibatkan sarana stasiun/terminal, halte, dan alat transportasi itu sendiri.

Jumlah pengguna tentu menjadi yang utama dalam transportasi massal/publik, jelas sebab ide dasarnya adalah memindahkan sejumlah banyak manusia dalam waktu yang cepat dan bersamaan. Hal ini tentunya akan berurusan dengan antrian. Sebelum penerapan Standar Operasional dan Prosedur (SOP) kesehatan, tidak pernah kita melihat antrian masuk ke stasiun atau terminal, sebab karakter akses bangunan tersebut biasanya terbuka dan banyak pintu. Hambatan yang menyebabkan antrian biasanya baru terlihat di sekitar loket tiket atau akses masuk ke ruang tunggu. Sama persis seperti konsep *bottle neck*, sejumlah massa yang besar kemudian dipersempit menjadi antrian satu persatu. SOP kesehatan mengakibatkan antrian sudah terjadi sejak calon penumpang akan memasuki bangunan. Masalahnya adalah sejauh mana pihak pengelola stasiun/terminal mampu mengawasi penjarakan yang ditetapkan? 100 meter? 200 meter? jika sudah berada di area publik maka sangat sulit untuk pengendalian.

Perilaku umum masyarakat kita, mungkin sebab ketakutan akibat kondisi lalu lintas yang padat, jarak yang jauh, keramaian di stasiun/terminal, dan sebagainya, kita terbiasa *stand by* jauh sebelum waktu keberangkatan. Keberangkatan jam 15.00 tapi kita sudah di tempat sejak jam 12.00, ini terjadi tidak hanya di transportasi massal/publik, tapi di setiap layanan. Atau justru sebaliknya; terlambat. Tentu hal seperti ini akan berakibat pada penumpukan calon penumpang. Namun tidak bisa disalahkan sebab ketakutan tidak terangkut walaupun sudah memegang tiket sangat besar. Hal ini terjadi sebab memang seringkali tidak ada kepastian dan berbagai macam masalah yang dapat timbul tiba-tiba, ketakutan yang sebenarnya warisan masa lalu ketika angkutan massal/publik di Indonesia belum mengenal jadwal. Untuk itu perlu dibangkitkan kepercayaan publik terhadap keteraturan dan ketepatan transportasi massal/publik. *Time shall heal*, kita sedang dalam proses menuju kesana.

Pergerakan di dalam bangunan juga akan otomatis terpengaruh. Dalam tayangan TV sering kita lihat setelah sekelompok calon penumpang dipersilahkan masuk, tentu sejumlah itu sudah dihitung sebagai faktor aman oleh petugas, mereka berjalan terburu-buru ke loket atau ke pintu masuk ruang tunggu. Wajar, mengejar waktu, takut tertinggal, dan memang ada desakan untuk segera berjalan. Dalam situasi itu dapat kita lihat juga, jarak aman diabaikan. Lalu apa artinya penjarakan dan antrian tadi?

Area tunggu merupakan area yang memang dibuat untuk pengumpulan massa. Para calon penumpang di area ini sudah lebih tenang sebab permasalahan mereka hanya tinggal naik ke alat transportasi. Sehingga mereka memiliki waktu yang agak rileks dan memungkinkan melakukan interaksi sosial seperti ngobrol, bercanda, dan sebagainya. Tentu kembali prosedur jarak aman dan mengurangi kapasitas dapat dilakukan dengan mudah. Masalahnya kemudian adalah, bagaimana mengatur pengangkutan mereka? Disini penting bagi pengelola moda transportasi memahami hubungan dan menghitung kapasitas sehingga memungkinkan pengaturan jumlah minimum orang yang masuk ke alat transportasi per stasiun sehingga aliran calon penumpang dapat bergerak dengan mulus. Hal ini akan melibatkan variabel jadwal tiba, lama henti, jumlah yang diizinkan naik (tentu yang turun diperbolehkan 100%). Ini mengandaikan cara berhitung dalam merencanakan alur transportasi massal/publik harus berubah secara radikal dan terintegrasi.

Nampaknya ada yang salah dengan logika kita mengatur dan mengendalikan kumpulan massa, kita hanya fokus untuk mengurangi kapasitas di lobby dan ruang tunggu, dengan meluberkan massa di ruang kota yang sudah jelas sulit untuk dipisahkan antara mereka yang calon penumpang dan mereka yang cuma lewat. Kita melemparkan masalah tepat di tempat yang kita tidak mungkin bisa kendalikan. Lalu apa artinya SOP kesehatan itu?

Untuk itu para perencana dan pengelola kota harus dipaksa berpikir secara komprehensif, bukan sektoral sebatas MRT, LRT, Commuter, Busway, dsb. Menghitung kapasitas satu moda dan prasarana-nya

harus *comply* dengan moda lainnya. Misalkan, perhitungan berapa orang pada jam tertentu harus berada di dalam lobby akan melibatkan variabel, jam berapa dan berapa jumlah calon penumpang dari satu moda dijadwalkan tiba, berapa lama pencapaiannya, lalu ini akan berdampak pada peninjauan jadwal tiba dan berangkat satu moda tersebut. Rumit? sudah pasti! mengatur kota tidak bisa kita samakan dengan mengatur satu bangunan yang jelas juga rumit. Selain itu jika tidak rumit maka artinya penyakit ini tidak berbahaya dan kita tidak perlu mengambil langkah-langkah pengamanan bukan? Menyederhanakan masalah saat ini juga tidak berarti apa-apa kecuali habisnya anggaran, waktu, dan energi serta bertambahnya korban, penularan dan meluasnya penyebaran. Maka, alih-alih yang tadinya merupakan faktor yang menentukan arah perkembangan dan penataan kota/wilayah yang baik, ternyata bisa berubah menjadi ancaman utama.

Aplikasi dan Kontrol, Solusi Pengendalian oleh IKEA dan Plaza Indonesia

Melihat situasi yang berlangsung, dapat kita lihat dalam berita-berita, apalagi setelah pemberlakuan kembali ganjil-genap pada kasus Jakarta, tidak ada penanganan yang inovatif pada sarana dan pra-sarana transportasi massal/publik, baik di halte, stasiun/terminal, atau di dalam alat transportasi. Selalu hanya pembatasan jarak, pindai suhu, cuci tangan, dan penggunaan masker. Tidak salah dan harus, namun tindakan tersebut tidak memberikan informasi dan data apapun terkait dengan penyebaran, ini mengapa kita sulit mendapatkan data mengenai berapa jumlah atau ada tidaknya klaster angkutan umum. Itu juga alasan mengapa kita hingga hari ini hanya melihat klaster secara parsial pada sektor pasif, padahal ada klaster yang eksponensial, yang bergerak yang lebih berbahaya sebab ada akselerasi disitu.

Contoh pengendalian dan pemantauan yang baik justru dilakukan oleh pusat perbelanjaan, kantor juga sudah mulai menggunakan tapi saya lebih condong menggunakan contoh perbelanjaan sebab memiliki kemiripan karakter dari cepat dan banyaknya variabel pengguna. Pembatasan sudah dilakukan sejak dari pengunjung memasuki *site*, jumlah mobil yang masuk dibatasi sesuai ketentuan kapasitas parkir, dengan begitu pembatasan jumlah pengunjung yang masuk sudah bisa dikendalikan sejak awal. Hal ini tentunya akan memudahkan pengendalian pengunjung yang masuk ke dalam gedung dan otomatis ini akan mempercepat proses screening. Pengendalian dan pemantauan jumlah pengunjung dilakukan dengan menerapkan teknologi QR code, dengan begitu berapa jumlah pengunjung di dalam, berapa yang masuk, berapa yang keluar dapat dipantau secara *real time* (ada mekanisme *check-in* dan *check-out*). Data ini juga akan dengan mudah melacak siapa dan kapan seseorang berada di IKEA, data semacam ini sangat penting dalam upaya pemantauan dan pengendalian penyebaran wabah. Hal serupa juga dilakukan dengan ketat di Plaza Indonesia, baik di area Mal, Perkantoran, dan Hotelnya. Proses pindai suhu tubuh di Plaza Indonesia dilakukan lebih cepat sebab penerapan teknologi sensor dan monitor sehingga pengunjung cukup lewat dan langsung terdeteksi suhu tubuhnya.

Transportasi massal/publik seharusnya tidak sulit melakukan hal tersebut, bahkan lebih mudah, sebab sistem transportasi massal/publik menggunakan kendali jarak dan titik-titik perhentian. Masalahnya hanya tinggal mengintegrasikan data siapa naik dimana dan turun dimana. Integrasi semacam ini akan menyediakan data mengenai siapa naik dimana dan turun dimana pada waktu tertentu, bahkan siapa saja yang berada di dalam stasiun dan halte pada waktu tertentu.

Pindai Manual Memakan Waktu

Penerapan prosedur pindai suhu tubuh satu persatu telah kita rasakan bersama cukup memakan waktu, paling tidak 10 detik/orang. Terdengar sebentar, tapi bagaimana jika aliran orang yang datang cukup banyak dan menerus seperti pada stasiun atau terminal? Proses menyapa, memosisikan diri, memosisikan alat, mengoperasikan alat (terkadang macet), menunggu hasil, membaca lalu memersilahkan lewat. Ini akan mengakibatkan antrian yang panjang atau bahkan penumpukan massa. Penerapan teknologi sensor dan monitor sebagaimana yang dilakukan oleh Plaza Indonesia atau di bandara akan cukup menyingkat waktu dimana prosedur tersebut dapat dilakukan selewat pengunjung datang bahkan dilakukan bersamaan untuk beberapa

orang. Jarak jangkauan sensor memungkinkan petugas untuk mengidentifikasi masalah bahkan sebelum individu sampai di depan *check-point*. Penerapan teknologi adalah salah satu upaya yang cerdas untuk menghindari penumpukan orang atau antrian yang panjang. Secara psikologis antrian panjang akan mengakibatkan perubahan perilaku pengunjung yang tadinya tenang menjadi gelisah sebab adanya ketakutan ketinggalan atau keterlambatan, dengan situasi itu maka pengabaian terhadap jarak dan sebagainya lebih mungkin terjadi.

SITUASI PROBLEMATIK

Ada dua situasi problematik yang muncul dari korelasi antara pandemik dan transportasi massal/publik dalam kota. Akan sangat sulit untuk menjamin tidak terjadinya penularan dari manusia ke manusia sebab hal ini sangat tergantung pada perilaku masing-masing individu. Apa yang sangat mungkin dilakukan oleh mereka yang bertanggungjawab atas satu fasilitas, seperti sarana transportasi massal/umum ada dua hal; menyediakan lingkungan yang terkendali dan menyediakan lingkungan yang sehat.

Problematika Pertama

Lingkungan yang terkendali artinya seluruh proses dan alur dapat dipantau dan memiliki ukuran. Dalam kasus stasiun atau terminal misalnya, standar operasional dan prosedur yang pertama dilakukan adalah memilah calon penumpang yang diperbolehkan masuk dan tidak, ini dilakukan dengan memindai suhu tubuh, kewajiban mengenakan masker dan prosedur melakukan pencucian tangan. Tidak memenuhi salah satu ukuran tersebut maka tidak diperbolehkan masuk. Kedua adalah prosesi masuk ke area tunggu atau pembelian tiket. Dilakukan dengan pengaturan jarak jalan dan jarak antrian, perhitungan waktu juga menjadi faktor utama. Ketiga adalah ruang tunggu untuk masuk ke alat transportasi, tantangan disini adalah pemberlakuan jarak aman dan kendali atas perilaku interaksi manusia saat menunggu. Lalu keempat adalah di dalam alat transportasi itu sendiri yang kuncinya adalah pengendalian kapasitas. Alur sebaliknya kurang lebih sama. Keseluruhan proses tersebut tentunya mengakibatkan permasalahan yang saling berkaitan satu dengan lainnya. Pengendalian kapasitas angkut akan mengakibatkan penumpukan di area tunggu, mengurai penumpukan di area tunggu artinya menambah antrian masuk ke stasiun/terminal. Oleh sebab itu, kata kunci dalam permasalahan lingkungan yang terkendali pada sarana angkutan massal/publik adalah: Kapasitas.

Problematika Kedua

Lingkungan yang sehat artinya calon penumpang atau siapapun yang berada di dalam fasilitas dan di dalam alat transportasi tersebut tidak memiliki risiko penularan dari sekitarnya. Secara aktif hal ini dilakukan dengan prosedur disinfeksi, pembersihan rutin, dan pemeliharaan yang terjadwal dengan ketat. Secara pasif dilakukan dengan penggunaan material-material yang mudah dibersihkan (untuk kemungkinan wabah dengan media penularan non-aerosol) dan tata udara yang mampu menghasilkan kualitas udara yang aman dari partikel berbahaya (untuk kemungkinan wabah dengan media penularan aerosol), kemudian menerapkan teknologi yang memungkinkan meminimalisir sentuhan pada *device*, interaksi lambai dan sensor (bukan sentuh). Maka kata kunci dalam permasalahan lingkungan yang sehat adalah: Implementasi Teknologi.

PARADIGM SHIFT

Tidak ada yang bisa menyangkal pentingnya transportasi massal/publik dalam sebuah kota, dan keberadaannya memiliki peran yang penting dalam perencanaan dan perkembangan kota. Selama mungkin puluhan tahun kita bergelut dengan upaya menyediakan infrastruktur dan improvement transportasi massal/publik. Paling tidak, dalam kasus DKI Jakarta, hampir dua dekade busway dan wacana monorail mewarnai harapan masyarakat tentang perkembangan dan kemajuan kota, kemudian ditambah lagi dengan MRT dan LRT belakangan ini, dan saat ini cita-cita perkembangan terintegrasi antara transportasi massal/publik dengan gagasan menumbuhkan dan menyebar *Transit Oriented Development (TOD)* menjadi kultus baru.

Walaupun prinsip-prinsip TOD yang berkembang saat ini masih perlu didiskusikan mengenai teori dan tujuan pengembangannya, seperti pemahaman kata “transit” apakah lebih bermakna sebagai sebuah *hub* jaringan transportasi, atau justru semacam penanda simpul yang kemudian menopang daerah sekitarnya. Dua pemahaman ini akan menghasilkan perbedaan yang signifikan, bahkan bertolak belakang, pada pola perkembangan, pola gerak dan hidup masyarakat di dalamnya.

Kita memimpikan dan mengimajinasikan sebagai masalah di dalam kota-kota kita yang bisa dipecahkan oleh penyediaan infrastruktur transportasi massal/publik. Kita membayangkan betapa ketersediaan transportasi massal/publik yang nyaman akan mendorong warga kota untuk berbondong-bondong memanfaatkan fasilitas ini dan meninggalkan kendaraan pribadi. Kita mengangankan transportasi massal/publik akan menjadi suatu gengsi baru dan menempatkan penggunaan kendaraan pribadi sebagai perilaku kelas kedua dalam relasi sosial masyarakat kota. Bahkan transportasi massal/publik menjadi indikator keberhasilan sebuah kota dan menjadi semacam tolok ukur ke-modern-an sebuah kota dalam posisinya diantara kota-kota lain di dunia.

Pandemik sebagai Tantangan Baru Paradigma Kota Modern

Sekarang paradigma itu ditantang, tepat ketika ia sedang harum dan merekah. Tidak ada yang salah dengan transportasi massal/publik. Transportasi massal/publik masih tetap menempati posisi penting yang sama dalam perencanaan dan pengembangan suatu kota. Kita pun harus tetap melakukan *improvement* pada infrastruktur dan pelayanan transportasi massal/publik sehingga dapat sampai pada tingkat kenyamanan yang paripurna. Ia pun harus tetap menjadi gaya hidup yang menandakan suatu sikap masyarakat kota yang modern dan menempatkan penggunaan kendaraan pribadi sebagai perilaku kelas kedua dalam masyarakat kota. Tapi... cara kita memandang konsep ini dan pendekatan kita pada cara masyarakat dan kota kita bergerak dan bersirkulasi, serta cara kota kita ditata dan berkembang, harus berubah.

Wabah COVID-19, apalagi setelah statusnya menjadi pandemik, adalah anomali yang mungkin tidak terpikirkan oleh kita. Sehingga dampaknya cukup mengagetkan. Tidak ada satupun pemerintahan di dunia ini yang siap dengan situasi yang begitu mendadak dan cepat ini, begitu juga dengan para pemerintah kota (*municipality*) di seluruh dunia. Namun yang membedakan “kesiapan” ini adalah respon yang berwenang terhadap situasi yang berkembang. Apabila kita perhatikan, apa yang terjadi dengan sistem transportasi massal/publik, bukan hanya di Indonesia tapi juga di seluruh dunia, sudah merupakan situasi krisis. Respon para pengelola kota dan perencana kota atas situasi inilah yang paling penting sebab mereka yang memegang wewenang dari sisi otoritas dan kompetensi keilmuan. Kepekaan kita sebagai arsitek dan perencana serta pengelola kota sedang ditantang oleh krisis ini. Dalam hal transportasi massal/publik, apakah kita akan menjawab tantangan ini dengan mempertanyakan paradigma kita tentang transportasi massal/publik? atau kita akan biarkan dengan pemikiran bahwa wabah ini akan mereda juga setelah ditemukan obat dan vaksin, lalu kita semua akan hidup “normal” kembali seperti sebelumnya?

Tidak mungkin dipungkiri bahwa teori-teori dan bahkan penerapan transportasi massal/publik dan perannya dalam penataan dan perkembangan kota sudah dibuktikan dan teruji selama beberapa dekade. Sebuah teori dan ilmu yang strukturnya sudah dibangun dan dipikirkan serta diuji puluhan tahun dengan berbagai macam situasi dan modifikasi. Tapi hari ini, kita berhadapan dengan fakta baru yang sungguh sangat berbeda. Mau tidak mau kita harus melihat fakta di depan mata kita hari ini, bahwa itu yang sedang berlangsung. Hanya dengan mengakui fakta inilah kita akan terbuka untuk melakukan perbandingan, evaluasi, dan pengkajian atas teori-teori dan penerapan transportasi massal/publik dalam perkembangan dan perencanaan kota kita. Memasukkan fakta hari ini, yang tadinya adalah anomali, menjadi satu variabel baru. Apa yang ditawarkan untuk dilakukan bukan sebuah falsifikasi melainkan memikirkan kembali bagaimana transportasi massal/publik harus hadir dalam bentuknya yang baru dalam penataan dan pengembangan kota pasca pandemik.

Transportasi Massal/Publik ke Transportasi Individual

Apa yang harus kita lakukan adalah *Paradigm Shift*. Kita tidak menganggap apa yang sudah ada dan terjadi adalah salah sehingga harus menggantinya, tapi justru sebagai suatu modal yang baik namun harus disempurnakan dan disesuaikan dengan tuntutan saat ini sebab terjadi suatu anomali yang tidak bisa kita hindari dan mau tidak mau memaksa kita untuk melakukan penyesuaian.

Pertama kita harus mengubah paradigma bahwa angkutan massal/publik adalah faktor utama dan sentral bagi pergerakan untuk sebuah kota yang baik dan menekan angka penggunaan sarana transportasi pribadi untuk menciptakan lingkungan yang sehat bebas polusi bagi kota. Sarana transportasi publik ini merupakan agen potensial yang memiliki peran sentral dalam penyebaran wabah. Menekan penggunaan pribadi berbahan fosil kini dilakukan dengan mendorong budaya jalan kaki dan penggunaan sarana transportasi pribadi non-bahan bakar fosil. Mau tidak mau hal ini akan mengubah cara kita menata kota/wilayah dan memaksa kita untuk melakukan perbaikan terhadap sarana kota yang sudah ada. Bukan berarti kita meninggalkan transportasi massal/publik. Moda ini tetap menjadi salah satu faktor penting dalam penataan kota yang sehat dan baik, hanya saja bukan lagi faktor yang utama. Ia kini menjadi alternatif ketika suatu zona atau area tidak lagi nyaman apabila dijangkau dengan cara yang humanistik. Cara berpikirnya kini adalah, tidak lagi memberikan alasan yang baik dan rasional untuk masyarakat menggunakan mobil dan motor pribadi, tidak lagi mendorong masyarakat bergantung pada transportasi massal, dan mendorong masyarakat berjalan kaki atau menggunakan sarana transportasi pribadi/individual non bahan bakar fosil.

Kedua, menggeser fokus dari Transportasi Massal/Publik ke Transportasi Individual non Bahan Bakar Fosil. Mengurangi beban transportasi massal/publik dengan mendorong penggunaan alat transportasi non-bahan bakar hingga berjalan kaki..

HUMAN CENTRIC CITY

Human Centric City, memanusiasikan kembali kota dengan memikirkan kembali tentang konsep kota yang dijangkau dengan pejalan kaki, kapasitas angkutan massal, kepadatan, fungsi, kenyamanan pejalan kaki, sepeda. Tentu kita telah mengetahui dalam teori *Transit-Oriented Development* (TOD) dimana rentang antar zona dan titik jangkauan dari satu wilayah diukur dengan kemampuan berjalan manusia sejauh 500-800 meter dengan radius lingkaran sekitar 2km atau sekitar 10 menit berjalan menuju simpul transportasi. Namun kita berhadapan juga dengan kondisi eksisting kota-kota di negara kita yang telah terlanjur berkembang dengan cara yang sangat berbeda. Maka pertanyaan yang relevan saat ini bukan apakah satu area (zona) dapat dijangkau dari area (zona) lain di kota kita saat ini dalam batasan itu? Melainkan, bagaimana orang atau masyarakat mau berjalan kaki atau menggunakan sepeda sebagai alat transportasi utama?

Gagasan dasarnya adalah memperpendek sirkulasi dan gerak massal sehingga kepadatan sirkulasi dapat dipecah. Gagasan ini bisa dilakukan dengan dua hal; waktu dan jarak. Memperpendek jarak dapat dengan mudah dilakukan dalam perencanaan zonasi kota yang baru atau dalam jangka waktu agak panjang dalam perbaikan zonasi kota yang sudah ada. Penerapan jarak tempuh pendek dalam zonasi kota yang sudah ada dengan jangkauan yang jauh akan berisiko banyaknya simpulan (*hub*) sehingga risiko persilangan manusia lebih tinggi. Hal ini harus dilakukan secara bertahap dan sinkron dengan perbaikan pola kota lama. Cara kedua adalah dengan memperpendek waktu, artinya menambah interval dan kapasitas. Tentu konsekuensinya adalah penambahan jumlah armada.

Ada dua hal yang perlu kita perhatikan dari perihal jangkauan manusia. Pertama adalah jarak. Jarak tempuh antar zona atau fungsi di kota-kota kita, terutama di kota-kota besar seperti Jakarta. Jarak tempuh menjadi masalah apabila mengandalkan berjalan kaki atau sepeda dan segala jenis alat transportasi yang menggunakan tenaga manusia sebab ada keterbatasan fisik disitu. Sayangnya kota-kota kita tidak dirancang

atau tidak berkembang dengan cara memerhatikan batasan-batasan itu, tidak berkembang dengan pola yang mendukung pencapaian dan gerak antar fungsi yang manusiawi. Kota-kota kita berkembang meluas dan membesar dengan pertimbangan utama adalah jalan yang dilalui kendaraan pribadi. Sebelumnya kita tidak mengenal satelit-satelit, namun justru mendorong batas lebih jauh lagi. Pada hari inipun, antara kota-kota satelit di sekitar ibu kota tidak memiliki batasan yang jelas dengan Jakarta, bayangkan seolah-olah bulan dan bumi itu bersentuhan dan berbagi daratan. Kedua kenyamanan dan keamanan. Kota-kota di Indonesia saat ini tidak memiliki sarana kenyamanan untuk mereka yang bergerak dan memaparkan fisik pada ruang terbuka, seperti pejalan kaki, pesepeda, *skater*, dan lainnya. Kenyamanan dan keamanan seperti trotoir yang cukup lebar, vegetasi peneduh, sarana istirahat (bangku, halte, dan sebagainya), penerangan pejalan kaki (bukan jalanan), dan lainnya. Kedua hal tersebut yang akan dapat mendorong orang untuk berjalan kaki atau bersepeda, maka mengupayakan keduanya adalah mandatory.

Konsep ini harus dilengkapi dengan solusi jangka panjang, menerapkan rasio-rasio baru dalam menghitung beban zonasi sebuah kota. Bisa diterapkan pada kota lama dengan rentang waktu implementasi yang jelas dan harus diterapkan dalam rencana pengembangan baru. Rasio antara populasi zonasi pemukiman akan berhubungan langsung dengan kapasitas di zonasi komersil dan pola penyebarannya, hubungan keduanya akan menentukan beban transportasi dan gerak antara zonasi di dalam kota. Apabila pola dasar tersebut bisa kita perdiksikan, maka jaringan kota berupa titik-titik penunjang dan penghubungnya akan dapat direncanakan dengan baik. Maka dasar perencanaan kota baru dan perbaikan kota lama seharusnya sudah diubah dengan pertimbangan-pertimbangan daya tempuh manusia, penyebaran populasi dan zonasi yang akan menyerapnya, dan membuat ritme-ritme kota berdasarkan itu semua. Ritme-ritme ini akan menentukan, atau digunakan oleh seorang perencana dan pengelola kota, bagaimana kota tersebut akan bergerak lalu tumbuh.

Apabila kita sudah bisa menekan penggunaan kendaraan berbahan bakar fosil, orang sudah mulai berjalan kaki, menggunakan sepeda, *skateboard*, *rollerblade*, dan sebagainya, maka kita dimungkinkan untuk mempertimbangkan kembali tingkat kenyamanan pada alat-alat transportasi dengan menekan penggunaan AC sehingga kendaraan umum menggunakan sirkulasi udara alami.

Konsep-konsep ini akan membawa kota kita pada *level* yang lebih tinggi, kota yang manusiawi. Tersedianya sarana dan pra-sarana yang nyaman untuk manusia dengan sendirinya akan melepaskan kita dari ketergantungan pada transportasi massal/publik dan dari kendaraan individual/pribadi berbahan bakar fosil. Dalam situasi pandemik seperti sekarang ini, bila kita melihat pergerakan masyarakat di negara-negara maju seperti di Eropa, mereka tidak memiliki masalah dalam pengendalian penyebaran wabah di transportasi massal/publik. Risiko tetap ada namun mengatasi acaman pada transportasi massal/publik mereka tidak serumit Indonesia. Masyarakat di sana selalu punya alternatif seperti sepeda (kita tahu bahwa penggunaan sepeda yang sedianya sudah dominan kini menjadi lebih masif lagi di Eropa), berjalan kaki, dan sebagainya. Mereka yang terpaksa menggunakan metro, bis, dan sebagainya tidak terlalu sulit diatur mengenai tata cara dan perilaku sehat dalam antrian, masuk, di atas, hingga turun dari alat transportasi, tentu selain kesadaran masyarakatnya kapasitas pengguna juga turun.

Bagaimana dengan Indonesia? dengan kota yang ruwet, *urban sprawling*, panas, debu dan sebagainya? kita berbeda secara ekonomi dan budaya dengan negara-negara maju seperti di Eropa. Betul, tapi bukan alasan! Belajar dari Viet Nam. Kita bisa dengan bahagianya berjalan di Sai Gon maupun Ha Noi, dimana setiap pagi dan sore warganya duduk-duduk minum kopi di trotoir dengan pedagang kaki-5. Kenapa? ada kenyamanan walaupun kondisi sanitasi, riuhnya kendaran, dan panasnya serta kelembabannya mirip dengan Jakarta. Pedestrian dan trotoir di Viet Nam memiliki segala hal untuk pejalan kaki nyaman. Lebar yang luar biasa (memang tidak di semua lokasi) bahkan mengakomodir pedagang kaki lima tanpa mengganggu pejalan kaki. Pohon-pohon yang sangat besar memberi keteduhan. Kita bisa berhenti kapan saja dan jajan, duduk sejenak

beristirahat, lalu melanjutkan perjalanan lagi. Viet Nam jauh ketinggalan dibanding Indonesia dalam hal transportasi massal/publik (*subway* masih dalam tahap pembangunan terowongan di Sai Gon pada 2018), bus yang sudah tua dengan asap hitam, tapi masyarakat Viet Nam punya pilihan lain seperti jalan kaki dan bersepeda dengan nyaman. Mungkin kita harus pertimbangkan lebar pedestrian yang ekstra sebab berbeda dengan Amerika dan Eropa, kita punya budaya kaki-5 yang kuat, seperti Viet Nam. Pedestrian ekstra luas menyediakan area untuk pedagang dan warga untuk duduk dengan peneduhan dari pohon peneduh, menyaring matahari pagi, duduk dengan aman dan menikmati kopi atau gorengan. Pedestrian yang sesuai dengan budaya nasional...mungkin...sebuah utopia!

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Dalam situasi wabah, apalagi pandemik, sistem transportasi massal/publik yang merupakan tulang punggung jaringan pergerakan di dalam dan antar kota ternyata berbalik menjadi ancaman. Bukan berarti sistem ini salah dan harus diganti, situasi ini terjadi sebab tujuan dasar sistem itu sendiri yaitu memudahkan pergerakan dan perindahan manusia secara massal dan cepat. Tepat inilah sarana yang dibutuhkan dan andal untuk penularan dan penyebaran wabah. Dari situasi hari ini kita belajar dan mengetahui bahwa satu paradigma yang kita anggap tepat dan satu unsur yang memberi manfaat banyak, tidak selalu akan seperti itu. Yang paling saat ini adalah, bagaimana kita, Pengelola Kota, Perencana Kota, dan Warga Kota menjawab tantangan ini?

Saran

Pengelola Kota, Perencana Kota, dan Warga Kota harus memikirkan kembali sistem transportasi massal/publik di dalam kota, seperti integrasi antar moda yang bukan saja sebatas infrastruktur fisik, tapi juga manajemen dan layanan. Kita harus melihat kembali penataan kota kita, bagaimana kita bergerak dan bersirkulasi di dalamnya, bagaimana kita tinggal, berinteraksi, bersosial, dan hidup didalamnya. Mencari bagian-bagian yang mungkin akan menjadi ancaman di masa mendatang. Kejadian serupa, wabah dan pandemik, akan terjadi lagi di masa mendatang, hal ini hanya masalah waktu. Sistem baru dari transportasi massal/publik harus mengakomodir kemungkinan ini dan terbuka untuk tantangan baru di masa mendatang yang mungkin akan sama sekali berbeda dengan situasi kini. Sebuah kota harus siap dengan pilihan-pilihan skenario transportasi yang akan bermanfaat selain meringankan beban gerak dan sirkulasi kota, juga sebagai alternatif-alternatif pilihan saat terjadi kondisi kahar. Situasi ini harus menjadi titik tolak kita melakukan perbaikan dan penyempurnaan pada kota-kota kita. Apa yang kita lakukan hari ini sebagai tindakan penanganan harus menjadi suatu konsep yang berkelanjutan untuk mengantisipasi masa depan. *What we build now is not for today, but for the future.*

DAFTAR RUJUKAN

- Calthorpe, Peter. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. New York: Princeton Architectural Press.
- Kuhn, Thomas S. (1970). *The Structure of Scientific Revolutions, second edition enlarged*. Chicago: The University of Chicago Press.
- WHO. (2020). *Preparedness and Response Progress Report, 1 February to 30 June 2020*. Geneva: World Health Organization (WHO)
- . *Practical Actions in Cities to Strengthen Preparedness for the COVID-19 Pandemic and Beyond - An Interim Checklist for Local Authorities*.
- . *Strengthening Preparedness for COVID-19 in Cities and Urban Settings - Interim Guidance for Local Authorities*.

- . *Considerations for Mass Gatherings in the Context of COVID-19 - Annex: Considerations in Adjusting Public Health and Social Measures in the Context of COVID-19.*
- . *Considerations in the Investigation of Cases and Clusters of COVID-19 - Interim Guidance.*
- . *Cleaning and Disinfection of Environmental Surfaces in the Context of COVID-19 - Interim Guidance.*
- . *Controlling the Spread of COVID-19 at Ground Crossings - Interim Guidance.*
- . *Key Planning Recommendations for Mass Gatherings in the Context of COVID-19 - Interim Guidance.*
- . *Public Health Surveillance for COVID-19 - Interim Guidance.*
- . *Transmission of SARS-CoV-2: Implications for Infection Prevention Precautions - Scientific Brief.*

Regulasi:

- Inpres No. 6/2020
- Permenhub No. 18/2020
- Permenhub No. 41/2020
- SE No. 11/2020 Kemenhub
- SE No. 14/2020 Kemenhub
- SE No. 9/2020 Dirjen Hubdat
- KMK No. HK.01.07-MENKES-413-2020
- Revisi 05 Pedoman P2 COVID-19
- SE No. 64/2020 Menpanrb
- SKB 02KB2020 KB1UM.04.00MK2020
- SE No. 7/2020 GUGAS
- SE No. 9/2020 GUGAS
- Pergub DKI Jakarta No. 33/2020

Data-data Media:

- Asia Today (06/08/20) KCI Dorong Perubahan Budaya Transportasi Publik di Tengah Pandemi Covid-19
- Ayo Jakarta (12/08/20) Pengamat: Sistem Ganjil genap Kendaraan berlawanan dengan PSBB Transisi
- BBC News Indonesia (17/04/20) Sepekan PSBB Jakarta: Jumlah Pengguna kendaraan Umum dan Pribadi Berkurang, Namun disebut Belum Efektif Atasi Penyebaran Virus Corona
- Berita Jakarta (09/06/20) DTKJ Ingin Transportasi Umum Diperbanyak Saat PSBB Transisi
 - (11/06/20) Transjakarta Optimalkan Pola Pengaturan saat PSBB Transisi
- Bisnis.com (03/08/20) Ganjil Genap Berlaku, Ini Antisipasi Penumpang
 - (03/08/20) Ganjil Genap Diberlakukan, Wajib Integrasi Transportasi Publik
- CNN Indonesia (09/06/20) Antrean KRL Mengular, Depok Minta DKI Rombak Sif Pekerja
 - (24/07/20) Angkutan Umum Terbatas, Ganjil Genap Jakarta Belum Diterapkan
- Detikhealth (27/05/20) Panduan New Normal Saat Naik Transportasi Umum di Tengah Pandemi
- Detiknews (15/06/20) Senin Kedua PSBB Transisi: Stasiun Bogor Ramai, Anteran Mengular
- Detikoto (01/08/20) Corona di DKI Masih Tinggi, Kenapa Ganjil-Genap Diberlakukan?

- EKONID-AHK (11/08/20) COVID-19 Developments in Indonesia
- iNews.id (11/08/20) Dishub DKI: Ganjil Genap Belum Membuat Masyarakat Beralih ke Transportasi Umum
- Info Publik (15/03/20) Cegah Covid-19, Pemprov DKI Cabut Sementara Kebijakan Ganjil Genap
- Kompas.com (06/06/20) Operasional Transportasi Umum Dibatasi Saat PSBB Transisi di Jakarta, Ini Jadwalnya
 - (25/06/20) PSBB Transisi, Transportasi Umum Masih Sepi Penumpang
 - (24/07/20) Alasan Ibu Kota Belum Berlakukakan Kembali Ganjil Genap
 - (10/08/20) Dishub: Ganjil Genap Bukan untuk Pindah ke Angkutan Umum, Kerja dari Rumah
- Kompas TV (17/03/20) Antrian Transportasi Publik Mengular, Ini Kebijakan Baru Pemprov DKI
- Kumparan (14/04/20) Antrean Penumpang KRL Kembali Mengular hingga Depan Stasiun Bojong Gede
- Liputan 6 (03/08/20) Ganjil Genap Berlaku, Transportasi Umum Siap Layani Penumpang di Tengah Pandemi?
- Media Indonesia (05/05/20) PSBB Jakarta, Jumlah Penumpang Transportasi Publik Terus Menurun
 - (01/07/20) Naik Transportasi Umum saat Pandemi, Taati Protokol Kesehatan Ini.
- Nusantara (03/08/20) Pengamat: Pemberlakuan Ganjil Genap Belum Saatnya
- Okenews (16/03/20) Viral Antrean Penumpang Transjakarta Mengular hingga ke Luar Halte
- Pos Kota (03/08/20) Transportasi Umum Kembali Menjadi Primadona Saat Penerapan Gage
- Republika Online (04/08/20) Jangan Sampai Muncul Klaster Transportasi Ganjil Genap
- Tempo.co (03/08/20) Ganjil Genap Diberlakukan Lagi Saat PSBB Transisi, KPBB: Ya Terlambat
- Tirto.id (13/04/20) Aturan PSBB di Jakarta untuk Kendaraan Umum, Pribadi dan Barang
 - (11/08/20) Penumpang Angkutan Umum Naik 6% saat Penerapan Ganjil Genap
- Tribunnews (07/08/20) Polri Akui Penumpang Transportasi Umum Meningkatkan Usai Pemberlakuan Ganjil Genap
- Validnews (05/08/20) Penerapan Ganjil Genap Berpotensi Pindahkan Wabah ke Transportasi Publik
- WHO (30/07/20) Public Health Considerations while Resuming International Travel