

# 大雅加达公共交通仍然存在严重缺陷

## 880万居民难以乘坐公共交通来往

**雅加达和缓冲区的公共交通服务覆盖范围有限。有880万人无法使用交通工具。鼓励居民使用公共交通的策略并不奏效。**

(本报讯) 雅加达、茂物、德博Depok、当格朗和勿加西Bekasi有880万居民无法通过公共交通到达目的地。“罗盘报”媒体的分析结果发现,雅加达及其缓冲区的大众公共交通服务覆盖率不均。雅加达公共交通服务覆盖率达到96.1%。与此同时,茂物、德博市、当格朗和勿加西(Bodetabek)仅占该地区总人口的26.2%。

有2050万Jabodetabek居民生活在高密度地区。在这个数字中,有880万居民没有得到大众公共交通工具的服务。详细来说,茂物县和市内未得到服务的居民占

70.2%。勿加西县和市(70.5%)。当格朗县和南当格朗(77.1%)。德博市Depok(78.5%)。与此同时,只有3.9%的雅加达人没有得到服务。

Bodetabek的一些高密度区域没有公共交通路线经过。例如在茂物县东侧的Gunung Putri和Klapanunggal地区。过去15年一直在发展的地区,只会得到一个公共交通节点。Jabodebek轻轨交通将于2022年年中运营。过去几年发展起来的当格朗Cikupa也没有公共交通节点。北勿加西地区通往电动火车的通道往往很少,而电动火车是该地区大众运输的主要路线。要从该地区到达电动火车车站,居民必须依靠当地具有各种服务标准的摩托客车。

勿加西的居民

Jumini说:“我很久没用过摩托客车。因为等很久,尤其是如果你要提东西,也很困难,很拥挤。”以前摩托客车还进入Jumini的住宅区,但现在,她必须步行一公里多才能到达客车路线。

为了了解该地区居民的出行难度,采访媒体团队使用所有类型的公共交通工具前往雅加达中部的民族纪念碑(Monas)地区进行了模拟。在高密度地区确定了三个地点,但没有公共交通服务,即勿加西县Babelan区的一个住宅区;Klapanunggal区的住房;和Cikupa区的住房。

结果,例如在勿加西,一辆面包车路线不再经过某个路段,因为居民没有兴趣。在茂物,angkot乘客必须转移到同一路线上的另一辆车。公共交通的质量也很低。从这三个地点到

达Monas的时间是使用摩托车或私家车的两倍。

另一方面,2014年国家统计局通勤调查指出,有23.6%的人口使用公共交通。然而,2019年的通勤调查下降至20.4%。这表明Jabodetabek和雅加达电动巴士乘客的增长没有跟上私家车用户的增长速度。

根据国家统计局数据,2014-2019年Jabodetabek电动火车乘客人数有所增加:从2014年的每年2.085亿人增加到2019年的3.36亿人。

Transjakarta巴士乘客继续增加。2014年,Transjakarta的乘客人数为每年1.12亿人次,2018年增长了69%,达到1.9亿人次。

不过,BPS也注意到,2020年雅加达私人乘用车保有量达到340万辆,较五年前增长30.9%。而在Bodetabek则有160万个单位,增

长了42.5%。同样,雅加达的摩托车数量为1610万辆(增长21%),Bodetabek的摩托车数量为800万辆(增长7.1%)。

### “推和拉”

自2016年以来,政府通过推拉策略推出了城市交通政策,即鼓励人们离开私家车,同时吸引他们对使用大众公共交通的兴趣。鼓励居民离开私家车的策略包括奇偶、三合一政策、累进停车费以及付费道路或电子道路定价。同时,吸引居民使用公共交通的策略是改善服务,使其与私家车同等或优越。

Jabodetabek交通管理局交通主管Sigit Irfansyah承认,目前雅加达与其缓冲区之间的公共交通服务范围非常不平等。服务的覆盖范围对于将公民从私家车中撤出至关重要。如果公共交通不靠近居民,当然不会成为出行的选择。

“实施有时是最容易推动的。如果你推动,你不需要钱,只需要政策。如果你拉,你必须投资。有时有人忘记了,推力出来了,拉得很慢,”他说。

根据交通专家Djoko Setijowarno的说法,这种低服务覆盖率使得雅加达缓冲区居民的公共交通不如摩托车实用。(莉丽)



上周,人们在印度尼西亚雅加达换乘公交车。在雅加达的大街上,每个工作日会有990万辆汽车、摩托车、卡车和其他车辆通行。



大雅加达轻轨