
Langkah Mewujudkan Jakarta Ramah Bersepeda

2 Mei 2019



Daftar Isi

1	Ringkasan Eksekutif	2
1.1	Latar Belakang	2
1.2	Konsistensi Komunitas dan Kemunculan Generasi Baru Pesepeda	2
1.3	Antusiasme Tidak Didukung Infrastruktur Memadai	3
1.4	Perencanaan Berbasis Partisipatif-Kolaboratif	4
1.5	Konsensus	4
1.6	Rekomendasi	5
1.7	Langkah Selanjutnya	6
2	Latar Belakang	7
2.1	Moda Transportasi Alternatif Ramah Lingkungan	7
2.2	Komunitas, Generasi Baru Pesepeda dan Kampung Kota	7
2.3	Humanis dan Lestari dengan Bersepeda	8
3	Tujuan	9
3.1	Mewujudkan “Jakarta Ramah Bersepeda”	9
3.2	Workshop Berbasis Partisipatif-Kolaboratif	9
3.3	Rekomendasi bagi Pemprov DKI Jakarta	9
4	Workshop “Jakarta Ramah Bersepeda”	10
4.1	Tujuan Workshop	10
4.2	Sesi Diskusi Kelompok	10
4.2.1	Pemetaan Isu	10
4.2.2	Tujuan dan Indikator	11
4.3	Pengamatan Jalur Sepeda di daerah Melawai	14
4.4	Rekomendasi Aksi dan Program Kegiatan	14
4.4	Tercapainya Konsensus “Jakarta Ramah Bersepeda”	16
5	Peserta	17
6	Rekomendasi Tindak Lanjut	18
6.1	Konsensus “Jakarta Ramah Bersepeda”	18
6.2	Langkah Selanjutnya	19

1 Ringkasan Eksekutif

1.1 Latar Belakang

Dalam membangun sistem mobilitas perkotaan berkelanjutan yang ramah lingkungan dan humanis, pemerintah kota harus selalu berupaya mewujudkan fasilitas dan pelayanan sistem angkutan umum serta moda kendaraan non-bermotor yakni jalan kaki dan sepeda bagi warganya. Sepeda merupakan sebuah moda transportasi yang ramah lingkungan dan bersepeda menjadi ciri dari kehidupan masyarakat perkotaan modern yang ramah lingkungan dan peduli kesehatan, serta dapat menjadi opsi *first-*

last mile menuju stasiun transportasi publik terdekat.

1.2 Konsistensi Komunitas dan Kemunculan Generasi Baru Pesepeda

Bike to Work Indonesia yang sudah malang melintang di dunia sepeda Indonesia sejak tahun 2005 dan berhasil membuat sepeda menjadi opsi bagi para pekerja Jakarta



untuk berkendara menuju kantor demi mengurangi kemacetan, pemborosan energi dan polusi di kota.

Generasi baru komunitas sepeda pun bermunculan. Beberapa tahun ke belakang muncul anak-anak muda yang berprofesi

sebagai *bike messenger* alias kurir sepeda. Di Jakarta sendiri, ada dua operator kurir sepeda yang beroperasi secara aktif yaitu **Westbike Messenger Service (WMS)** dan **@kamiantarjkt**. Diinisiasi oleh pesepeda generasi muda, para kurir sepeda ini mengkombinasikan kesenangan mereka akan sepeda yang kemudian menjadi potensi lapangan kerja yang berkelanjutan dan yang paling penting, ramah lingkungan.



Dalam program “Kampung Kota Bersama”, ITDP juga menemui tingginya penggunaan sepeda oleh ibu, anak dan lansia untuk bermobilitas di dalam kampung kota.

Tercatat, di RW02 Rawa Badak Selatan, Koja, Jakarta Utara, terdapat 88 warga yang memiliki sepeda dan menggunakan sepeda secara aktif.

1.3 Antusiasme Tidak Didukung Infrastruktur Memadai

Sayangnya, antusiasme warga Jakarta bersepeda tidak didukung infrastruktur



memadai dan penegakan hukum yang ketat sehingga tidak ada rasa aman dan nyaman bagi para pengguna sepeda ketika bersepeda di jalan Jakarta.

Dalam salah satu sesi di workshop “Jakarta Ramah Bersepeda”, para peserta mencoba jalur sepeda di area Melawai, Jakarta Selatan. Hasil dari uji coba tersebut ditemukan masalah-masalah sebagai berikut:

1. Jalur sepeda yang tidak terproteksi sehingga pesepeda merasa tidak aman dan nyaman
2. Pelanggaran yang terjadi di sepanjang jalur sepeda; mobil dan motor yang parkir di jalur sepeda
3. Jalur sepeda yang terputus di persimpangan
4. Ditemukan marka jalur sepeda tanpa jalur khusus sepeda

1.4 Perencanaan Berbasis Partisipatif-Kolaboratif

Sebagai langkah awal mewujudkan kota Jakarta yang ramah bersepeda, ITDP Indonesia mengadakan Community Design Workshop bertajuk “Jakarta Ramah Bersepeda”. Workshop ini menerapkan konsep partisipatif-kolaboratif di mana keterlibatan komunitas dan pengguna sepeda dijadikan acuan dasar dalam perencanaan ke depannya.



Untuk memperkaya rekomendasi dan rancangan rencana perwujudan tersebut, ITDP Indonesia mengundang komunitas sepeda, warga pengguna sepeda dan warga pengguna jalan non-sepeda di DKI Jakarta untuk merumuskan konsep “Jakarta Ramah Bersepeda” secara bersama-sama.

Pendaftaran peserta dibuka untuk umum, yang kemudian diseleksi hingga akhirnya terpilih 25 peserta dari komunitas sepeda, pengguna sepeda dan pengguna jalan non-sepeda untuk mengikuti workshop ini.

1.5. Konsensus

Dari hasil diskusi yang berlangsung selama workshop, para peserta sampai pada kesepakatan yang dituangkan dalam “Konsensus Jakarta Ramah Bersepeda” : Kami percaya Kota Jakarta Ramah Bersepeda dapat terwujud melalui:

1. Adanya landasan dan kepastian hukum terkait bersepeda di Kota Jakarta yang mencakup infrastruktur, sanksi, prosedur penanganan kecelakaan, perilaku bersepeda, imbauan untuk mendorong budaya bersepeda, dan kewajiban penyediaan fasilitas bersepeda
2. Adanya komitmen penganggaran infrastruktur bersepeda yang proporsional dengan anggaran untuk infrastruktur kendaraan bermotor
3. Mudahnya akses terhadap penggunaan sepeda
4. Lebih banyak anak-anak yang bersepeda di Kota Jakarta

KONSENSUS

JAKARTA RAMAH BERSEPEDA



- Kami para pesepeda, pejalan kaki, serta warga Jakarta percaya bahwa kota Jakarta dapat menjadi kota lestari dan inklusif serta ramah terhadap pesepeda dan pejalan kaki.
- Kesadaran, perhatian serta upaya dalam membuat kota Jakarta sebagai "Kota Ramah Bersepeda" terus digalakkan dan karenanya, diperlukan penguatan secara berkelanjutan. Oleh karena itu, disusunlah konsensus untuk meneguhkan upaya perwujudan "Jakarta Ramah Bersepeda".

Dokumen lengkap dapat diakses di:



- Kami percaya Kota Jakarta Ramah Bersepeda dapat terwujud melalui:



1. Adanya landasan dan kepastian hukum terkait bersepeda di Kota Jakarta yang mencakup infrastruktur, sanksi, prosedur penanganan kecelakaan, perilaku bersepeda, imbauan untuk mendorong budaya bersepeda, dan kewajiban penyediaan fasilitas bersepeda



2. Adanya komitmen penganggaran infrastruktur bersepeda yang proporsional dengan anggaran untuk infrastruktur kendaraan bermotor



3. Mudah nya akses terhadap penggunaan sepeda



4. Lebih banyak anak-anak yang bersepeda di Kota Jakarta



5. Terciptanya lingkungan bersepeda yang nyaman dengan kualitas udara yang baik



6. Tersebar luasnya budaya bersepeda melalui pelibatan pemangku kepentingan



7. Terciptanya rasa aman bagi masyarakat untuk bersepeda di Kota Jakarta



8. Tersedianya jalur sepeda yang layak di sepanjang jalan arteri di DKI Jakarta



9. Kondisi infrastruktur jalan yang baik dan fasilitas parkir sepeda yang aman di area publik



10. Tersedianya fasilitas ruang ganti dan/atau kamar mandi untuk pesepeda

5. Tersedianya jalur sepeda yang layak di sepanjang jalan arteri di DKI Jakarta
6. Kondisi infrastruktur jalan yang baik dan fasilitas parkir sepeda yang aman di area publik
7. Tersedianya fasilitas ruang ganti dan/atau kamar mandi untuk pesepeda
8. Terciptanya lingkungan bersepeda yang nyaman dengan kualitas udara yang baik
9. Tersebar luasnya budaya bersepeda melalui pelibatan pemangku kepentingan
10. Terciptanya rasa aman bagi masyarakat untuk bersepeda di Kota Jakarta

1.6 Rekomendasi

Konsensus ini juga menghasilkan poin-poin rekomendasi bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mewujudkan "Jakarta Ramah Bersepeda", yaitu:

1. Perencanaan yang bersifat partisipatif dan kolaboratif dalam mewujudkan kota ramah bersepeda
2. Sinergi antar pemerintah, swasta dan sipil dalam mendorong agenda sebagai kota ramah sepeda
3. Tersedianya infrastruktur dan jalur sepeda yang layak sepanjang jalan arteri di DKI Jakarta
4. Percepatan perwujudan fasilitas bersepeda

5. Komitmen penganggaran infrastruktur dan fasilitas bersepeda
6. Peningkatan kemudahan akses bagi warga Jakarta untuk menggunakan sepeda sebagai moda pilihan
7. Terciptanya lingkungan yang aman dan nyaman bagi warga untuk bersepeda di dalam kota Jakarta.
8. Menyebarluaskan budaya bersepeda di Kota Jakarta

1.7 Langkah Selanjutnya

Konsensus dan hasil workshop menjadi landasan untuk merencanakan aktivitas selanjutnya demi mewujudkan “Jakarta Ramah Bersepeda”

Dibagi menjadi 3 tahapan besar, kegiatan-kegiatan selanjutnya dijabarkan sebagai berikut:

1. **Konsensus Jakarta Ramah Bersepeda**

Konsensus ini menjadi landasan dasar dalam merencanakan, mendesain, membuat indikator dan

target pembangunan dan peningkatan fasilitas pendukung bersepeda. Konsensus ini juga bisa menjadi dokumen pendukung dalam menentukan kebijakan bagi pengguna sepeda.

2. **Perencanaan & Desain**

Dalam mendorong terjadinya perencanaan dan desain infrastruktur serta kebijakan bersepeda di Jakarta. Akan diselenggarakan beberapa kegiatan di antaranya; workshop desain, uji coba teknis jalur sepeda, serta perumusan dokumen tertulis untuk mendorong terbitnya kebijakan.

3. **Meningkatkan Perhatian dan Kesadaran Publik**

Kampanye dan kegiatan promosi baik di online maupun offline, mulai digalakkan untuk meningkatkan partisipasi, dukungan dan juga kesadaran dari masyarakat dalam mewujudkan “Jakarta Ramah Bersepeda”. Oleh karena itu, akan diadakan beberapa kegiatan di antaranya: kampanye media sosial, diskusi publik serta merilis publikasi dan informasi mengenai sepeda dan bersepeda ke publik.



2 Latar Belakang

2.1 Moda Transportasi Alternatif Ramah Lingkungan

ITDP Indonesia, sebagai lembaga non-profit yang mendukung terciptanya transportasi berkelanjutan ramah lingkungan dan humanis di perkotaan, selalu berupaya mendorong pemerintah kota untuk menyediakan fasilitas dan pelayanan sistem angkutan umum serta moda kendaraan non-bermotor yakni jalan kaki dan sepeda bagi warganya.

Bersepeda menjadi ciri dari kehidupan masyarakat perkotaan modern yang ramah lingkungan dan peduli kesehatan. Bersepeda meningkatkan aktivitas fisik masyarakat, menurunkan polusi udara dan suara serta menurunkan tingkat stress mental maupun fisik karena terjebak di dalam kendaraan dalam jangka waktu lama (kemacetan).

Di daerah permukiman padat penduduk, sepeda menjadi moda transportasi bagi kelompok rentan (anak-anak, perempuan dengan anak serta lansia) untuk beraktivitas seperti ke puskesmas, sekolah dan pasar. Bahkan banyak juga yang menggunakan sepeda sebagai mata pencaharian.

Banyak orang memilih bersepeda dari asal ke tempat tujuan, ada juga yang menjadikan sepeda sebagai *first-last mile* menuju stasiun transportasi publik terdekat. Sepeda juga menjadi moda pilihan untuk berwisata dan berekreasi di akhir pekan.

2.2 Komunitas, Generasi Baru Pesepeda dan Kampung Kota

Sepeda sebagai moda transportasi yang dekat dalam kehidupan masyarakat, selama perjalanannya di Indonesia terutama Jakarta, menghasilkan komunitas-komunitas sepeda dengan berbagai tujuan. Sebut saja **Bike to Work Indonesia** yang sudah malang melintang di dunia sepeda Indonesia sejak tahun 2005 dan berhasil membuat sepeda menjadi opsi bagi para pekerja Jakarta untuk berkendara menuju kantor demi mengurangi kemacetan, pemborosan energi dan polusi di kota.



Generasi baru komunitas sepeda pun bermunculan. Beberapa tahun ke belakang muncul anak-anak muda yang berprofesi sebagai *bike messenger* alias kurir sepeda. Di Jakarta sendiri, ada dua operator kurirsepeda yang beroperasi secara aktif yaitu **Westbike Messenger Service (WMS)** dan **@kamiantarjkt**. Diinisiasi oleh pesepeda generasi muda, para kurir sepeda ini mengkombinasikan kesenangan mereka akan sepeda yang kemudian menjadi potensi lapangan kerja yang berkelanjutan



dan yang paling penting, ramah lingkungan. Kemunculan para kurir sepeda ini tentunya menjadi penyemangat baru akan kultur sepeda di Jakarta.

Dunia sepeda perkotaan juga diramaikan dengan kehadiran para operator *bikeshare* yang mulai menjejakkan kaki di Jakarta tahun 2018, ditandai dengan beroperasinya **Gowes Bikesharing** di area Monumen Nasional (Monas), kawasan GBK Senayan serta kota Semarang. Sebelum Gowes hadir, ada Banopolis yang membantu sistem Boseh, *bikeshare* milik pemerintah kota Bandung.

2.3 Humanis dan Lestari dengan Bersepeda

Melihat fenomena ini dan mendukung upaya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk menjadikan Jakarta sebagai kota humanis dan lestari, perhatian khusus bagi para pesepeda dan menciptakan kondisi lingkungan yang aman untuk warga Jakarta bersepeda harus mulai digalakkan.



Kurangnya infrastruktur yang mendukung keamanan dan keselamatan para pesepeda, menjadi salah satu faktor penghalang warga Jakarta untuk mulai bersepeda meski mengetahui manfaat dan keuntungannya (Harian Kompas, 5 Mei 2019)

Karenanya, ITDP Indonesia berkomitmen untuk mendorong peningkatan lingkungan yang aman untuk bersepeda di Jakarta melalui “Jakarta Ramah Bersepeda”.

Dan sebagai salah satu upaya untuk mewujudkan “Jakarta Ramah Bersepeda”, ITDP Indonesia menyelenggarakan *community design workshop* “Jakarta as a Bike Friendly City”, sebuah *workshop* dengan konsep partisipatif kolaboratif yang melibatkan warga Jakarta pengguna sepeda dan non-sepeda untuk merumuskan elemen-elemen apa saja yang diperlukan untuk mencapai “Jakarta Ramah Bersepeda”.

3 Tujuan

3.1 Mewujudkan “Jakarta Ramah Bersepeda”

Mengapa bersepeda? ITDP Indonesia berharap, Jakarta menjadi kota yang nyaman dan aman tidak hanya bagi pesepeda rutin, namun juga anak-anak, perempuan dan lansia yang bermobilitas dengan sepeda di kampung dan juga para komuter menuju stasiun dan halte terdekat (*first-last mile*).

3.2 Workshop Berbasis Partisipatif-Kolaboratif

Sebagai langkah awal dan memperkaya materi terkait perwujudan “Jakarta Ramah Bersepeda”, ITDP Indonesia melibatkan komunitas sepeda, warga pengguna sepeda dan warga pengguna jalan non-sepeda di

DKI Jakarta untuk merumuskan konsep bagaimana membuat Jakarta menjadi lebih nyaman dan aman untuk bersepeda. ITDP

Indonesia menyelenggarakan acara bertajuk, “**Community Design Workshop: Jakarta Bike-friendly City**”. Workshop ini diisi dengan *group discussion* yang melibatkan pengguna sepeda, komunitas sepeda dan pengguna jalan non-sepeda di Jakarta untuk berembuk dan berdiskusi dalam menciptakan lingkungan bersepeda yang aman dan nyaman di Jakarta.

3.3 Rekomendasi bagi Pemprov DKI Jakarta

Hasil dari *group discussion* ini akan menjadi sebuah masukan bagi ITDP Indonesia dalam mendesain *action plan* yang akan diserahkan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk merencanakan dan membangun fasilitas sepeda yang tepat guna.



4 Workshop “Jakarta Ramah Bersepeda”

4.1 Tujuan Workshop

Acara yang dibuka oleh Yoga Adiwianto, South East Asia Director ITDP dan kemudian dilanjutkan dengan perkenalan dari masing-masing peserta. Dalam sambutannya, Yoga menegaskan kembali tujuan workshop ini yaitu:

1. Terjadinya diskusi antara para peserta workshop terpilih mengenai isu dan permasalahan yang ditemui ketika bersepeda, serta memformulasikan solusi
2. Hasil diskusi menjadi masukan dan informasi baru bagi ITDP Indonesia dalam menyusun langkah-langkah untuk terwujudnya “Jakarta Ramah Bersepeda”
3. Tercapainya konsensus mengenai “Jakarta Ramah Bersepeda” yang bisa menjadi dasar informasi dan rekomendasi bagi pembangunan dan peningkatan fasilitas pesepeda di DKI Jakarta.

4.2 Sesi Diskusi Kelompok

4.2.1. Pemetaan Isu

Dalam sesi pertama, “**Brainstorming dan Pemetaan Isu**”, para peserta diminta menyebutkan isu atau masalah yang menjadikan Jakarta belum ramah terhadap



bersepeda/pesepeda. kemudian isu-isu yang terkumpul dikelompokkan menjadi 2 yaitu, fisik dan non-fisik:

- **Isu non-fisik** mencakup aspek-aspek seperti kebijakan, peraturan, anggaran, kampanye dan lain sebagainya
- Sementara, **isu fisik** mencakup sarana dan prasarana yang menunjang pesepeda untuk bersepeda seperti jalur sepeda, parkir sepeda dan lain sebagainya.

Para peserta diskusi dibagi menjadi 4 kelompok; Fisik A, Fisik B, Non-Fisik A, dan Non-Fisik B. Isu-isu dalam bersepeda di Jakarta berdasarkan hasil diskusi adalah:

1. Minimnya jalur sepeda yang terencana dan terbangun secara komprehensif, baik dari sisi desain dan lokasi.
2. Tidak tersedianya parkir sepeda yang aman dan terintegrasi dengan layanan transportasi publik baik di stasiun maupun halte.

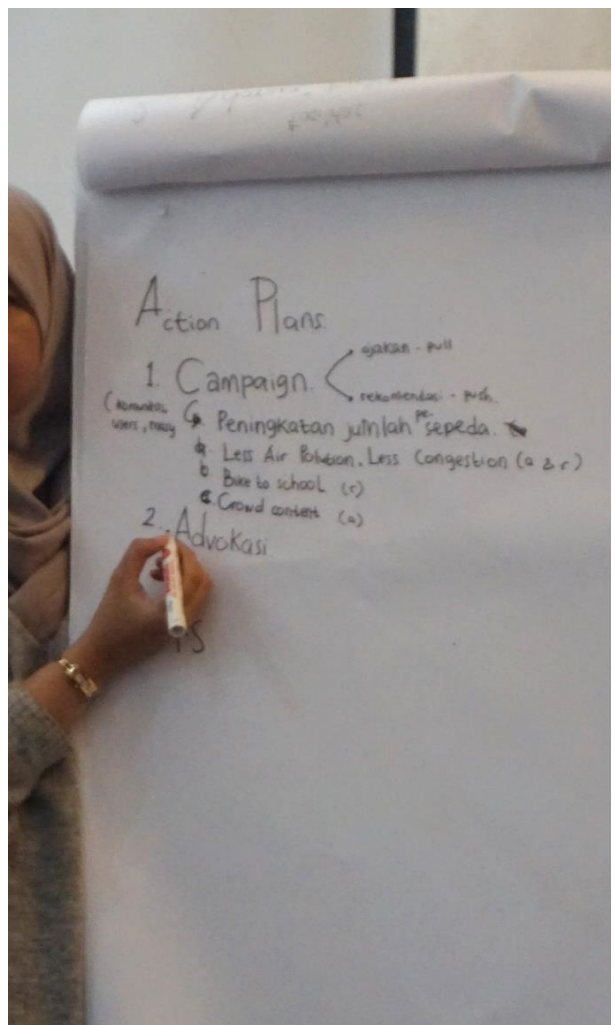
3. Kurangnya fasilitas dan infrastruktur pendukung para pesepeda, seperti ruang ganti, kamar mandi, penerangan, serta marka dan rambu.
4. Belum ditegakkannya peraturan hukum terkait bersepeda di Jakarta
5. Kurangnya edukasi dan kampanye yang mempromosikan kegiatan bersepeda.
6. Minimnya persepsi tentang bersepeda sebagai salah satu moda transportasi sehari-hari yang ramah lingkungan, aman dan berkelanjutan.
7. Menurunnya tingkat penggunaan sepeda di kalangan anak-anak

4.2.2. Tujuan dan Indikator

Dalam sesi diskusi kedua, **“Goal dan Indikator Jakarta sebagai Kota Ramah Sepeda”** peserta diminta untuk menyepakati obyektif dan indikator dalam mewujudkan “Jakarta Ramah Bersepeda”.

Hasil sesi ini menghasilkan 10 tujuan bersama dalam mewujudkan Jakarta sebagai kota ramah sepeda. Masing-masing tujuan memuat indikator-indikator untuk mengukur kesuksesan rencana pembangunan tersebut:

1. Adanya landasan dan kepastian hukum terkait bersepeda di Kota Jakarta yang mencakup infrastruktur, sanksi, prosedur penanganan kecelakaan, perilaku bersepeda, imbauan untuk mendorong budaya bersepeda, dan kewajiban penyediaan fasilitas bersepeda, **dengan indikator sebagai berikut:**



- a. Adanya perangkat peraturan yang secara lengkap menaungi segala hal terkait bersepeda (Perpres/Permen/Pergub/Perda)
 - b. Adanya penindakan yang mengacu ke peraturan terkait
 - c. Adanya pembagian tupoksi yang jelas di setiap instansi terkait
2. Adanya komitmen penganggaran infrastruktur bersepeda yang proporsional dengan anggaran untuk infrastruktur kendaraan bermotor, **dengan indikator sebagai berikut:**
- a. Rasio antara anggaran antara infrastruktur bersepeda dan kendaraan bermotor (mis. 1:1)
3. Mudahnya akses terhadap penggunaan sepeda, **dengan indikator sebagai berikut:**
- a. Adanya program bantuan pembiayaan kepemilikan sepeda
 - b. Terselenggaranya layanan *bikeshare*
 - c. Tersedianya sepeda di sekolah-sekolah
4. Lebih banyak anak-anak yang bersepeda di Kota Jakarta, **dengan indikator sebagai berikut:**
- a. Jumlah peserta didik yang menggunakan sepeda ke sekolah
 - b. Jumlah fasilitas bersepeda yang tersedia di sekolah-sekolah
5. Terciptanya lingkungan bersepeda yang nyaman dengan kualitas udara yang baik, **dengan indikator sebagai berikut:**
- a. Penurunan tingkat polusi dari kendaraan bermotor
 - b. Penurunan jumlah penggunaan kendaraan bermotor
6. Tersebar luasnya budaya bersepeda melalui pelibatan pemangku kepentingan, **dengan indikator sebagai berikut:**
- a. Adanya wadah pesepeda dan penggiat sepeda
 - b. Adanya acara ikonik yang reguler
 - c. Adanya komitmen tokoh-tokoh masyarakat (pemerintahan, korporasi, dll)
 - d. Tingginya tingkat penggunaan sepeda di sekolah (Minimal 50% peserta didik menggunakan sepeda ke sekolah)
7. Terciptanya rasa aman bagi masyarakat untuk bersepeda di Kota Jakarta, **dengan indikator sebagai berikut:**
- a. Indeks Persepsi Keamanan Bersepeda (IPKB)
 - b. Adanya penegakan hukum yang lebih baik untuk pesepeda
 - c. Adanya forum atau aplikasi pelaporan
8. Tersedianya jalur sepeda yang layak di sepanjang jalan arteri di DKI Jakarta, **dengan indikator/spesifikasi jalur yang layak sebagai berikut:**
- a. Menggunakan perkerasan aspal dan berada di level yang sama dengan jalur kendaraan bermotor atau berada di trotoar dengan permukaan yang rata, rapat, dan tidak licin.
 - b. Terpisah baik dengan separator atau planter box, dengan minimal dimensi lebar = 30 cm, tinggi = 15 cm
 - c. Lebar minimal jalur = 1,5 m atau cukup dilalui oleh 2 pesepeda yang bersisian

- d. Terdapat di kedua sisi jalan arteri sesuai arah arus lalu lintas kendaraan
 - e. Konsisten atau menerus
 - f. Steril dari rintangan atau kendaraan bermotor
 - g. Dilengkapi penanda jalur sepeda seperti pewarnaan, stamp, dan rambu
 - h. Stamp berbentuk sepeda berjarak setiap 50 m
 - i. Rambu bergambar sepeda untuk memberitahu kepada pengguna jalan lainnya
 - j. Dilengkapi informasi yang tersedia secara digital dan mudah diakses
9. Tersedianya parkir sepeda yang aman di area publik, **dengan indikator penyediaan parkir sepeda sebagai berikut:**
- a. Tersedia di semua bangunan di sepanjang jalur sepeda
 - b. Tersedia di pusat-pusat kegiatan
 - c. Terkoneksi dengan layanan transportasi umum
 - d. Mudah dijangkau, berdekatan dengan akses masuk/keluar gedung atau lokasi aktivitas utama
 - e. Adanya petugas keamanan
 - f. Dipantau dengan CCTV
10. Tersedianya fasilitas ruang ganti dan/atau kamar mandi untuk pesepeda, **dengan indikator penyediaan fasilitas sebagai berikut:**
- a. Berlokasi di atau dekat dari parkir sepeda
 - b. Dapat diakses oleh umum
11. Kondisi infrastruktur yang baik untuk jalan-jalan yang tidak memiliki jalur khusus sepeda, **dengan indikator/spesifikasi jalan sebagai berikut:**
- a. Lapisan perkerasan jalan yang rata
 - b. Terang
 - c. Memiliki peneduhan yang baik



4.3 Pengamatan Jalur Sepeda di daerah Melawai



Para peserta bersepeda berkeliling kawasan Melawai untuk mencoba dan menguji jalur sepeda yang telah tersedia.

Hasil pengamatan peserta mengenai jalur sepeda di kawasan Melawai, Blok M di antaranya:

1. Banyak pelanggaran hukum dan tidak adanya penindakan yang membuat jalur sepeda tidak bisa dipakai dengan aman dan nyaman oleh pesepeda. Sepanjang pengamatan, jalur sepeda di daerah Melawai diokupasi parkir mobil dan motor serta PKL
2. Meski jalur sepeda di Melawai didesain untuk 2 arah, namun lebar jalur tidak memenuhi kebutuhan tersebut
3. Jalur sepeda tidak dibatasi dengan separator yang permanen, sehingga gesekan dengan pengendara bermotor sering terjadi

4. Di persimpangan jalan, jalur sepeda terputus
5. Di beberapa titik, jalur sepeda hanya ditandai dengan rambu atau marka.

4.4 Rekomendasi Aksi dan Program Kegiatan

Dalam sesi ketiga, para peserta diminta untuk membahas langkah-langkah yang harus dilakukan oleh kota Jakarta untuk menjadi kota ramah bersepeda.

Peserta bersepakat, “Jakarta Ramah Bersepeda” akan terwujud apabila Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mendorong aksi dan program kegiatan berikut:

1. Mendorong dan mengawal proses penyusunan berita acara untuk Pergub bersepeda di Jakarta
2. Pengumpulan seluruh peraturan terkait bersepeda dalam satu wadah informasi yang dapat diakses publik
3. Munculnya Perda yang bertujuan untuk mengimplementasikan sistem bikeshare di Jakarta
4. Program *leasing* bekerja sama dengan perbankan bagi sepeda bagi warga Jakarta
5. Penyediaan sepeda gratis serta fasilitas bersepeda di sekolah-sekolah Jakarta
6. Program CSR penyediaan sepeda untuk peserta didik di sekolah
7. Penghargaan untuk anak yang bersepeda ke sekolah
8. Kewajiban bersepeda dalam lingkungan sekolah (intra dan/atau ekstra kurikuler)
9. Membatasi kepemilikan kendaraan bermotor pribadi

10. Program 1 CM = 1 car (mobil) & 1 motorcycle (motor) untuk setiap 1 keluarga
11. Verifikasi kepemilikan garasi untuk mobil/motor kedua
12. Memasukkan komponen biaya polusi ke dalam biaya berkendara motor di Kota Jakarta, misalnya dengan cukai bensin.
13. Penguatan fungsi advokasi budaya bersepeda dalam DTKJ
14. Kampanye keselamatan bersepeda
15. Kampanye kebutuhan infrastruktur sepeda oleh komunitas, pesepeda, akademisi, dan LSM
16. Pembuatan Paguyuban Pesepeda & Penggiat Sepeda Se-DKI Jakarta (PPPSJ)
17. Komitmen petinggi-petinggi di Pemerintah Provinsi DKI untuk mendorong agenda Jakarta Ramah Bersepeda
18. Penyelenggaraan peningkatan kapasitas terkait keamanan bagi pesepeda untuk SKPD terkait
19. Memberikan pemahaman kepada Dinas Bina Marga dalam hal perawatan kondisi jalan yang lebih responsif dan mempertimbangkan sudut pandang pesepeda
20. Memasukkan pembangunan jalur sepeda ke dalam dokumen perencanaan Kota Jakarta
21. Menganggarkan pembangunan dan pemeliharaan jalur sepeda sesuai perencanaan dan standar
22. Nota Kesepakatan atau Memorandum of Understanding (MoU) antara Pemerintah Provinsi DKI dengan Polda Metro Jaya terkait program sterilisasi jalur sepeda
23. Memanfaatkan 11 kanal resmi Pemprov DKI sebagai media penyampaian informasi rute aman bersepeda
24. Penguatan sistem Jakarta Smart City untuk pelaporan insiden terkait bersepeda
25. Audit rancangan/rencana jalur sepeda oleh publik sebelum pembangunan atau pengoperasian
26. Standarisasi parkir sepeda untuk area publik
27. Mengimbuu penyedia parkir sepeda untuk melengkapi fitur keamanan



- parkiran sepeda dengan CCTV dan/atau petugas keamanan
28. Mengimbau pemilik gedung untuk memasang rambu dan penanda lokasi parkir sepeda seperti layaknya kendaraan bermotor
 29. Mendorong gedung swasta untuk menyediakan parkir sepeda melalui mekanisme insentif/disinsentif
 30. Melakukan studi kelayakan rencana jalur sepeda di jalan arteri Kota Jakarta
 31. Pembuatan peta perencanaan jalur sepeda berdasarkan studi kelayakan rencana jalur sepeda
 32. Melakukan advokasi terhadap rencana jalur sepeda DKI Jakarta oleh LSM, masyarakat, pesepeda, akademisi)
 33. Membentuk koalisi dengan kampanye atau isu lain yang selaras dengan agenda Jakarta Ramah Bersepeda
 34. Penanaman pohon di sepanjang koridor jalan untuk meneduhi pesepeda dan untuk menyerap polusi.
 35. Penambahan penerangan jalan

4.4 Tercapainya Konsensus “Jakarta Ramah Bersepeda”

Di akhir acara, konsensus untuk mewujudkan “Jakarta Ramah Bersepeda” tercapai. Konsensus hasil kesepakatan para peserta workshop ini dapat menjadi masukan untuk bahan rekomendasi dan perencanaan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mewujudkan “Jakarta Ramah Bersepeda”.

5 Peserta

Untuk menjangkau peserta workshop, ITDP Indonesia membuka pendaftaran di sosial media yang menghasilkan 86 pendaftar.

Para peserta kemudian diseleksi berdasarkan beberapa kriteria di antaranya:

1. Frekuensi penggunaan sepeda
2. Gender
3. Usia
4. Alasan mengikuti acara
5. Background pekerjaan serta pendidikan

Kriteria ini dimaksudkan untuk mendapatkan kelompok yang inklusif dan setara dari segi gender (jumlah peserta pria dan wanita seimbang) agar dapat memberikan masukan dan informasi dari berbagai perspektif.

Total, sebanyak 26 peserta dari komunitas sepeda, pengguna sepeda dan pengguna jalan non-sepeda terpilih untuk menghadiri kegiatan ini.



Peserta Community Design Workshop "Jakarta as a Bike Friendly City"

Rekomendasi Tindak Lanjut

6.1. Konsensus “Jakarta Ramah Bersepeda”



1. **Adanya landasan dan kepastian hukum terkait bersepeda di Kota Jakarta**

yang mencakup infrastruktur, sanksi, prosedur penanganan kecelakaan, perilaku bersepeda, imbauan untuk mendorong budaya bersepeda, dan kewajiban penyediaan fasilitas bersepeda



2. **Adanya komitmen penganggaran infrastruktur bersepeda**

yang proporsional dengan anggaran untuk infrastruktur kendaraan bermotor



3. **Mudahnya akses terhadap penggunaan sepeda**



4. **Lebih banyak anak-anak yang bersepeda** di Kota Jakarta



5. **Tersedianya jalur sepeda yang layak** di sepanjang jalan arteri di DKI Jakarta



6. **Kondisi infrastruktur jalan yang baik dan fasilitas parkir sepeda**

yang aman di area publik



7. **Tersedianya fasilitas ruang ganti** dan/atau kamar mandi untuk pesepeda



8. **Terciptanya lingkungan bersepeda yang nyaman** dengan kualitas udara yang baik



9. **Tersebar luasnya budaya bersepeda** melalui pelibatan pemangku kepentingan



10. **Terciptanya rasa aman** bagi masyarakat untuk bersepeda di Kota Jakarta

6.2. Langkah Selanjutnya



Dengan menjadikan konsensus “Jakarta Ramah Bersepeda” sebagai dasar dan sumber kegiatan-kegiatan selanjutnya, ITDP Indonesia merumuskan beberapa tahapan sebagai berikut:

1. Konsensus Jakarta Ramah Bersepeda

Konsensus ini menjadi landasan dasar dalam merencanakan, mendesain, membuat indikator dan target pembangunan dan peningkatan fasilitas pendukung bersepeda. Konsensus ini juga bisa menjadi dokumen pendukung dalam menentukan kebijakan bagi pengguna sepeda.

2. Perencanaan & Desain

Dalam mendorong terjadinya perencanaan dan desain infrastruktur serta kebijakan bersepeda di Jakarta. Akan diselenggarakan beberapa kegiatan di antaranya; workshop desain, uji coba teknis jalur sepeda, serta

perumusan dokumen tertulis untuk mendorong terbitnya kebijakan.

3. Meningkatkan Perhatian dan Kesadaran Publik

Kampanye dan kegiatan promosi baik di online maupun offline, mulai digalakkan untuk meningkatkan partisipasi, dukungan dan juga kesadaran dari masyarakat dalam mewujudkan “Jakarta Ramah Bersepeda”. Oleh karena itu, akan diadakan beberapa kegiatan di antaranya: kampanye media sosial, diskusi publik serta merilis publikasi dan informasi mengenai sepeda dan bersepeda ke publik.

Narahubung

COMMUNICATIONS MANAGER **Fani Rachmita**

+62 812 8623 7694
fani.rachmita@itdp.org