
Langkah Menuju

Jakarta Ramah Bersepeda

Laporan Workshop Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda

31 Agustus 2019



Daftar Isi

1	Ringkasan Eksekutif	4
1.1	Latar Belakang	4
1.2	Moda Transportasi Alternatif Ramah Lingkungan	4
1.3	Moda First dan Last Mile.	4
1.3	Kota Humanis, Lestari, dan Ramah Lingkungan dengan Bersepeda	4
1.4	Perencanaan Berbasis Partisipatif-Kolaboratif	4
1.5.	Rekomendasi Tindak Lanjut	5
2	Latar Belakang	7
2.1	Moda Transportasi Alternatif Ramah Lingkungan	7
2.2	Moda First dan Last Mile.	7
2.3	Kota Humanis, Lestari, dan Ramah Lingkungan 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	Peserta	10
5	Workshop “Program Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda”	11
5.1	Pembukaan Workshop	11
5.2	Sesi I: Program Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda	11
5.3	Sesi II – Perencanaan Jaringan	12
5.3.1.	Diskusi Perencanaan Jaringan Jalur Sepeda	12
5.3.2.	Hasil Diskusi	12
5.4	Sesi III – Perencanaan Elemen Jalur Sepeda Bagian I	12
5.4.1.	Paparan Desain Elemen Jalur Sepeda	12
5.4.2.	Penilaian dan Diskusi Desain Elemen Ruang Jalur dan Proteksi	13
5.3.3.	Hasil Diskusi	14
5.5	Sesi IV – Perencanaan Elemen Jalur Sepeda Bagian II	15
5.5.1.	Paparan dan Diskusi Desain Elemen Jalur Sepeda	15

5.6	Sesi V – Perencanaan Fasilitas Parkir Sepeda	16
	5.6.1. Paparan dan Diskusi Fasilitas Parkir Sepeda	16
5.7	Sesi VI – Perencanaan Uji Coba Jalur Sepeda	17
	5.7.1. Perencanaan Uji Coba Jalur Sepeda	17
6	Rekomendasi Tindak Lanjut	19

1 Ringkasan Eksekutif

1.1 Latar Belakang

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.

1.2 Moda Transportasi Alternatif Ramah Lingkungan

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).

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.

1.3 Moda First dan Last Mile.

Penggunaan sepeda bisa menjadi moda transportasi jarak dekat dalam kehidupan masyarakat, selama perjalanannya di

perkotaan Indonesia terutama Jakarta. Dengan memastikan fasilitas dan infrastruktur bersepeda yang berkualitas tinggi, pemerintah kota bisa menciptakan sebuah lingkungan bersepeda yang aman dan nyaman. Fasilitas dan infrastruktur bersepeda, khususnya yang terintegrasi dengan jaringan transportasi publik massal dapat menjadi pilihan moda *first* dan *last mile* ramah lingkungan bagi para pengguna angkutan umum.

1.3 Kota Humanis, Lestari, dan Ramah Lingkungan dengan Bersepeda

Melihat fenomena ini dan mendukung upaya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk menjadikan Jakarta sebagai kota humanis, lestari, dan ramah lingkungan; maka perhatian khusus perlu diberikan bagi para pesepeda dan menciptakan kondisi lingkungan yang aman untuk warga Jakarta. Fasilitas dan infrastruktur sepeda yang aman, selain menyediakan kebutuhan bagi para pesepeda eksisting, namun juga dapat mengundang pesepeda baru, khususnya anak-anak.

1.4 Perencanaan Berbasis Partisipatif-Kolaboratif

Sebagai langkah selanjutnya dalam mewujudkan kota Jakarta yang ramah bersepeda, ITDP Indonesia mengadakan Workshop “Percepatan Jakarta Ramah

Bersepeda”. Workshop ini menerapkan konsep partisipatif-kolaboratif di mana keterlibatan komunitas dan pengguna sepeda dijadikan acuan dalam perencanaan ke depannya.

Untuk memperkaya rekomendasi dan rancangan rencana perwujudan tersebut, ITDP Indonesia mengundang komunitas sepeda, warga pengguna sepeda, warga pengguna jalan non-sepeda dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk memberikan masukan ke dalam konsep “Jakarta Ramah

Pendaftaran peserta dibuka untuk umum, yang kemudian diseleksi hingga akhirnya terpilih 44 peserta dari komunitas sepeda, pengguna sepeda dan pengguna jalan non-sepeda untuk mengikuti *workshop* ini.

1.5. Rekomendasi Tindak Lanjut

Keluaran *workshop* ini akan dijadikan masukan dalam penyempurnaan rencana aksi Program Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda ke depannya.

ITDP Indonesia merumuskan beberapa rekomendasi tindak lanjut dari hasil ini.

1. Pelaksanaan Uji Coba Jalur Sepeda

Jalur sepeda tentunya menjadi elemen penting dalam terciptanya infrastruktur aman bagi pesepeda di area perkotaan. Dengan



semangat partisipatif kolaboratif yang bertujuan menghasilkan perencanaan dan implementasi infrastruktur tepat guna, uji coba jalur sepeda menjadi salah satu strategi yang dapat diimplementasikan.

Berbagai usulan dan pendapat terkait teknis pelaksanaan uji coba



jalur sepeda dijaring yang menghasilkan poin-poin penting

terkait pelaksanaan uji coba jalur sepeda, antara lain:

- **Perencanaan detail pelaksanaan**, mencakup: jaringan, desain per penampang, operasional, kebutuhan sumber daya, aturan selama uji coba.
- **Publikasi mengenai pelaksanaan uji coba**. Termasuk juga di dalamnya, publikasi mengenai perencanaan dan pelaksanaan *event*.
- **Evaluasi uji coba**. Usulan dan pendapat selama uji coba jalur sepeda berlangsung, akan menjadi bahan pertimbangan dalam penyempurnaan rencana “Program Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda”.

2. Perencanaan Tahapan Pembangunan Jaringan

Hasil *workshop* ini bahan menjadi pertimbangan untuk menentukan target dan tahapan pembangunan jaringan jalur sepeda permanen. Hal-hal yang dapat menjadi fokus mencakup: lokasi jaringan, prioritas dan target pembangunan dengan memperhatikan fungsi jaringan tersebut dalam mendukung pergerakan masyarakat saat ini. Jika diperlukan, jajak pendapat yang lebih luas seperti survei juga dapat dilakukan untuk mendukung perencanaan.

3. Perencanaan & Desain Elemen

Hasil dari *workshop* dan uji coba jalur sepeda nantinya akan menjadi turunan panduan perencanaan elemen desain jalur sepeda atau dokumen tertulis lainnya, demi mendorong terbitnya kebijakan terkait bersepeda.

4. Meningkatkan Perhatian dan Kesadaran Publik

Publikasi dan kampanye bersepeda perlu selalu dilakukan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dan mendorong partisipasi mereka dalam perwujudan program ini. Beberapa kegiatan dapat dilakukan, di antaranya: kampanye media sosial, diskusi publik serta merilis publikasi dan informasi mengenai sepeda dan bersepeda kepada 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.

Kota yang dirancang untuk pengendara sepeda dan pejalan kaki adalah kota yang dirancang untuk memprioritaskan manusia. Mayoritas populasi dunia melakukan perjalanan terutama dengan berjalan kaki atau bersepeda, namun perencanaan transportasi perkotaan biasanya memprioritaskan mobil pribadi, yang mengorbankan trotoar, lingkungan berjalan kaki yang aman, dan infrastruktur bersepeda.

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).

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 Moda First dan Last Mile.

Sepeda, dapat menjadi moda transportasi alternatif ramah lingkungan untuk memenuhi *first-last mile* pengguna angkutan umum massal. Karenanya, jalur sepeda dari dan menuju stasiun angkutan umum massal serta fasilitas seperti parkir sepeda penting untuk disediakan penyedia layanan untuk mendorong penggunaan sepeda sebagai moda alternatif untuk mencapai stasiun angkutan umum massal.

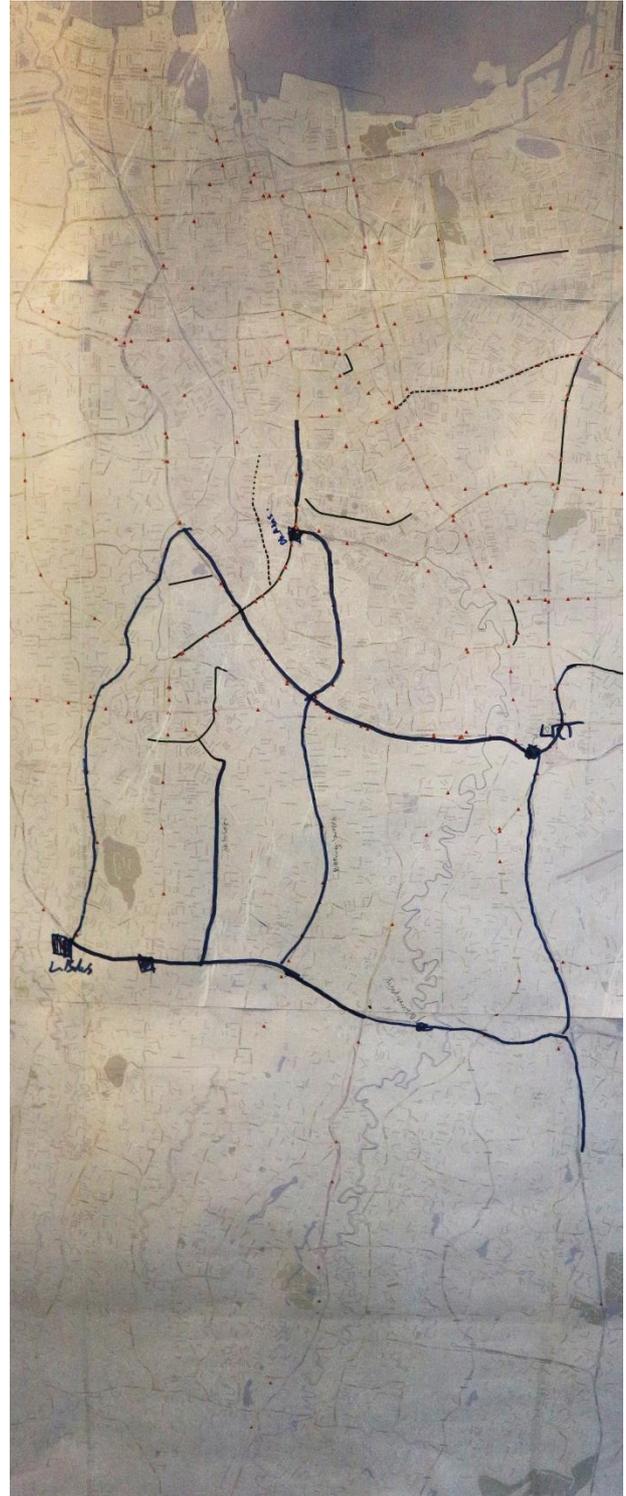
Kehadiran sistem *bikeshare* juga dapat dimanfaatkan untuk mengeliminasi kebutuhan sepeda. Di Jakarta sendiri, para operator *bikeshare* mulai unjuk gigi. Salah satu operator *bikeshare* yang telah beroperasi di beberapa area Jakarta dan sekitarnya adalah **Gowes Bikesharing**. Sistem *bikeshare* yang terintegrasi dengan sistem angkutan massal dapat menjadi salah satu potensi dalam meningkatkan jangkauan sistem angkutan umum massal di Jakarta.

Sepeda, dapat menjadi moda transportasi alternatif ramah lingkungan untuk memenuhi *first-last mile* pengguna angkutan umum massal.

2.3 Kota Humanis, Lestari, dan Ramah Lingkungan dengan Bersepeda

Melihat fenomena ini dan mendukung upaya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk menjadikan Jakarta sebagai kota humanis, lestari, dan ramah lingkungan; maka perhatian khusus perlu diberikan bagi para pesepeda dan menciptakan kondisi lingkungan yang aman untuk warga Jakarta.

Karenanya, ITDP Indonesia berkomitmen untuk mendorong peningkatan lingkungan yang aman untuk bersepeda di Jakarta melalui program “Jakarta Ramah Bersepeda”. Maka, salah satu upaya untuk mewujudkan “Jakarta Ramah Bersepeda”, ITDP Indonesia menyelenggarakan *workshop* “Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda” sebuah *workshop* dengan konsep partisipatif kolaboratif yang melibatkan warga Jakarta dan pejabat Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam merumuskan elemen-elemen apa saja yang diperlukan untuk mencapai “Jakarta Ramah Bersepeda”.



3 Tujuan

3.1 Mewujudkan “Jakarta Ramah Bersepeda”

ITDP Indonesia berharap, Jakarta dapat menjadi kota yang aman dan nyaman untuk bersepeda bagi semua lapisan masyarakat. Tidak hanya aman dan nyaman bagi pesepeda eksisting, namun juga para calon pesepeda dari kelompok anak-anak, perempuan dan lansia yang semakin jarang ditemui.

“Jakarta Ramah Bersepeda” merupakan upaya untuk mengundang warga Jakarta untuk merasa aman dan nyaman bermobilitas dengan sepeda. Termasuk para komuter yang masih memerlukan moda transportasi alternatif menuju stasiun dan halte terdekat (*first-*

3.2 Workshop Berbasis Partisipatif-Kolaboratif

Sebagai upaya mempercepat serta memperkaya materi terkait perwujudan “Jakarta Ramah Bersepeda”, ITDP Indonesia menyelenggarakan acara bertajuk, “**Workshop Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda**”.

Yang diisi dengan *group discussion* yang melibatkan pengguna sepeda, komunitas sepeda, pengguna jalan non-sepeda di Jakarta, serta pejabat SKPD terkait di Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. *Workshop* ini menjadi ajang 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 masukan bagi ITDP Indonesia dalam mendesain *action plan* yang akan diserahkan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk merencanakan dan membangun infrastruktur dan fasilitas sepeda yang tepat guna di Jakarta.

4 Peserta

Untuk menjangkau peserta workshop, ITDP Indonesia membuka pendaftaran di sosial media yang menghasilkan 68 pendaftar.

Para peserta kemudian diseleksi berdasarkan beberapa kriteria di antaranya:

1. Frekuensi penggunaan sepeda
2. Gender
3. Usia
4. Alasan mengikuti acara

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.

Selain itu, ITDP Indonesia juga bekerja sama dengan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta untuk mengundang SKPD-SKPD terkait.

Total, sebanyak 44 peserta dari komunitas sepeda, pengguna sepeda dan pengguna jalan non-sepeda, serta pejabat dari berbagai SKPD yang diundang terpilih untuk menghadiri kegiatan ini.



Peserta Workshop "Program Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda"

5 Workshop “Program Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda”

5.1 Pembukaan Workshop

Acara workshop dibuka oleh Bapak Yusmada Faizal Samad selaku Asisten Sekretaris Daerah Bidang Pembangunan dan Lingkungan Hidup Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Dalam sambutannya, Pak Yusmada mengingatkan kembali bahwa pesepeda adalah pengguna jalan yang perlu diprioritaskan setelah pejalan kaki. Oleh karenanya, seluruh pihak diharapkan dapat bekerja sama dalam perencanaan dan perwujudan Jakarta sebagai kota yang ramah untuk bersepeda.



yang juga merupakan tindak lanjut dari hasil workshop “Jakarta Ramah Bersepeda” yang diadakan pada 27 April 2019. Terdapat empat rencana aksi yang termasuk di dalam program percepatan ini, yakni: 1) **Sistem bikeshare**, 2) **Perencanaan Jalur Sepeda**, 3) **Perencanaan Fasilitas Parkir dan Fasilitas Lainnya**, dan 4) **Revisi Keputusan Gubernur No. 896 Tahun 2012 tentang Penetapan Jalur Sepeda di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta**.



5.2 Sesi I: Program Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda

Dalam sesi pertama, ITDP memberikan paparan kepada peserta mengenai program yang dicakup dalam “Program Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda”. Peserta diberikan penjelasan mengenai latar belakang adanya perencanaan program ini,

Dalam paparan, peserta yang terdiri atas masyarakat serta SKPD terkait juga diingatkan bahwa dalam *workshop* ini, mereka dapat memberikan saran dan masukan terhadap perencanaan yang ada, sebagai bentuk dari perencanaan kolaboratif.

5.3 Sesi II – Perencanaan Jaringan



5.3.1. Diskusi Perencanaan Jaringan Jalur Sepeda

Dalam sesi kedua, “**Perencanaan Jaringan Jalur Sepeda**”, peserta diberikan penjelasan kembali mengenai perencanaan jalur sepeda yang telah dilakukan, yang diturunkan dengan mempertimbangkan tiga aspek, yaitu:

- Berbasis jaringan
- Terintegrasi dengan angkutan umum
- Akses menuju titik-titik kegiatan

Setelah itu, peserta diberikan kesempatan untuk menyampaikan idenya masing-masing terkait dengan jaringan jalur sepeda melalui diskusi. Untuk diskusi ini, peserta dibagi ke dalam empat kelompok. Terdapat dua hal yang perlu didiskusikan, antara lain:

1. Usulan lokasi jaringan yang perlu dibangun, dan
2. Alasan jalur tersebut diusulkan

5.3.2. Hasil Diskusi

Dari hasil diskusi, berbagai usulan terkait jaringan jalur sepeda didapat. Usulan ini dapat dikelompokkan menjadi beberapa kategori sebagai berikut:

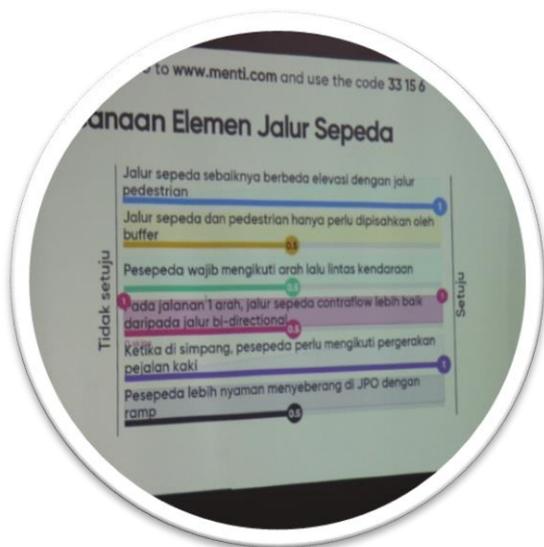
1. **First mile**
Daerah sekitar Lebak Bulus, Ragunan, Velodrome, Cawang, Depok UI-TB Simatupang, Kampung Rambutan, Cempaka Mas, Daan Mogot
2. **Last mile**
Kawasan bisnis Gatot Subroto, Thamrin, Sudirman, Rasuna Said, MT Haryono, Palmerah, Senen, Tanah Abang, Tebet, Balai Kota
3. **Daerah wisata**
Ancol, Kota Tua, Monas
4. **Koneksi ke jalur sepeda eksisting**
Matraman Raya, Danau Sunter
5. **Jalur ganjil-genap**

5.4 Sesi III – Perencanaan Elemen Jalur Sepeda Bagian I

5.4.1. Paparan Desain Elemen Jalur Sepeda

Sesi ketiga, “**Perencanaan Elemen Jalur Sepeda Bagian I**”, diawali dengan paparan mengenai dua elemen jalur sepeda, yaitu ruang jalur sepeda dan proteksi antara jalur sepeda dengan lalu lintas kendaraan bermotor. Tiga kondisi eksisting jalanan di DKI Jakarta dipaparkan beserta dengan

alternatif desain jalur sepeda sepeda yang dapat diterapkan untuk tiap kondisi, baik untuk desain permanen maupun desain uji coba.



5.4.2. Penilaian dan Diskusi Desain Elemen Ruang Jalur dan Proteksi

Setelah paparan desain, para peserta diberikan kesempatan untuk menilai kelayakan setiap desain yang ada. Hasil penilaian yang didapat dari peserta adalah sebagai berikut:

1. Penilaian untuk kondisi jalan dengan kerb menerus

Desain	Nilai desain permanen/ uji coba
A1 <ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda di badan jalan • Proteksi bollard • Buffer • Cat pada jalur 	3.5 / 3.3
A2 <ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda di badan jalan • Proteksi menerus (separator) • Cat pada jalur 	3.7/3.8

A3 <ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda di trotoar • Kanstin • Buffer marka di perbatasan dengan trotoar • Cat sepanjang jalur 	3.5/2.7
A4 <ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda di badan jalan • Proteksi hanya berupa garis marka putih • Cat sepanjang jalur 	2.6/2.3

2. Penilaian untuk kondisi jalan dengan *setback parking*/inrit

Desain	Nilai desain permanen/ uji coba
B1 <ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda di badan jalan • Proteksi <i>speed bump</i> • Cat pada jalur 	4.1/3.9
B2 <ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda di badan jalan • Proteksi hanya berupa garis marka putih • Cat sepanjang jalur 	2.7/2.7
B3 <ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda di trotoar • Buffer marka di perbatasan dengan trotoar • Ramp di perbatasan dengan lalu lintas kendaraan bermotor • Cat sepanjang jalur 	3.0/(N/A)

3. Penilaian untuk kondisi jalan dengan ruang terbatas

Desain	Nilai desain permanen/ uji coba
C1 <ul style="list-style-type: none"> Jalur sepeda di badan jalan, berbagi dengan kendaraan bermotor Cat pada jalur 	2.4/1.9
C2 <ul style="list-style-type: none"> Jalur sepeda di trotoar, berbagi dengan pedestrian Cat pada trotoar Kanstin sebagai proteksi dari lalu lintas kendaraan bermotor 	3.1/(N/A)

Dari hasil penilaian yang didapat, peserta kembali berdiskusi dalam kelompok untuk memberi masukan terkait desain. Di samping itu, para peserta juga mendiskusikan tentang lebar jalur sepeda ideal dan standar minimal dalam empat kondisi: 1) Pesepeda tunggal – bersisian dengan lalu lintas, 2) Pesepeda tunggal – diproteksi dengan proteksi fisik, 3) Jalur dengan ruang menyusul – bersisian dengan lalu lintas, 4) Jalur dengan ruang menyusul – diproteksi dengan proteksi fisik.

5.3.3. Hasil Diskusi

Hasil diskusi yang didapat tidak mengerucut kepada desain tertentu. Namun, pertimbangan para peserta dalam menilai desain yang ada, dapat dikelompokkan sebagai berikut

1. Keamanan dari penyerobotan jalur oleh kendaraan bermotor

Dari kriteria ini, terdapat preferensi desain yang berbeda dari setiap



kelompok. Beberapa merasa bahwa proteksi fisik yang memiliki ketinggian, seperti *bollard* dan jalur di atas trotoar, akan lebih aman. Namun ada pula yang menilai bahwa separator yang menerus akan lebih baik untuk hal ini daripada proteksi yang terbuka seperti bollard.

2. Kenyamanan jalur sepeda (material dan kontur)

Selain masalah keamanan, kenyamanan jalur juga menjadi perhatian saat berdiskusi. Sebagai contoh, desain jalur sepeda di atas trotoar. Dari segi material, jalur ini tidak diminati karena material yang licin pada jalur eksisting. Di samping itu, permasalahan jalur sepeda di trotoar adalah banyaknya gangguan yang berpotensi membahayakan peseda, seperti ramp di jalur sepeda dan jalur yang tidak rata.

Sedangkan, di dalam pembahasan mengenai lebar jalur sepeda, hasil diskusi yang didapat adalah sebagai berikut:

1. Lebar jalur tunggal minimal 125 cm namun dapat lebih kurang apabila terdapat buffer pelindung.
2. Lebar jalur menyusul minimal 150 cm dan tidak ada perbedaan antara jalur dengan/tanpa proteksi.
3. Lebar jalur sepeda perlu dibedakan berdasarkan kecepatan rencana. Untuk jalur *highway*, lebar jalur sepeda harus lebih besar.

5.5 Sesi IV – Perencanaan Elemen Jalur Sepeda Bagian II

5.5.1. Paparan dan Diskusi Desain Elemen Jalur Sepeda

Sesi keempat, “**Perencanaan Elemen Jalur Sepeda Bagian II**”, membahas tentang elemen desain lainnya untuk jalur sepeda. Sesi ini diawali dengan pembahasan mengenai permasalahan desain jalur sepeda di atas trotoar, dengan melihat kepada kondisi jalur sepeda-trotoar yang ada di DKI Jakarta. Diskusi secara pleno diawali dengan pengumpulan pendapat para peserta.

Apa saja permasalahan dari jalur sepeda yang berada di trotoar? (1 kata/frasa)



Hasil pengumpulan pendapat peserta mengenai jalur sepeda di atas trotoar

Dari pembahasan lebih lanjut, beberapa permasalahan dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Kenyamanan yang kurang, baik dari material yang licin maupun kondisi trotoar (tidak rata, berlubang, naik-turun, dll.).
2. Khawatir akan konflik dengan pedestrian.
3. Batas jalur sepeda yang tidak jelas (untuk kasus jalur sepeda di Jalan Sudirman).
4. Jalur sepeda yang sulit diprediksi (misal: ada gangguan seperti terhalang pohon, jalur terputus tiba-tiba), sehingga dirasa lebih berbahaya.

Setelah diskusi, sesi dilanjutkan dengan pemaparan mengenai desain elemen jalur sepeda lainnya, yaitu, proteksi antara pedestrian dan pesepeda, perencanaan arah lalu lintas, pergerakan pesepeda di simpang, serta penyeberangan sepeda. Pada bagian ini, para peserta juga ikut memberikan pendapatnya mengenai opsi desain yang ada dan berdiskusi.

Hasil diskusi yang didapat adalah sebagai berikut,

1. **Jalur sepeda sebaiknya memiliki elevasi yang berbeda dengan jalur pedestrian.**

Hal ini dimaksudkan untuk kenyamanan dan keamanan seperti yang telah didiskusikan sebelumnya pada permasalahan jalur sepeda di trotoar.

Pendapat kontra: Untuk pengguna sepeda pemula/non-rutin, bersepeda di atas jalur trotoar mungkin akan dirasa lebih aman.

2. Jalur sepeda dan jalur pedestrian hanya perlu dipisahkan oleh buffer, tanpa proteksi fisik.

Yang terpenting adalah untuk memiliki pemisahan yang jelas antara kedua jalur ini.

3. Pesepeda wajib mengikuti arah lalu lintas kendaraan.

Secara intuitif akan lebih mudah bagi para pesepeda untuk mengikuti arah lalu lintas kendaraan bermotor.

4. Pada jalanan 1 arah, jalur sepeda contraflow lebih baik daripada jalur bi-directional.

Terkait dengan poin sebelumnya, peserta lebih berpendapat bahwa untuk tahap awal, sebaiknya jalur sepeda yang ada mengikuti jalur kendaraan bermotor saat ini agar lebih mudah dan aman pula pelaksanaannya.

5. Di persimpangan, mayoritas peserta sepakat bahwa pesepeda perlu mengikuti pergerakan pejalan kaki.

Pendapat kontra: Untuk kondisi saat ini, lebih mudah apabila sepeda bergerak mengikuti kendaraan bermotor. Untuk hal ini, jalur sepeda yang terproteksi dapat dibuka dari jarak sekitar 50 meter dari persimpangan agar pesepeda dapat masuk ke jalur kendaraan bermotor dan berlindung di antara sepeda motor untuk menyeberang.

6. Pesepeda lebih nyaman untuk menyeberang di JPO dengan ramp.

Pendapat kontra: Terlalu berat apabila harus membawa sepeda ke atas JPO.

5.6 Sesi V – Perencanaan Fasilitas Parkir Sepeda

5.6.1. Paparan dan Diskusi Fasilitas Parkir Sepeda

Pada sesi ini, para peserta berdiskusi tentang preferensi mereka terhadap berbagai desain fasilitas parkir sepeda. *Stated choice preference* dilakukan secara *real-time*.

Pengumpulan pendapat dan hasil diskusi para peserta dapat disimpulkan sebagai berikut:

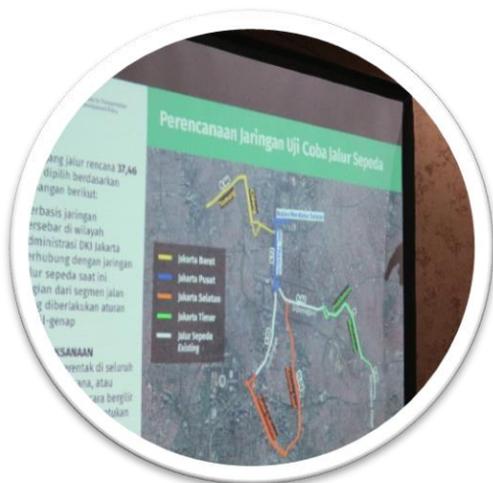
1. **Parkir sepeda dengan besi tanam**
67% peserta merasa bahwa bentuk parkiran seperti ini sudah cukup aman.
2. **Pengamanan tambahan dengan CCTV**
Penambahan CCTV dianggap menambah keamanan fasilitas parkir oleh 62% peserta yang sebelumnya meragukan keamanan desain ini. Namun, ada pula yang menganggap bahwa penggunaan CCTV tidak dibutuhkan.
3. **Penjagaan oleh petugas parkir**
Peserta yang tidak percaya dengan pengamanan lewat CCTV menganggap bahwa penjagaan oleh petugas akan lebih efektif. Akan tetap, beberapa menganggap bahwa hal ini tidak dibutuhkan.
4. **Parkir off-street dengan sistem tiket dan foto**
Mayoritas peserta merasa aman dengan sistem ini, namun beberapa menganggap bahwa hal ini tidak diperlukan.

5. **Bike locker dengan sistem elektronik**

Mayoritas peserta merasa aman dengan sistem ini, namun beberapa menganggap bahwa hal ini tidak diperlukan.

Selain berdiskusi mengenai desain, para peserta juga mendiskusikan tentang kebijakan untuk parkir berbayar dengan kompensasi asuransi atas kerusakan dan kehilangan. 24 dari 25 peserta sepakat atas kebijakan ini. Peserta yang tidak setuju berpendapat bahwa hal ini ditakutkan malah akan menstimulasi pencurian sepeda di fasilitas parkir.

5.7 Sesi VI – Perencanaan Uji Coba Jalur Sepeda



5.7.1. Perencanaan Uji Coba Jalur Sepeda

Salah satu aksi lanjutan dalam **Program Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda** adalah pelaksanaan uji coba jalur sepeda rencana. Pada sesi terakhir *workshop* ini, peserta berdiskusi dan memberikan usul perencanaan terkait pelaksanaan uji coba

jalur sepeda. Usulan yang diberikan adalah sebagai berikut:

1. **Usulan target uji coba**

Komuter di DKI Jakarta

2. **Usulan jaringan uji coba**

Jakarta Pusat: M.H. Thamrin, Medan Merdeka Selatan

Jakarta Timur: Pramuka, Proklamasi

Jakarta Selatan: Rasuna Said, Gatot Subroto

Jakarta Barat: Cideng, Tomang

Hal-hal lain yang perlu dipertimbangkan:

- Halte Transjakarta di sisi kiri jalan
- Kesesuaian dengan segmen ganjil-genap agar pengalokasian tugas penjaga dapat lebih maksimal

3. **Usulan durasi dan periode uji coba**

Sepakat dengan perencanaan selama 2 bulan (20 September – 19 November)

4. **Usulan waktu uji coba**

- Disesuaikan dengan jam ganjil-genap
- Pelaksanaan di hari Jumat dan 1 hari lainnya.
- Rotasi pelaksanaan untuk setiap wilayah administrasi kota. Namun, pelaksanaan di tiap daerah diharapkan dapat berulang agar masyarakat sekitar kawasan tersebut lebih sadar dan terbiasa dengan hadirnya jalur sepeda tersebut.

5. **Kebutuhan rambu dan petugas**

- Penjagaan jalur sepeda dan pemberian marka dilakukan oleh Dinas Perhubungan.

Pihak-pihak yang berhubungan:

- Dinas Perhubungan
- Sudin Perhubungan
- Dinas Bina Marga
- Sudin Bina Marga
- Polantas

6. Usulan event pendukung

Usulan event pendukung:

- Event untuk komunitas pesepeda dan masyarakat secara umum
- Event untuk anak sekolah
- Event untuk PNS

6 Rekomendasi Tindak

Lanjut

Hasil yang didapat dari *workshop* ini akan dijadikan pertimbangan dalam penyempurnaan rencana aksi Program Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda ke depannya. ITDP Indonesia merumuskan beberapa rekomendasi tindak lanjut dari hasil ini.

1. Pelaksanaan Uji Coba

Selama *workshop*, berbagai usulan terkait teknis pelaksanaan uji coba telah didapat. Langkah selanjutnya ialah untuk melaksanakan uji coba ini. Hal-hal yang diperlukan dalam hal ini adalah sebagai berikut:

- Perencanaan detail pelaksanaan, mencakup: jaringan, desain per penampang, operasional, kebutuhan sumber daya, aturan selama uji coba.
- Publikasi tentang pelaksanaan uji coba serta perencanaan dan pelaksanaan event.
- Evaluasi uji coba. Masukan selama uji coba akan menjadi pertimbangan pula dalam penyempurnaan rencana Program Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda.

2. Perencanaan Tahapan Pembangunan Jaringan

Hasil *workshop* akan menjadi pertimbangan untuk menentukan target dan tahapan pembangunan

jaringan jalur sepeda permanen. Hal-hal yang dapat didetailkan

mencakup: lokasi jaringan, prioritas dan target pembangunan dengan memperhatikan fungsi jaringan tersebut dalam mendukung pergerakan masyarakat saat ini. Jika diperlukan, survei dengan cakupan yang lebih luas dapat dilakukan untuk hal ini.

3. Perencanaan & Desain Elemen

Hasil dari *workshop* dan uji coba nantinya akan diturunkan menjadi panduan perencanaan elemen desain jalur sepeda atau dokumen tertulis lainnya untuk mendorong terbitnya kebijakan terkait bersepeda.

4. Meningkatkan Perhatian dan Kesadaran Publik

Publikasi dan kampanye bersepeda perlu selalu dilakukan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dan mendorong partisipasi mereka dalam perwujudan program ini. Beberapa kegiatan dapat dilakukan, di antaranya: kampanye media sosial, diskusi publik serta merilis publikasi dan informasi mengenai sepeda dan bersepeda kepada publik.

Narahubung

COMMUNICATIONS MANAGER **Fani Rachmita**

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