

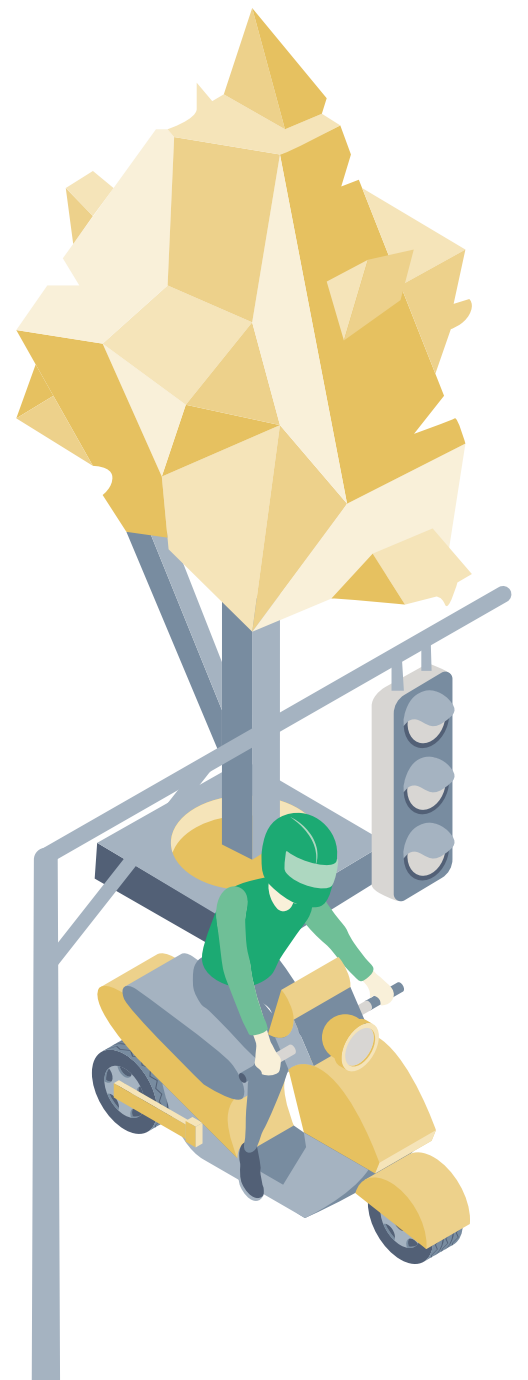
Panduan Praktis Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Ojek Online

Ojek Online Shelter Provision
and Management Practical Guideline



Panduan Praktis Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Ojek Online

Ojek Online Shelter Provision
and Management Practical Guideline



Informasi Dokumen

Inisiatif ini tidak akan berhasil tanpa dukungan dan kolaborasi antar pemrakarsa, antara lain ;

Pemrakarsa :



Ruang Waktu Knowledge Hub
For Sustainable [Urban] Development

Inisiatif ini pun tidak akan berjalan dengan baik tanpa adanya dukungan dari berbagai pihak, antara lain ;

Didukung oleh :



Dinas Perhubungan
Provinsi DKI Jakarta



Institute For Transportation & Development Policy
(ITDP) Indonesia

Tim Penulis : Wicaksono Sarosa
Ardzuna Sinaga
Udaya Laksamana
Valin Tsarina
Daniel Caesar Pratama
Yulia
Julia S Dahlan
Gabrielle Extensia
Dwitya Hemanto

Tim Desain Grafis : Robiyana
Gabrielle Extensia
Julia S Dahlan

Edisi : Bahasa Indonesia
Tahun 2019

Keterangan Hak Cipta : Publikasi ini merupakan hak cipta penuh dan dilindungi oleh para institusi pemrakarsa. Tidak ada bagian dari publikasi ini yang diijinkan direproduksi dalam bentuk apapun atau dengan cara apapun tanpa ijin tertulis sebelumnya dari kedua institusi pemrakarsa.

Prakata



Ardzuna Sinaga

Founding Partner, Director

URBAN+ Institute

Sebagai perancang dan perencana kota yang berlatar belakang pendidikan arsitektur, fokus utama dari pemikiran kami dalam perancangan kawasan kota adalah selalu pada manusia dan segala kebutuhan penunjangnya. Peletakan kebutuhan serta kenyamanan manusia ini menjadi faktor utama yang harus dijunjung tinggi terlebih lagi dalam keberlangsungan hidup berkota, terlebih lagi di antara derap pembangunan kota yang sangat cepat terutama di Asia.

Sejak pertama kali turut serta menginisiasi komunitas praktisi peduli kota yaitu Institute bersama-sama Sibarani Sofian dan Vallin Tsarina, sebagai salah satu kaki utama dari praktek Urban+, kepedulian terhadap kondisi prasarana dan sarana yang menjunjung kehidupan warganya sudah menjadi bagian tak terpisahkan dari filosofi dasar praktis kami.

Salah satu hal mendasar adalah mobilitas dalam kota yang tentunya mensyaratkan tersedianya prasarana dan sarana umum yang mumpuni. Kelengkapan sarana transportasi umum dengan skala pelayanan yang bisa menelusup masuk ke dalam jalan-jalan kecil lingkungan kota dan kawasan perumahan di pelosok-pelosok bahkan pinggiran kota Jakarta menjadi sangat mendasar. Kendaraan kecil seperti motor menjadi pilihan utama untuk bisa menembus belantara bangunan dan beton Kota Jakarta bahkan sampai di depan pintu kediaman atau titik tujuan. Moda “ojek” menjadi alternatif utama yang di kemudian hari dikombinasikan dengan kemajuan teknologi daring bahkan mampu menunjukkan dominasinya atas pemenuhan kebutuhan transportasi untuk masyarakat, walau tidak bisa disangkal juga datang dengan akibat-akibat, baik positif maupun negatif, yang mengintrusi ruang kota. Belum adanya sistem atau budaya transportasi umum kota yang terevolusi secara baik justru memberikan ruang gerak yang sangat besar dengan konsekuensi ketidakseimbangan dalam penggunaan ruang kota, dan dalam hal ini memerlukan respon untuk menjaga kesehatannya. Di titik itulah kota menghadapi kondisi darurat dan memerlukan respon aksi bersifat umum tapi bisa tepat sasaran untuk dilakukan di banyak titik sekaligus. Dalam hal ini kolaborasi dengan Ruang Waktu dan ITDP Indonesia menjadi awal strategis dalam penyusunan panduan ini, panduan yang pada awalnya (hanya) berupa respon tetapi di kemudian hari diharapkan menjadi inspirasi dalam mengatasi permasalahan-permasalahan kota.

Dalam mengarungi perubahan dan evolusi besar Kota Jakarta memang diperlukan keteguhan dan fokus yang kuat dari pengelola kota dibantu oleh dukungan kuat dari masyarakatnya dalam hal ini kami sebagai kumpulan praktisi peduli menempatkan diri sebagai pendukung pemikir pemerintah. Transportasi umum mungkin akan selalu menjadi polemik bagi kota tapi studi panduan ini diharapkan menjadi pemompa semangat pengelola dan warga kota untuk memperbaiki keadaan menjadi lebih baik. Menjadi sempurna sepertinya terlihat sangat jauh tetapi untuk selalu terinspirasi serta tetap positif haruslah selalu diusahakan.

Terima kasih untuk menjadikan panduan ini sebagai percikan motivasi dan salam semangat selalu!



Wicaksono Sarosa

Direktur dan Chief Knowledge Worker

Ruang Waktu Knowledge Hub for Sustainable [Urban] Development

G agasan awal penyusunan panduan praktis ini muncul dari ketidaknyamanan yang dirasakan oleh tim pemrakarsa dalam kesehariannya lantaran mitra pengemudi ojek daring yang mengokupasi bahu jalan dalam jumlah besar pada jam-jam sibuk di sejumlah stasiun kereta api di Jakarta. Rasa ketidaknyamanan ini kemudian memunculkan ide bahwa sudah saatnya mitra pengemudi ojek daring yang kini mungkin jumlahnya ribuan perlu diatur sedemikian rupa agar tidak mengganggu arus lalu lintas perkotaan. Baik perusahaan operator dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta perlu bertanggungjawab dalam merespon fenomena ini. Salah satu ide yang kemudian terbesit adalah penyediaan fasilitas shelter bagi para mitra pengemudi ojek daring, sehingga mitra pengemudi tidak bisa berhenti sembarangan.

Keyakinan akan ide penyediaan fasilitas shelter bagi mitra pengemudi ini dijawab dan bahkan dipertegas dengan dikeluarkannya Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat, yang mensyaratkan perlunya fasilitas shelter bagi mitra pengemudi ojek daring demi menjamin keteraturan kawasan perkotaan. Melihat perhatian yang besar dari pemerintah nasional mengenai isu ini, sudah layak dan sepantasnya himbauan ini diterjemahkan ke dalam sebuah bentuk yang lebih praktis pada tingkat daerah sehingga dapat segera diaplikasikan.

Dalam konteks di atas, maka panduan praktis ini disusun untuk mengusulkan sebuah perspektif baru yang tidak hanya menjawab fenomena maraknya layanan ojek daring dari sisi teknis tetapi juga tata kelola fasilitas shelter. Kolaborasi yang erat antara pemangku kepentingan, baik perusahaan operator, pemilik lahan dan pemerintah, penting adanya demi menunjang penyediaan dan pengelolaan fasilitas shelter yang berdampak positif bagi tidak hanya pengguna layanan, namun juga mobilitas kawasan perkotaan.

Penyusunan panduan praktis ini tidak akan bisa terwujud tanpa bantuan dari segenap tim pemrakarsa, Ruang Waktu Knowledge Hub for Sustainable [Urban] Development dan Urban+ Institute serta ITDP Indonesia pada awal diinisiasinya ide ini. Tentunya tidak lupa rasa terima kasih dihaturkan kepada seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah mendukung dalam proses penyusunan panduan praktis ini secara langsung dan tidak langsung.

Panduan praktis ini memang masih jauh dari sempurna, namun kehadirannya diharapkan dapat menjadi pemantik diskusi mengenai layanan transportasi daring dari sudut yang berbeda yang belum pernah dibicarakan sebelumnya. Segala kritik dan saran dari pembaca serta pemangku kepentingan yang terlibat akan diterima dengan terbuka sehingga dapat menjadi masukan bagi kami, tim pemrakarsa, untuk memperbaiki konten yang ada sehingga mampu merespon fenomena layanan ojek daring dengan lebih efektif dan efisien.

Selamat membaca dan semoga berguna.

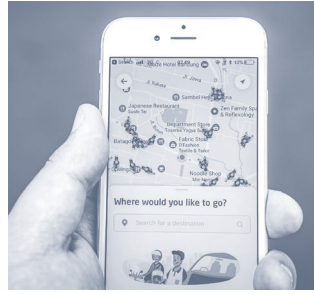
Daftar Isi

Informasi Dokumen	4	
Prakata	6	
Daftar Singkatan	10	
Sekilas tentang Inisiatif Ini	13	14 Latar Belakang 15 Tujuan 16 Ruang Lingkup 17 Proses dan Metodologi
Cara Menggunakan Panduan Ini	21	22 Susunan Pembahasan 23 Cara Membaca Panduan Praktis
Mengapa Keberadaan Shelter Ojek Online Penting?	25	26 Fenomena Ojek Daring di Wilayah DKI Jakarta 28 Perbedaan Ojek Daring dan Konvensional/Ojek Pangkalan 30 Dampak Keberadaan Ojek Daring di Berbagai Aspek 32 Peraturan Terkait Ojek Daring pada Tingkat Nasional dan Daerah
Apa Hal-Hal yang Perlu Diperhatikan dalam Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Online Ojek?	39	40 Apa itu Shelter Ojek Online ? 41 Prinsip – Prinsip dalam Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Ojek Online 46 Para Pemangku Kepentingan yang Terlibat dalam Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Ojek Online 51 Tantangan dan Peluang dalam Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Ojek Online 54 Usulan Lokasi Prioritas Penyediaan Shelter Ojek Online 56 Berbagai Kegiatan yang Diakomodasi dalam Shelter Ojek Online 58 Dimensi Ruang Dasar yang Perlu diperhatikan dalam Perancangan Shelter Ojek Online 60 Berbagai Elemen Pendukung yang Perlu Ada di dalam Setiap Fasilitas Shelter Ojek Online 62 Berbagai Usulan Tipologi Shelter Ojek Online, Konfigurasi serta Fasilitas Pendukungnya 64 Tipe 1: Fasilitas Shelter yang Berada di Dalam Kavling 68 Tipe 2: Fasilitas Shelter yang Menggunakan Ruang Publik yang Penggunaannya Kurang Optimum 72 Tipe 3: Fasilitas Shelter yang Berada di Badan Jalan Berupa Laybay 76 Tipe 4: Fasilitas Shelter yang Berada di Badan Jalan

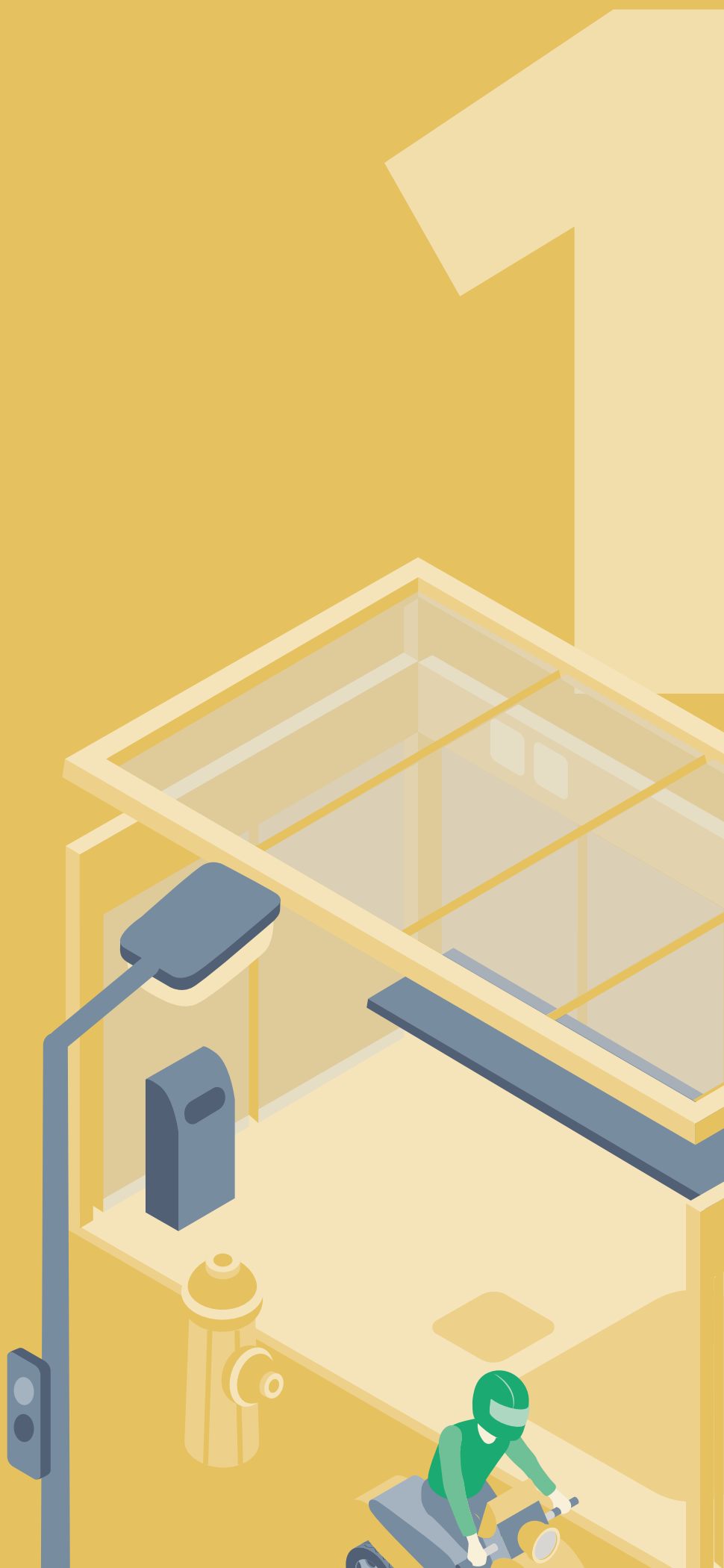
Bagaimana Menyediakan dan Mengelola Shelter Ojek Online?	81	82 Menentukan Tipologi yang Sesuai dengan Kebutuhan 83 Pembagian Peran Para Pemangku Kepentingan 84 Skema Penyediaan dan Pengelolaan
Penutup	87	88 Kesimpulan dan Diskusi 89 Rekomendasi dan Tindak Lanjut
Profil Ruang Waktu Knowledge Hub for Sustainable [Urban] Development	90	
Profil Urban+ Institute	91	

Daftar Singkatan

ANDALALIN	Analisis Dampak Lalu Lintas
DBM	Dinas Bina Marga
DCKTRP	Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan
DISHUB	Dinas Perhubungan dan Transportasi
DKI	Daerah Khusus Ibukota
IMB	Izin Mendirikan Bangunan
ITDP Indonesia	Institute for Transportation and Development Policy - Indonesia
LRT	Light Rail Transit
MRT	Mass Rapid Transit /Moda Raya Terpadu
Permenhub	Peraturan Kementerian Perhubungan
RDTR	Rencana Detail Tata Ruang
RTRW	Rencana Tata Ruang Wilayah
SKPD	Satuan Kerja Pemerintah Daerah
UU	Undang- Undang



Sekilas Tentang Inisiatif Ini



Latar Belakang

Panduan Praktis Penyediaan dan Pengelolaan *Shelter Ojek Online* ini lahir atas kolaborasi dari dua institusi pemrakarsa yang memfokuskan dirinya pada bidang perencanaan dan perancangan kota, yaitu Ruang Waktu Knowledge Hub for Sustainable [Urban] Development (atau lebih dikenal dengan sebutan Ruang Waktu) dan Urban+ Institute. Pada awal inisiatif ini dilaksanakan, dua institusi pemrakarsa juga dibantu oleh Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia dan dalam perjalanannya, dukungan pun datang pula dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Inisiatif ini secara swadaya diambil setelah melihat perkembangan layanan transportasi daring (*on-demand transportation service*) yang sangat pesat disertai dengan dampaknya pada berbagai aspek perkotaan, baik aspek sosial, ekonomi, mobilitas serta pengelolaan perkotaan.

Sejak kemunculannya pertama kali pada tahun 2014, layanan transportasi daring ini telah mengubah bagaimana warga kota, khususnya warga kota Jakarta, dalam bermobilitas. Sebagian besar warga kota Jakarta mengakui bahwa layanan ini menjadi alternatif moda transportasi dalam menghindari kemacetan yang sering terjadi di ibukota. Selain itu, kemudahan, fleksibilitas dan harga yang terjangkau menjadi beberapa alasan utama mengapa layanan ini berkembang dengan sangat pesat pada beberapa tahun belakangan ini. Kini, layanan ini pun tidak hanya memiliki jasa layanan transportasi tetapi juga layanan pesan antar makanan dan minuman serta dokumen.

Sayangnya, kehadiran layanan transportasi daring ini tidak hanya membawa dampak baik tetapi juga dampak buruk, khususnya bagi situasi mobilitas perkotaan. Salah satu dampak buruk ini terlihat pada jam-jam sibuk di pagi dan sore hari dimana mitra pengemudi ojek daring mengokupasi sebagian ruang milik jalan. Hal ini tentunya menghambat arus lalu lintas di sekitarnya. Selain itu, perilaku mitra pengemudi yang tidak mengindahkan peraturan, seperti menggunakan trotoar sebagai tempat parkir, ketidaksiapan nomor plat sepeda motor dengan yang tertera di aplikasi, lokasi penjemputan dan penurunan penumpang yang tidak terdefinisi dengan layak, tentunya menimbulkan ketidaknyamanan bagi pengguna layanan transportasi daring ini serta pengguna jalan lainnya.

Melihat fenomena yang terjadi ini, ketiga institusi pemrakarsa memiliki pendapat yang sama bahwa keberadaan *Shelter Ojek Online* sangat diperlukan, terutama untuk meningkatkan keamanan, kenyamanan dan keteraturan mobilitas perkotaan, baik bagi pengguna jalan, pengguna layanan transportasi daring dan mitra pengemudi. Inisiatif ini sejalan dengan Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat, yang selanjutnya menjadi landasan utama bagi penyusunan panduan praktis ini.

Tujuan



Penyusunan panduan praktis ini bertujuan untuk memberikan rekomendasi bagi para pemangku kepentingan dalam rangka penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online*, sebagai salah satu instrumen untuk merespon fenomena perkembangan layanan transportasi daring di wilayah perkotaan. Panduan praktis ini ditujukan bagi setidaknya tiga kelompok pemangku kepentingan utama yang dianggap memiliki peran aktif dalam penyediaan dan pengelolaan *Shelter Ojek Online*. Ketiga kelompok pemangku kepentingan utama ini antara lain terdiri dari kelompok pertama: perusahaan operator atau penyedia layanan transportasi daring, kelompok kedua: pemilik lahan dan pengelola bangunan serta kelompok ketiga: pemerintah provinsi Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta. Selanjutnya, panduan praktis ini diharapkan dapat menjadi awal bagi aksi nyata dan kolaborasi berbagai pihak dalam rangka merespon fenomena layanan transportasi daring secara tepat sasaran dan tepat guna.

Ruang Lingkup

Isu mengenai ojek daring ini memang masih merupakan pro dan kontra dari legalitasnya, akan tetapi panduan praktis ini hadir untuk menawarkan solusi praktis mengenai dampak buruk yang ditimbulkannya terutama dari sisi mobilitas. Sehingga apabila isu ini bisa ditanggulangi, maka tentu akan bermanfaat bagi berbagai aspek lain dalam hidup berkota. Dengan demikian, ruang lingkup dari Panduan Praktis Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Ojek Online ini terdiri dari ruang lingkup geografis dan penyampaian materi.



Ruang Lingkup Geografi

Panduan praktis ini hanya memberikan rekomendasi bagi penyediaan dan pengelolaan *Shelter Ojek Online* di wilayah administrasi provinsi DKI Jakarta. Meskipun demikian, panduan ini tidak melupakan interaksi antara Provinsi DKI Jakarta dengan daerah sekitarnya, terutama dalam aspek mobilitas.

Penyampaian Materi

Dalam rangka memberikan respon terhadap perkembangan pesat layanan transportasi daring secara tepat sasaran dan tepat guna, panduan praktis ini hanya akan mendiskusikan layanan transportasi daring beroda dua atau yang lebih dikenal dengan sebutan ojek daring. Meskipun aspek legalitas mengenai penggunaan kendaraan roda dua sebagai angkutan umum masih dipertanyakan, panduan praktis diinisiasi berdasarkan fakta bahwa layanan transportasi daring ini telah menjadi fenomena mobilitas baru di wilayah perkotaan sebagai titik keberangkatan dan bukan aspek legalitasnya.

Proses dan Metodologi

Metodologi dan perencanaan partisipatif digunakan dalam penyusunan panduan praktis ini. Sebagai penerjemahan dari metodologi perencanaan partisipatif, ketiga institusi pemrakarsa mengadakan sebuah diskusi jajak pendapat (*focus group discussion*) dengan para pemangku kepentingan yang terlibat, antara lain operator atau penyedia layanan transportasi daring, pemilik lahan, pemerintah provinsi DKI Jakarta, masyarakat, ahli transportasi, lembaga pemasyarakatan dan komunitas mitra pengemudi ojek daring. Beberapa sesi diskusi jajak pendapat yang telah dilakukan antara lain.



Sumber gambar: dokumentasi tim penulis.

Pembentukan Tim Pemrakarsa

Pada tahap awal inisiasi ini dilakukan, para institusi pemrakarsa melakukan pertemuan untuk menyetujui kolaborasi ini serta melakukan sejumlah persiapan untuk penyusunan panduan praktis ini, diantaranya adalah sesi diskusi jajak pendapat pertama yang mengundang para pemangku kepentingan dari berbagai sektor.

Diskusi Jajak Pendapat Pertama 22 Mei 2019

Diskusi jajak pendapat yang pertama dilakukan dalam rangka menemukenali fenomena layanan transportasi daring, terutama ojek daring, serta menggali pendapat pemangku kepentingan terkait tantangan dan peluang dalam penyediaan dan pengelolaan *Shelter Ojek Online* di wilayah DKI Jakarta. Berbagai pemangku kepentingan turut hadir dan terlibat dalam sesi diskusi ini antara lain ahli transportasi, pengembang swasta, perusahaan operator ojek daring, ikatan profesi serta lembaga pemasyarakatan.

Proses Kolaboratif

Juni-Sept 2019



Proses Kolaboratif dengan Para Pemangku Kepentingan

Dalam proses penyusunan panduan praktis ini, tim pemrakarsa secara paralel melakukan diskusi dengan para pemangku kepentingan. Sesi diskusi pada tahap ini sedikit berbeda dengan sebelumnya karena para pemangku kepentingan diminta bersama-sama menyusun tipologi dan skema penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online* yang sesuai. Selama proses ini telah dilakukan beberapa rangkaian diskusi dengan beberapa dinas dan Satuan Kerja Pemerintah Daerah (SKPD) Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, antara lain: Dinas Bina Marga (DBM), Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan (DCKTRP), Dinas Perhubungan (DISHUB) dan Biro Perekonomian.

Riset, Observasi Lapangan dan Lokakarya Internal

Selama proses penyusunan panduan praktis ini, tim pemrakarsa juga melakukan sejumlah *desk research* dan observasi lapangan untuk mengetahui perilaku mitra pengemudi dan pengguna ojek daring serta kondisi yang terjadi di lapangan. Selain itu, lokakarya internal tim pun secara rutin digelar dalam rangka menyusun sejumlah rekomendasi yang dipaparkan di dalam panduan praktis ini.

Tahap Lanjutan

Oktober 2019, dst.



Peluncuran Panduan Praktis

Penyusunan panduan praktis ini telah mencapai tahap akhir pada bulan September 2019 dan diluncurkan pada bulan Oktober 2019 secara daring. Panduan praktis ini dapat diunduh dan dipublikasikan pada media daring kedua institusi pemrakarsa serta diserahkan sebagai rekomendasi bagi penyusunan kebijakan yang diperlukan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Langkah Lanjutan

Peluncuran panduan praktis ini bukanlah akhir dari inisiasi ini melainkan sebuah awal baru dalam tipologi pengembangan fasilitas di kawasan perkotaan. Panduan praktis ini sebenarnya merupakan sebuah dokumen aktif yang dapat diujicobakan dan memiliki kesempatan untuk diperbaharui apabila kontennya sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan yang terjadi di lapangan.



Sumber gambar: dokumentasi tim penulis.

Cara Menggunakan Panduan Ini



Susunan Pembahasan

Susunan pembahasan dalam Panduan Praktis Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Ojek Online ini terbagi ke dalam tiga bagian utama yang diawali dengan penjelasan mengenai pentingnya keberadaan Shelter Ojek Online di wilayah DKI Jakarta dan diakhiri dengan panduan penyediaan dan pengelolaan Shelter Ojek Online oleh tiga pemangku kepentingan utama, yaitu perusahaan operator atau penyedia layanan transportasi daring, pemilik lahan dan pengelola bangunan serta pemerintah provinsi Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta. Tiga bagian utama dalam panduan praktis ini dijelaskan secara lebih detail di bawah ini.

Bagian Pertama

Mengapa Keberadaan Shelter Ojek Online itu Penting?

Bagian pertama ini mempresentasikan argumen utama di balik penyusunan panduan praktis ini. Dengan adanya fenomena layanan transportasi ojek daring di wilayah perkotaan yang menjadi salah satu pilihan bermobilitas bagi masyarakat perkotaan, terutama di wilayah DKI Jakarta, fenomena ini telah membawa dampak baik dan buruk pada berbagai aspek ber kota. Dampak buruk yang ditimbulkan oleh fenomena ini, terutama yang terkait dengan mobilitas perkotaan, dapat diatasi setidaknya dengan menyediakan fasilitas penjemputan dan penurunan penumpang yang memadai. Selanjutnya, di bagian pertama ini pun mencoba untuk membahas mengenai peraturan yang terkait dengan layanan ojek daring pada tingkat nasional dan daerah.

Bagian Kedua

Apa Hal-Hal yang Perlu Diperhatikan dalam Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Ojek Online?

Bagian kedua ini bertujuan untuk memberikan gambaran awal mengenai hal-hal dasar yang perlu diperhatikan dalam penyediaan dan pengelolaan Shelter Ojek Online oleh semua pihak. Hal-hal dasar yang dimaksudkan di sini adalah pengertian online ojek shelter, prinsip-prinsip penyediaan dan pengelolaannya, para pemangku kepentingan yang terlibat, tantangan dan peluang dalam penyediaan dan pengelolaannya, lokasi prioritas dari penyediaan fasilitas serta usulan beberapa tipologi Shelter Ojek Online yang disesuaikan dengan berbagai kondisi lokasi, bangkitan transportasi dan ketersediaan lahan.

Bagian Ketiga

Bagaimana Menyediakan dan Mengelola Online Ojek Shelter?

Bagian ketiga merupakan inti dari panduan praktis ini karena memberikan rekomendasi mengenai skema dan mekanisme penyediaan dan pengelolaan Shelter Ojek Online oleh setidaknya tiga pemangku kepentingan utama. Rekomendasi ini berisi pembagian peran serta hal-hal yang dapat dilakukan oleh masing-masing pemangku kepentingan dalam rangka menyelenggarakan penyediaan dan pengelolaan Shelter Ojek Online yang sukses. Berbagai pilihan model skema dan mekanisme penyediaan dan pengelolaan juga tak luput dijelaskan pada bagian ini. Dengan demikian, panduan praktis ini ingin meyakinkan kepada semua pihak bahwa penyediaan dan pengelolaan Shelter Ojek Online ini tidak akan pernah berhasil tanpa kolaborasi yang berarti dari para pemangku kepentingan yang terlibat.

Selanjutnya, untuk mempermudah pembaca dalam memahami konten, panduan praktis ini pun dilengkapi dengan infografis yang menarik dan mencoba mengambil intisari dari setiap bagian.

Cara Membaca Panduan Praktis

Dasar pertimbangan umum dalam menerapkan tipology.

Alternatif tipologi Shelter Ojek Online.

Hal-hal khusus yang perlu diperhatikan dalam penerapan. Pembelajaran dari beberapa contoh yang serupa.

Alternatif tipologi Shelter Ojek Online.

64 **TIPE I Fasilitas Shelter yang Berada di Dalam Kavling**

P shelter TIPE I memberikan gambaran bagi penyediaan fasilitas ojek daring di dalam kavling, baik di luar bangunan maupun di dalam bangunan. Lahan parkir khususnya di dalam kavling, merupakan potensi untuk dijadikan tempat pemberhentian ojek daring. Ruang ini sebaiknya tidak mengganggu sirkulasi utama bangunan, sehingga konfigurasi modul dan penempatan fasilitas dapat disesuaikan dengan kebutuhan bangunan. Pada praktiknya, saat ini fasilitas serupa telah disediakan secara swadaya oleh pemilik lahan dan pengelola gedung meskipun fasilitas yang disediakan belum terstandarisasi.

Dengan lokasi shelter yang berada di dalam kavling, tipologi ini memungkinkan adanya ragam kegiatan selain kegiatan utama, termasuk dan merumuskan penempatan. Penyediaan fasilitas shelter TIPE I perlu didorong terutama pada lokasi-lokasi yang menjadi pusat kegiatan masyarakat seperti pusat perbelanjaan, apartemen, rumah susun, perkantoran, universitas, sekolah, fasilitas olahraga, fasilitas rekreasi, serta lahan yang memiliki fungsi campuran. Hal ini tentunya tidak hanya memberikan dampak positif bagi kelancaran lalu-lintas perkotaan dan di sekitar lokasi pusat kegiatan masyarakat, namun juga merupakan nilai tambah bagi pemilik gedung atau lahan atau pusat kegiatan masyarakat.

Dasar Pertimbangan dan Kriteria dalam Pemilihan TIPE I

- Area parkir perisil bangunan memiliki lahan yang cukup untuk penambahan fungsi shelter TIPE I.
- Lokasi penempatan shelter TIPE I tidak mengganggu sirkulasi kendaraan pada area parkir perisil bangunan.
- Shelter TIPE I dapat menampung kegiatan parkir bagi mitra pengemudi, sehingga membutuhkan fasilitas penunjang minimal untuk kegiatan parkir dan istirahat. Penambahan fasilitas pendukung lainnya seperti fasilitas pencucian helm, air dan lain-lain dapat disesuaikan dengan kebutuhan pengguna dan luas area parkir yang tersedia.
- Shelter TIPE I dapat diakses dengan mudah oleh pengguna aplikasi. Posisi shelter mudah terlihat dari pintu akses keluar masuk bangunan atau menggunakan bantuan berupa papan informasi lokasi shelter. Area parkir perisil bangunan memiliki lahan yang cukup untuk penambahan fungsi shelter TIPE I.
- Shelter TIPE I diletakkan pada akses sekunder perisil (pada perisil) bangunan yang memiliki akses lebih dari satu muka.
- Terdapat elemen pemisah antara lajur Shelter TIPE I dengan lajur kendaraan di dalam bangunan. Elemen dapat berupa pagar yang dapat dipindahkan, rubber cone dan atau marka.
- Aktivitas untuk menjemput, menurunkan, dan menunggu penumpang diharapkan tidak melebihi waktu 10 menit. Sedangkan kegiatan parkir dibatasi 30-60 menit, jika melebihi dari waktu yang ditentukan akan dikenakan biaya tambahan (beban) menyesuaikan kapasitas parkir gedung).

65 Dalam pemilihan area parkir di dalam perisil, ada hal yang perlu diperhatikan yang terkait dengan perencanaan shelter TIPE I.

Area Ojek Online Shelter di Area Parkir, di Dalam Bangunan



1. Jika perisil bangunan tidak memiliki lahan parkir di luar bangunan dan atau luas lahan yang tersedia pada area parkir di dalam bangunan, maka penempatan Shelter TIPE I disarankan berada pada area parkir di dalam bangunan.
2. Shelter tidak harus berbentuk persegi karena dapat menampung pada struktur bangunan yang tersedia.
3. Disarankan lokasi yang berada di dalam bangunan shelter membutuhkan penempatan yang cukup, baik di pagi hari maupun malam hari.

Area Ojek Online Shelter di Area Parkir, di Luar Bangunan



1. Shelter harus dapat memenuhi pengguna, baik mitra pengemudi maupun pengguna aplikasi. Peneduh dapat berbentuk temporer maupun permanen.

Studi Kasus I
Fasilitas Shelter Ojek Online di dalam Kavling

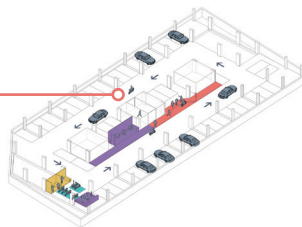
Lokasi Shelter Ojek Online di Mall Grand Indonesia terletak pada area parkir semi-luar di dalam kavling. Salah satu operator ojek daring menggunakan fasilitas yang cukup lengkap pada shelter ini. Fasilitas tersebut antara lain area penjemputan, penunjang penumpang dan area istirahat mitra pengemudi yang dilengkapi fasilitas penunjang seperti parkir, ruang penyimpanan, ruang duduk dan snack corner. Area parkir mampu menampung 13-15 motor dan area tunggu menampung 5-6 orang. Linkernya yang strategis memudahkan akses mitra pengemudi. Penanda yang jelas juga membuat mitra pengemudi dan penumpang dengan mudah menemukan lokasi shelter.

Contoh Shelter Ojek Online yang berlokasi di area parkir luar bangunan yaitu di Mall Central Park. Fasilitas Shelter Ojek Online memiliki fasilitas area parkir dan area tunggu untuk penumpang maupun mitra pengemudi ojek daring. Area parkir ojek daring berkapasitas 10-20 motor dan terdapat area yang dibatasi peneduh dengan lantai temporer.

Area parkir dan sirkulasi ojek daring dibatasi oleh pembatas area parkir, rubber cone dan pagar pemisah. Dengan begitu tidak mengganggu area parkir motor dan jalur utama. Untuk area tunggu, shelter dibatasi tembok atap dan ditingg tidak memuncak dengan kapasitas 10 orang.

Ilustrasi skematik yang memuat berbagai fungsi dan kegiatan yang diakomodasi di dalam shelter.

66



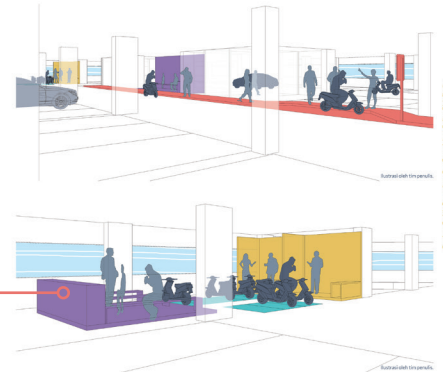
Dimensi Ruang Tipikal Dimensi Standar yang Menjadi Acuan Perencanaan Shelter TIPE I di Dalam Perisil Bangunan

- **Area Menurunkan dan Menjemput** Memiliki luas minimal 8m² hingga maksimal 15m², untuk mengakomodasi 4-10 motor. Area bersih untuk berdiri minimum minimal memiliki lebar 1m pada sepanjang area drop-off.
- **Fasilitas Penunjang** Memiliki luas 2,25-9 m² untuk satu modul. Area ini dapat berupa locker room, food tenant, servis/pebaikan, pencucian helm, mushola, kamar mandi, ATM, dan atau gerai aksesoris. Pemilihan fungsi dan jumlah modul dapat disesuaikan dengan kebutuhan.
- **Area Tempat Duduk/Ruang Tunggu** Area istirahat membutuhkan luas minimal 8m² untuk dapat menampung 4-10 mitra pengemudi dan penumpang yang menunggu. Jarak bebas sirkulasi pejalan kaki dari area duduk minimal 1 m. Jarak anah antara area duduk dengan jalur sirkulasi kendaraan minimal 2 m. Minimal memiliki fasilitas tempat duduk berbeda dan stop kontak.
- **Area Parkir** Dimensi sesuai standar minimum Satuan Ruang Parkir (SRP) sepeda motor yaitu 0,75 x 2 m per sepeda motor, namun untuk memberi ruang orang berdiri disebelahnya perlu penambahan lebar 0,25 m sehingga menjadi 1 x 2 m. Area parkir/tramit dapat menampung 10-20 motor sehingga didapat luas minimal 10m² hingga maksimal 20m² dengan jalur untuk sirkulasi minimal mempunyai lebar 1 m.

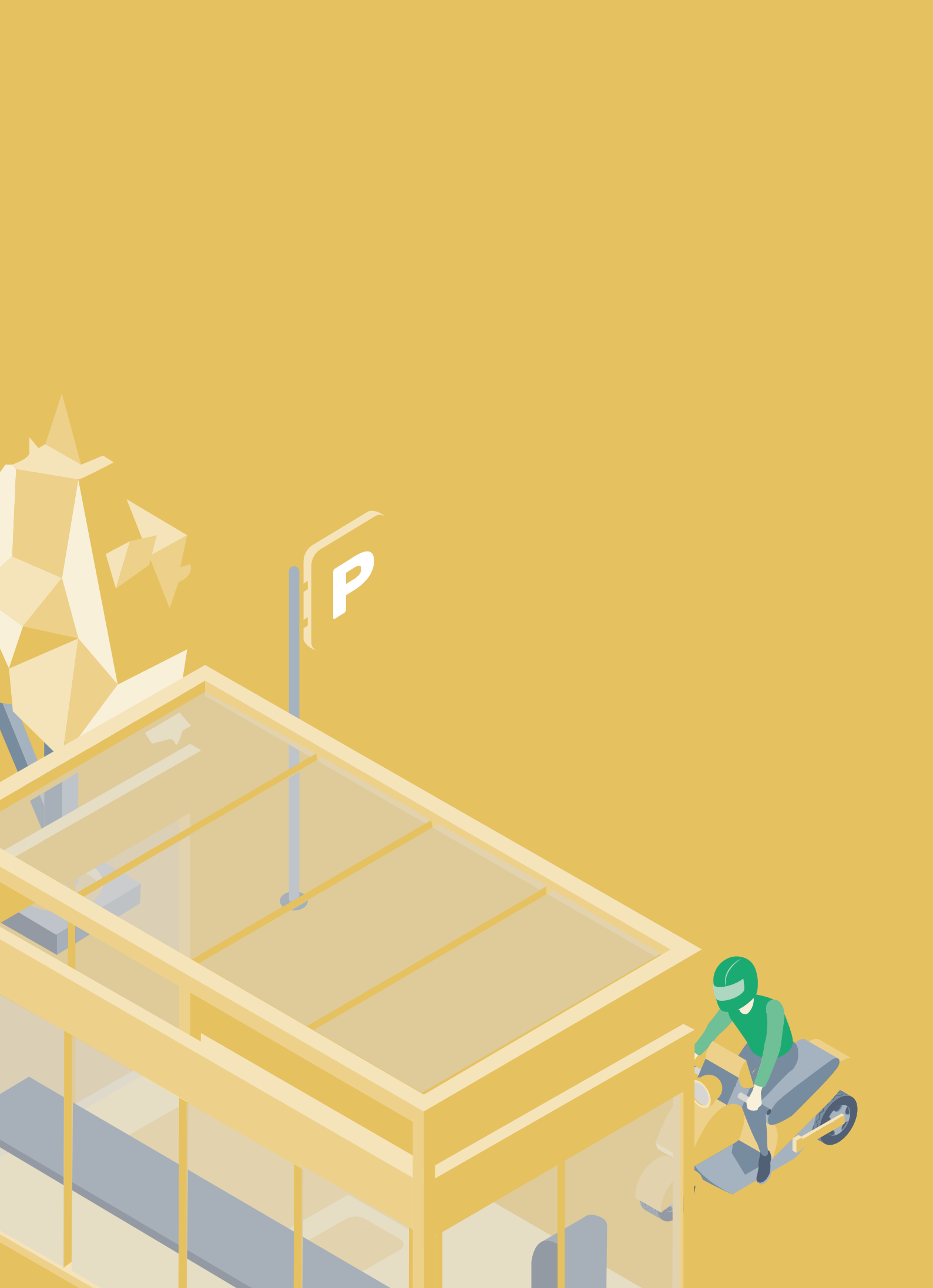
Ketentuan minimum dimensi ruang yang perlu disediakan.

Beberapa ilustrasi tiga dimensi untuk memberikan gambaran bagaimana rupa tipologi.

67



Penempatan fungsi-fungsi fasilitas shelter TIPE I menyesuaikan dengan tata letak parkir dan modul kelain parkir parkir eksisting. Fasilitas yang tersedia dapat mengikuti kebutuhan perisil bangunan dan luas lahan yang tersedia.



**Mengapa
Keberadaan
Online
Ojek
Shelter
Penting?**



Fenomena Ojek Daring di Wilayah DKI Jakarta



Sumber gambar: zakky.wordpress.com

Ojek merupakan sebuah moda transportasi yang sudah tidak asing lagi di negara-negara Asia Tenggara seperti Thailand dan Vietnam, termasuk juga Indonesia. Ojek seakan sudah menjadi salah satu moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat dalam keseharian untuk menuju ke banyak tempat di wilayah perkotaan dan bahkan pedesaan. Apabila mengacu kepada Kamus Besar Bahasa Indonesia¹ ojek adalah sebuah sepeda atau sepeda motor yang disewakan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya.

Pada awal perkembangannya, ojek merupakan istilah yang digunakan sebagai kependekan dari kata “obyek”, yang sering dipakai oleh para penyedia jasa ini. Keberadaan ojek ini dimulai pada sekitar tahun 1960an pada sebuah kota kecil di wilayah Provinsi Jawa Tengah, dimana sepeda di-”obyek”-an dengan cara memboncengkan penumpang². Jasa ini sangatlah terkenal di wilayah tersebut karena kondisi jalan yang ada pada saat itu tidak memungkinkan untuk dilalui oleh kendaraan beroda empat, sedangkan sepeda motor masih merupakan barang mewah dan langka yang hanya bisa dimiliki oleh masyarakat berpenghasilan tinggi.

Seiring dengan perkembangan jaman, moda transportasi ojek pun tersedia di Jakarta. Kemunculannya pertama kali di Jakarta dapat dilihat di wilayah sekitar Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 1970an. Pada saat itu, moda transportasi bemo dan becak dilarang untuk beroperasi pada kawasan pelabuhan, akibatnya masyarakat yang memiliki sepeda berinisiatif untuk menawarkan jasa ojek sepeda di kawasan ini untuk mengangkut penumpang. Lama kelamaan, jasa ojek sepeda merambah sampai ke kawasan Ancol, Harmoni dan Kota Tua. Hal ini disebabkan tingginya peminat terhadap jasa ini karena ongkosnya yang murah dan dapat diandalkan untuk jarak tempuh dekat.

Dengan semakin maraknya penggunaan sepeda motor serta akses untuk mendapatkan sepeda motor yang semakin mudah, keberadaan ojek sepeda pun tergantikan dengan ojek sepeda motor seperti yang saat ini banyak diketahui oleh berbagai kalangan. Pada masa awal keberadaan ojek sepeda motor, pengemudi ojek akan menunggu penumpang pada titik-titik pusat kegiatan ekonomi seperti sekolah, universitas maupun pusat perbelanjaan. Tempat berkumpulnya para pengemudi ojek inilah yang dinamakan pangkalan ojek, sehingga tipe layanan transportasi ojek model ini dikenal dengan istilah “ojek pangkalan”. Transaksi pun dilakukan dengan cara tradisional dimana tawar menawar harga jasa dilakukan antara penumpang dan pengemudi sebelum pengemudi mengantarkan penumpang ke tempat tujuan. Pembayaran pun dilakukan dengan menggunakan uang tunai.

¹Arti kata ojek - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online.” <https://kbbi.web.id/ojek>. Diakses pada 19 Agustus 2019.

²(2017, October 29). Cerita Ojek dari Masa ke Masa - Semua Halaman - Bobo.Grid.ID. Retrieved August 19, 2019, from <https://bobo.grid.id/read/08678606/cerita-ojek-dari-masa-ke-masa?page=all>.



Sumber gambar: dokumentasi tim penulis

Kini dengan keberadaan ponsel pintar serta kemudahan akses internet, moda transportasi ojek pun juga tersedia secara daring, yang lebih dikenal dengan istilah ojek online atau ojek daring. Jasa transportasi ojek diatur dan ditawarkan dengan aplikasi dimana penumpang menuliskan tujuan pengantaran dan tempat penjemputan pada aplikasi dan pengemudi ojek pun akan datang ke tempat yang telah ditentukan. Proses tawar menawar pun digantikan dengan sistem pembayaran daring berbasis aplikasi. Pengemudi ojek pun (yang kini lebih dikenal dengan istilah mitra pengemudi) diharapkan untuk selalu bergerak atau mobile dan tidak memiliki jangkauan layanan seperti yang biasanya dimiliki oleh ojek pangkalan. Setidaknya beberapa hal inilah yang membedakan antara layanan ojek pangkalan dan ojek daring.

Saat ini layanan transportasi ojek daring tidak hanya digunakan untuk mengantarkan penumpang dari satu tempat ke tempat lainnya. Layanan ini merambah ke berbagai layanan pendukung lainnya seperti pengantaran makanan dan barang, jasa pembersihan rumah serta layanan pijat dan kecantikan. Dengan semakin luasnya layanan transportasi daring ditawarkan tentunya memiliki indikasi meningkatnya jumlah mitra, baik mitra pengemudi, UMKM³ serta mitra penyedia layanan lainnya. Dengan meningkatnya jumlah mitra, dapat dikatakan secara umum bahwa jumlah pengguna layanan ini pun meningkat, hal ini tentunya membawa berbagai dampak tidak hanya bagi mobilitas perkotaan, tetapi juga aspek lainnya dalam hidup berkota. Bagian selanjutnya akan membahas secara lebih mendetail mengenai dampak-dampak yang ditimbulkan akibat keberadaan layanan ojek daring ini.



Sumber gambar: sayajarka.com

³UMKM merupakan singkatan dari Usaha Mikro, Kecil dan Menengah.

Perbedaan Ojek Daring dan Ojek Konvensional/ Ojek Pangkalan

Penentuan harga layanan

- Tidak ada tawar-menawar antar mitra pengemudi dan penumpang, harga ditentukan oleh perusahaan penyedia layanan berdasarkan jarak tempuh.
- Harga dapat berubah berdasarkan jam sibuk dan jumlah permintaan.

Fasilitas bagi penumpang

- Selain helm, biasanya mitra pengemudi menyediakan penutup rambut (shower cap) dan masker.
- Penumpang pun bisa mengisi ulang (top-up) layanan pembayaran daring.

Sistem pembayaran

- Sistem pembayaran tunai.
- Sistem pembayaran elektronik dengan aplikasi.

Penampilan mitra pengemudi

- Menggunakan jaket dan helm dengan logo dari perusahaan penyedia layanan.
- Jaket dan helm memiliki warna hijau yang mencolok serta identik.
- Memiliki ponsel pintar (smartphone) serta powerbank untuk mengisi ulang daya listrik.

Cara memesan layanan

- Ada berbagai cara untuk mengakses layanan, cara pertama: penumpang hanya perlu memesan via aplikasi.
- Cara kedua, hampir sama seperti layanan ojek konvensional, penumpang dapat menyambangi lokasi-lokasi dimana mitra pengemudi ojek daring menunggu. Akan tetapi, penumpang masih perlu untuk mengatur rencana perjalanan melalui aplikasi. Hal ini hanya bisa dilakukan di lokasi-lokasi yang merupakan sumber tarikan dan bangkitan transportasi.

Ojek Daring/
Ojek Online



Ojek Konvensional/ Ojek Pangkalan

Sistem pembayaran

- Sistem pembayaran tunai.

Penentuan harga layanan

- Harga layanan ditentukan dengan cara tawar-menawar antar mitra pengemudi dan penumpang.
- Tidak ada patokan harga, harga dapat berubah berdasarkan kesepakatan antar mitra pengemudi dan penumpang.

Fasilitas bagi penumpang

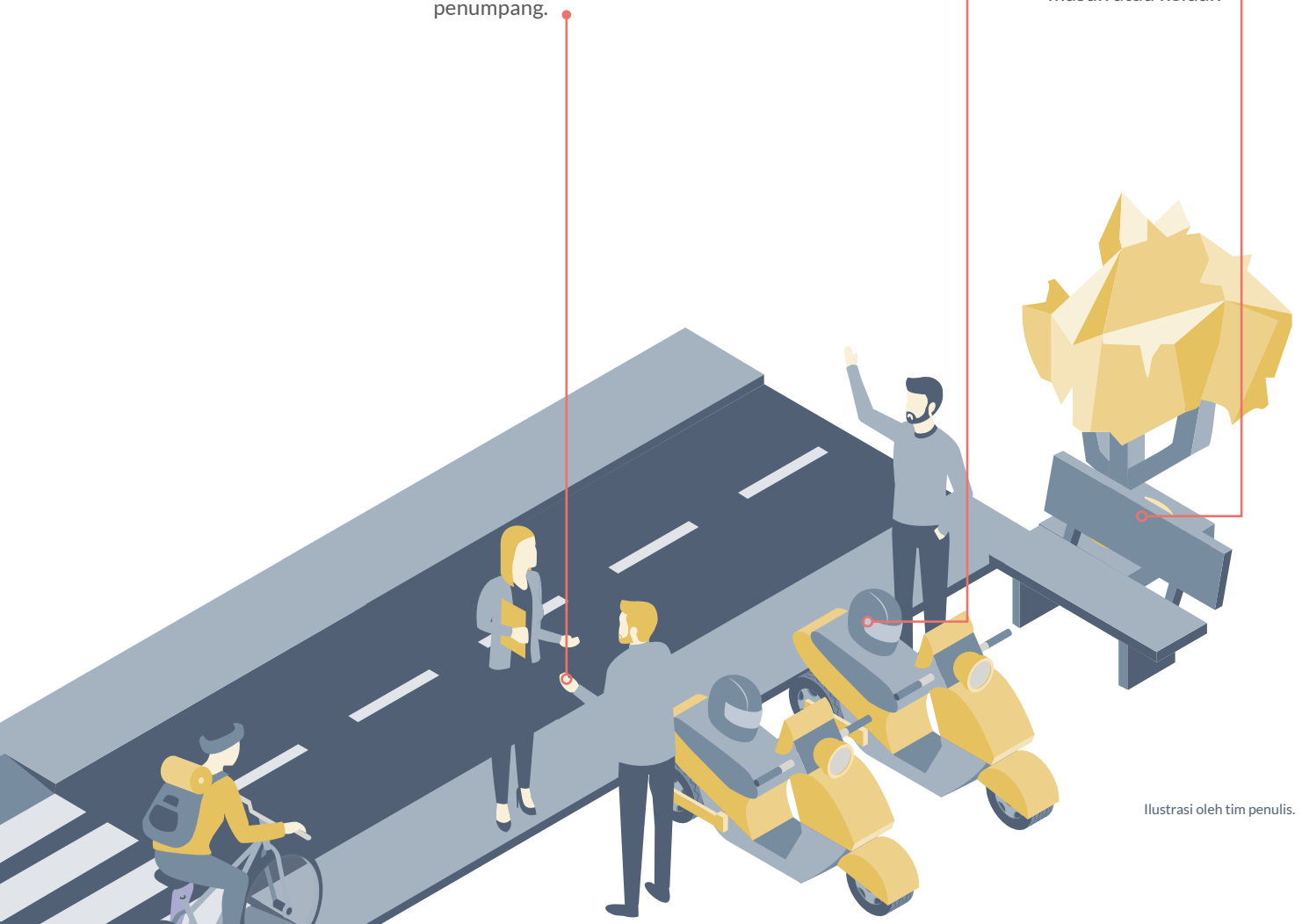
- Tidak ada fasilitas khusus yang diberikan bagi penumpang, hanya helm bagi penumpang.

Penampilan mitra pengemudi

- Umumnya menggunakan jaket dan helm tanpa logo atau merek.
- Tidak memiliki seragam dengan warna khusus.

Cara memesan layanan

- Penumpang harus menyambangi lokasi-lokasi dimana mitra pengemudi ojek menunggu atau mangkal.
- Di beberapa tempat yang merupakan sumber tarikan dan bangkitan transportasi, seperti stasiun dan pusat perbelanjaan, mitra pengemudi akan menunggu di sekitar pintu masuk atau keluar.



Ilustrasi oleh tim penulis.

Dampak Keberadaan Ojek Daring di Berbagai Aspek



Sumber gambar: dokumentasi tim penulis.

Seperti yang telah disebutkan pada bagian sebelumnya, perkembangan teknologi informasi dan komunikasi telah merambah kepada layanan ojek yang sebelumnya ditawarkan secara tradisional kini berbasis aplikasi daring. Dengan bantuan teknologi informasi dan komunikasi ini, layanan ojek daring kian marak di kalangan masyarakat, khususnya masyarakat perkotaan tak terlepas masyarakat Jakarta. Kemudahan, keterjangkauan dan kecepatan hanyalah sedikit dari berbagai alasan mengapa layanan transportasi ojek daring diminati oleh masyarakat Jakarta. Bahkan, layanan ini dapat menjadi layanan transportasi alternatif untuk menghindari kemacetan yang selalu terjadi di Jakarta. Dengan semakin maraknya layanan ini di tengah masyarakat, tentunya memberikan berbagai dampak bagi kehidupan berkota. Bagian ini mencoba melihat dampak keberadaan ojek daring dari berbagai aspek: aspek ekonomi, transportasi dan mobilitas perkotaan serta sosial.

Apabila menilik kepada aspek transportasi dan mobilitas perkotaan, layanan ojek daring ini membantu masyarakat untuk terhindar dari kemacetan yang sering terjadi di Jakarta. Selain itu, layanan ini juga mampu menjadi moda transportasi penghubung yang dapat mengantarkan penumpang dari tujuan akhir atau awal ke titik transit transportasi publik yang terdekat. Akan tetapi, keberadaan mitra pengemudi ojek baik daring maupun konvensional yang acap kali tidak mematuhi peraturan lalu lintas tentunya membahayakan penumpang atau pengguna layanan ini serta dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Ditambah lagi dengan banyaknya mitra pengemudi yang berhenti pada titik-titik lokasi yang menjadi tarikan dan bangkitan transportasi seperti stasiun dan pusat kegiatan ekonomi, sehingga menghambat jalannya lalu lintas di sekitar kawasan tersebut.



Bagi mitra pengemudi ojek daring

- Memberikan lapangan pekerjaan baru.
- Memberikan akses pasar yang lebih luas.
- Meningkatkan kesejahteraan mitra pengemudi ojek.



Bagi mitra umkm ojek daring

- Memberikan akses pasar yang lebih luas.
- Menghemat biaya operasional karena tidak perlu menyediakan layanan pesan antar.
- Meningkatkan kesejahteraan mitra UMKM.



Bagi pengguna ojek daring

- Merupakan alternatif moda untuk mengatasi kemacetan Jakarta.
- Mempermudah mobilitas.
- Memiliki kelemahan pada aspek keamanan & kenyamanan.



Bagi mobilitas perkotaan

- Menyebabkan kemacetan lalu lintas akibat mitra pengemudi yang tidak mematuhi aturan lalu lintas dan parkir di bahu jalan.

Berkembangnya layanan ini dari sekedar transportasi angkutan umum menjadi layanan antar barang, dokumen serta makanan tentunya memberikan dampak sosial dan ekonomi. Seperti yang dilansir oleh Universitas Indonesia⁴, layanan ojek daring ini mampu meningkatkan kesejahteraan bagi para mitra yang tergabung di dalamnya, baik mitra pengemudi serta mitra UMKM. Hal ini dikarenakan layanan ini mampu memberikan akses pasar secara lebih luas dan mudah bagi para mitra untuk mengembangkan bisnisnya dengan fasilitas daring. Selain itu, para mitra juga mampu memiliki rata-rata pendapatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan standar upah minimum regional di kawasan Jabodetabek. Dengan demikian, dapat ditarik kesimpulan bahwa layanan ini memberikan dampak baik serta buruk pada berbagai aspek hidup berkota. Oleh karenanya kehadiran fasilitas *shelter* bagi mitra pengemudi ojek daring dan konvensional mampu mengurangi dampak buruk pada aspek transportasi dan mobilitas yang ditimbulkan oleh perilaku mitra pengemudi.

⁴Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia, 2018. Lembar Fakta Survei Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia Tahun 2018 tentang Dampak GOJEK Terhadap Perekonomian Indonesia. Depok: Universitas Indonesia.

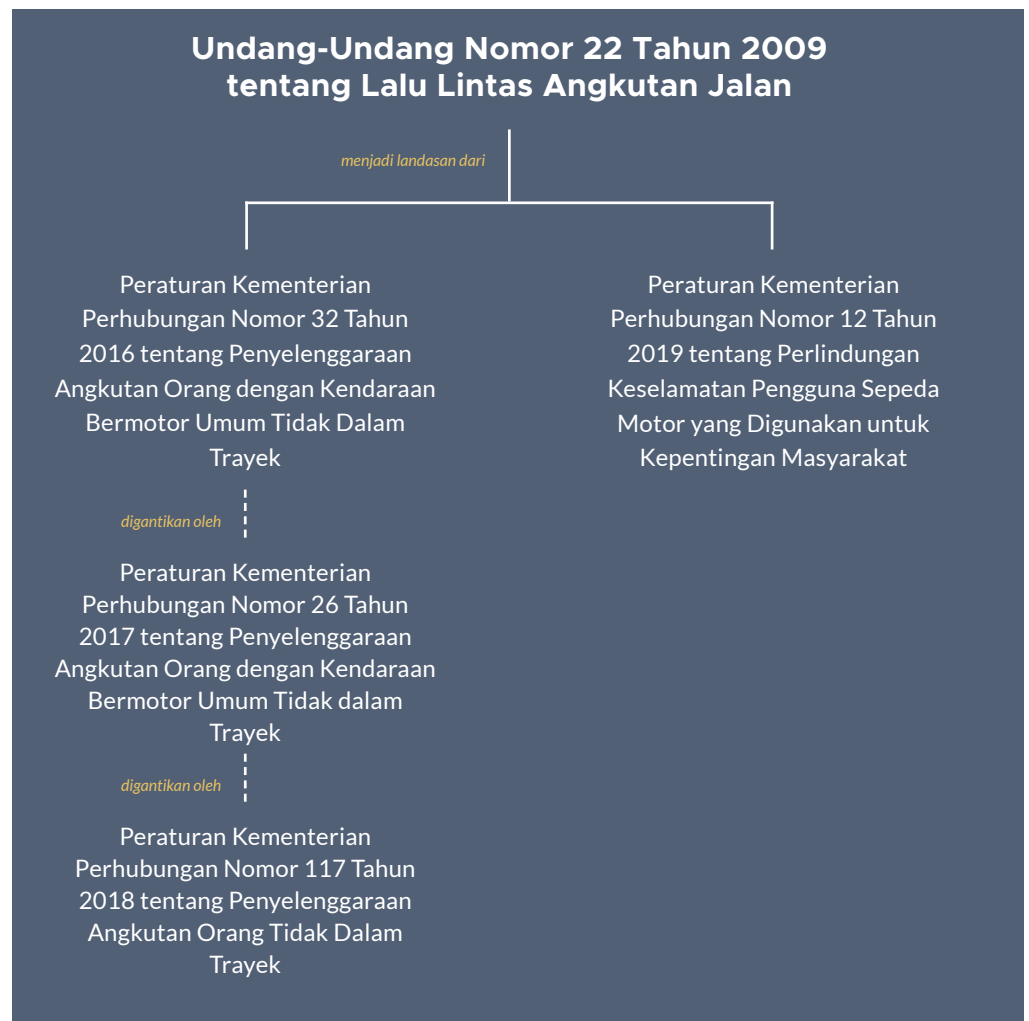


Peraturan Terkait Ojek Daring pada Tingkat Nasional dan Daerah

Sebagai moda angkutan yang melayani kebutuhan mobilitas masyarakat Jakarta, moda transportasi ojek memang masih belum memiliki landasan hukum yang kuat sejak kemunculannya pertama kali untuk menjadi angkutan umum seperti layaknya moda angkutan umum lain yang sudah lebih dikenal sebelumnya (bis, taksi, angkot dan bajaj). Meskipun kini moda transportasi ojek sudah terhubung dengan aplikasi berbasis daring, namun landasan hukum yang khusus mengatur mengenai layanan ini memang masih cukup pelik. Bahkan layanan transportasi ini pun masih menuai kontroversi terutama terkait statusnya sebagai moda angkutan umum. Salah satu peraturan yang mampu menjadi basis sekaligus landasan hukum dari layanan transportasi ojek daring serta penyediaan fasilitas *shelter* ini adalah Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Selanjutnya, bagian ini ingin mengulas secara ringkas mengenai berbagai peraturan yang terkait dengan layanan transportasi ojek baik pada tingkat nasional maupun daerah.

Diagram I

Peraturan-Peraturan yang Terkait dengan Layanan Ojek Daring dan Konvensional pada Tingkat Nasional





Sumber gambar: dokumentasi tim penulis.

Seperti yang dapat disimak pada kotak di atas, setidaknya terdapat enam peraturan yang terkait dengan layanan transportasi daring dan/atau ojek daring pada tingkat nasional. Meskipun terlihat peraturan yang mengatur mengenai hal ini sudah cukup banyak pada tingkat nasional, akan tetapi, terdapat tiga peraturan yang merupakan revisi dari peraturan yang berlaku sebelumnya. Peraturan yang dimaksud di sini adalah Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 32 Tahun 2016 yang mengalami dua kali revisi yaitu menjadi Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 yang juga kemudian mengalami revisi menjadi Permenhub Nomor 17 Tahun 2018. Lalu bagaimanakah pandangan dari masing-masing peraturan ini terhadap layanan transportasi ojek yang kini tengah marak di masyarakat? Tabel 1 di bawah ini memberikan sedikit ulasan mengenai hal ini.

Tabel 1

**Ulasan Peraturan-
Peraturan yang Terkait
dengan Layanan
Ojek Daring
dan Konvensional
pada Tingkat Nasional**

Peraturan	Ulasan
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009	<ul style="list-style-type: none"> • Pasal 1 ayat 8 “Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.” • Pasal 1 ayat 10 “Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.” • Pasal 47 ayat 2 Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis: <ul style="list-style-type: none"> a. sepeda motor; b. mobil penumpang; c. mobil bis; d. mobil barang; dan e. kendaraan khusus. • Pasal 47 ayat 3 Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi: <ul style="list-style-type: none"> a. Kendaraan Bermotor perseorangan; dan b. Kendaraan Bermotor Umum.



Peraturan

Undang-Undang Nomor 22
Tahun 2009

(lanjutan)

Peraturan Kementerian
Perhubungan Nomor 117
Tahun 2018

Ulasan

- Pasal 302
“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”
- Pasal 1 ayat 3
“Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek adalah Angkutan yang dilayani dengan Mobil Penumpang Umum atau Mobil bis Umum dalam wilayah perkotaan dan/atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap.”
- Pasal 1 ayat 17
“Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi adalah Angkutan dengan menggunakan Mobil Penumpang Umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani Angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam Kawasan Perkotaan.”
- Pasal 1 ayat 18
“Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu adalah Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dengan menggunakan Mobil Penumpang Umum atau Mobil bis Umum untuk keperluan angkutan antar jemput, angkutan karyawan, angkutan permukiman, angkutan carter, dan angkutan sewa umum.”
- Pasal 1 ayat 19
“Angkutan Orang untuk Keperluan Pariwisata adalah Angkutan dengan menggunakan Mobil Penumpang Umum dan Mobil bis Umum yang dilengkapi dengan tanda khusus untuk keperluan wisata serta memiliki tujuan tempat wisata.”



Sumber gambar: dokumentasi tim penulis.

Peraturan

Peraturan Kementerian
Perhubungan Nomor 117
Tahun 2018

(lanjutan)

Peraturan Kementerian
Perhubungan Nomor 12
Tahun 2019

Ulasan

- Pasal 1 ayat 20
“Angkutan Orang di Kawasan Tertentu adalah Angkutan dengan menggunakan Mobil Penumpang Umum yang dioperasikan di jalan lokal dan jalan lingkungan.”

- Pasal 4
“Pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek terdiri atas:
a. Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi;
b. Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu;
c. Angkutan Orang untuk Keperluan Pariwisata; dan
d. Angkutan Orang di Kawasan Tertentu.

- Pasal 1 ayat 3
“Perusahaan Aplikasi adalah Penyelenggara Sistem Elektronik yang menyediakan aplikasi berbasis teknologi di bidang transportasi darat.”

- Pasal 3 ayat 2
“Penggunaan Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi aspek: keselamatan; keamanan; kenyamanan; keterjangkauan; dan keteraturan.”

- Pasal 8
“Pemenuhan aspek keteraturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf e paling sedikit harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:
a. Pengemudi harus berhenti, parkir, menaikkan, dan menurunkan Penumpang di tempat yang aman dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
b. bagi penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dengan aplikasi berbasis teknologi informasi, shelter harus disediakan oleh Perusahaan Aplikasi; dan
c. Perusahaan Aplikasi harus melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap mitra Pengemudi terkait kepatuhan dan keselamatan berlalu lintas.”

Apabila melihat ulasan pada Tabel 2 di atas, tentunya ada ketidaksesuaian persepsi mengenai layanan ojek pada peraturan yang ada di tingkat nasional. Terdapat persepsi bahwa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak mengakomodir sepeda motor untuk dapat dikategorikan sebagai angkutan umum atau kendaraan bermotor umum. Akan tetapi, pemerintah tetap berupaya untuk menaungi layanan ojek daring melalui Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019. Layanan ojek tidak termasuk ke dalam kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek namun dikategorikan sebagai layanan penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat. Inilah yang menjadi dasar hukum pengaturan operasional ojek daring di tingkat nasional.

Selanjutnya, penyediaan fasilitas *shelter* pun sangat diperlukan untuk mendukung layanan transportasi umum, terutama yang tidak berada dalam trayek seperti layanan transportasi ojek. Hal ini dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 302 yang menyebutkan bahwa mitra pengemudi tidak boleh berhenti, mengetem maupun menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang tidak ditentukan. Hal ini semakin dipertegas dengan Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang mengharuskan adanya fasilitas *shelter* demi menjamin aspek keteraturan.

Sayangnya, perhatian mengenai penyelenggaraan layanan transportasi ojek ini belum mendapatkan perhatian pada tingkat daerah, dalam hal ini tingkat Provinsi DKI Jakarta. Pendapat ini diajukan karena tidak ditemukannya peraturan daerah (Perda) terkait dengan layanan ojek daring maupun konvensional. Dengan adanya absensi mengenai peraturan ini pada tingkat daerah maka panduan ini juga mencoba untuk menggarisbawahi adanya sebuah pekerjaan rumah yang perlu ditangani secepatnya terutama terkait dengan regulasi yang mengatur mengenai penyelenggaraan layanan ojek baik konvensional dan daring di wilayah Provinsi DKI Jakarta.





**Apa Hal-Hal
yang Perlu
Diperhatikan
dalam Penyediaan
dan Pengelolaan
Shelter
Ojek Online?**



Apa itu Shelter Ojek Online ?



Sumber gambar: dokumentasi tim penulis.

Berbicara mengenai *Shelter Ojek Online* atau *shelter* bagi mitra pengemudi ojek daring, fasilitas ini sangat dibutuhkan di ruang-ruang kota. Pasalnya, mitra pengemudi ojek daring yang sebelumnya diharapkan selalu bergerak, ternyata pada prakteknya tidak demikian. Mitra pengemudi ojek daring dapat dengan mudah ditemukan pada titik-titik pusat kegiatan ekonomi ataupun bangkitan transportasi seperti stasiun kereta, stasiun MRT, perkantoran, apartemen dan pusat perbelanjaan seperti layaknya ojek pangkalan. Fenomena ini menyebabkan terhambatnya lalu lintas terutama pada jam-jam sibuk di pagi dan sore hari. Selain itu, mitra pengemudi pun juga membutuhkan tempat untuk beristirahat sejenak setidaknya untuk mengisi ulang daya baterai ponsel pintar yang menjadi satu-satunya alat untuk mencari penumpang.

Seiring dengan perkembangan zaman, layanan ojek dapat ditawarkan dengan cara konvensional (atau lebih dikenal dengan sebutan ojek pangkalan) ataupun melalui aplikasi daring (lebih dikenal dengan sebutan ojek daring atau ojek *online*). Sedangkan apabila menelisik pada etimologi katanya, *shelter* memiliki arti sebagai sebuah tempat yang mampu memberikan perlindungan sementara dari cuaca buruk dan ancaman bahaya⁵. Akan tetapi yang dimaksud shelter pada panduan ini bukanlah demikian. *Shelter* disini merujuk kepada sebuah tempat yang dapat digunakan sementara bagi mitra pengemudi ojek untuk melakukan aktivitas utamanya, yaitu menaikkan dan menurunkan penumpang. Bahkan pada beberapa lokasi, dimungkinkan bagi mitra pengemudi ojek untuk berhenti sementara dan beristirahat.

Dengan demikian apabila disimpulkan, *Shelter Ojek Online* merupakan sebuah fasilitas yang disediakan bagi mitra pengemudi ojek daring (maupun ojek pangkalan) untuk menunjang aktivitasnya seperti menaikkan dan menurunkan penumpang, parkir sementara dan beristirahat sejenak.

⁵Arti kata shelter." <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/shelter>. Diakses pada 29 Agustus 2019.

Prinsip – Prinsip dalam Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Ojek Online



Penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online* ini tentunya perlu memperhatikan berbagai aspek yang terkait, mulai dari aspek teknis, aspek kegiatan serta interaksi yang terjadi antara pengguna layanan transportasi daring dan mitra pengemudi sampai dengan aspek dinamika kolaborasi antar pemangku kepentingan yang terkait. Pembuatan panduan penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online* yang mampu mengakomodasi kondisi wilayah perkotaan yang beragam bukanlah hal yang mudah. Akan tetapi, setidaknya panduan ini telah menentukan prinsip-prinsip dasar yang perlu diikuti dalam rangka menyediakan dan mengelola fasilitas *Shelter Ojek Online* sehingga fasilitas ini dapat berfungsi dengan sebagaimana mestinya.

Dalam menyediakan dan mengelola fasilitas *Shelter Ojek Online* setidaknya perlu memperhatikan empat prinsip antara lain: berorientasi kepada manusia, kolaborasi antar pemangku kepentingan yang terlibat, integrasi dengan sistem perkotaan serta skema penyediaan dan pengelolaan fasilitas yang terstandarisasi.

Diagram II
4 Prinsip Utama Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Ojek Online



Prinsip I Berorientasi Kepada Manusia



Fasilitas *Shelter Ojek Online* ini haruslah memperhatikan aktivitas sebagai hasil dari interaksi antara pengguna layanan transportasi daring dan mitra pengemudi, selain itu aspek keamanan, kenyamanan serta kemudahan dalam mencari dan mengakses fasilitas ini baik secara fisik dan daring juga perlu diutamakan.

Tujuan	Kriteria	Indikator
<ul style="list-style-type: none">• Terwadahnya kepentingan publik dan pengguna serta pengemudi ojek daring.• Tercapainya kemudahan orientasi lokasi dan mengakses fasilitas.• Terwujudnya rasa aman dan nyaman yang dirasakan oleh pengguna fasilitas Shelter Ojek Online.• Terakomodasinya kebutuhan berbagai tipe pengguna termasuk kaum difabel dan lansia.	<p>I.A. Inklusif</p> <p>I.B. Aman</p> <p>I.C. Nyaman</p>	<ul style="list-style-type: none">• Ramah bagi lansia dan anak-anak.• Ramah bagi difabel.• Ramah bagi wanita.• Ramah bagi semua pengguna jalan (pejalan kaki, penumpang transportasi publik, pengguna layanan ojek daring, mitra pengemudi ojek daring dan pengendara kendaraan bermotor).• Fasilitas shelter yang disediakan dapat digunakan oleh mitra pengemudi dan pengguna layanan ojek daring dan konvensional, serta tidak memiliki atribut dari salah satu perusahaan penyedia layanan transportasi daring tertentu.• Menggunakan material yang tidak berbahaya dan beracun bagi pengguna.• Berada pada area terbuka tanpa halangan visual.• Berada pada area terbuka tanpa halangan fisik.• Lokasi titik shelter dapat diawasi oleh publik 24/7.• Desain dan lokasi shelter mempertimbangkan saat terjadi keadaan darurat.• Mudah ditemukan.• Memiliki lokasi penjemputan dan penurunan penumpang yang jelas dan nyaman.• Memiliki penanda fisik yang jelas.• Lokasi titik shelter terhubung dengan aplikasi.• Dapat diakses dengan berjalan kaki.• Desain fisik shelter harus mengikuti standar minimum ruang bagi sirkulasi dan parkir kendaraan bermotor beroda dua.• Tersedianya fasilitas pendukung minimal untuk menunjang kegiatan pengguna layanan dan mitra pengemudi ojek.

Prinsip II Kolaborasi antar Pemangku Kepentingan yang Terlibat



Terlepas dari aspek legal, seluruh pihak yang memiliki kontribusi terhadap pembangunan wilayah perkotaan, khususnya pemerintah, pengembang atau pemilik gedung dan lahan dan perusahaan operator atau penyedia layanan transportasi daring, perlu juga untuk berkontribusi dalam penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online*. Pasalnya, tanpa terciptanya kolaborasi ini, dampak yang ditimbulkan oleh layanan ojek daring tidak dapat diatasi secara komprehensif.

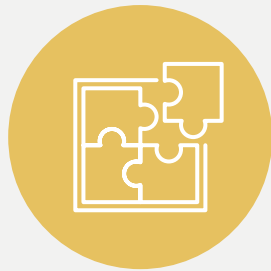
Tujuan	Kriteria	Indikator
<ul style="list-style-type: none">• Terwujudnya fasilitas Shelter Ojek Online dengan skema pembagian peran.• Terjaganya kualitas pelayanan shelter dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan yang terkait tanpa kecuali.	<p>II.A. Pembagian Peran Yang Jelas Antar Pemangku Kepentingan</p> <p>II.B. Partisipasi Aktif Dari Seluruh Pemangku Kepentingan</p>	<ul style="list-style-type: none">• Adanya kontribusi atas penyediaan dan pengelolaan fasilitas Shelter Ojek Online dari penyedia layanan transportasi ojek daring.• Adanya kontribusi atas penyediaan dan pengelolaan Shelter Ojek Online dari pemilik lahan dan pengelola gedung.• Adanya kontribusi atas penyediaan dan pengelolaan Shelter Ojek Online dari pemerintah.• Adanya kontribusi atas pengelolaan online ojek shelter dari mitra pengemudi ojek dan pengguna layanan ojek.• Mengakomodasi inisiatif, pendapat dan kebutuhan dari seluruh pihak.



Sumber gambar: dokumentasi tim penulis.

Prinsip III

Integrasi dengan Sistem Perkotaan



Integrasi dengan sistem perkotaan penting adanya karena penyediaan dan pengelolaan fasilitas ini tidak terlepas dari aspek-aspek teknis seperti ketersediaan lahan, lokasi, besarnya arus lalu lintas, titik-titik permintaan, serta tarikan dan bangkitan transportasi. Dengan demikian penentuan lokasi dan tipologi yang diterapkan haruslah memperhatikan sistem perkotaan antara lain transportasi, tata ruang dan rancang kota.

Tujuan

- Menciptakan integrasi dengan moda transportasi publik.
- Mewujudkan tujuan penataan ruang aman, nyaman dan produktif.
- Mewujudkan keserasian lingkungan.
- Pengadaan shelter harus dapat mengatasi permasalahan ketertiban lalu lintas dan kemacetan.

Kriteria

III.A. Terintegrasi Dengan Sistem Transportasi Perkotaan

III.B. Terintegrasi Dengan Tata Ruang

III.C. Terintegrasi Dengan Rancang Kota

Indikator

- Penyediaan titik shelter tidak mengganggu lalu lintas.
- Penyediaan titik shelter tidak mengganggu sirkulasi kendaraan dari dan ke dalam persill.
- Penyediaan titik shelter perlu memperhatikan integrasi dengan sistem transportasi massal berbasis rel dan tidak berbasis rel, misal: BRT, LRT dan MRT.
- Tersedianya informasi mengenai sistem transportasi kota dan integrasi antar moda transportasi.
- Penyediaan titik shelter perlu memperhatikan bangkitan transportasi dari pusat-pusat kegiatan di wilayah perkotaan.
- Penyediaan fasilitas shelter mengikuti ketentuan yang telah ditetapkan dalam peraturan dan perencanaan perkotaan: RTRW, RTDR, RPJMD, RPJP dan peraturan/ perencanaan lain yang relevan.
- Penyediaan fasilitas shelter perlu mengikuti kaidah-kaidah rancang kota yang baik.
- Penyediaan fasilitas shelter harus memperhatikan peraturan rancang kota yang telah ditetapkan, misal: RTBL, UDGL dan peraturan lain yang berlaku.



Prinsip IV Skema Penyediaan dan Pengelolaan yang Terstandarisasi



Standar penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online* tentunya akan membantu seluruh pemangku kepentingan yang ingin berkontribusi. Selain itu, standar ini juga dapat membantu menjamin kualitas, integrasi dan kenyamanan pengguna.

Tujuan

Tujuan :

- Menciptakan kemudahan proses perijinan pembangunan.
- Memperjelas ketentuan-ketentuan terkait pembangunan yang berlaku.

Kriteria

**IV.A.Skema
Penyediaan
Fasilitas Shelter
Ojek Online Yang
Mengikuti Kaidah
Tata Kelola Yang
Baik**

**IV.B.Mekanisme
Pengelolaan
Fasilitas Shelter
Ojek Online Yang
Berjalan Dengan
Baik**

Indikator

- Penyediaan fasilitas Shelter Ojek Online harus terbuka.
- Penyediaan fasilitas Shelter Ojek Online harus mengikuti prosedur yang berlaku.
- Ease of doing business ” bagi seluruh pihak yang terlibat.
- Dimungkinkan untuk memiliki integrasi dengan bisnis skala mikro yang relevan, contoh: cuci helm, tambal ban, perbaikan sepeda motor, penyediaan makanan dan minuman.
- Sistem monitoring dan evaluasi penyediaan fasilitas Shelter Ojek Online yang jelas.
- Adanya pemeliharaan fasilitas secara berkala.
- Adanya petugas yang mengatur kegiatan operasional pada fasilitas shelter.



Sumber gambar: dokumentasi tim penulis.

Para Pemangku Kepentingan yang Terlibat dalam Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Ojek Online

Penyediaan dan pengelolaan fasilitas Shelter Ojek Online tidak dapat dilakukan oleh satu pihak saja melainkan memerlukan kolaborasi dan kontribusi dari seluruh pihak yang terlibat. Masing-masing pihak tentunya memiliki peran, sumber daya dan kapasitas yang berbeda-beda namun saling melengkapi dalam menyukseskan penyediaan dan pengelolaan fasilitas ini. Selanjutnya, bagian ini akan mengulas mengenai siapa saja pemangku kepentingan yang terlibat serta bagaimana peran masing-masing pihak dalam rangka penyediaan dan pengelolaan fasilitas Shelter Ojek Online ini. Seperti yang telah disebutkan pada bagian awal panduan ini, para pemangku kepentingan dapat dikelompokkan dalam tiga kelompok utama yaitu perusahaan operator atau penyedia layanan transportasi daring, pemilik lahan atau pengelola gedung serta Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Selain ketiga kelompok utama ini, juga terdapat dua kelompok lainnya yang dikategorikan sebagai pengguna fasilitas Shelter Ojek Online, yaitu pengguna layanan atau penumpang dan mitra pengemudi.

Perusahaan Operator atau Penyedia Layanan Transportasi Daring



Perusahaan operator atau penyedia layanan transportasi daring mengacu kepada pihak entitas atau badan usaha yang menyelenggarakan dan menyediakan layanan transportasi ojek daring ini. Di Indonesia, setidaknya terdapat dua perusahaan ternama yang menjadi penyedia layanan transportasi ojek daring ini yaitu GO-JEK dan Grab Indonesia. Sebagai penyedia layanan, tentunya perusahaan ini memiliki peran yang besar dalam penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online* ini. Pasalnya, hanya perusahaan operator yang memiliki data mengenai jumlah pengguna layanan serta mitra pengemudi yang menggunakan layanan transportasi daring ini setiap harinya. Selain itu, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat, fasilitas *Shelter Ojek Online* ini harus disediakan oleh perusahaan aplikasi penyedia layanan transportasi daring. Dengan demikian, perusahaan operator atau penyedia layanan transportasi daring menjadi pemangku kepentingan kunci yang perlu dilibatkan dalam penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online* ini.

Pemilik Lahan dan Pengelola Gedung



Fasilitas *Shelter Ojek Online* ini dapat berlokasi di ruang publik, seperti ruang milik jalan (RUMIJA), atau di dalam persil atau batas lahan yang dimiliki oleh individu maupun korporasi. Dengan demikian, maka pemilik lahan atau pengelola gedung juga menjadi salah satu pihak yang penting untuk dilibatkan karena pihak inilah yang memiliki sumber daya berupa lahan atau ruang di lokasi-lokasi penyediaan fasilitas *Shelter Ojek Online* ini. Seiring dengan berkembangnya layanan transportasi daring ini, pemilik lahan dan pengelola gedung pun merasakan berbagai dampak yang ditimbulkan sebagai akibat interaksi antara penumpang dan mitra pengemudi. Pasalnya, mitra pengemudi ojek daring sering kali menaikkan dan menurunkan penumpang pada pintu masuk utama menuju gedung. Alhasil arus lalu lintas masuk dan keluar gedung pun terhambat. Hal ini diperparah dengan perilaku mitra pengemudi yang kerap kali menunggu penumpang di sekitar pintu masuk utama gedung.

Dalam rangka merespon fenomena ini, beberapa pemilik lahan dan pengelola gedung di wilayah Provinsi DKI Jakarta telah berinisiatif untuk menyediakan fasilitas *Shelter Ojek Online* di dalam lahan atau gedung yang dimiliki atau dikelola. Akan tetapi, karena belum adanya sebuah standar mengenai fasilitas ini, maka tak jarang fasilitas yang disediakan pun hanya ala kadarnya tergantung kepada ruang sisa yang dimiliki di dalam lahan tersebut. Inisiatif penyediaan fasilitas ini dimotivasi oleh sedikitnya beberapa alasan, yaitu keteraturan arus lalu lintas di sekitar gedung atau lahan, estetika serta penyediaan layanan bagi pengunjung atau konsumen atau penghuni gedung. Pasalnya, tidak dipungkiri bahwa layanan transportasi daring ini digunakan oleh berbagai kalangan terutama yang berusia produktif.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta



Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tentunya juga menjadi pemangku kepentingan kunci bagi penyediaan dan penyelenggaraan fasilitas *Shelter Ojek Online*. Pasalnya, bukan hanya karena ruang lingkup yang digunakan bagi inisiatif ini adalah wilayah Provinsi DKI Jakarta, tetapi penyediaan fasilitas ini juga perlu disediakan di ruang-ruang publik serta lokasinya pun perlu diatur lebih lanjut oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai otoritas utama. Selain itu, Pemerintah Provinsi juga perlu turun tangan dalam menyelesaikan berbagai dampak negatif yang ditimbulkan oleh aktivitas layanan transportasi ojek daring, seperti misalnya terhambatnya arus lalu lintas perkotaan akibat menumpuknya mitra pengemudi yang berhenti dan menunggu penumpang di bahu jalan sekitar bangkitan transportasi atau titik pusat kegiatan ekonomi. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta perlu melakukan kolaborasi dengan berbagai pihak, khususnya perusahaan operator sebagai penyedia layanan transportasi daring dan pemilik atau pengelola gedung dalam rangka penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online* ini, agar manfaat fasilitas ini dapat dirasakan oleh semua pihak yang terlibat tanpa terkecuali.

Pengguna Layanan

Selain ketiga kelompok utama pemangku kepentingan yang telah disebutkan di atas, sebenarnya terdapat setidaknya dua kelompok lainnya yang turut perlu diikutsertakan dalam penyediaan dan pengelolaan fasilitas Shelter Ojek Online ini. Kedua kelompok ini sebenarnya dapat dikategorikan sebagai kelompok pengguna fasilitas yang terdiri dari pengguna layanan transportasi ojek daring (atau biasa disebut juga sebagai penumpang) dan mitra pengemudi ojek daring. Meskipun tampaknya kedua kelompok ini memiliki kontribusi minor pada tahapan awal penyediaan dan pengelolaan fasilitas ini, akan tetapi kedua kelompok inilah yang nantinya akan menggunakan fasilitas ini, sehingga penyediaan fasilitas Shelter Ojek Online haruslah memperhatikan kebutuhan dan aktivitas yang timbul sebagai akibat dari interaksi antara pengguna layanan dan mitra pengemudi.



Berdasarkan studi yang dilakukan oleh ITDP Indonesia dan NHTV Breda⁶, pengguna layanan transportasi daring memiliki karakteristik yang terbilang homogen. Hal ini dikarenakan pengguna layanan ini memiliki karakteristik yang kurang lebih sama yaitu kalangan usia produktif yang berusia sekitar 20-30 tahun dan menggunakan layanan ojek daring untuk jarak tempuh dekat terutama sebagai first mile dan last mile yang mengantarkan mereka dari destinasi awal ke titik transportasi publik terdekat (halte bus Trans Jakarta atau stasiun kereta api). Dengan kata lain, penggunaan layanan transportasi daring ini dipadukan dengan penggunaan angkutan umum massal. Dari sudut pandang pengguna layanan transportasi ojek daring, fasilitas Shelter Ojek Online sedikitnya dapat membantu pengguna dalam hal kejelasan selama aktivitas menaikkan dan menurunkan penumpang. Pengguna layanan dapat merasa lebih aman dalam menggunakan layanan apabila terdapat sebuah ruang yang jelas untuk menunggu serta pertemuan antara penumpang dan mitra pengemudi.

⁶Dielen, Charline. 2017. Unravelling Online Ojek's User Profile in Jabodetabek: A multi-level identification method. Jakarta: ITDP Indonesia and NHTV Breda University of Applied Science.

Mitra Pengemudi



Selain pengguna layanan, mitra pengemudi ojek daring juga merupakan anggota kelompok pengguna fasilitas Shelter Ojek Online yang perlu diperhatikan aspirasinya. Hal ini dikarenakan fasilitas ini juga akan memberikan dampak bagi aktivitas keseharian mereka sebagai mitra pengemudi ojek daring. Fasilitas ini selanjutnya tidak hanya menjadi tempat pertemuan antara pengguna layanan dan mitra pengemudi serta menaikkan dan menurunkan penumpang saja, melainkan juga sebagai tempat beristirahat sejenak untuk sekedar mengisi ulang daya ponsel pintar. Pada lokasi-lokasi tertentu yang memungkinkan, fasilitas ini juga dapat mengakomodasi kebutuhan lain dari mitra pengemudi seperti keperluan makan dan minum, cuci helm serta bengkel reparasi atau servis sepeda motor.

Pada tataran yang berbeda, fasilitas Shelter Ojek Online ini sebenarnya telah tersedia di beberapa lokasi di wilayah Provinsi DKI Jakarta secara swadaya oleh beberapa komunitas mitra pengemudi ojek daring. Komunitas-komunitas ini biasanya muncul berdasarkan wilayah dimana mitra pengemudi biasanya beroperasi. Komunitas mitra pengemudi ojek daring bekerjasama dengan pemilik warung yang memiliki ruang berlebih untuk dijadikan sebagai “basecamp”⁷ bagi mitra pengemudi untuk beristirahat, makan, mengisi ulang daya ponsel pintar mereka, menunggu order atau bahkan sekedar bersosialisasi dengan mitra pengemudi lainnya. Bentuk kolaborasi antara komunitas mitra pengemudi dan pemilik warung pun terbilang sederhana. Komunitas mitra pengemudi ojek daring ini biasanya akan membayar “uang sewa” kepada pemilik warung atas ruang dan fasilitas listrik untuk pengisian daya yang disediakan. “Uang sewa” ini didapatkan dari iuran bulanan yang dilakukan oleh mitra pengemudi yang menjadi anggota komunitas tersebut.

⁷“Basecamp” merupakan istilah yang populer dipakai di kalangan para mitra pengemudi ojek daring untuk merujuk kepada tempat mitra pengemudi untuk beristirahat, makan dan mengisi ulang daya ponsel pintar. Fasilitas seperti ini disediakan secara swadaya oleh komunitas mitra pengemudi ojek daring.

⁸Rame-Rame Jakarta-. Manggarai. Jakarta: Rame-Rame Jakarta.

Tantangan dan Peluang dalam Penyediaan dan Pengelolaan Shelter Ojek Online

Penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online* ini di wilayah Provinsi DKI Jakarta bukanlah sesuatu hal yang mudah meskipun fasilitas ini dapat memberikan banyak manfaat bagi pengguna layanan dan mobilitas perkotaan. Bagian ini akan menjelaskan berbagai tantangan dan peluang dalam penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online*.

Tantangan dalam Penyediaan dan Pengelolaan *Shelter Ojek Online*

Tantangan I

Keterbatasan Lahan



Dengan padatnya pengembangan yang terjadi di wilayah Provinsi DKI Jakarta, keterbatasan lahan merupakan salah satu tantangan utama dalam penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online*. Penyediaan fasilitas ini perlu memperhatikan titik-titik pusat kegiatan ekonomi serta bangkitan transportasi yang merupakan dua lokasi utama dimana mitra pengemudi ojek daring mendapatkan order dari penumpang. Apabila melihat kondisi titik-titik bangkitan transportasi saat ini seperti stasiun kereta api, stasiun MRT dan stasiun LRT yang biasanya terletak pada ruang milik jalan, tentunya tidak ada lahan yang tersisa untuk penyediaan fasilitas ini pada ruang milik jalan. Skenario lain yang dapat digunakan adalah dengan melakukan kolaborasi dengan titik-titik pusat kegiatan ekonomi terdekat dengan titik bangkitan transportasi. Hal ini berarti penyediaan fasilitas ini perlu dilakukan di dalam lahan swasta sehingga kolaborasi dengan pemilik lahan atau pengelola gedung sangatlah penting.

Tantangan II

Jumlah Mitra Pengemudi Dan Pengguna Layanan yang Tidak Diketahui



Sejak kemunculan layanan transportasi daring ini pertama kali pada tahun 2014, layanan ini telah berkembang sangat pesat terbukti dengan banyaknya mitra pengemudi ojek daring yang dapat dengan mudah ditemukan di berbagai sudut kota. Sayangnya, informasi mengenai jumlah mitra pengemudi serta pengguna layanan ini hanya diketahui oleh satu pihak saja, yaitu perusahaan operator atau penyedia layanan transportasi daring. Keengganan pihak perusahaan operator untuk berkolaborasi, terutama dalam hal pembagian data, memberikan kesulitan bagi penyusunan standar fasilitas *Shelter Ojek Online* terutama dalam hal kapasitas dan dimensi.

Tantangan III

Tidak Adanya Peraturan pada Tingkat Lokal Mengenai Transportasi Daring



Tantangan ketiga dalam hal penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online* adalah ketidakadaannya peraturan pada tingkat provinsi mengenai transportasi daring. Satu-satunya peraturan yang mengatur mengenai fasilitas ini hanyalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Akan tetapi, peraturan ini tidak menyebutkan secara rinci mengenai standar penyediaan dan pengelolaan fasilitas, terutama pada tingkat lokal. Selanjutnya, kondisi ini dapat menjadi tantangan sekaligus peluang karena panduan ini dapat memberikan rekomendasi bagi penyusunan peraturan terkait pada tingkat Provinsi DKI Jakarta.

Tantangan IV

Konflik Antara Mitra Pengemudi Ojek Daring dan Konvensional



Salah satu isu yang juga muncul di lapangan dengan kehadiran layanan ojek daring adalah konflik antara mitra pengemudi ojek konvensional (opang) dan ojek daring. Konflik ini ditemukan pada lokasi-lokasi yang menjadi titik transit moda transportasi massal seperti stasiun kereta api. Pada beberapa lokasi stasiun kereta api, mitra pengemudi ojek konvensional bahkan tidak memperbolehkan mitra pengemudi ojek daring untuk menaikkan penumpang, sehingga tidak jarang terjadi mitra pengemudi ojek daring harus memberitahu konsumennya untuk berjalan sedikit lebih jauh dari stasiun kereta api. Hal inilah yang menjadi tantangan dari penyediaan fasilitas *Shelter Ojek Online* ini. Jalan tengah yang bisa diambil adalah dengan tidak mencantumkan logo perusahaan ataupun materi pemasaran pada fasilitas *shelter*.

Tantangan V

Paradigma Dan Persepsi Yang Dimiliki Oleh Pemilik Lahan Dan Pengelola Gedung



Penyediaan fasilitas *Shelter Ojek Online* terhambat oleh paradigma dan persepsi yang dimiliki oleh pemilik lahan dan pengelola pusat-pusat kegiatan yang beranggapan bahwa penyediaan fasilitas bagi mitra pengemudi ojek dan pengemudi sepeda motor secara umum dapat menurunkan kelas dari sebuah pusat kegiatan, khususnya pusat kegiatan komersial. Meskipun penyediaan fasilitas ini secara *de facto* dapat meningkatkan aksesibilitas sebuah pusat kegiatan, akan tetapi paradigma ini justru menghambat penyediaannya karena pemilik lahan atau pengelola pusat kegiatan menolak untuk bekerjasama dengan perusahaan operator.

Tantangan VI

Hambatan Birokrasi



Tantangan lainnya yang juga menjadi hambatan adalah jalur birokrasi yang terbilang cukup panjang di dalam institusi publik. Panjangnya alur birokrasi yang harus dilalui dalam melakukan kolaborasi dalam rangka penyediaan fasilitas *Shelter Ojek Online* ini tentunya dapat menurunkan minat dari berbagai pemangku kepentingan, khususnya pemilik lahan dan perusahaan operator untuk berkolaborasi.

Peluang dalam Penyediaan dan Pengelolaan *Shelter Ojek Online*

Peluang I

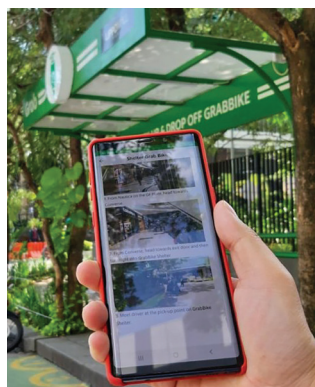
Keteraturan Lalu Lintas Perkotaan dan Dukungan Bagi Transportasi Massal



Dengan tersedianya sebuah fasilitas yang mampu mengakomodasi kegiatan dan interaksi antara pengguna layanan dan mitra pengemudi ojek daring, maka lalu lintas perkotaan dapat lebih teratur. Hal ini disebabkan karena mitra pengemudi ojek daring tidak akan menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat, melainkan di titik-titik yang telah ditentukan. Selain itu, dengan adanya fasilitas shelter yang aman dan nyaman, hal ini tentunya dapat meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik seperti kereta, MRT ataupun LRT. Pasalnya, ojek daring ini dapat menjadi pilihan moda transportasi *first mile* dan *last mile* yang akan mengantarkan masyarakat dari dan ke titik-titik transit transportasi publik.

Peluang II

Keterhubungan Fasilitas Fisik *Shelter Ojek Online* dengan Aplikasi



Fasilitas fisik *Shelter Ojek Online* yang disediakan perlu dihubungkan dengan aplikasi layanan transportasi daring. Hal ini dimaksudkan agar mitra pengemudi ojek daring dapat menaikkan dan menurunkan penumpang pada lokasi yang telah ditentukan. Hal ini juga berlaku sama bagi pengguna layanan transportasi daring untuk menunggu dan memesan layanan ini pada lokasi yang telah ditentukan.

Usulan Lokasi Prioritas Penyediaan Shelter Ojek Online

Lokasi yang dipilih untuk penyediaan fasilitas *Shelter Ojek Online* ini tentunya perlu memperhatikan lokasi-lokasi yang memiliki banyak permintaan atas layanan transportasi daring ini. Panduan praktis ini memberikan arahan dimana sebaiknya fasilitas ini perlu disediakan.

Lokasi-Lokasi Yang Menjadi Titik Transit Moda Angkutan Umum Massal



Titik - titik transit moda angkutan umum massal tentunya memiliki tarikan dan bangkitan transportasi yang cukup besar, mengingat banyaknya jumlah penumpang yang naik dan turun pada sekali keberangkatan dan atau kedatangan. Jumlah ini akan lebih besar terutama pada jam-jam sibuk. Tidak jarang terjadi, titik transit ini bukanlah tujuan akhir yang ingin dituju oleh masyarakat. Alhasil, masyarakat menggunakan layanan transportasi ojek daring sebagai moda transportasi lanjutan untuk mencapai tujuan akhir. Akibatnya bisa diduga, tumpukan mitra pengemudi di sekitar titik-titik transit ini. Untuk mengatasi hal tersebut, maka fasilitas Shelter Ojek Online perlu disediakan pada lokasi-lokasi yang menjadi titik transit moda angkutan umum massal, diantaranya adalah stasiun kereta api, stasiun MRT, stasiun LRT, halte bus Trans Jakarta dan terminal bus.

Lokasi-Lokasi Yang Menjadi Pusat Kegiatan Di Wilayah Provinsi DKI Jakarta

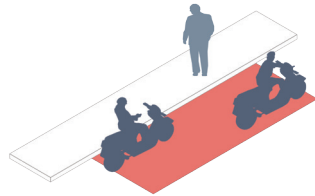


Selain titik-titik transit, lokasi yang juga perlu menyediakan fasilitas Shelter Ojek Online adalah lokasi-lokasi yang menjadi pusat kegiatan masyarakat. Pusat kegiatan yang dimaksud dapat berupa pusat perbelanjaan, perkantoran, apartemen, universitas, fasilitas olahraga dan fasilitas rekreasi. Seperti yang telah disinggung sebelumnya, lokasi-lokasi ini merupakan tujuan awal atau tujuan akhir dari masyarakat yang menggunakan layanan transportasi ojek daring. Dengan demikian lokasi-lokasi ini menjadi pusat bangkitan dan tarikan transportasi yang besar dan perlu penataan lebih lanjut.

Berbagai Kegiatan yang Diakomodasi dalam Fasilitas Shelter Ojek Online

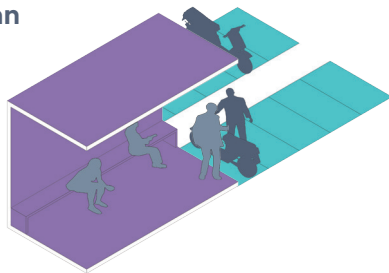
Lalam menyediakan dan mengelola fasilitas *Shelter Ojek Online*, pemahaman mengenai berbagai kegiatan yang berkaitan dengan aktivitas pengguna layanan serta mitra pengemudi ojek serta interaksinya. Bagian ini menggarisbawahi setidaknya tiga kegiatan utama yang berkaitan dengan aktivitas dan interaksi yang terjadi antara pengguna layanan serta mitra pengemudi ojek. Ketiga aktivitas ini adalah menaikkan dan menurunkan penumpang, parkir sementara (khususnya bagi layanan pengantaran makanan dan barang) serta kegiatan atau layanan pendukung lainnya.

Menaikkan Dan Menurunkan Penumpang



Kegiatan ini merupakan kegiatan utama sebagai hasil interaksi antara pengguna layanan dan mitra pengemudi ojek. Bersamaan dengan kegiatan ini, mitra pengemudi juga menunggu order berikutnya melalui gawai cerdas mereka. Pada umumnya, mitra pengemudi masih akan berada di atas motor dan tidak mematikan mesin kendaraan.

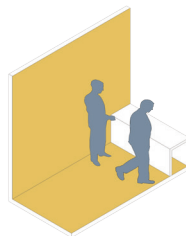
Parkir Sementara dan Istirahat Sejenak



Kegiatan ini biasanya dilakukan oleh mitra pengemudi ojek yang melakukan layanan pengantaran barang atau makanan. Dengan demikian, mitra pengemudi dimungkinkan untuk parkir sementara untuk mengantar pesanan atau barang sebelum menerima order berikutnya.

Istirahat sejenak untuk beberapa menit juga dimungkinkan karena jeda order yang biasa terjadi. Pengisian daya ulang ponsel cerdas pun dapat dilakukan.

Kegiatan atau Layanan Pendukung Lainnya

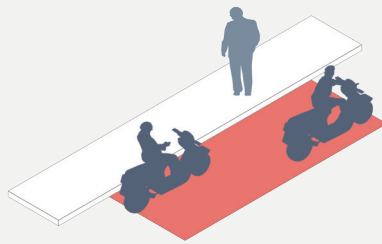


Kegiatan ini merupakan kegiatan pelengkap yang juga merupakan rangkaian kebutuhan dari mitra pengemudi ojek dan pengguna layanan. Kegiatan atau layanan pendukung dapat berupa penunjang/rekreasi seperti rehat, kumpul komunitas, makan dan minum, keperluan kamar mandi, keperluan servis motor/ponsel pintar, keperluan mencuci helm/motor, keperluan menyimpan barang, keperluan ibadah, mengisi daya ulang ponsel cerdas, bahkan menarik tunai.

Dalam rangka penyediaan fasilitas shelter ini, dimungkinkan untuk adanya kombinasi dari dua atau lebih kegiatan yang disebutkan di atas pada sebuah fasilitas *shelter*. Hal ini tentunya sangat bergantung terhadap lokasi penyediaan serta ketersediaan lahan. Akan tetapi, setiap shelter diharuskan mampu mengakomodasi kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang dengan aman, nyaman dan teratur.

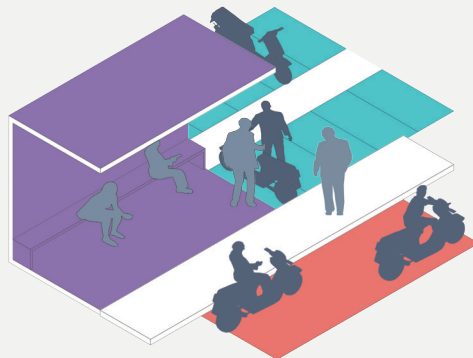


Penggunaan Satu Fungsi



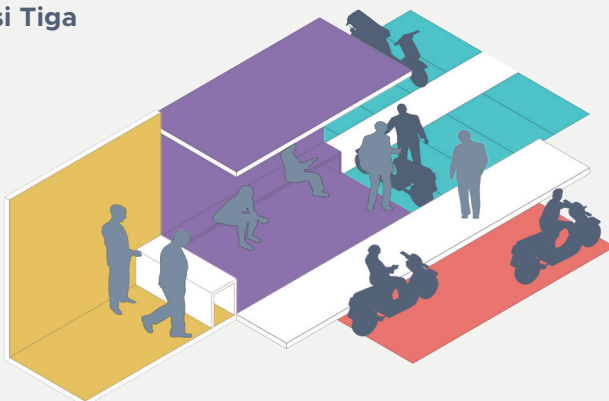
Fasilitas *shelter* yang hanya terdiri dari satu fungsi khususnya hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang saja dimungkinkan bagi penyediaan di lokasi-lokasi yang menjadi titik transit transportasi dengan lahan yang terbatas atau hampir tidak ada.

Kombinasi Dua Fungsi



Fasilitas *shelter* yang terdiri atas kombinasi dari dua kegiatan dapat dimungkinkan bagi lokasi yang menjadi titik transit transportasi maupun pusat kegiatan dengan kondisi luas lahan yang masih cukup memadai.

Kombinasi Tiga Fungsi

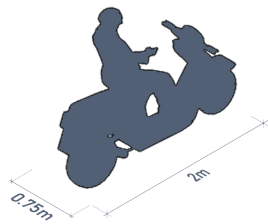


Fasilitas *shelter* yang terdiri atas kombinasi dari tiga kegiatan dimungkinkan bagi lokasi yang menjadi titik transit transportasi maupun pusat kegiatan dengan kondisi luas lahan yang memadai. Tipe ini memungkinkan adanya dukungan bagi perkembangan bisnis lokal dan mitra UMKM.

Dimensi Ruang Dasar yang Perlu diperhatikan dalam Perancangan Shelter Ojek Online

Dalam perancangan Shelter Ojek Online, dimensi ruang standar menjadi acuan dalam pembuatan modul ruang. Dimensi ruang dapat terbagi berdasar pengguna dan objek yang menggunakan ruang tersebut.

Dimensi Ruang Sepeda Motor



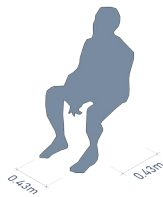
Ukuran motor dapat bervariasi, tetapi dimensi umumnya antara 1,5-2,3 m untuk panjang dan lebar 0,5-1 m. Dengan demikian maka ruang yang dibutuhkan untuk satu unit sepeda motor adalah 4 m² (dengan memperhitungkan sirkulasi yang dibutuhkan).

Dimensi Ruang Manusia dalam Keadaan Berdiri



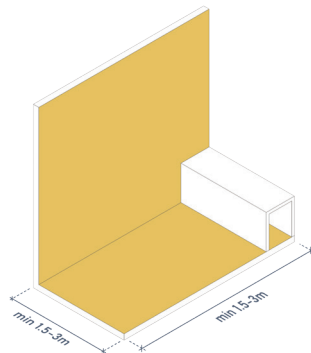
Kebutuhan ruang untuk area berjalan kaki mengacu pada dimensi ruang manusia dalam keadaan berdiri. Dimensi pada umumnya antara 0,6-0,7m untuk satu orang, atau sekitar 1m². Sedangkan untuk anak-anak antara 0,5-0,6 m. Penentuan luasan area antri penumpang dan jalur pejalan kaki pada Shelter Ojek Online dapat mengacu pada dimensi ini.

Dimensi Ruang Manusia dalam Keadaan Duduk



Ruang yang dibutuhkan satu orang dengan posisi duduk yaitu berkisar antara 0,4-0,5m panjang dan lebar. Penentuan luasan area istirahat dapat mengacu pada dimensi ruang manusia dalam posisi duduk dan berjalan.

Dimensi Ruang Fungsi Tambahan

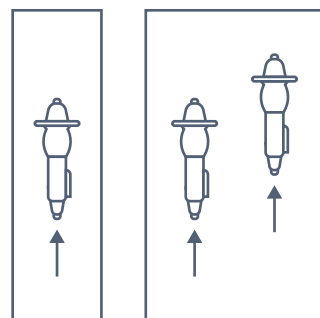


Ukuran standar yang disarankan untuk perancangan fasilitas pendukung lainnya yaitu 1,5-3,0 m panjang dan lebar atau sekitar 4,5 - 5 m². Fungsi tambahan ini dimaksudkan untuk fasilitas pelengkap yang sekiranya dapat mendukung fasilitas Shelter Ojek Online antara lain: warung makan dan minum, kamar mandi, kios servis motor/ponsel pintar, kios cuci helm atau motor, ruang loker untuk keperluan menyimpan barang, musholla, stasiun pengeisian daya ulang ponsel cerdas (charging station) dan ATM (Anjungan Tunai Mandiri).



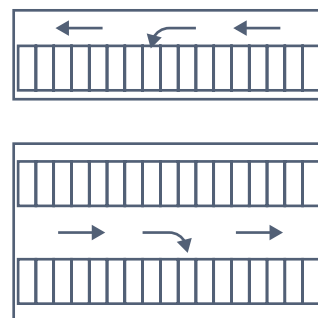
Tata letak fasilitas Shelter Ojek Online dapat dikonfigurasi agar sesuai dengan berbagai bentuk ruang. Khususnya konfigurasi endapan (parkir sementara) dan parkir motor. Misalnya, area parkir yang menggunakan sistem miring (Sudut 30°, 45° dan 60°) sangatlah ideal dan disarankan untuk ruang sempit. Namun, konfigurasi pelat miring membutuhkan lebih banyak panjang untuk jumlah parkir yang sama daripada parkir standar (dengan sudut 90°).

Konfigurasi Endapan Motor (Lajur Motor)



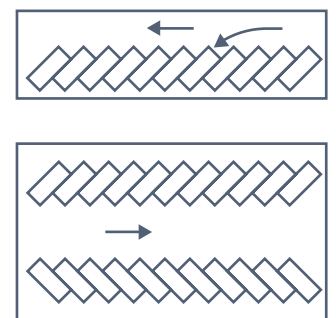
Konfigurasi untuk area lajur motor disarankan maksimal dua lajur motor dengan lebar 1,5 m.

Konfigurasi Parkir Motor Standar



Konfigurasi parkir yang paling umum. Ideal untuk ruang linear seperti area parkir persil.

Konfigurasi Parkir Motor Miring



Konfigurasi ini disarankan untuk ruang dengan luasan yang lebih sempit atau di mana ada lebar terbatas. Kemiringan yang disarankan yaitu 30, 45 atau 60.

Berbagai Elemen Pendukung yang Perlu Ada di dalam Setiap Fasilitas Shelter Ojek Online

Dalam setiap fasilitas Shelter Ojek Online, diperlukan beberapa elemen pendukung agar fasilitas ini tetap dapat menjamin aspek keamanan, kenyamanan serta inklusivitasnya. Beberapa elemen ini antara lain adalah sebagai berikut.

I. ELEMEN DASAR

Elemen yang Diwajibkan Ada pada Seluruh Fasilitas *Shelter Ojek Online*



Marka Jalan

Marka jalan yang jelas dibutuhkan untuk memberikan informasi bagi pengendara dan pengguna jalan serta untuk menjamin perilaku berkendara yang baik.



Rambu

Dibutuhkan rambu yang jelas yang menggambarkan dimana lokasi shelter ini sehingga mitra pengemudi dapat mengetahui lokasi menaikkan dan menurunkan penumpang serta dimana penumpang dapat menunggu mitra pengemudi.



Tekstur Penunjuk Arah Bagi Tuna Netra

Tekstur Penunjuk arah membantu memudahkan akses bagi tunanetra sehingga mereka pun dapat memiliki kebebasan dalam bermobilitas dengan aman dan nyaman menuju dan atau di dalam *shelter*.

II. ELEMEN SEKUNDER

Keberadaan Elemen Ditetapkan Berdasar Lokasi dan Fungsi yang Disediakan Shelter Ojek Online



Fasilitas Berteduh

Pada beberapa fasilitas *shelter*, perlu dilengkapi dengan fasilitas untuk berteduh, menunggu dan beristirahat sejenak bagi pengguna layanan dan mitra pengemudi.



Tempat Duduk

Tempat duduk perlu disediakan, terutama bagi fasilitas *shelter* yang mencoba untuk mengakomodasi kegiatan istirahat dan parkir sejenak maupun istirahat dalam waktu panjang.



Fasilitas Penerangan

Shelter perlu dilengkapi dengan penerangan yang cukup agar dapat menjamin keamanan dan kenyamanan pengguna fasilitas *shelter* di malam hari.



Sumber gambar: dokumentasi tim penulis.



Fasilitas Ramp

Ramp diperlukan untuk menjaga inklusivitas dari fasilitas shelter ini agar dapat diakses dengan mudah bagi pengguna kursi roda, terutama di lokasi-lokasi yang terintegrasi dengan titik transit transportasi publik.



Fasilitas Pengisian Ulang Daya Ponsel

Fasilitas pengisian ulang daya ponsel pintar menjadi penting karena mitra pengemudi sangat bergantung kepada ponsel pintar untuk mencari dan menerima order.



Papan Informasi

Menyediakan informasi bagi pengguna untuk beralih di antara mode mobilitas dan navigasi jaringan jalan lokal. Menggambarkan jarak berjalan dan bersepeda waktu dan jarak tanda-tanda dan peta *wayfinding*.



Tempat Sampah

Keberadaan tempat sampah dapat mendukung kebersihan dan kenyamanan fasilitas. Disarankan menyediakan pembagian pemilahan sampah.

Berbagai Usulan Tipologi Shelter Ojek Online, Konfigurasi serta Fasilitas Pendukungnya



Sumber gambar: dokumentasi tim penulis.

Panduan ini mungkin merupakan panduan yang pertama di Indonesia atau bahkan pada negara-negara yang memiliki layanan transportasi ojek daring. Bagian ini akan mengajukan setidaknya empat usulan tipologi dari fasilitas *Shelter Ojek Online*. Usulan ini dibuat dengan mempertimbangkan konteks wilayah Provinsi DKI Jakarta, observasi atas aktivitas mitra pengemudi dan pengguna layanan ojek daring serta diskusi dengan para pemangku kepentingan utama. Apabila dilihat dari lokasinya, keempat tipologi ini dapat dikategorikan ke dalam dua kategori: tipologi fasilitas *shelter* yang terletak di dalam ruang milik jalan (RUMIJA) dan tipologi fasilitas *shelter* yang terletak di dalam kavling. Tabel di samping ini mencoba untuk meringkas keempat tipologi yang diusulkan dalam panduan praktis ini.

Tipe I	Tipe II	Tipe Iii	Tipe Iv
<p>Fasilitas Shelter yang Berada di Dalam Kavling</p>	<p>Fasilitas Shelter yang Memanfaatkan Ruang Publik yang Tidak Optimum</p>	<p>Fasilitas Shelter yang Berada di Badan Jalan Berupa Laybay</p>	<p>Fasilitas Shelter yang Berada di Badan Jalan</p>
<p>Tipologi ini digunakan apabila shelter akan disediakan di dalam kavling.</p> <p>Dapat digunakan untuk penyediaan shelter di pusat-pusat kegiatan masyarakat.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Area menaikkan & menurunkan penumpang : 8-15 m2. • Area parkir sementara : 10-20 m2. • Area fasilitas penunjang: 2,25 - 9 m2. 	<p>Tipologi ini digunakan apabila shelter disediakan pada RUMIJA, lebih tepatnya dengan memanfaatkan ruang bagian bawah jalan layang.</p> <p>Dapat digunakan untuk penyediaan shelter di titik-titik transit angkutan umum massal.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Area menaikkan & menurunkan penumpang : 8-15 m2. • Area parkir sementara : 10-20 m2. • Area fasilitas penunjang : 2,25 - 9 m2. 	<p>Tipologi ini digunakan apabila shelter disediakan pada RUMIJA.</p> <p>Dapat digunakan untuk penyediaan shelter di titik-titik transit angkutan umum massal.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Area menaikkan & menurunkan penumpang : 8-15 m2. 	<p>Tipologi ini digunakan apabila shelter disediakan pada RUMIJA.</p> <p>Dapat digunakan untuk penyediaan shelter di titik-titik transit angkutan umum massal.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Area menaikkan & menurunkan penumpang : 8-15 m2.
<p>Tipologi ini dapat menampung semua kegiatan sebagai hasil interaksi antara mitra pengemudi ojek dengan penumpang :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menaikkan dan menurunkan penumpang, • Menunggu jeda order, • Beristirahat dan, • Aktivitas lainnya. 	<p>Tipologi ini dapat menampung semua kegiatan sebagai hasil interaksi antara mitra pengemudi ojek dengan penumpang :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menaikkan dan menurunkan penumpang, • Menunggu jeda order, • Beristirahat dan, • Aktivitas lainnya. 	<p>Hanya diperuntukkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang saja serta menunggu jeda order.</p>	<p>Hanya diperuntukkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang saja serta menunggu jeda order.</p> <p>Tipologi ini terintegrasi dengan halte bus sehingga menggunakan sistem sodok yang mengharuskan mitra pengemudi berbagi ruang dengan bus.</p>

TIPE I Fasilitas Shelter yang Berada di Dalam Kavling

P shelter TIPE I memberikan gambaran bagi penyediaan fasilitas ojek daring di dalam kavling, baik di luar bangunan maupun di dalam bangunan. Lahan parkir, khususnya di dalam kavling, merupakan potensi untuk dijadikan tempat pemberhentian ojek daring. Ruang ini sebaiknya tidak mengganggu sirkulasi utama bangunan, sehingga konfigurasi modul dan penambahan fasilitas dapat disesuaikan dengan kebutuhan bangunan. Pada prakteknya, saat ini fasilitas serupa telah disediakan secara swadaya oleh pemilik lahan dan pengelola gedung meskipun fasilitas yang disediakan belum terstandarisasi.

Dengan lokasi shelter yang berada di dalam kavling, tipologi ini memungkinkan adanya ragam kegiatan selain kegiatan utama, menaikkan dan menurunkan penumpang. Penyediaan fasilitas shelter TIPE I perlu didorong terutama pada lokasi-lokasi yang menjadi pusat kegiatan masyarakat seperti pusat perbelanjaan, apartemen, rumah susun, perkantoran, universitas, sekolah, fasilitas olahraga, fasilitas rekreasi, serta lahan yang memiliki fungsi campuran. Hal ini tentunya tidak hanya memberikan dampak positif bagi kelancaran lalu lintas perkotaan dan di sekitar lokasi pusat kegiatan masyarakat, namun juga merupakan nilai tambah bagi pemilik gedung atau lahan atau pusat kegiatan masyarakat.

Dasar Pertimbangan

Dasar Pertimbangan dan Kriteria dalam Pemilihan TIPE I

- Area parkir persil bangunan **memiliki lahan yang cukup** untuk penambahan fungsi shelter TIPE I.
- Lokasi penempatan shelter TIPE I **tidak mengganggu sirkulasi kendaraan** pada area parkir persil bangunan.
- Shelter TIPE I dapat menampung kegiatan parkir bagi mitra pengemudi, sehingga **membutuhkan fasilitas penunjang minimal untuk kegiatan parkir dan istirahat**. Penambahan fasilitas pendukung lainnya seperti fasilitas pencucian helm, atm dan lain-lain dapat disesuaikan dengan kebutuhan pengguna dan luas area parkir yang tersedia.
- Shelter TIPE I **dapat diakses dengan mudah** oleh pengguna aplikasi. Posisi shelter mudah terlihat dari pintu akses keluar masuk bangunan atau menggunakan bantuan berupa papan informasi lokasi shelter. Area parkir persil bangunan **memiliki lahan yang cukup** untuk penambahan fungsi shelter TIPE I.
- Shelter TIPE I **diletakan pada akses sekunder persil** (pada persil/ bangunan yang memiliki akses lebih dari satu muka).
- Terdapat **elemen pemisah antara lajur Shelter TIPE I dengan lajur kendaraan di dalam bangunan**. Elemen dapat berupa pagar yang dapat dipindahkan, rubber cone dan atau marka.
- Aktivitas untuk menjemput, menurunkan, dan menunggu penumpang diharapkan **tidak melebihi waktu 10 menit**. Sedangkan kegiatan parkir **dibatasi 30-60 menit**. Jika melebihi dari waktu yang ditentukan akan dikenakan biaya tambahan (kebijakan menyesuaikan keputusan pemilik gedung).

Dalam pemilihan area parkir di dalam persil, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yang terkait dengan perancangan *shelter* TIPE I.

Area Online Ojek Shelter di Area Parkir, di Dalam Bangunan



1. Jika persil bangunan tidak memiliki lahan parkir di luar bangunan dan atau luas lahan yang tersedia pada area parkir di luar bangunan tidak mencukupi, maka penempatan *Shelter* TIPE I disarankan berada pada area parkir di dalam bangunan.
2. *Shelter* tidak harus berbentuk peneduh karena dapat menumpang pada struktur bangunan yang tersedia.
3. Dikarenakan lokasi yang berada di dalam bangunan, *shelter* membutuhkan penerangan yang cukup, baik di pagi hari maupun malam hari.

Area Online Ojek Shelter di Area Parkir, di Luar Bangunan



1. Shelter harus dapat meneduhi pengguna, baik mitra pengemudi maupun pengguna aplikasi. Peneduh dapat berbentuk temporer maupun permanen.

Studi Kasus I

Fasilitas Shelter Ojek Online di dalam Kavling

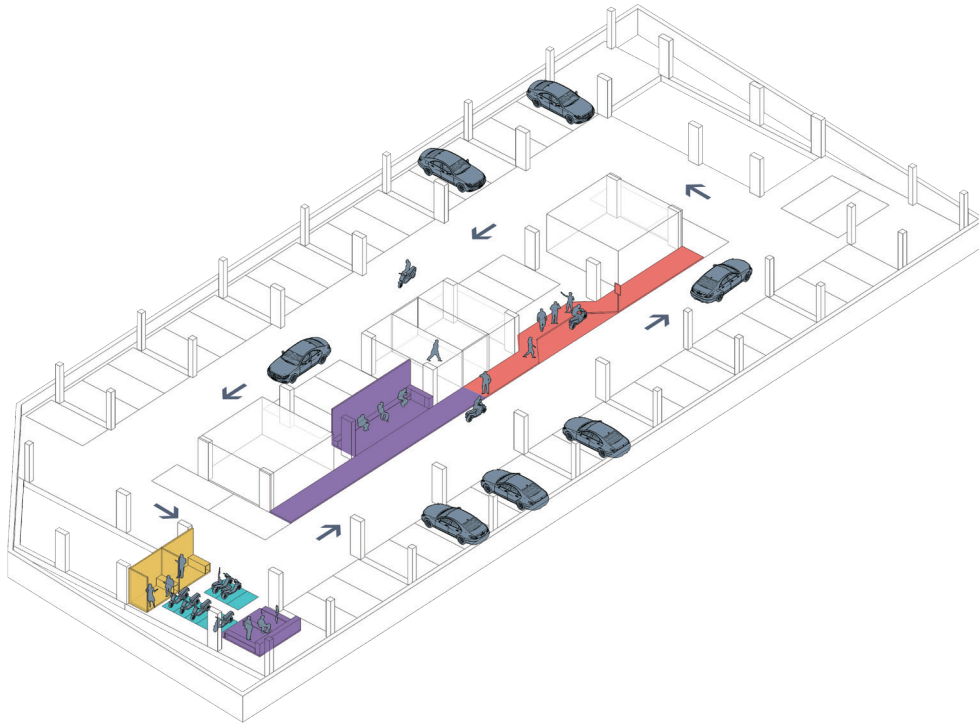


Lokasi *Shelter Ojek Online* di Mall Grand Indonesia terletak pada area parkir semi lantai dasar bangunan. Salah satu operator ojek daring menghadirkan fasilitas yang cukup lengkap pada shelter ini. Fasilitas tersebut antara lain area penjemputan, penurunan penumpang dan area istirahat mitra pengemudi yang dilengkapi fasilitas penunjang seperti parkir, ruang penyimpanan, ruang duduk, dan snack corner. Area parkir mampu menampung 13-15 motor dan area tunggu menampung 5-6 orang. Lokasinya yang strategis memudahkan sirkulasi untuk keluar masuk. Penanda yang jelas juga membuat mitra pengemudi dan penumpang dengan mudah menemukan lokasi *shelter*.



Contoh *Shelter Ojek Online* yang berlokasi di area parkir luar bangunan yaitu di Mall Central Park. Fasilitas *Shelter Ojek Online* memiliki fasilitas area parkir dan area tunggu untuk penumpang maupun mitra pengemudi ojek daring. Area parkir ojek daring berkapasitas 10-20 motor dan terdapat area yang diberikan peneduh dengan sistem non permanen.

Area parkir dan sirkulasi ojek daring dibatasi oleh pembatas garis marka, rubber cone dan pagar pembatas. Dengan begitu tidak mengganggu area parkir motor dan jalur utama. Untuk area tunggu, *shelter* diberikan tambahan atap dan dinding tidak permanen dengan kapasitas 9-10 orang.



Ilustrasi oleh tim penulis.

Dimensi Ruang Tipikal

Dimensi Standard yang Menjadi Acuan Perancangan Shelter TIPE I di Dalam Persil Bangunan

- **Area Menurunkan dan Menjemput**

Memiliki luas minimal 8m² hingga maksimal 15m², untuk mengakomodasi 4-10 motor. Area bersih untuk berdiri menunggu minimal memiliki lebar 1m pada sepanjang area drop off.
- **Fasilitas Penunjang**

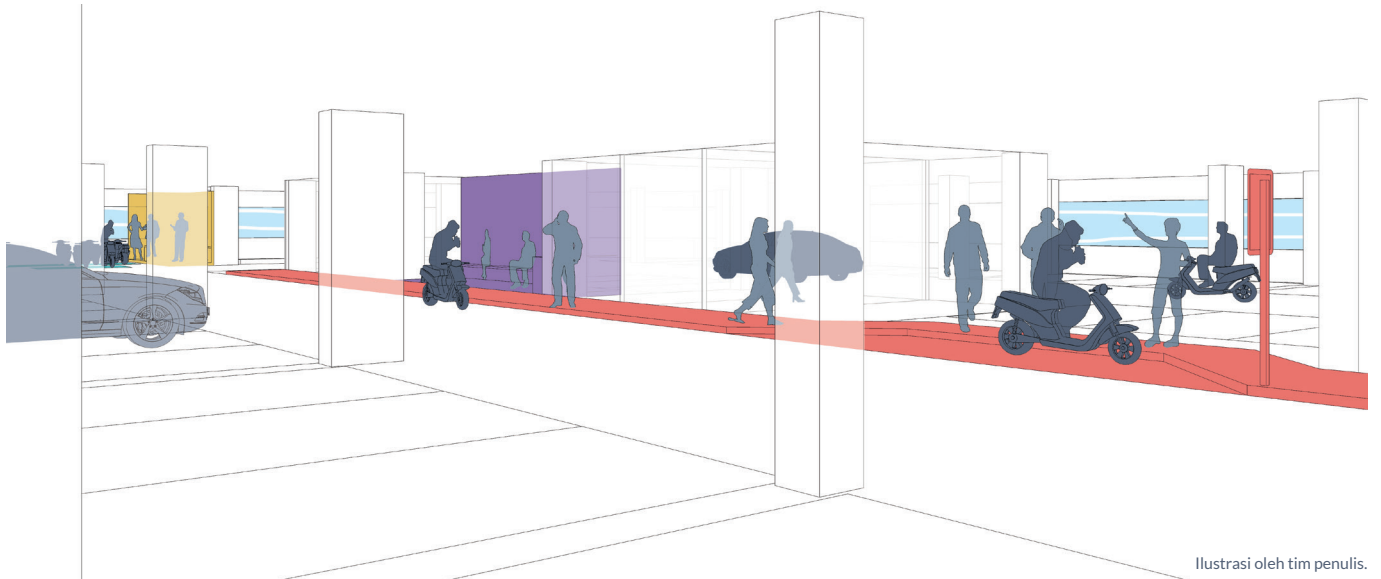
Memiliki luas 2,25-9 m² untuk satu modul. Area ini dapat berupa locker room, food tenant, servis/perbaikan, pencucian helm, mushola, kamar mandi, ATM, dan atau gerai aksesoris. Pemilihan fungsi dan jumlah modul dapat disesuaikan dengan kebutuhan.
- **Area Tempat Duduk/Ruang Tunggu**

Area istirahat membutuhkan luas minimal 8m² untuk dapat menampung 4-10 mitra pengemudi dan penumpang yang menunggu.

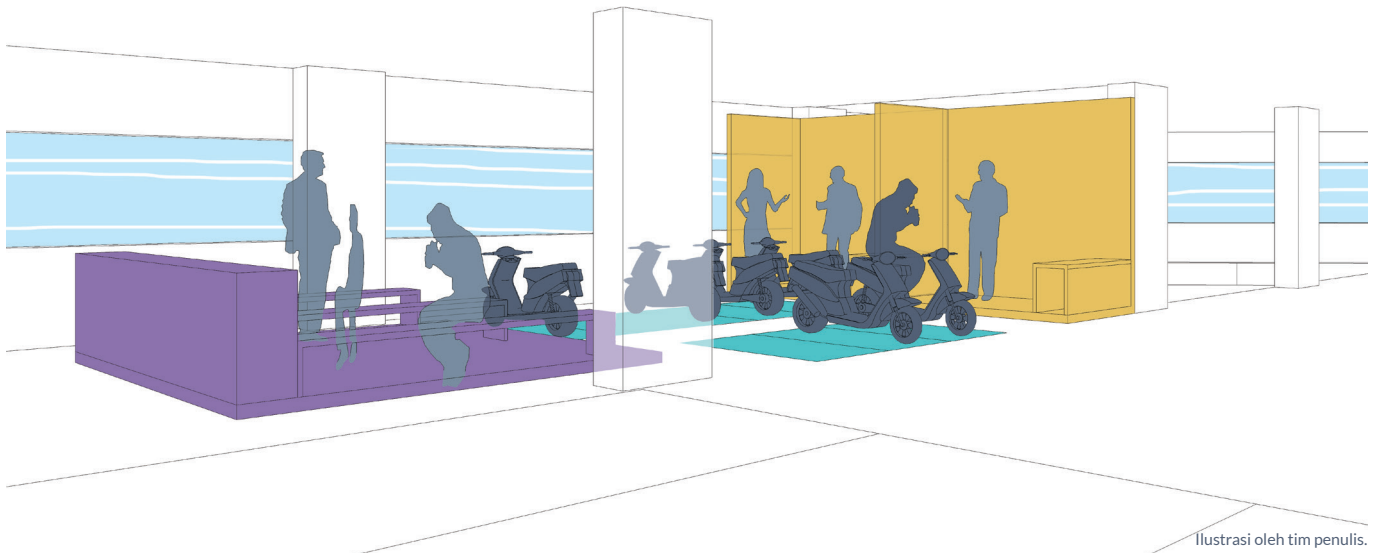
Jarak bebas sirkulasi pejalan kaki dari area duduk minimal 1 m. Jarak aman antara area duduk dengan jalur sirkulasi kendaraan minimal 2 m. Minimal memiliki fasilitas tempat duduk berteduh dan stop kontak.
- **Area Parkir**

Dimensi sesuai standar minimum Satuan Ruang Parkir (SRP) sepeda motor yaitu 0,75 x 2 m per sepeda motor, namun untuk memberi ruang orang berdiri disebelahnya perlu penambahan lebar 0,25 m sehingga menjadi 1 x 2 m.

Area parkir/transit dapat menampung 10-20 motor sehingga didapat luas minimal 10 m² hingga maksimal 20 m² dengan jalur untuk sirkulasi minimal mempunyai lebar 1 m.



Ilustrasi oleh tim penulis.



Ilustrasi oleh tim penulis.

Penempatan fungsi-fungsi fasilitas shelter TIPE I menyesuaikan dengan tata letak parkir dan modul kolom gedung parkir eksisting. Fasilitas yang tersedia dapat mengikuti kebutuhan persil bangunan dan luas lahan yang tersedia.

TIPE II Fasilitas Shelter yang Menggunakan Ruang Publik yang Penggunaannya Kurang Optimum

Tipologi *Shelter Ojek Online* kedua ini bertujuan untuk memanfaatkan ruang-ruang publik sisa atau ruang-ruang publik yang tidak berfungsi secara optimal sebagai salah satu pilihan lokasi penyediaan fasilitas shelter. Ruang-ruang yang dimaksud antara lain, ruang di bawah rel kereta layang dan ruang di bawah jalan layang yang seringkali tidak berfungsi secara optimal. Karena kondisi ketersediaan lahan yang dapat dikatakan cukup memadai, maka tipologi shelter ini dimungkinkan untuk mengakomodasi beragam kegiatan selain hanya menaikkan dan menurunkan penumpang seperti yang dapat diakomodasi pada dua tipologi sebelumnya. Dengan demikian, mitra pengemudi ojek daring memiliki tempat dimana mereka dapat beristirahat sejenak serta dapat mengakomodasi pedagang kaki lima serta UMKM yang selama ini tidak pernah mendapatkan tempat di ruang publik untuk berkarya.

Dasar Pertimbangan

Dasar Pertimbangan dan Kriteria dalam Pemilihan TIPE II

- Penambahan fungsi *Shelter Ojek Online* tidak mengganggu aktivitas utama disekitar ruang kurang optimal tersebut.
- Area yang digunakan tidak mengganggu lalu lintas kendaraan, terutama di jalur arteri.
- Area mampu menampung minimal kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, area parkir mitra pengemudi, area menunggu penumpang dan istirahat mitra pengemudi.
- Area mampu menampung minimal kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, area parkir mitra pengemudi, area menunggu penumpang dan istirahat mitra pengemudi.
- Ketinggian ruang, antara area *Shelter Ojek Online* dan struktur bangunan tidak kurang dari 3 meter (masih memungkinkan adanya struktur peneduh tambahan).
- Shelter TIPE I diletakan pada akses sekunder persil (pada persil/bangunan yang memiliki akses lebih dari satu muka).
- Dikarenakan letaknya di luar bangunan, *Shelter Ojek Online* harus dilengkapi dengan peneduh.

Studi Kasus II

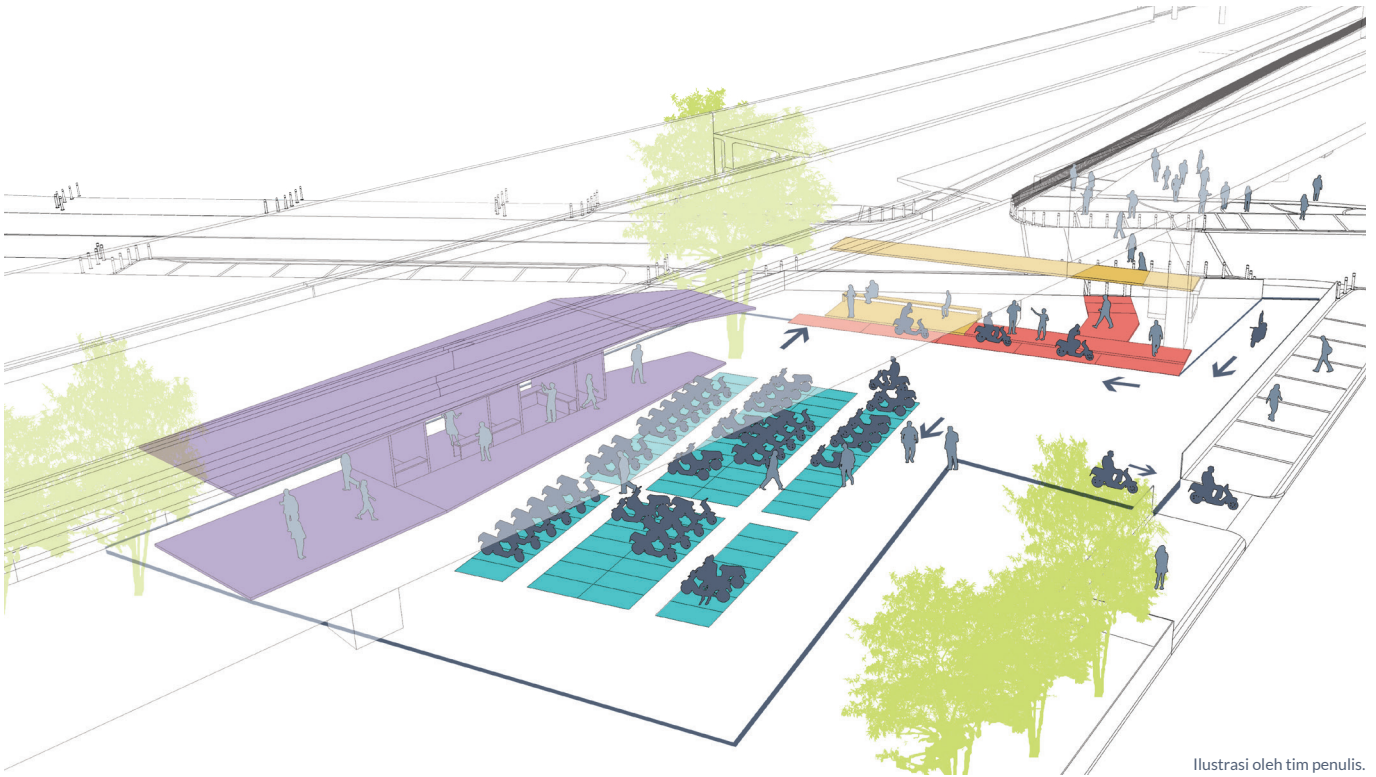
Fasilitas Shelter di Bawah Rel Stasiun Gondangdia



Sumber gambar: dokumentasi tim penulis.



Area-area stasiun kereta api merupakan titik kumpul keramaian pergantian moda transportasi. Seperti yang terlihat di Stasiun Gondangdia, Jakarta Pusat, terdapat beberapa titik pemberhentian ojek daring yang memakai ruang di bahu jalan. Selain itu, para mitra pengemudi ojek daring pun beristirahat di ruang trotoar, sedangkan di latar belakang terdapat ruang bawah rel cukup luas yang kini difungsikan sebagai parkir mobil.



Ilustrasi oleh tim penulis.

Dimensi Ruang Tipikal

Dimensi Standard yang Menjadi Acuan Perancangan Shelter TIPE II

- **Area Menurunkan dan Menjemput**

Memiliki luas minimal 8m^2 hingga maksimal 15m^2 , untuk mengakomodasi 4-10 motor. Area bersih untuk berdiri menunggu minimal memiliki lebar 1m pada sepanjang area drop off.
- **Fasilitas Penunjang**

Fasilitas penunjang membutuhkan luas minimal $2,25\text{m}^2$ hingga maksimal 9m^2 untuk satu modul. Fungsi penunjang dibatasi sebagai area servis untuk pengemudi, seperti area makanan dan minuman, servis/perbaikan, pencucian helm, mushola dan atau kamar mandi.

Area istirahat membutuhkan luas minimal 8m^2 untuk dapat menampung 4-10 mitra pengemudi dan penumpang yang menunggu.

Jarak bebas sirkulasi pejalan kaki dari area duduk minimal 1 m. Jarak aman antara area duduk dengan jalur sirkulasi kendaraan minimal 2 m. Minimal memiliki fasilitas tempat duduk berteduh dan stop kontak.
- **Area Parkir**

Dimensi sesuai standar minimum Satuan Ruang Parkir (SRP) sepeda motor yaitu $0,75 \times 2\text{m}$ per sepeda motor, namun untuk memberi ruang orang berdiri di sebelahnya perlu penambahan lebar $0,25\text{m}$ sehingga menjadi $1 \times 2\text{m}$.

Area parkir/transit dapat menampung 10-20 motor sehingga didapat luas minimal 10m^2 hingga maksimal 20m^2 dengan jalur untuk sirkulasi minimal mempunyai lebar 1 m.



Ilustrasi oleh tim penulis.

TIPE III Fasilitas Shelter yang Berada di Badan Jalan Berupa Laybay

Area interaksi antara penumpang dan mitra pengemudi seringkali terjadi pada tepi trotoar dan bahu jalan. Ketika lebar jalan tidak mencukupi, maka area pemberhentian terkadang mengambil area trotoar. Area yang terambil menjadi kantong pemberhentian ini harus meninggalkan ruang trotoar yang cukup untuk pejalan kaki.

Shelter TIPE III merupakan tipologi fasilitas *Shelter Ojek Online* yang berlokasi di ruang milik jalan namun memiliki konfigurasi berupa *laybay* agar tidak mengganggu arus sirkulasi kendaraan yang ada. Akan tetapi karena lokasinya masih berada di ruang milik jalan, maka aktivitas yang dapat diakomodasi hanyalah aktivitas menaikkan dan menurunkan penumpang saja serta menunggu jeda order. Mitra pengemudi ojek daring didorong untuk tidak menggunakan area ini untuk menyetem, beristirahat maupun parkir. Tipologi ini memberikan 2 alternatif karena beragamnya kondisi ruang milik jalan di wilayah Provinsi DKI Jakarta, salah satu alternatif juga memungkinkan untuk dilakukannya integrasi dengan halte bus untuk menjamin kemudahan pengguna layanan transportasi daring untuk berpindah moda. Kedua alternatif ini antara lain: (1) alternatif tipologi *laybay* yang tidak terintegrasi dengan halte bus serta (2) alternatif tipologi *laybay* yang terintegrasi dengan halte bus.

Dasar Pertimbangan

Dasar Pertimbangan dan Kriteria dalam Pemilihan TIPE III

- Area hanya digunakan untuk kegiatan menjemput, menurunkan, dan menunggu penumpang. Mitra pengemudi hanya diberi waktu tidak melebihi 10 menit.
- Penempatan shelter tipologi 3 dibolehkan jika jalan eksisting memiliki lebih dari 2 lajur dengan total lebar lebih dari 7 meter.
- Area trotoar dapat diambil sebagian untuk dijadikan area pemberhentian mitra pengemudi, namun tidak diperbolehkan untuk mengganggu sirkulasi orang berjalan.
- Dapat diletakkan di trotoar dengan lebar mencukupi yaitu memiliki minimal lebar 3,4 meter agar dapat dialokasikan sebagian dari lebar total untuk kantong pemberhentian.
- Sebaiknya memiliki kapasitas untuk menampung 4-10 motor.
- Sebaiknya jarak antara kantong pemberhentian di sepanjang trotoar tidak kurang dari 500 meter.
- Area harus memiliki marka atau rambu dan dapat diidentifikasi dengan mudah dan jelas. Mitra pengemudi diharapkan tidak menggunakan ruang di luar kantong pemberhentian.

Studi Kasus III

Fasilitas *Shelter* Berupa *Laybay*



Seperti yang terlihat di kawasan Blok M, kehadiran stasiun MRT membuat kawasan menjadi ramai pengunjung. Potensi ini direspon dengan menghadirkan area *kiss and ride* untuk menjemput dan menurunkan penumpang ojek daring. Area tersebut mengambil luasan pada trotoar sehingga membentuk kantong *laybay*.

Kantong pemberhentian seperti ini diletakan berdekatan dengan akses menuju MRT dan titik-titik dimana masyarakat naik dan turun dari MRT.



Selain di kawasan Blok M, penyediaan fasilitas *shelter* berupa *laybay* juga dapat ditemukan di sepanjang Jalan Wahid Hasyim, Jakarta Pusat (sebelah Pusat Perbelanjaan Sarinah). Fasilitas ini melayani masyarakat yang ingin menggunakan layanan ojek daring setelah mereka turun dari BRT ataupun kereta komuter. Fasilitas ini disediakan berupa *laybay* dikarenakan lebar ruas jalan yang terbatas sehingga penyediaan fasilitas ini hanya bisa mengakomodasi kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang saja.



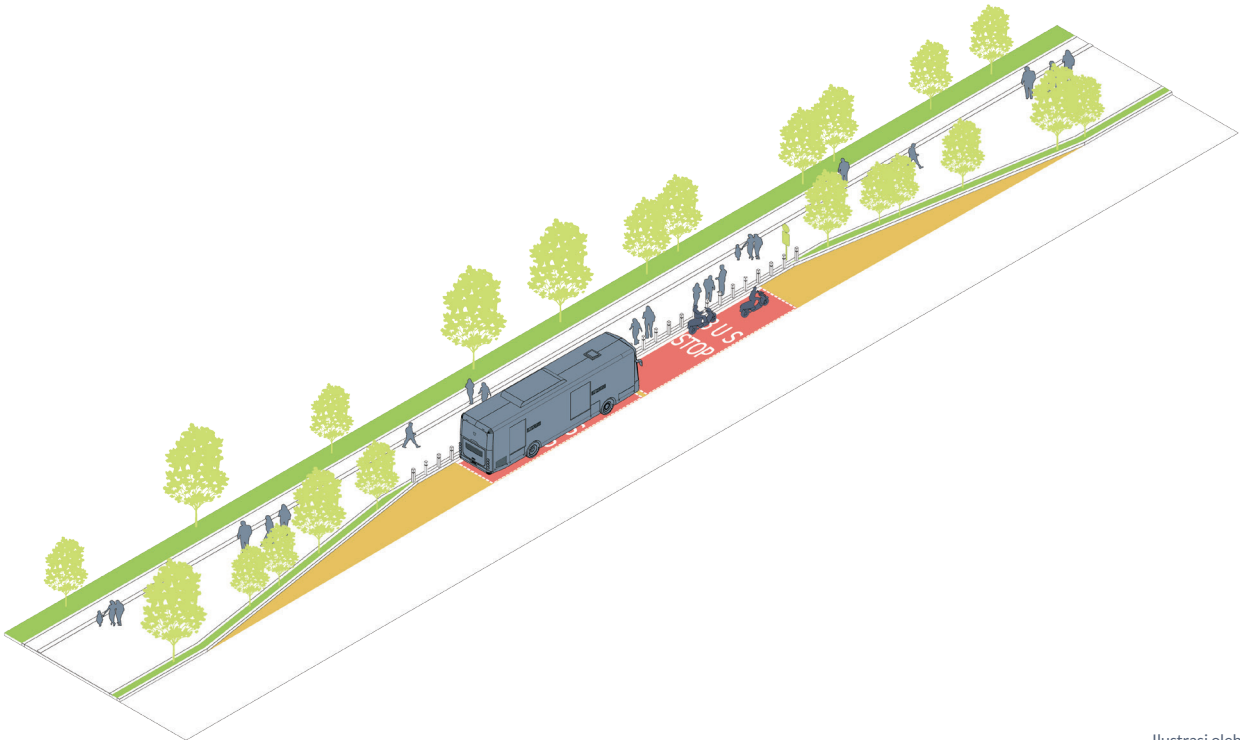
Ilustrasi oleh tim penulis.

Dimensi Ruang Tipikal

Dimensi Standard yang Menjadi Acuan Perancangan Shelter TIPE III

● Area Menurunkan dan Menjemput

- Area pick up / drop off membutuhkan luas minimal 8m² hingga maksimal 15m², untuk mengakomodasi 4-10 motor.
- Area bersih untuk berdiri menunggu minimal memiliki lebar 1 m pada sepanjang area drop off.
- Area memerlukan rambu agar dapat diidentifikasi dengan mudah serta area peneduh untuk penumpang yang menunggu di trotoar.



Ilustrasi oleh tim penulis.

TIPE IV Fasilitas Shelter yang Berada di Badan Jalan

Aipologi ini dikondisikan pada penyediaan fasilitas *shelter* yang berada pada tepi jalan. Mitra pengemudi ojek daring dapat mengambil ruang milik jalan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, berhenti sejenak maupun berinteraksi langsung dengan penumpang di trotoar. *Shelter* TIPE IV sedapat mungkin diintegrasikan dengan halte-halte bus. Hal ini bertujuan agar memberikan kemudahan bagi penumpang untuk melanjutkan perjalanannya dengan transportasi umum massal serta merupakan mekanisme otomatis yang mendorong mitra pengemudi ojek agar tertib sehingga tidak menggunakan area ini untuk mengetem maupun beristirahat karena area ini harus dapat digunakan secara optimal bagi layanan bus untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

Dasar Pertimbangan

Dasar Pertimbangan dan Kriteria dalam Pemilihan TIPE IV

- Lokasi dapat terintegrasi dengan pemberhentian bus namun tidak mengganggu sirkulasi kendaraan dan bus. Sebaiknya memiliki luasan untuk mengakomodasi 4-10 motor.
- Penempatan shelter tipologi 4 dibolehkan jika jalan eksisting memiliki lebih dari dua lajur dengan total lebar lebih dari 7 meter.
- Penempatan shelter tipologi 4 dibolehkan jika trotoar sempit dengan lebar kurang dari 2,4 meter.
- Area hanya digunakan untuk kegiatan menjemput, menurunkan, dan menunggu penumpang. Mitra pengemudi hanya diberi waktu tidak melebihi 10 menit.
- Untuk lokasi yang terintegrasi dengan pemberhentian bus, mitra pengemudi diharapkan dapat tertib dan mengosongkan area pemberhentian bus ketika bus datang.
- Area harus memiliki marka dan dapat diidentifikasi dengan mudah dan jelas. Mitra pengemudi ojek dianjurkan tidak menggunakan ruang di luar yang telah disediakan.

Studi Kasus VI

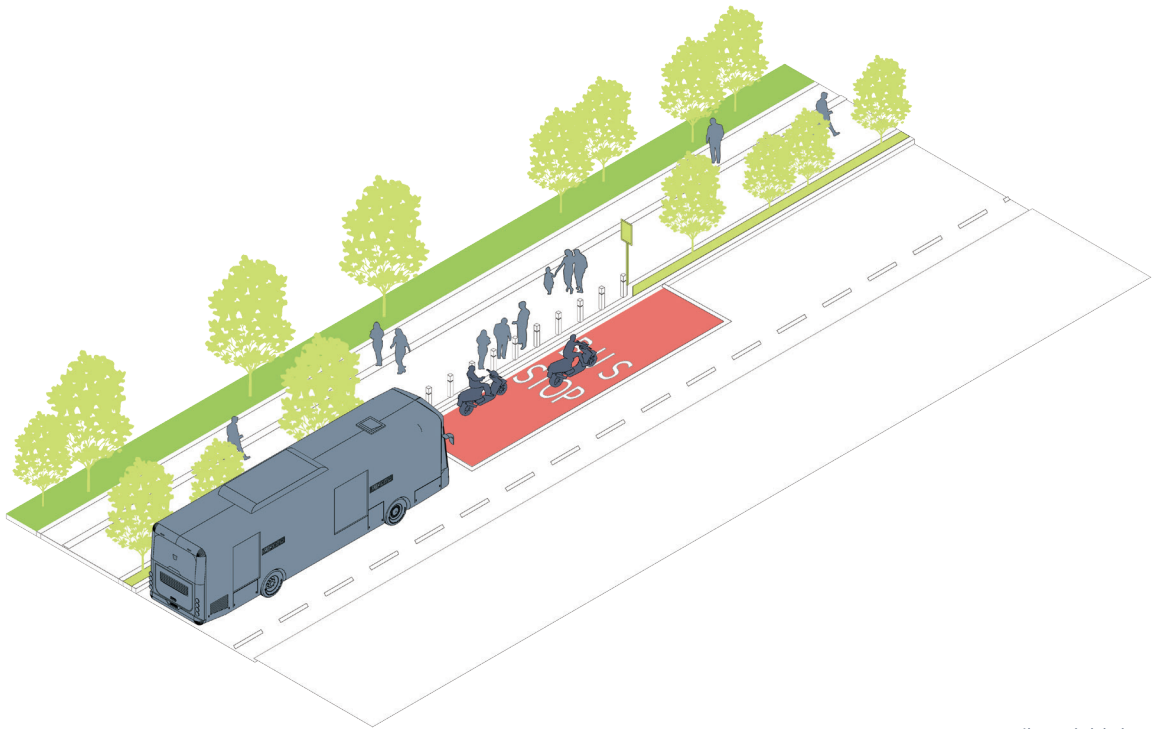
Fasilitas *Shelter* di Badan Jalan



Pada beberapa lokasi dengan trotoar yang sempit dan batas signifikan dalam mengambil ruang jalan, seperti yang terlihat di kawasan sekitar Pondok Indah Mall, Jakarta Selatan, mitra pengemudi ojek berhenti dan menunggu penumpang di badan jalan. Area penjemputan disarankan berdekatan dan bahkan terintegrasi dengan baik dengan lokasi halte pemberhentian bus. Dengan demikian, ruang pemberhentian bus dapat digunakan bersamaan dengan area menaikkan dan menurunkan penumpang bagi mitra pengemudi ojek daring.



Penyediaan fasilitas *shelter* pada badan jalan juga dapat ditemui pada kawasan Sudirman Central Business District (CBD) yang memiliki jaringan trotoar yang memadai namun tidak lebar. Pada kawasan ini fasilitas pemberhentian ojek daring terintegrasi dengan fasilitas halte bus dimana bus dan ojek daring menggunakan ruang yang sama dan diharuskan untuk berbagi ruang dalam menjalankan aktivitasnya.



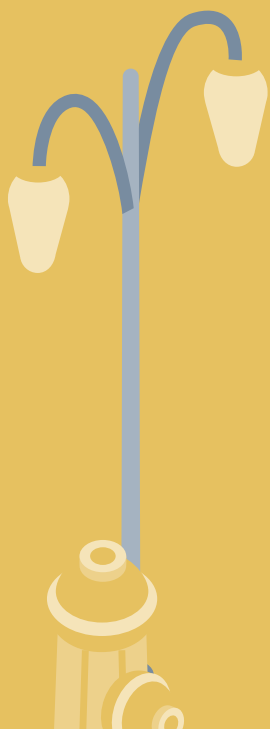
Ilustrasi oleh tim penulis.

Dimensi Ruang Tipikal

Dimensi Standard yang Menjadi Acuan Perancangan Shelter TIPE IV

● Area Menurunkan dan Menjemput

- Area menurunkan dan menjemput penumpang membutuhkan luas minimal 8m² hingga maksimal 15m², untuk mengakomodasi 4-10 motor. Area bersih untuk berdiri menunggu minimal memiliki lebar 1 m pada sepanjang area.
- Area pada jalan memerlukan marka chevron yang jelas agar tercipta titik kumpul motor yang tertib.
- Area memerlukan rambu agar dapat diidentifikasi dengan mudah serta area peneduh untuk penumpang yang menunggu di trotoar.

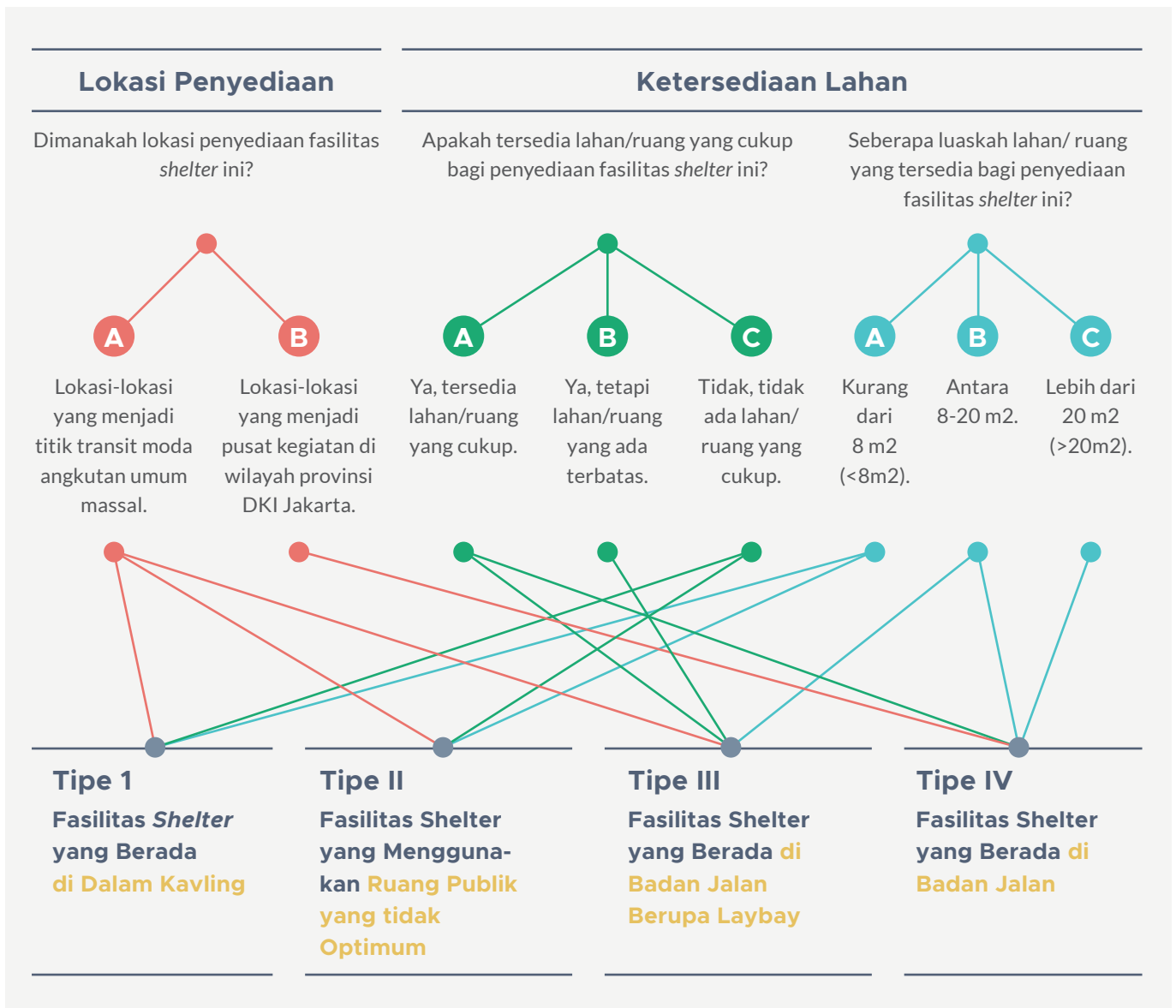


Bagaimana Menyediakan dan Mengelola Online Ojek Shelter?



Menentukan Tipologi yang Sesuai dengan Kebutuhan

Sebelum menyediakan dan membangun fasilitas ini, maka para pemangku kepentingan utama (pemilik lahan/pengelola gedung, perusahaan penyedia layanan dan Pemerintah Provinsi) dapat menggunakan pertanyaan-pertanyaan di bawah ini sebagai pertimbangan awal untuk menentukan tipologi yang akan dipilih yang tentunya sesuai dengan konteks lokasi dimana fasilitas *shelter* akan disediakan.



Pembagian Peran Para Pemangku Kepentingan

Senyediaan dan pengelolaan fasilitas Shelter Ojek Online ini tidak akan pernah berjalan dengan baik tanpa adanya kolaborasi dari berbagai pemangku kepentingan yang terkait. Dalam panduan praktis ini telah disebutkan sebelumnya bahwa terdapat tiga pemangku kepentingan utama yang perlu dilibatkan, antara lain: Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, pemilik lahan atau pengelola gedung dan tentunya perusahaan operator atau penyedia layanan transportasi ojek daring. Dalam rangka mendukung kolaborasi antara ketiga pemangku kepentingan ini maka diperlukan pembagian peran yang jelas antara ketiganya. Bagian ini akan menjelaskan mengenai pembagian peran antara ketiga pemangku kepentingan utama ini.

Perusahaan Penyedia Layanan/Perusahaan Operator	Pemerintah Provinsi DKI Jakarta	Pemilik Lahan/ Pengelola Gedung
<p>Peran Utama :</p> <p>Penyedia dan Pengelola Fasilitas <i>Shelter Ojek Online</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bekerjasama menyediakan & mengelola fasilitas <i>shelter</i>. • Menetapkan lokasi-lokasi <i>shelter</i> pada aplikasi. • Melakukan edukasi kepada mitra pengemudi & pengguna. 	<p>Peran Utama :</p> <p>Regulator dan Penyedia Fasilitas <i>Shelter Ojek Online</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Menentukan titik-titik lokasi dimana fasilitas <i>shelter</i> perlu disediakan. • Mendorong setiap pengembangan pusat kegiatan (baru & lama) untuk menyediakan fasilitas <i>shelter</i> dengan berbagai instrumen. • Bekerjasama membangun fasilitas di ruang publik. • Melakukan kontrol. 	<p>Peran Utama :</p> <p>Penyedia dan Pengelola Fasilitas <i>Shelter Ojek Online</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Menyediakan lahan/ ruang. • Bekerjasama membangun fasilitas <i>shelter</i>. • Bekerjasama mengelola fasilitas <i>shelter</i>.

Skema Penyediaan dan Pengelolaan

Skema Penyediaan dan Pengelolaan Fasilitas Online Ojek Shelter

Pada Titik-Titik Transit Angkutan Umum Massal

Usulan skema penyediaan dan pengelolaan ini disusun atas argumen dasar bahwa fasilitas Shelter Ojek Online perlu disediakan dan diprioritaskan pada titik-titik transit angkutan umum massal. Dengan keberadaan fasilitas ini maka diharapkan terjadi integrasi antar berbagai moda transportasi publik, termasuk layanan ojek daring. Pada penyediaan fasilitas shelter yang berlokasi pada titik-titik transit angkutan umum massal, maka setidaknya terdapat tiga skema yang dapat dilakukan.

Skema	Skema I	Skema II	Skema III
	Penyediaan pada Rumija	Penyediaan pada Ruang Publik yang Tidak Optimum	Penyediaan pada Titik Big Transit Hub
Pemangku Kepentingan	<ul style="list-style-type: none"> • Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. • Perusahaan operator. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. • Perusahaan operator. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. • Perusahaan operator • Pemilik lahan.
Pemangku Kepentingan	<ul style="list-style-type: none"> • Keterbatasan lahan. • Titik-titik transit kecil/terbatas. • Terintegrasi dengan halte bus (sistem sodok) atau dengan penyediaan laybay. • Lebar rumija minim. • Ruang parkir on-street. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ada ketersediaan lahan yang cukup memadai . • Titik-titik transit sedang dan besar. • Terintegrasi dengan moda transportasi publik berbasis rel & non-rel. • Dapat memakai ruang di bawah jalan layang. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ada ketersediaan lahan yang cukup memadai. • Titik-titik transit besar. • Titik-titik transit yang memiliki fungsi khusus seperti: depo, terminal, terminal terpadu. • Terintegrasi dengan moda transportasi publik berbasis rel & non-rel.
Usulan Tipologi Shelter yang Dapat Disediakan	<ul style="list-style-type: none"> • TIPE I Penyediaan pada rumija. • TIPE II Penyediaan pada rumija dengan laybay. 	<ul style="list-style-type: none"> • TIPE III Penyediaan pada ruang publik tidak optimum. 	<ul style="list-style-type: none"> • TIPE IV Penyediaan di dalam kavling.

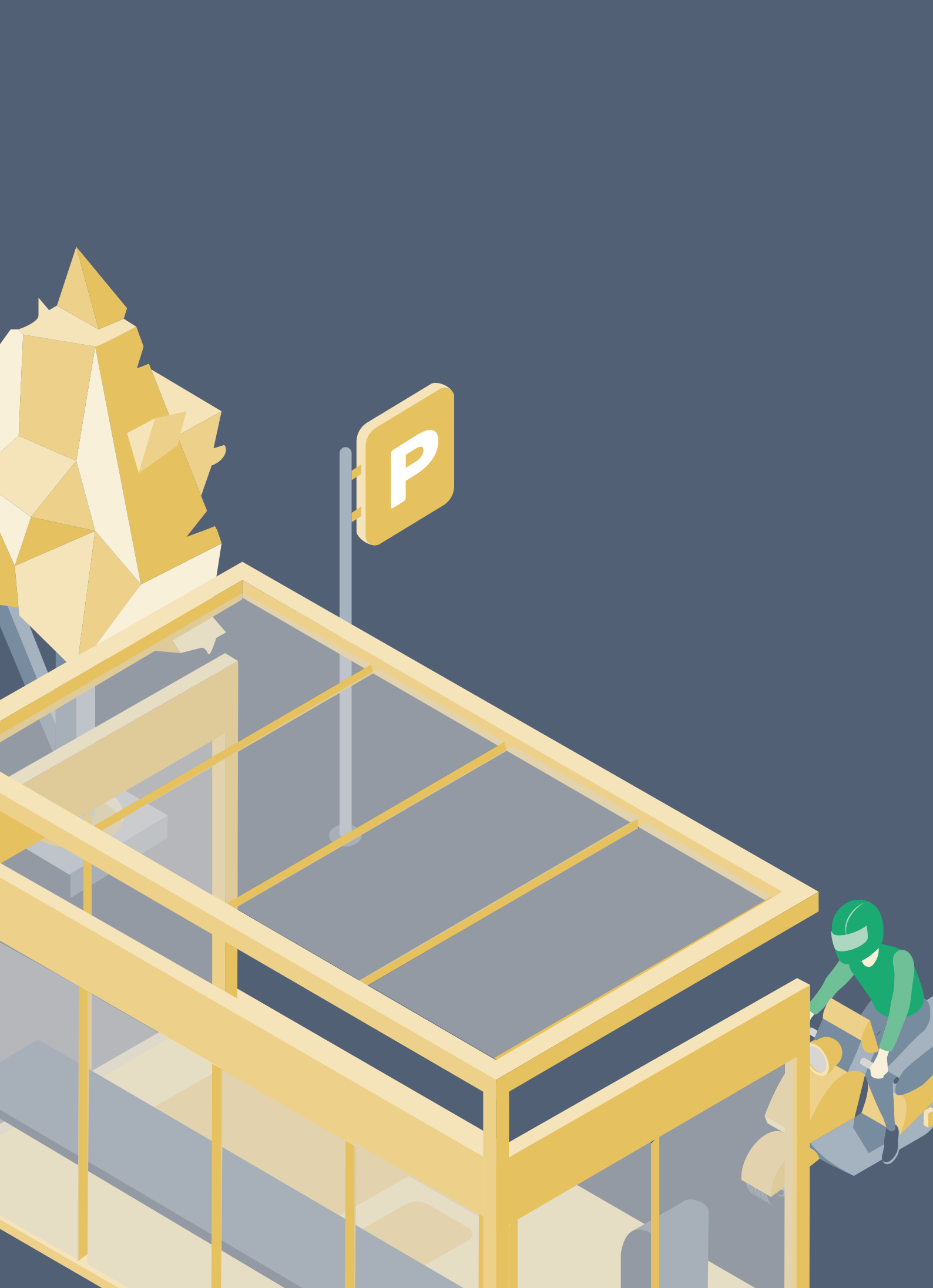
Skema penyediaan dari fasilitas *Shelter Ojek Online* ini tentunya beragam dan tergantung kepada lokasi dimana fasilitas ini disediakan serta bentuk interaksi yang terjadi antar pemangku kepentingan utama. Pada panduan praktis ini, setidaknya terdapat lima usulan skema penyediaan dan pengelolaan fasilitas yang terbagi berdasarkan lokasi penyediaan fasilitas ini, yaitu lokasi penyediaan pada titik-titik transit angkutan umum massal dan titik-titik pusat kegiatan masyarakat.

Skema Penyediaan dan Pengelolaan Fasilitas Online Ojek Shelter

Pada Pusat-Pusat Kegiatan Masyarakat

Meskipun penyediaan fasilitas Shelter Ojek Online diprioritaskan pada lokasi-lokasi yang menjadi titik transit angkutan umum massal, akan tetapi secara paralel fasilitas shelter ini diharapkan juga dapat disediakan pada lokasi-lokasi yang menjadi pusat kegiatan masyarakat. Hal ini dikarenakan pusat-pusat kegiatan masyarakat juga merupakan lokasi-lokasi yang menjadi bangkitan dan tarikan perjalanan masyarakat yang tentunya menggunakan layanan transportasi daring ini. Pada skenario ini, maka dimungkinkan untuk adanya dua skema penyediaan dan pengelolaan.

Skema	Skema IV	Skema V
	Penyediaan Berdasarkan Inisiatif Pemilik Lahan	Penyediaan dengan Dorongan dari Pihak Pemerintah Provinsi DKI Jakarta
Pemangku Kepentingan	<ul style="list-style-type: none"> • Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. • Perusahaan operator. Pemilik lahan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. • Perusahaan operator. • Pemilik lahan.
Pemangku Kepentingan	<ul style="list-style-type: none"> • Ada ketersediaan lahan yang cukup memadai. • Pusat-pusat kegiatan masyarakat. • Pemilik lahan perlu mengajukan titik lokasi kepada Pemprov DKI Jakarta. • Perlu kontrol atas standar penyediaan & pengelolaan fasilitas. • Pemprov DKI perlu mendata titik lokasi shelter. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ada ketersediaan lahan yang cukup memadai . • Pusat-pusat kegiatan masyarakat. • Berlaku bagi pengembangan pusat kegiatan baru dan lama. • Pemprov dapat menggunakan instrumen ANDALALIN dan IMB. • Perlu kontrol atas penyediaan & pengelolaan.
Usulan Tipologi Shelter yang Dapat Disediakan	<ul style="list-style-type: none"> • TIPE IV Penyediaan di dalam kavling. 	<ul style="list-style-type: none"> • TIPE IV Penyediaan di dalam kavling.



Penutup



Kesimpulan dan Diskusi

Layanan transportasi daring, terutama dalam hal ini adalah ojek daring, tidak dapat dipungkiri lagi telah menjadi bagian dalam kehidupan keseharian masyarakat Jakarta dalam menjalankan aktivitasnya. Bepergian dari suatu tempat ke tempat lainnya, mengantarkan barang atau dokumen juga jasa pemesanan dan pengantaran makanan. Layanan ojek daring telah memberikan berbagai manfaat tidak hanya bagi pengguna jasa, namun juga mitra pengemudi dan UMKM (usaha mikro, kecil dan menengah). Dengan adanya layanan daring ini, para mitra mendapatkan peningkatan kesejahteraan yang ditandai dengan peningkatan pendapatan melalui akses terhadap pasar yang lebih luas.

Di samping berbagai manfaat yang telah disebutkan di atas, layanan transportasi daring ini juga berdampak buruk bagi arus lalu lintas perkotaan. Pasalnya, para mitra pengemudi acap kali menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat serta menyetem di beberapa lokasi-lokasi yang menjadi tarikan dan bangkitan transportasi. Alhasil, arus lalu lintas di sekitar lokasi-lokasi ini terganggu dan sering kali terjadi kemacetan panjang akibat banyaknya jumlah mitra pengemudi ojek daring yang berhenti dan mengokupasi badan jalan. Kegiatan ini juga sebenarnya memberikan dampak pada ketidaknyaman dan keamanan pengguna layanan dan pengguna jalan, tentunya. Dengan demikian, perlu ada sebuah intervensi yang mampu merespon masalah ini secara efektif dan efisien.

Inisiatif penyusunan panduan praktis ini mencoba untuk memberikan usulan dalam rangka upaya merespon masalah ini. Usulan yang diajukan adalah dengan penyediaan *Shelter Ojek Online* di sejumlah lokasi yang dianggap prioritas di wilayah Provinsi DKI Jakarta, seperti titik-titik transit angkutan umum dan pusat-pusat kegiatan masyarakat. Dengan menyediakan fasilitas *shelter* ini, maka mitra pengemudi dapat menaikkan dan menurunkan penumpang dengan lebih teratur serta menjamin keamanan dan kenyamanan pengguna layanan dan pengguna jalan. Selanjutnya, panduan praktis ini juga memaparkan empat usulan tipologi fasilitas *Shelter Ojek Online* yang dapat diterapkan pada berbagai kondisi dan situasi keterbatasan lahan yang dimiliki oleh Jakarta. Apabila dilihat dari lokasi penyediaannya, keempat tipologi ini mengambil alternatif lokasi penyediaan di ruang milik jalan, ruang publik yang tidak optimum penggunaannya (seperti ruang bawah jalan layang), dan di dalam kavling.

Selain memberikan usulan tipologi dan prasyarat teknis dari keempat usulan tipologi, panduan praktis ini juga menekankan aspek kolaborasi antar pemangku kepentingan yang terlibat, antara lain: perusahaan operator atau penyedia layanan, pemilik lahan atau pengelola gedung dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Kolaborasi ini diwujudkan dengan deskripsi pembagian tugas antar ketiganya agar penyediaan dan pengelolaan fasilitas *Shelter Ojek Online* ini dapat terselenggara dengan baik. Penyusunan panduan praktis penyediaan dan pengelolaan *Shelter Ojek Online* ini bukanlah akhir dari inisiatif usulan penyediaan *Shelter Ojek Online* di wilayah DKI Jakarta, melainkan sebuah awal bagi langkah-langkah selanjutnya yang akan dipaparkan pada bagian selanjutnya.

Rekomendasi dan Tindak Lanjut

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, bahwa penyusunan panduan praktis ini merupakan awal dari inisiatif dari usulan penyediaan *Shelter Ojek Online* sebagai rangka merespon isu yang ditimbulkan oleh fenomena layanan ojek daring. Panduan praktis ini diharapkan dapat menjadi acuan bagi para pemangku kepentingan untuk menyediakan fasilitas shelter pada wilayah yang menjadi domainnya dengan dikoordinasikan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Tim pemrakarsa mendorong perwujudan sejumlah proyek percontohan fasilitas shelter di kedua lokasi prioritas secara paralel.

Penyusunan panduan praktis ini pun telah membawa beberapa pelajaran berharga yang tentunya dapat menjadi perbaikan bagi langkah-langkah selanjutnya dalam rangka menyediakan dan mengelola fasilitas *Shelter Ojek Online*. Pertama, dokumen panduan praktis ini merupakan sebuah dokumen terbuka. Artinya, perbaikan, pengembangan dan penyesuaian atas konten yang ditulis dalam panduan praktis sangatlah dimungkinkan karena perkembangan dan perubahan pada situasi yang terjadi di lapangan. Kedua, pada pengembangan selanjutnya, perlu dilakukan studi lebih lanjut mengenai jarak titik fasilitas shelter pada sebuah kawasan yang sama yang mampu menjamin keefektifan dari penyediaan fasilitas ini. Ketiga, absennya data jumlah mitra pengemudi ojek daring menyebabkan digunakannya asumsi pada jumlah sepeda motor yang dapat diakomodasi pada waktu bersamaan pada setiap tipologi fasilitas *shelter*. Ke depannya dimungkinkan adanya studi lanjutan komprehensif mengenai hal ini.

Selanjutnya, panduan praktis ini juga diharapkan dapat menjadi basis bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menyusun sebuah landasan hukum yang diperlukan pada tingkat daerah dalam rangka penerjemahan Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat, yang mensyaratkan adanya fasilitas Shelter Ojek Online di kawasan perkotaan. Dengan adanya landasan hukum ini maka inisiatif penyediaan fasilitas shelter ini dapat lebih berkelanjutan.

Rekomendasi tindak lanjut terakhir yang perlu dilakukan setelah penyusunan panduan praktis ini adalah memberikan edukasi ataupun sosialisasi bagi para pengguna layanan dan mitra pengemudi ojek daring mengenai keberadaan dan penggunaan fasilitas shelter ini untuk menjamin keteraturan mobilitas perkotaan di DKI Jakarta. Selain itu, panduan praktis ini pun perlu diperkenalkan kepada dunia akademik terutama bidang studi arsitektur, perencanaan dan perancangan kota, lantaran pentingnya penyediaan fasilitas *shelter* ini sebagai salah satu fasilitas penunjang pembangunan pusat kegiatan di kawasan perkotaan. Dengan pengetahuan yang diperkenalkan sedari dini, maka penyediaan fasilitas ini diharapkan dapat menjadi *common sense* bagi pembangunan dan pengembangan pusat-pusat kegiatan di kawasan perkotaan.

Dengan disampaikannya kesimpulan serta rekomendasi bagi langkah lanjutan setelah penyusunan panduan praktis ini, maka segenap tim pemrakarsa mengucapkan terima kasih atas bantuan dan dukungan dari seluruh pemangku kepentingan yang telah terlibat dalam penyusunan panduan praktis ini. Tim pemrakarsa berharap bahwa publikasi ini dapat memberikan kontribusi positif bagi mobilitas perkotaan baik dalam dunia praktis dan akademis.

Ruang Waktu Knowledge Hub for Sustainable [Urban] Development



S ruang Waktu Knowledge Hub for Sustainable [Urban] Development (atau sering disebut juga sebagai Ruang Waktu) merupakan sebuah institusi yang berusaha menjadi jembatan antara proses penciptaan ilmu pengetahuan dengan proses pembuatan kebijakan dan pengambilan keputusan yang sering kali tidak dilandasi oleh fakta dan riset penunjang yang kuat. Ruang Waktu memfokuskan diri pada bidang perencanaan, pembangunan dan perancangan kota. Di dalam prakteknya, institusi ini tidak hanya menawarkan jasa konsultasi dalam bidang perencanaan, perancangan, pengelolaan pembangunan perkotaan, tata ruang, kewilayahan, dan transportasi, namun juga penguatan modal sosial-ekonomi lokal, peningkatan kesejahteraan dan peran masyarakat dan pembangunan (kawasan) kota yang ramah lingkungan. Sejak berdirinya institusi ini pada tahun 2015 yang lalu, Ruang Waktu telah banyak terlibat dalam proses pembangunan berbagai kawasan perkotaan di Indonesia, antara lain adalah keterlibatannya dalam membantu Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk menyusun strategi ketahanan kota dan pemerintah kota Kupang dalam menyusun perencanaan pembangunan yang lebih tangguh terhadap bencana.

Alamat	L'Avenue Office Tower, Lantai 11 Suite B Jalan Raya Pasar Minggu Kavling 16, Pancoran, Jakarta Selatan 12780
Email	ruangwaktu11@gmail.com
Website	https://ruang-waktu.com/

URBAN+ Institute



Urban+ Institute merupakan sebuah institusi riset di bawah naungan perusahaan konsultan yang memiliki spesialisasi dalam bidang rancang kota, Urban+. Urban+ Institute lahir sebagai sebuah institusi yang mencoba untuk melakukan kajian terhadap desain ruang kota dan dampaknya pada kehidupan masyarakat dalam kesehariannya berkota. Institusi ini merupakan evolusi dari sebuah inisiatif yang serupa sebelumnya yang bernama Urban Guerilla. Meskipun baru berjalan sekitar satu tahun, institusi ini telah banyak melahirkan kegiatan-kegiatan riset dengan metodologi yang menarik dan mumpuni dalam bidang desain, arsitektur dan rancang kota, seperti misalnya kegiatan pengkajian penggunaan ruang publik di sepanjang koridor Jalan Wahid Hasyim, Jakarta Pusat. Kajian - kajian ini telah mendorong Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk lebih memperhatikan ruang-ruang publik kota yang diwujudkan dengan perbaikan jalur pejalan kaki di beberapa ruas jalan arteri di Jakarta.

Alamat	URBAN+ Institute (PT Studio Rancang Urban Selaras) APL Tower - Central Park, Podomoro City, 28th Floor Jl. Let. Jend. S. Parman Kav. 28 Grogol - Petamburan, Jakarta Barat 11470 DKI Jakarta, Indonesia
Email	institute@urbanplus.co.id
Website	http://www.urbanplus.co.id/



