

Evaluasi Lokakarya Penyelenggaraan Jalur Sepeda Nasional

10 Maret, 25 Maret, dan 8 April 2021



Daftar Isi

1. Ringkasan Eksekutif	4
2. Latar Belakang	6
3. Tujuan Lokakarya	7
4. Keluaran Kegiatan	7
5. Kota Peserta Lokakarya	8
5.1 Kriteria Pemilihan Kota Lokakarya	9
6. Detail Kegiatan dan Keluaran Lokakarya	10
6.1 Sesi Pengantar	10
6.2 Kegiatan 1: Sesi Perencanaan Jaringan	11
6.3 Kegiatan 2: Sesi Desain Jalur Sepeda	11
6.4 Pembagian Kelompok Lokakarya	12
6.5 Sesi Latihan Perencanaan Jaringan	13
6.6 Sesi Latihan Simpang dan Kelengkapan	14
6.7 Kegiatan 3: Sesi Pentahapan dan Kolaborasi	15
6.8 Sesi Analisis Aksi	16
6.9 Keluaran 1: Perencanaan Jaringan Jalur Sepeda	17
6.10 Keluaran 2: Desain Jalur Sepeda Pada Simpang	18
6.11 Keluaran 2: Desain Fasilitas Jalur Sepeda	19
6.12 Keluaran 3 dan 4: Pentahapan dan Kolaborasi	20
7. Rekomendasi Tindak Lanjut	23
7.1 Pemerintah Provinsi/Kota	23
7.2 Masyarakat/Komunitas	23
8. Dokumentasi Peserta	24
Lampiran 1: Materi Lokakarya	26
Lampiran 2: Peserta Lokakarya Seri 1	28
Lampiran 2: Peserta Lokakarya Seri 2	30
Lampiran 2: Peserta Lokakarya Seri 3	31
Lampiran 3: Hasil Latihan Lokakarya Seri 1	33



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



KEMENTERIAN
PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT

Lampiran 3: Hasil Latihan Lokakarya Seri 2	38
Lampiran 3: Hasil Latihan Lokakarya Seri 3	43
Lampiran 4: Hasil Analisis Aksi Lokakarya Seri 1	48
Lampiran 4: Hasil Analisis Aksi Lokakarya Seri 2	53
Lampiran 4: Hasil Analisis Aksi Lokakarya Seri 3	58

1 Ringkasan Eksekutif

Selama pandemi, *booming* sepeda telah terjadi di berbagai negara di dunia termasuk salah satunya Indonesia. Desain jalur sepeda, baik yang dituangkan dalam undang-undang dan yang sudah terimplementasi masih dapat ditingkatkan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pesepeda. Hal ini tentu tidak cukup dilaksanakan oleh satu instansi saja. Kolaborasi Dinas Perhubungan dengan Dinas Pekerjaan Umum di kota-kota, serta masyarakat perlu dilakukan guna dapat mendorong terselenggaranya fasilitas sepeda yang terintegrasi dengan fasilitas *non-motorized transport* lainnya.

Melihat peluang ini, ITDP Indonesia bersama Bike2Work Indonesia serta Kementerian Perhubungan dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menyelenggarakan “Lokakarya Penyelenggaraan Jalur Sepeda Nasional”. Kegiatan lokakarya ini diselenggarakan secara daring dalam tiga waktu pelaksanaan dibagi berdasarkan wilayah Indonesia bagian Barat, Indonesia Bagian Tengah dan Indonesia Bagian Timur.

Selama 3 seri penyelenggaraannya, 30 kota seluruh Indonesia dengan 110 peserta dari Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum dan Bike2Work serta komunitas lokal masing-masing kota turut berpartisipasi dalam kegiatan ini.

Fokus lokakarya ini antara lain:

1. Meningkatkan kapasitas peserta dalam merencanakan dan menyelenggarakan jalur sepeda
2. Mendorong terbentuknya pedoman resmi perencanaan dan penyelenggaraan jalur sepeda
3. Percepatan penyelenggaraan jalur sepeda di Indonesia yang menjamin keselamatan, keamanan dan kenyamanan melalui kolaborasi antara masyarakat dan pemerintah

Tentunya, besar harapan kami tindak lanjut

dari lokakarya ini akan dapat terimplementasi dengan baik dimana dibutuhkan sokongan luar biasa dari pemerintah pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan dan Kementerian PUPR, agar dapat terwujud jalur-jalur sepeda tepat guna di kota-kota di Indonesia. Teman-teman penggiat

sepeda dan komunitas sepeda masing-masing kota peserta akan terus menjadi corong untuk mengingatkan, mengkritisi dan tentunya mendukung hingga penyelenggaraan jalur sepeda terjadi di kotanya masing-masing.

Lokakarya Penyelenggaraan Jalur Sepeda Nasional

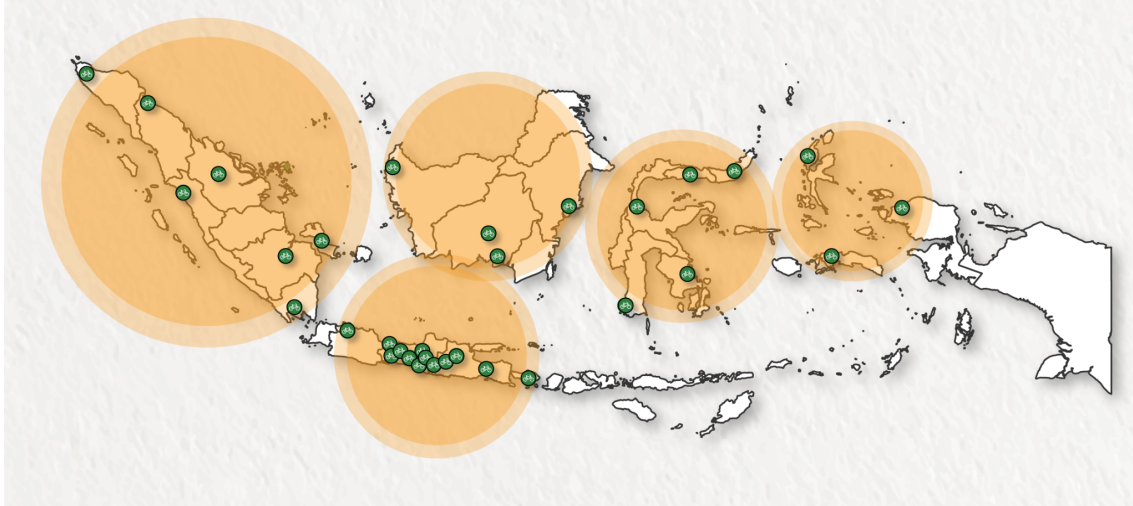
10 Maret, 25 Maret, 8 April

3 Seri

30 Kota

110 Peserta

Terdiri dari Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, komunitas pesepeda dari masing-masing daerah.



2 Latar Belakang

Selama pandemi, *booming* sepeda telah terjadi di berbagai negara di dunia termasuk salah satunya Indonesia. Desain jalur sepeda, baik yang dituangkan dalam undang-undang dan yang sudah terimplementasi masih dapat ditingkatkan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pesepeda. Hal ini tentu tidak cukup dilaksanakan oleh satu instansi saja. Kolaborasi Dinas Perhubungan dengan Dinas Pekerjaan Umum di kota-kota, serta masyarakat perlu dilakukan guna dapat mendorong terselenggaranya fasilitas sepeda yang terintegrasi dengan fasilitas *non-motorized transport* lainnya. Peningkatan kapasitas termasuk penyamaan persepsi dan standar atas penyelenggaraan fasilitas sepeda yang layak perlu diselenggarakan guna memastikan implementasi jalur sepeda yang layak di masa mendatang.

Harapannya, lokakarya ini mampu menjadi penanda penyampaian pemahaman yang sama dan terbentuknya kolaborasi antara pihak pemerintah dengan masyarakat dalam mendorong percepatan penyelenggaraan fasilitas sepeda yang menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan di seluruh Indonesia.

Kunci Isu Kegiatan Lokakarya

- **Perencanaan jalur sepeda yang berbasis jaringan** dengan memperhatikan pusat aktivitas kota dan transportasi umum
- **Desain jalur sepeda dan fasilitas pendukung** yang menjamin kenyamanan, keamanan dan keselamatan, pesepeda yang terintegrasi dengan kelengkapan pengguna jalan lainnya (pejalan kaki, pengguna transportasi umum) sebagai bagian dari *complete street*
- **Kolaborasi dan sinergi lintas pemangku kegiatan** dalam perencanaan hingga penyelenggaraan fasilitas sepeda yang tepat guna

3 Tujuan Lokakarya

1. **Meningkatkan kapasitas peserta lokakarya** dalam merencanakan dan implementasi konsep complete street dan pengutamakan penyelenggaraan jalur sepeda
2. **Mendorong terbentuknya pedoman resmi perencanaan jalur sepeda** kolaborasi Kemenhub dan KemenPUPR
3. **Percepatan implementasi jalur sepeda di Indonesia** yang nyaman, aman dan selamat melalui kolaborasi dan sinergi antara pemerintah dan masyarakat (komunitas)

4 Keluaran Kegiatan

1. Peserta memahami secara menyeluruh **prinsip dan/atau teknis dalam perencanaan fasilitas sepeda** di Indonesia untuk keperluan implementasi dan pedoman
2. Peserta memahami **desain jalur sepeda yang selamat, aman, dan nyaman** serta dapat mengimplementasikannya di kota masing-masing
3. Peserta memahami **bentuk-bentuk kolaborasi dan sinergi antara masyarakat (termasuk komunitas di dalamnya) dengan perangkat pemerintah** dalam perencanaan dan implementasi jalur sepeda
4. Peserta dapat memahami **permasalahan jalur sepeda di kotanya dan kemudian dapat menemukan solusinya** untuk mewujudkan jalur sepeda yang ideal

5 Kota Peserta Lokakarya

Hari	Hari 1	Hari 2		Hari 3			
Pulau	Jawa	Sumatra	Bali-Nusa Tenggara	Sulawesi	Kalimantan	Maluku	Papua
Kota	Yogyakarta	Medan	Denpasar	Manado	Pontianak	Ambon	Manokwari
	Bekasi	Banda Aceh	Mataram	Makassar	Palangkaraya	Ternate	Sorong
	Malang	Padang		Kendari	Banjarmasin		
	Madiun	Palembang					
	Purwokerto	Bandar Lampung					
	Magelang	Pangkal Pinang					
	Surakarta	Pekanbaru					
	Bayumas	Batam					
	Pekalongan						
	Klaten						
	Semarang						
						Keterangan	
							Kota atau kabupaten yang hadir
							Kota peserta tambahan
							Kota atau kabupaten yang tidak hadir

5.1 Kriteria Pemilihan Kota Lokakarya

Kota peserta lokakarya ditentukan berdasarkan kawasan dan kepulauan yang memiliki karakteristik atau budaya yang sama, sehingga harapannya kota terpilih dapat menjadi *best practice* atau mentor bagi kota-kota lain disekitarnya. Adapun kriteria yang ditambahkan dari masing-masing instansi sebagai berikut:

Pemerintah Pusat

- Kriteria Wahana Tata Nugraha
- Kriteria Kawasan Strategis Pariwisata
- Kriteria Bantuan Teknis Kemenhub

B2W Indonesia

- Hasil survei dan pengamatan kondisi eksisting lapangan dari kota-kota di Indonesia

ITDP Indonesia

- Demografi jumlah penduduk berdasarkan data BPS (Ibukota Provinsi untuk luar Pulau Jawa dan kota-kota sekunder untuk Pulau Jawa)
- Kondisi eksisting dan ketersediaan transportasi publik



6 Detail Kegiatan dan Keluaran Lokakarya

6.1 Sesi Pengantar

FAKTA SAAT INI

1. POLUSI UDARA
2. KEMACETAN JALAN RAYA
3. KECELAKAAN LALU LINTAS
4. JALAN YANG TIDAK RAMAH BAGI ANAK2, DIFABEL & LANSIA
5. POHON DITEBANG UNTUK PERLUASAN JALAN

Hak Rasa Aman Bagi Pesepeoda,
Poetoet Soedarjanto

Sesi pengantar diisi oleh B2W Indonesia yang berbicara mengenai kota ramah bersepeda yang menekankan manfaat bersepeda sebagai transportasi utama, hambatan dalam mewujudkan kota ramah bersepeda dan yang sudah dilakukan B2W Indonesia dalam mendorong memajukan kota ramah bersepeda. Sesi ini bertujuan untuk menginspirasi peserta dalam memajukan fasilitas untuk pesepeda.

Tujuan Penyediaan Fasilitas Tidak Bermotor

Peningkatan kualitas sistem transportasi

- Pergerakan yang lebih efisien (menurunnya kemacetan)
- Menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas
- Meningkatkan mode share transportasi berkelanjutan

Kesehatan Masyarakat

Meningkatnya kondisi kesehatan masyarakat

Inklusivitas

Membuat kota lebih aksesibel kepada semua kelompok (pekerjaan, lansia, anak-anak, disabilitas)

Keberlanjutan lingkungan

Menurunkan tingkat polusi udara

Interaksi sosial

Meningkatkan kualitas interaksi sosial masyarakat kota

Aktivitas Ekonomi

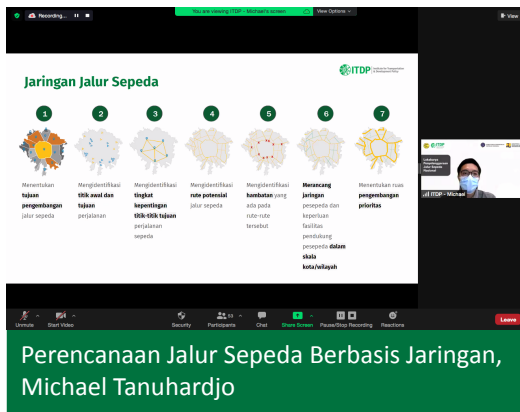
- Menurunnya pengeluaran untuk transportasi
- Meningkatkan dampak aktivitas ekonomi kawasan

Sumber: perumtsk.kemkominfo.go.id

Prinsip Penyediaan Fasilitas Tidak Bermotor,
Deliani Poetri Siregar

Acara dilanjutkan dengan paparan dari ITDP Indonesia mengenai jalur sepeda sebagai satu kesatuan dari *complete street* yang juga mengutamakan pejalan kaki. Manfaat dari fasilitas transportasi tidak bermotor serta hambatan juga disampaikan dalam paparan ini, mendorong pemerintah untuk memastikan keberadaan dan mengutamakan fasilitas transportasi tidak bermotor dalam bentuk *complete street*.

6.2 Kegiatan 1: Sesi Perencanaan Jaringan



Setelah membicarakan pentingnya kota yang ramah bersepeda dan berjalan kaki, acara masuk ke sesi pertama yang membicarakan hal teknis yaitu perencanaan jaringan jalur sepeda yang dibawakan oleh ITDP Indonesia. Pada sesi ini dibahas bagaimana merancang jaringan jalur sepeda pada suatu kota, dimulai dari penetapan tujuan pengembangan jaringan jalur sepeda, menentukan dimana perlu membuat jalur sepeda berbasis jaringan, hingga menentukan prioritas dari implementasi jalur sepeda tersebut.

6.3 Kegiatan 2: Sesi Desain Jalur Sepeda



Setelah membicarakan jaringan jalur sepeda, perencanaan selanjutnya yang perlu dilakukan adalah desain dari fasilitas pesepeda tersebut, khususnya jalur sepeda. Sesi ini dibuka oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia yang memaparkan pengantar dan gambaran isi dari Pedoman Perancangan Fasilitas Pesepeda yang saat itu akan dirilis dan sudah melalui tahap diskusi bersama dengan Kementerian Perhubungan, B2W Indonesia, dan ITDP Indonesia.



Sesi desain jalur sepeda dilanjutkan oleh paparan dari ITDP Indonesia yang memaparkan detail dari desain fasilitas pesepeda mulai dari kebutuhan ruang

pesepeda, tipologi jalur sepeda, desain pada driveway, pemberhentian bus, persimpangan, hingga parkir sepeda. Desain jalur sepeda yang baik diperlukan untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pesepeda yang sering terabaikan oleh lajur sepeda hanya dengan marka yang sering diimplementasikan di kota-kota Indonesia.

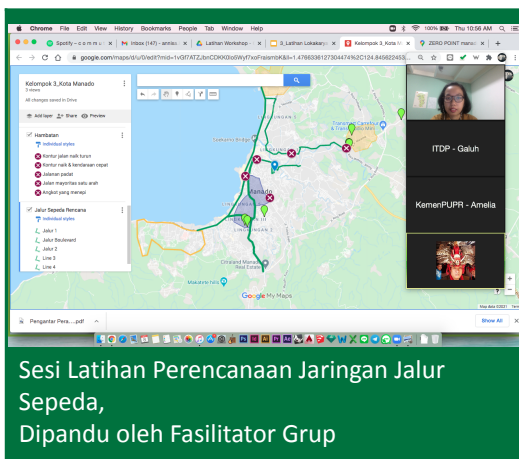
6.4 Pembagian Kelompok Lokakarya

Setelah sesi paparan materi, peserta masuk ke dalam kelompok kecil (masing-masing terdiri dari dua hingga tiga kota) untuk mengikuti sesi latihan. Masing-masing kota diwakili dari Suku Dinas Perhubungan, Suku Dinas Bina Marga atau Pekerjaan Umum, dan komunitas pesepeda sehingga sesi latihan dan diskusi ini juga bisa menjadi sarana kolaborasi

bagi peserta kedepannya. Latihan terdiri dari perencanaan jaringan, desain fasilitas jalur sepeda, dan desain simpang yang dilakukan semua secara online secara berurutan menggunakan MyMaps, Google Slides, dan Google Jamboard (Google Slides untuk lokakarya seri 2 dan 3).

Kelompok	Fasilitator	Kota Peserta Seri 1	Kota Peserta Seri 2	Kota Peserta Seri 3
Kelompok 1	Ghani Adivi	Banyumas Pekalongan	Banda Aceh Pekanbaru	Makassar Kendari
Kelompok 2	Michael Aufa	Magelang Yogyakarta	Batam Pangkal Pinang	Banjarmasin Samarinda
Kelompok 3	Annisa Galuh	Bekasi Salatiga Semarang	Bandar Lampung Palembang	Manado Palu
Kelompok 4	Deliani KS/Danesya	Klaten Solo	Medan Padang	Ambon* Sorong Ternate*
Kelompok 5	Carlos Prita	Madiun Malang	Denpasar Mataram	Palangkaraya Pontianak
*Tidak hadir				

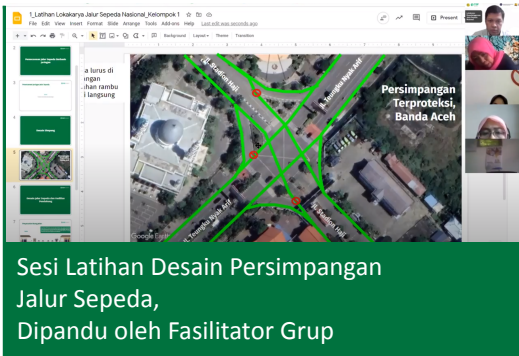
6.5 Sesi Latihan Perencanaan Jaringan



Sesi latihan diawali dengan sesi perencanaan jaringan dengan percontohan salah satu dari kota peserta di dalam kelompok. Bersama dengan peserta,

fasilitator mulai memetakan jalur sepeda eksisting serta POI atau guna lahan di kota percontohan seperti daerah pemukiman, simpul transportasi, daerah komersial atau pusat perbelanjaan, daerah perkantoran, kantor pemerintahan, taman atau objek wisata. Dari POI yang sudah diidentifikasi kemudian dibuat jalur sepeda yang menghubungkan POI tersebut khususnya dengan pemukiman dengan memetakan juga hambatan-hambatan yang ada pada jalur sepeda tersebut. Peserta mendapatkan gambaran lebih detail terkait perencanaan jalur sepeda yang lebih efektif, tidak hanya berdasarkan volume pesepeda saat ini.

6.6 Sesi Latihan Sim pang dan Kelengkapan



Setelah perencanaan jaringan, sesi latihan dilanjutkan dengan perencanaan desain persimpangan yang seringkali diabaikan dalam perencanaan jalur sepeda. Padahal, persimpangan adalah salah satu titik krusial dan seringkali menentukan apakah orang mau bersepeda atau tidak. Terdapat tiga variasi simpang yang diambil dari kota peserta yaitu simpang empat, simpang tiga, dan bundaran. Berdasarkan tanggapan dari peserta, desain persimpangan sepeda merupakan materi yang belum banyak diketahui.

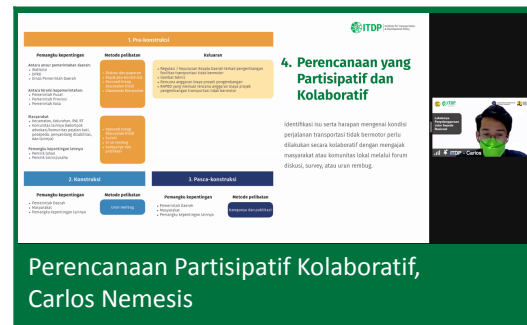


Sesi latihan dilanjutkan dengan latihan desain fasilitas jalur sepeda, terdiri dari: realokasi ruang jalan, desain pemberhentian bus, desain pada driveway bangunan dan desain pada akses jalan. Sesi latihan ini untuk membuka diskusi antar peserta dalam mendesain jalur sepeda pada lokasi-lokasi yang seringkali tidak direncanakan secara matang sehingga membahayakan keselamatan dan keamanan pesepeda. Masing-masing kelompok hanya mendapat satu contoh soal desain mempertimbangkan waktu yang tersedia.

6.7 Kegiatan 3: Sesi Pentahapan dan Kolaborasi



Lokakarya kembali dilanjutkan dengan paparan dari Kemenhub terkait keselamatan pesepeda di jalan raya dan juga bantuan teknis dari Kementerian Perhubungan terkait penyelenggaraan fasilitas sepeda sebagai pembuka sesi pentahapan dan kolaborasi. Banyak kota yang mengalami kesulitan finansial dalam penyelenggaraan jalur sepeda sehingga potensi bantuan teknis dari Kementerian Perhubungan ini disambut baik oleh kota peserta.



Sesi dilanjutkan dengan paparan pentahapan dan kolaborasi dalam perencanaan fasilitas sepeda yang dibawakan oleh ITDP Indonesia. Sesi ini menekankan pentingnya kolaborasi antar pemerintah dan masyarakat (yang diwakili oleh komunitas) agar perencanaan bisa tepat guna dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Selain itu dengan kolaborasi juga meningkatkan rasa kepemilikan fasilitas sepeda sehingga meningkatkan nilai dari fasilitas tersebut.

Fasilitas sepeda	Jumlah orang	Persentase orang menggunakan fasilitas ini	Persentase orang menggunakan fasilitas ini
Lada hitam	100	100%	100%
Busway sepeda	100	100%	100%
Lada berkerangka metal atau beton	100	100%	100%
Lada tanpa kerangka	100	100%	100%
Lada khusus sepeda	100	100%	100%
Taman sepeda	100	100%	100%
Lada khusus anak	100	100%	100%
Lada lain	100	100%	100%

Perencanaan Jalur Sepeda Kota Bandung, Titis Efrindu Bawono

6.8 Sesi Analisis Aksi

Analisis Aksi Penyelenggaraan Jalur Sepeda

Sesi Diskusi Analisis Aksi, Dipandu oleh Fasilitator Grup

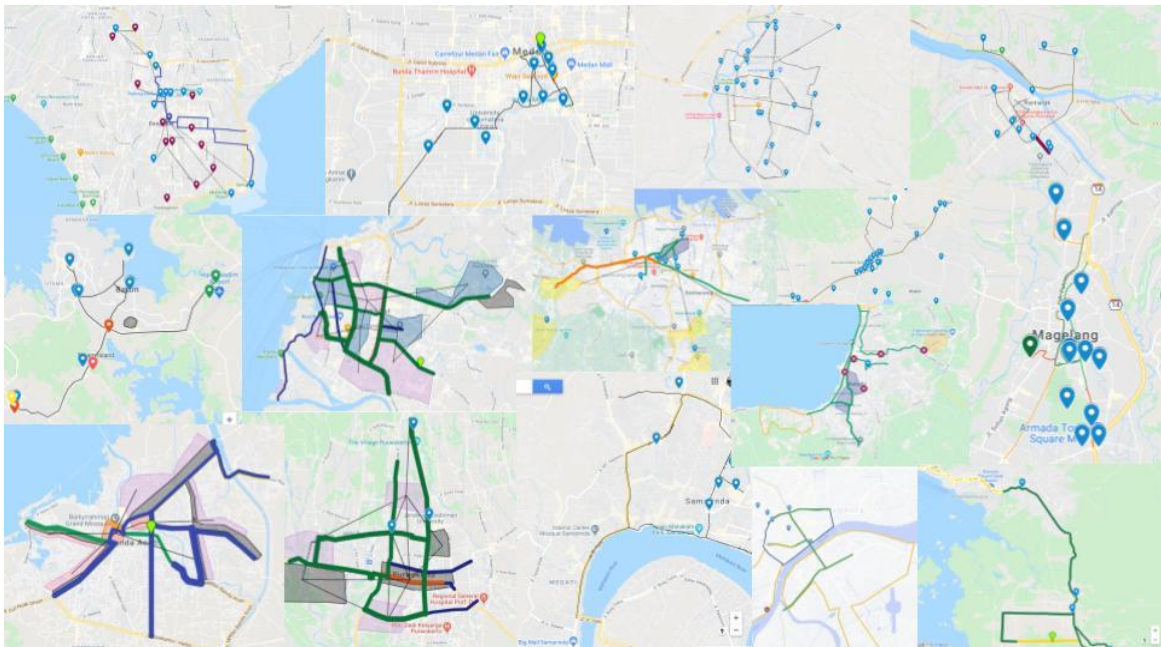
Sebagai contoh bentuk kolaborasi di luar kota Jakarta, B2W Indonesia memaparkan perencanaan jalur sepeda kota Bandung yang menggunakan prinsip partisipatif kolaboratif yang melibatkan berbagai pihak seperti pemerintah kota, masyarakat dan komunitas, serta praktisi. B2W Indonesia memaparkan proses dari pengumpulan data baik data primer dari masyarakat dan juga data sekunder hingga membentuk jaringan jalur sepeda Kota Bandung.

Setelah sesi paparan dilanjutkan dengan sesi diskusi terakhir dengan pembagian kelompok yang sama dengan sesi latihan sebelumnya untuk bertukar pikiran masing-masing pihak (Suku Dinas Perhubungan, Suku Dinas Bina Marga atau Pekerjaan Umum, serta komunitas sepeda) untuk memetakan potensi dan hambatan penyelenggaraan fasilitas sepeda di kota masing-masing. Masing-masing kota berkesempatan untuk menyampaikan potensi dan hambatan serta bersama-sama mencari solusi dalam mewujudkan kota yang ramah bersepeda. Sesi diskusi ini bisa membuka komunikasi antar stakeholder kedepannya.

6.9 Keluaran 1: Perencanaan Jaringan Jalur Sepeda

Peserta memahami prinsip dalam perencanaan jaringan jalur sepeda yang menghubungkan permukiman dengan pusat kegiatan atau dengan simpul transportasi publik. Latihan dimulai dengan pemetaan POI, identifikasi hambatan, hingga pemilihan jalur.

Latihan ini juga membuka diskusi antara komunitas dengan Dinas Perhubungan dan Dinas PUPR atau Bina Marga dalam merencanakan jaringan jalur sepeda di kota masing-masing sesuai dengan prinsip perencanaan jaringan jalur sepeda.



6.10 Keluaran 2: Desain Jalur Sepeda Pada Simpang

Peserta memahami prinsip dalam perancangan persimpangan yang selamat, aman, dan nyaman bagi pesepeda. Banyak peserta yang sebelumnya belum mengetahui persimpangan yang membahayakan pesepeda. Sehingga dari lokakarya ini diharapkan akan ada peningkatan aspek keselamatan dalam perancangan jalur sepeda pada simpang.



6.11 Keluaran 2: Desain Fasilitas Jalur Sepeda

Peserta memahami desain jalur sepeda terutama pada titik-titik konflik (halte bus, akses masuk bangunan, dan pertigaan) untuk memastikan keselamatan dan keamanan pesepeda dengan mendesain ulang titik-titik konflik pada jalur sepeda. Serta memahami konsep *complete street* menggunakan ilustrasi interaktif.



6.12 Keluaran 3 dan 4: Pentahapan dan Kolaborasi

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
<p>Sudah ada lajur sepeda tetapi minimalis (hanya berupa marka, tidak menjamin keselamatan dan keamanan, tidak menerus, tidak menarik bagi pesepeda)</p>	<p><i>Political will</i> pembuat kebijakan yang masih <i>car oriented</i>;</p> <p>Volume kendaraan bermotor tinggi, kapasitas jalan rendah;</p> <p>Kewenangan jalan yang beragam (nasional, provinsi, kota);</p> <p>Pendanaan yang terbatas</p>	<p><i>Political will</i>;</p> <p>Volume kendaraan bermotor tinggi;</p> <p>Kewenangan jalan;</p> <p>Pendanaan;</p>	<p>Sinergi antara pemerintah pusat dan daerah dalam mengatur kewenangan dan pendanaan pembuatan jalur sepeda;</p> <p><i>Political will</i> dari pemerintah untuk mendorong sepeda sebagai moda transportasi berkelanjutan, menggantikan kendaraan bermotor</p>	<p>Tersedianya jalur sepeda yang terpisah dari kendaraan bermotor dan pedestrian dan membentuk jaringan yang menerus</p>
<p>Pengguna sepeda untuk bermobilitas masih sedikit; lebih banyak untuk rekreasi/olahraga di akhir pekan</p>	<p>Infrastruktur sepeda yang belum menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan;</p> <p>Kedisiplinan pengguna kendaraan bermotor yang</p>	<p>Infrastruktur sepeda;</p> <p>Edukasi dan penegakan pengendara kendaraan bermotor yang berbahaya;</p> <p>Jarak tempuh</p>	<p>Menyediakan infrastruktur sepeda yang layak (aman, selamat, dan nyaman) sehingga masyarakat tertarik dan mau bersepeda untuk bermobilitas,</p>	<p>Penggunaan sepeda untuk bermobilitas sehari-hari</p>

	<p>masih rendah dan membahayakan pesepeda;</p> <p>Jarak tempuh yang jauh dari tempat tinggal ke pusat kegiatan;</p> <p>Kampanye yang minim untuk menggerakkan sepeda sebagai moda mobilitas utama</p>	<p>yang jauh;</p> <p>Kampanye yang minim (beberapa kota sudah mewajibkan ASN untuk bersepeda ke kantor pada hari tertentu)</p>	<p>termasuk anak-anak sekolah;</p> <p>Penyediaan dan integrasi dengan transportasi publik untuk mengakomodasi perjalanan harian jarak jauh sehingga mengurangi kendaraan bermotor pribadi;</p> <p>Peningkatan kampanye dan program penggunaan sepeda dimulai dari ASN dan juga peserta didik</p>	
<p>Perencanaan yang belum matang atau belum ada</p>	<p><i>Political will</i> pembuat kebijakan yang masih <i>car oriented</i>;</p> <p>Demand yang masih rendah;</p> <p>Kajian perencanaan yang kurang;</p>	<p><i>Political will</i>;</p> <p>Meningkatkan penggunaan sepeda;</p> <p>Kolaborasi antar dinas terkait dan masyarakat (contoh komunitas sepeda)</p>	<p>Kolaborasi antara pemerintahan, baik pemerintah pusat dan daerah dengan masyarakat (contoh melalui komunitas) dalam membuat perencanaan jalur sepeda termasuk kampanye penggunaan sepeda</p>	<p>Perencanaan jalur sepeda berbasis jaringan yang matang dan terintegrasi</p>

<p>Belum terintegrasi dengan transportasi publik atau belum ada transportasi publik yang baik</p>	<p>Kemampuan fiskal daerah untuk transportasi publik rendah;</p> <p>Perencanaan yang belum matang dan tidak terintegrasi dengan penggunaan sepeda (contoh sederhana: parkir sepeda)</p>	<p>Pendanaan; Integrasi</p>	<p>Sinergi antara pemerintah daerah dengan pemerintah pusat dalam pendanaan pengadaan atau operasi transportasi publik;</p> <p>Perencanaan yang lebih matang untuk mengakomodasi <i>mix-commuting</i></p>	<p>Transportasi umum yang layak dan terintegrasi</p>
<p>Tingginya pelanggaran (digunakan kendaraan bermotor atau parkir kendaraan bermotor) dan minimnya penegakan</p>	<p>Kedisiplinan pengguna kendaraan bermotor yang rendah;</p> <p>Minim penegakan peraturan lalu lintas;</p>	<p>Kedisiplinan; Penegakan</p>	<p>Diperlukan edukasi untuk meningkatkan kedisiplinan pengguna kendaraan bermotor dan juga penegakan yang tegas dan rutin bila edukasi saja belum cukup</p>	<p>Penegakan hukum bagi pelanggar dan kesadaran masyarakat untuk disiplin dalam berlalu lintas</p>

7 Rekomendasi Tindak Lanjut

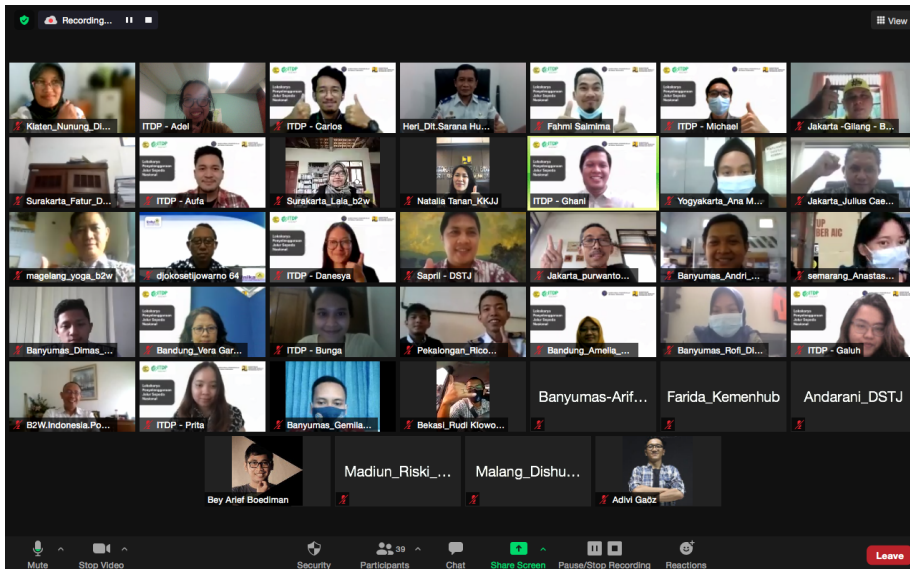
7.1 Pemerintah Provinsi/Kota

- Mendorong penggunaan sepeda dan transportasi publik sebagai moda transportasi berkelanjutan untuk mengurangi penggunaan kendaraan bermotor
- Kampanye dan program penggunaan sepeda dimulai dari ASN dan peserta didik
- Sinergi dengan pemerintah pusat dalam penyelenggaraan jalur sepeda dari segi administrasi (contoh: kewenangan jalan) dan pendanaan (contoh: bantuan teknis Kemenhub)
- Kolaborasi antar pemerintah dengan masyarakat (komunitas) dalam membuat perencanaan jalur sepeda (desain dan jaringan)
- Sinergi antara pemerintah pusat dan daerah dalam penyelenggaraan dan pendanaan transportasi publik

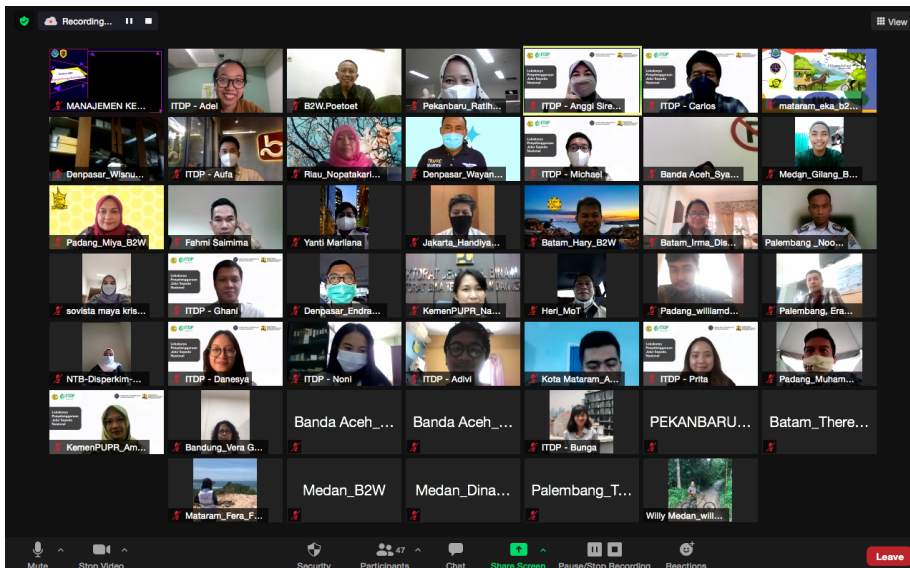
7.2 Masyarakat/Komunitas

- Mengadakan kegiatan edukasi keselamatan jalan yang diinisiasi oleh masyarakat/komunitas setempat, kepada pengguna jalan yang memiliki demografi yang berbeda
- Masyarakat/komunitas perlu menyadari bahwa sepeda dapat menjadi opsi pilihan dalam bermobilitas yang sehat dan ramah lingkungan, hal ini juga dapat disalurkan dengan menghimbau antar keluarga/teman
- Masyarakat/komunitas perlu menghimbau pemerintah setempat akan pentingnya sinergi dan kolaborasi dengan komunitas dalam perencanaan kebijakan dan infrastruktur
- Masyarakat/komunitas perlu berperan aktif dalam mengadakan acara, kampanye, atau advokasi masyarakat akan pentingnya bersepeda, sehingga diharapkan dapat meningkatkan kesadaran dan pengguna sepeda di masa yang akan datang

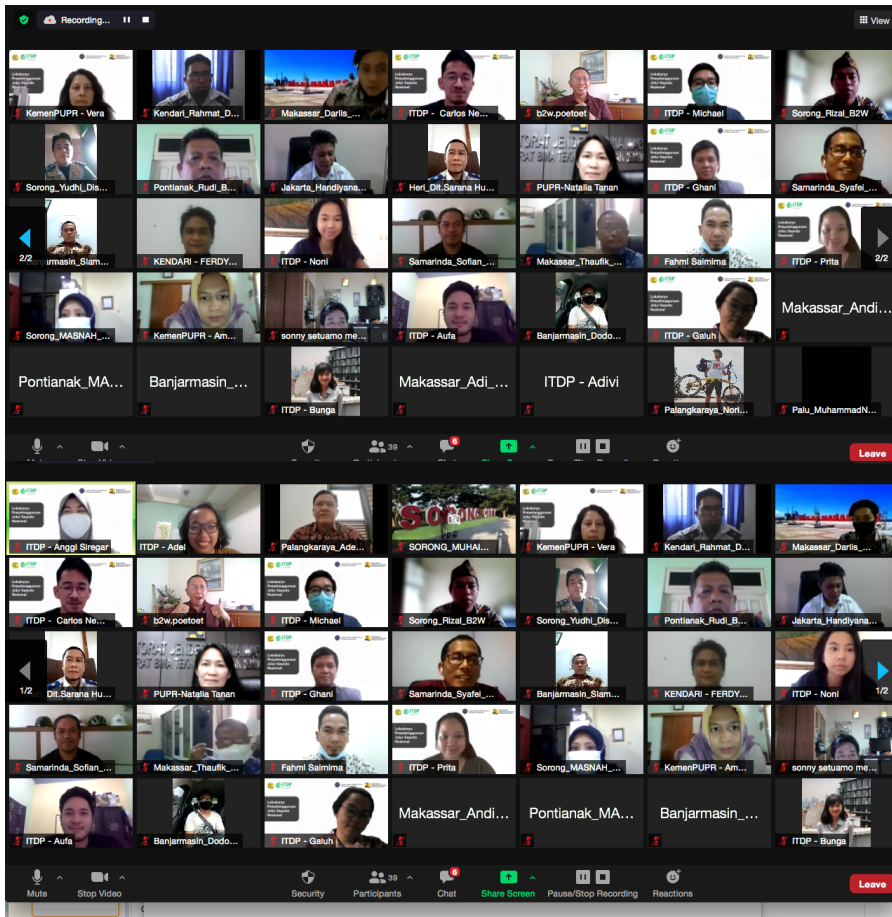
8 Dokumentasi Peserta



Lokakarya Seri 1



Lokakarya Seri 2



Lokakarya Seri 3

Lampiran

Lampiran 1: Materi Lokakarya



Menciptakan Kota yang Ramah Bersepeda

Hak Rasa Aman Bagi Pesepeda

[Bike to Work Indonesia](#)



Perencanaan Jalur Sepeda Kota Bandung 2020

[Bike to Work Indonesia](#)



Pengantar Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat



Lokakarya Penyelenggaraan Jalur Sepeda Nasional
Kementerian Perhubungan



Lokakarya Penyelenggaraan Jalur Sepeda Nasional

ITDP Indonesia

Materi:

Jalur Sepeda sebagai Bagian *Complete Street*

Perencanaan Jaringan Jalur Sepeda

Desain Fasilitas Jalur Sepeda

Pentahapan dan Kolaborasi

Lampiran 2: Peserta Lokakarya Seri 1

Nama	Instansi	Kota
Kelompok 1		
Arif Akhmadi	Dinas Perhubungan	Banyumas
Dimas Trio Hutomo	Dinas Perhubungan	Banyumas
Gemilang Widya Nugraha	Dinas Perhubungan	Banyumas
Mufti Hakim	Dinas Perhubungan	Banyumas
Rofi Gani	Dinas Perhubungan	Banyumas

Andri Maryanto	Dinas PU	Banyumas
Rico Candra Pranata	Dinas Perhubungan	Pekalongan
Kelompok 2		
Cahyo	Dinas Perhubungan	Yogyakarta
Ana Marlina	Dinas PU	Yogyakarta
Rahmawan	Dinas PUPR	Yogyakarta
Rudi Dwi	Dinas Perhubungan	Magelang
Intan	Dinas PUPR	Magelang
Riefky AM	Dinas PUPR	Magelang
Wika Sagyara	Dinas PUPR	Magelang
Siska Sriyoga	Bike to Work	Magelang
Bagus Priyana	KOSTI Magelang	Magelang
Kelompok 3		
Djoko Setijowarno	MTI	Semarang
Andreas Catur	Dinas Perhubungan	Semarang
Anastasia Yulianti	Dinas Perhubungan	Semarang
Ambar Prasetyo	Dinas Perhubungan	Semarang
Kelompok 4		
Sudiyarsono	Dinas Perhubungan	Klaten
Eni	Dinas Perhubungan	Klaten
Nanang	Dinas PU	Klaten
Lala	Bike to Work	Solo
Fatur	Dinas PU	Solo
Budi Yulianto	UNS	Solo
Kelompok 5		
Riski Septiyanto	Dinas PUPR	Madiun
Ir. Ngoedijono, Ms. Tr	Dinas Perhubungan	Malang

Lampiran 2: Peserta Lokakarya Seri 2

Nama	Instansi	Kota
Kelompok 1		
Nopatakari Lahamid	Kosti Riau	Pekanbaru
Syarifah Mastura Alhabsyi ST, MT	Dinas Perhubungan	Kota Banda Aceh
Muhammad Zubir, S.Sit. M.Si	Dinas perhubungan	Kota Banda Aceh
Edwin Perwira	Dinas PU	Pekanbaru
Elvie Zilfiani Meutia, ST, M.Eng.Sc.	Dinas PUPR	Banda Aceh
Kiki Setiawati, ST	Dinas PUPR	Banda Aceh
YULIARSO, S.STP, M.Si	Dinas Perhubungan	Pekanbaru
SUHAIMI, ST	Dinas PUPR	Pekanbaru
Kenmorito S.ST(TD)	Dinas Perhubungan	Pekanbaru
Kelompok 2		
S.Abdul Halim S.Pd	-	Pangkalpinang
Irma Rika Eka Yunikawaty Sibero	Dinas Perhubungan	Batam
Sampurna Nazarudin	Dinas Perhubungan	Pangkal Pinang
Haryoto	Bike to work Batam	Batam
Theresia T L Silitonga, ST	Dinas Bina Marga	Kota Batam
Pebriyansah, ST	Dinas Perhubungan	Pangkal Pinang
Kelompok 3		
Tri Anggana	Bike to Work	Palembang
Nirma Thano, S.Si.T., MM	Dinas Perhubungan	Bandar Lampung
KM Fathoni Utama, SE.	Dinas PUPR	Palembang
M Noor Rizki Hidayat, A.Md. LLASDP	Dinas Perhubungan	Palembang
Sovista Maya Krisna, ST	Dinas PUPR	Palembang
Erawan	Garda	Palembang
Madianto	Bike to Work	Bandar Lampung
Kelompok 4		
Miya Maharani	Bike to Work	Padang
Ir. Ludi Anwar, MM	Dinas Perhubungan	Padang
Dianov Nazara, A.Md	Dinas Perhubungan	Padang
Willy sunandar ST	RSI Medan	Medan
Gilang Azhari ST	Bike To Work	Medan

Fadli	Dinas PUPR	Padang
Muhammad Ikhsan	Bike to Work	Padang
William dhio kurniawan,A.Md.T	Dinas PU	Padang
Ami Kholis Hsb, MT	Dinas Perhubungan	Medan
Yulius Ares, ST	Dinas PU	Medan
Kelompok 5		
I Ketut Sriawan,SE	Dinas Perhubungan	Kota Denpasar
Endra Datta	Bike to Work	Denpasar
Ida Bagus Wisnu Wijaya, ST	Dinas PUPR	Denpasar
Agus Sunandar	Dinas Perhubungan	Mataram
Baiq Musfiatin, S.SiT, MT	Disperkim Prov. NTB	Mataram
Suryani Eka Wijaya	Dinas Perhubungan Provinsi NTB	Mataram
Ir. Fera Fitri Salsabila, S.T., M.T.	Dinas Perhubungan Provinsi NTB	Mataram
Miratri Absari, ST.MT.	-	Mataram
Suryani Eka Wijaya	Dinas Perhubungan Provinsi NTB	Mataram

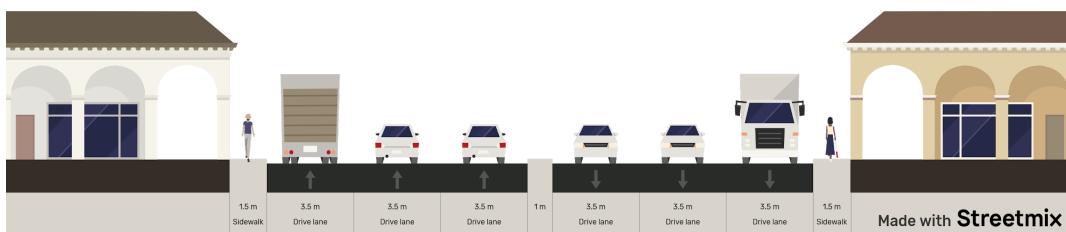
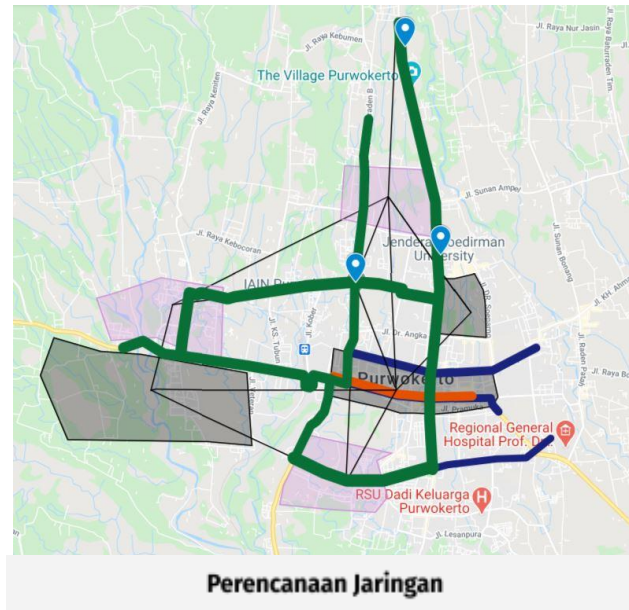
Lampiran 2: Peserta Lokakarya Seri 3

Nama	Instansi	Kota
Kelompok 1		
Darlis, ST., MM.	Dinas PU	Makassar
Entis Sutisna	Dinas Bina Marga	Kendari
Nuryadi, S.Kom., M.Kom	Dinas Perhubungan	Kendari
Resky Febrianto, S.Or	-	Gowa
Adam Munajah	Bike to Work	Gowa
FERDYAN, ST	Dinas PUPR	Kendari
Adam Munajah	Bike to Work	Gowa
ADI WAHYUDDIN	Bike to Work	Makassar
Andi.sudarsono,SKM.,MH	Makassar	Makassar
Dhionfiven Al Saleh	Komunitas Sepeda Lipat Al Saleh	Makassar
Abu Uwais	Mafixed	Makassar
Syafran AP MH	Dinas Perhubungan	Makassar
Ir Thaufik Jaya Palaguna MSi	Dinas Perhubungan	Makassar

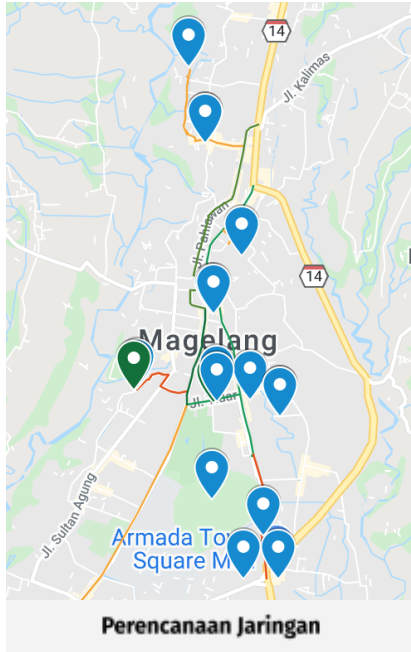
Andi Suntana, Amd	Dinas Perhubungan	Makassar
Andi Suntana, A.Md	Dinas Perhubungan	Makassar
Adam Munajah	Bike to Work	Gowa
Kelompok 2		
Muhamad Syafe'i	Dinas Perhubungan	Samarinda
Sofian Atsauri	Bike to Work	Samarinda
Muhammad Arie Widodo	Dinas PUPR	Banjarmasin
Dwi Nurdiansyah,ST	Dinas PUPR	Banjarmasin
Muhammad Nur, ST	Dinas PU	Kota Palu
Rezky Samudra Aprilyan, ST	Dinas PUPR	Samarinda
Febpry Ghara Utama, S.SI.T, MT	Dinas Perhubungan	Banjarmasin
Kelompok 3		
Dr Sonny Wantouw	Sepeda Tua Manado	Manado
Ferry Palar . SE	Komunitas Sepeda	Manado
Kelompok 4		
SUTIKNO,ST,MT	Dinas PU	Sorong
Muhaimin	Paselier Sorong	Sorong
Syahrul Bayan	Sekretariat Jenderal Ombudsman RI	Kota Jakarta Selatan
Yudhi supriady.SH	Dinas Perhubungan	Sorong
Agi Fanandi	-	Sorong
Romi Mintarya, ST. Ars.	OSAKA Cycling Club	Sorong
Kelompok 4 (cont)		
Muhaimin	Paselier Sorong	Sorong
Osaka - Romi Mintarya - Sorong	Osaka Cycling Community	Sorong
Rahmat M	BPTD Wilayah XXV Prov. Papua dan Papua Barat	Sorong
Masnah	BPTD Wilayah XXV Prov. Papua dan Papua Barat	Sorong
ANDREAS GERALD ADOE, A.Md LLAJ	BPTD Wilayah XXV Prov. Papua dan Papua Barat	Sorong
Ir. Iriany Said, ST	Dinas PUPR	Sorong
Kelompok 5		
Rudi Agus Haryanto	Bike to Work	Pontianak
Noriko Yunanto	Bike to Work	Palangka Raya
Ade Effrin, S.T	Dinas Perhubungan	Palangka Raya
Mansyur M, ST., MT.	Dinas PU	Pontianak

Lampiran 3: Hasil Latihan Lokakarya Seri 1

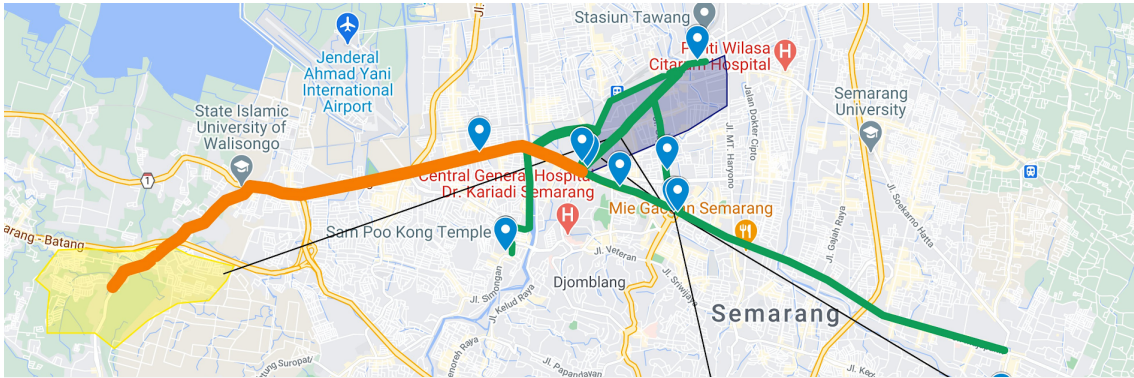
Kelompok 1: Banyumas dan Pekalongan



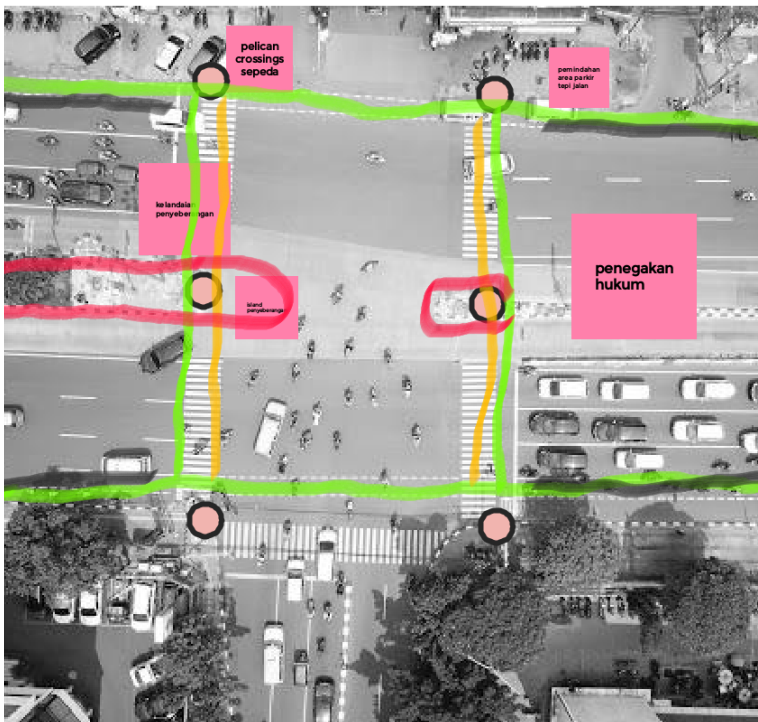
Kelompok 2: Magelang dan Yogyakarta



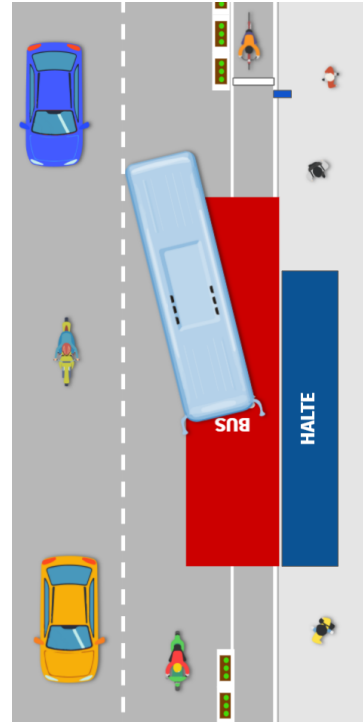
Kelompok 3: Bekasi, Salatiga, dan Semarang



Perencanaan Jaringan

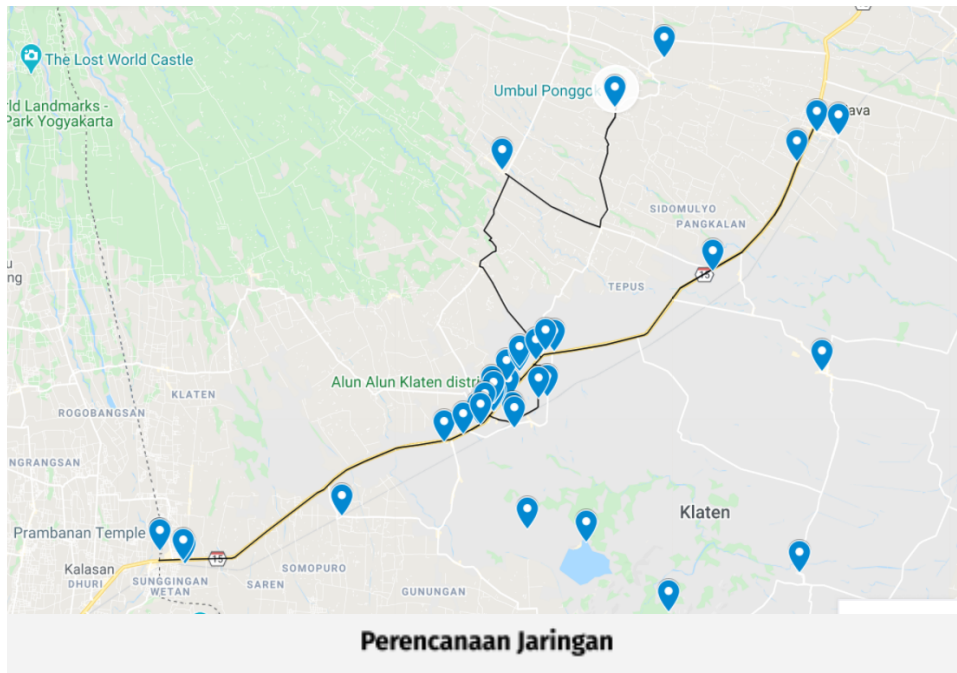


Desain Simpang



Desain Jalur Sepeda dan Kelengkapannya

Kelompok 4: Klaten dan Solo

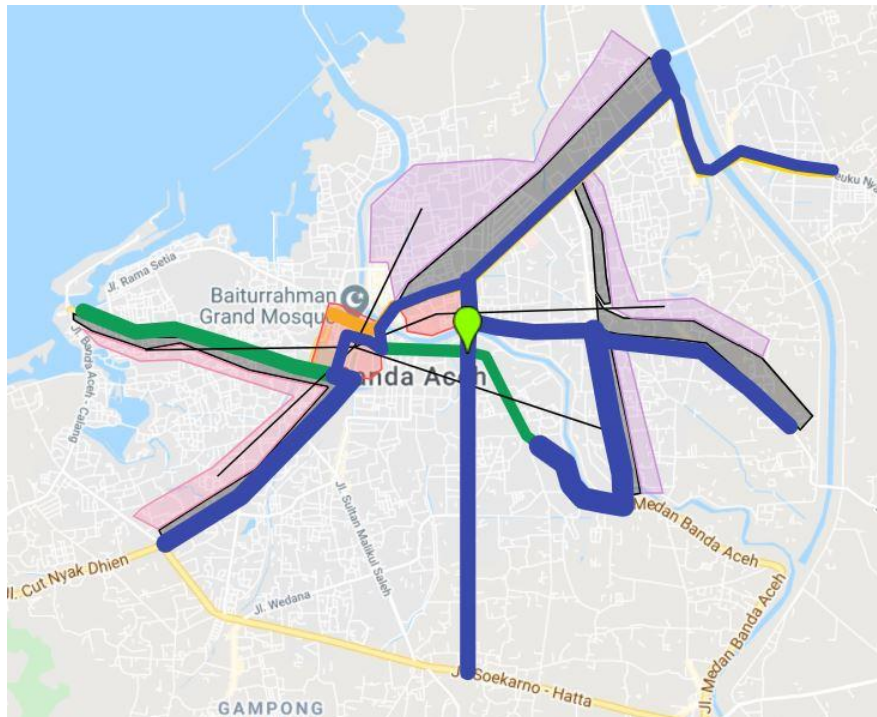


Kelompok 5: Madiun dan Malang

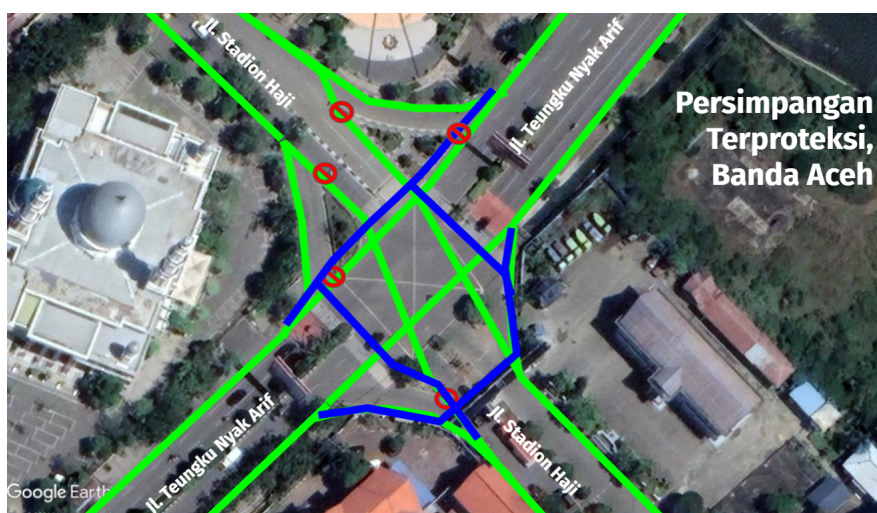


Lampiran 3: Hasil Latihan Lokakarya Seri 2

Kelompok 1: Banda Aceh dan Pekanbaru

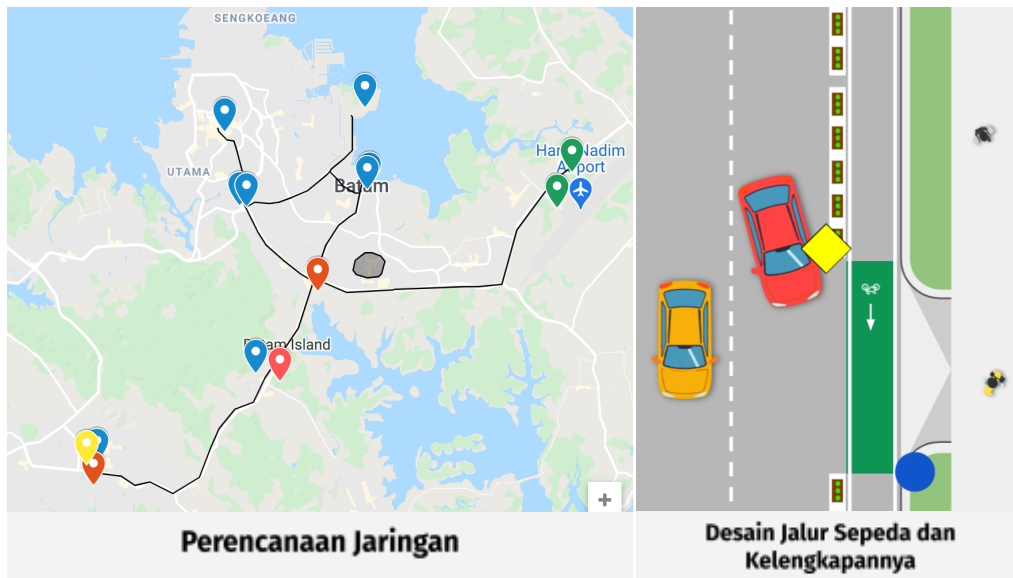


Perencanaan Jaringan

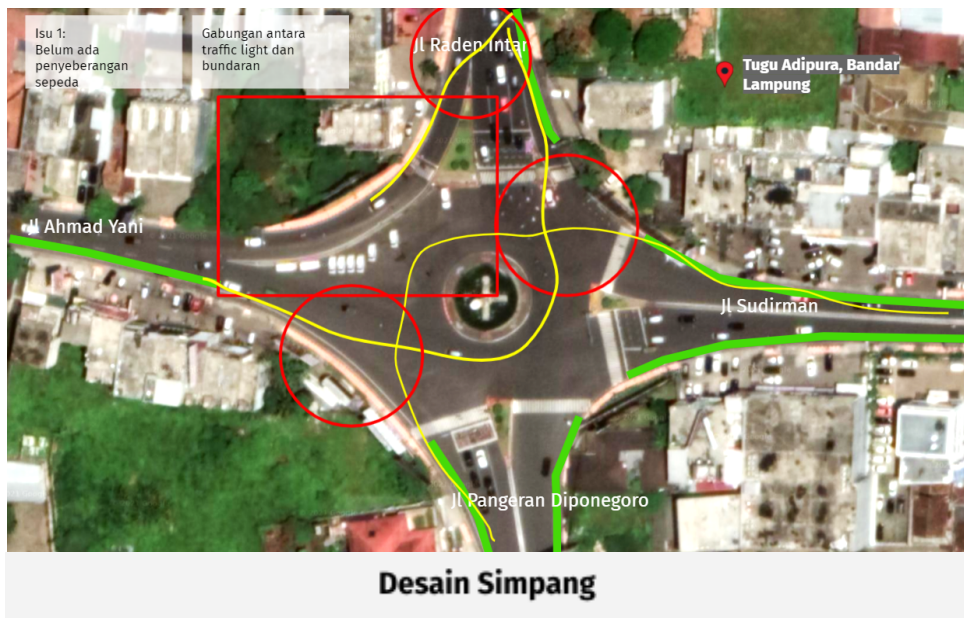


Desain Simpang

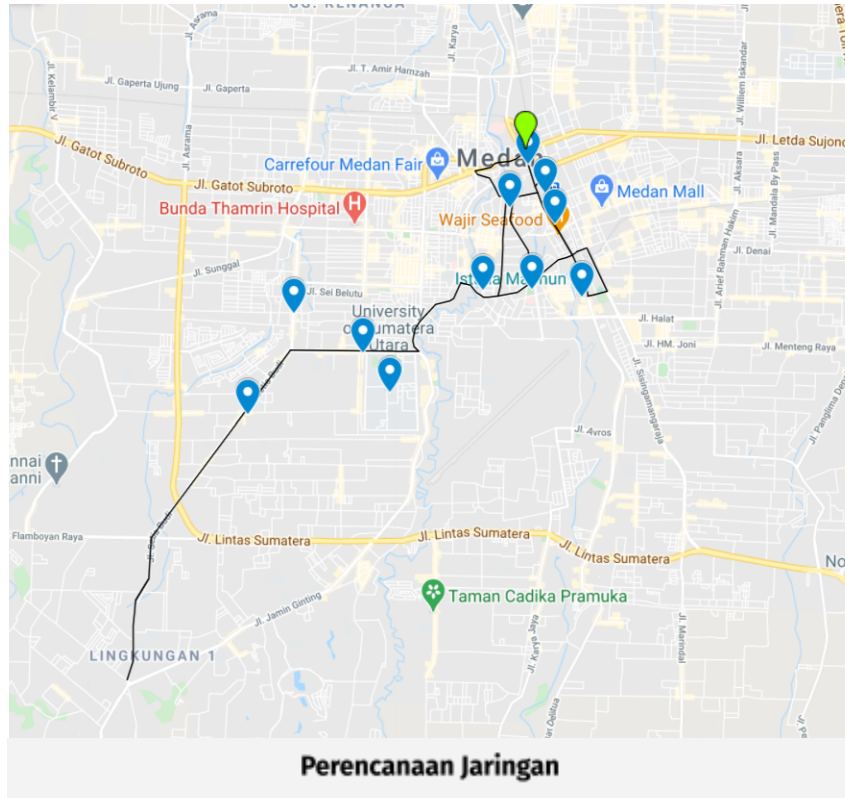
Kelompok 2: Batam dan Pangkal Pinang



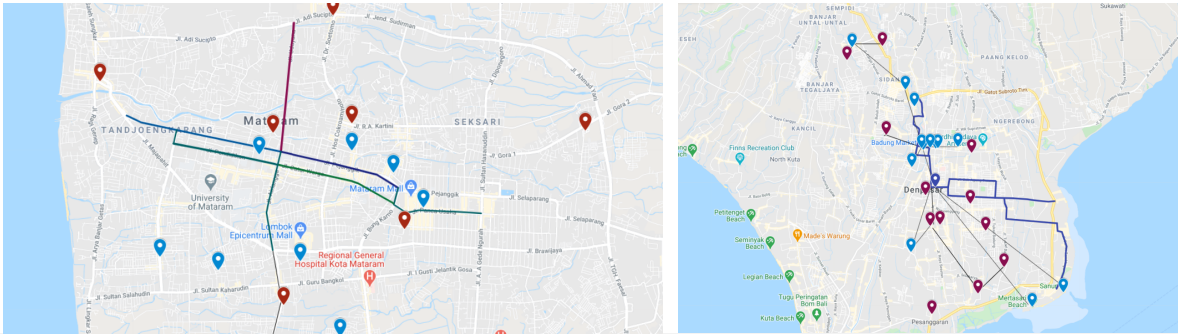
Kelompok 3: Bandar Lampung dan Palembang



Kelompok 4: Medan dan Padang



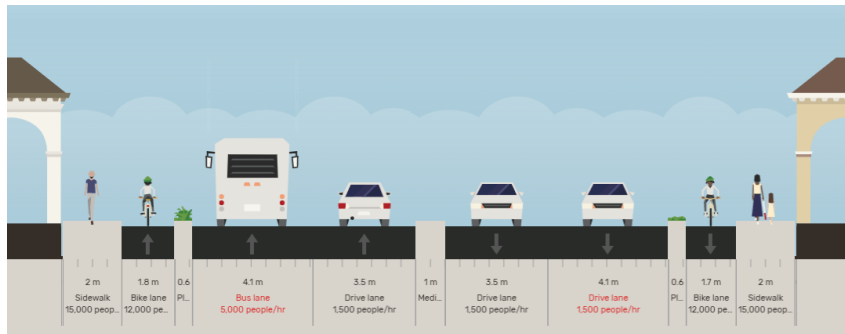
Kelompok 5: Denpasar dan Mataram



Perencanaan Jaringan



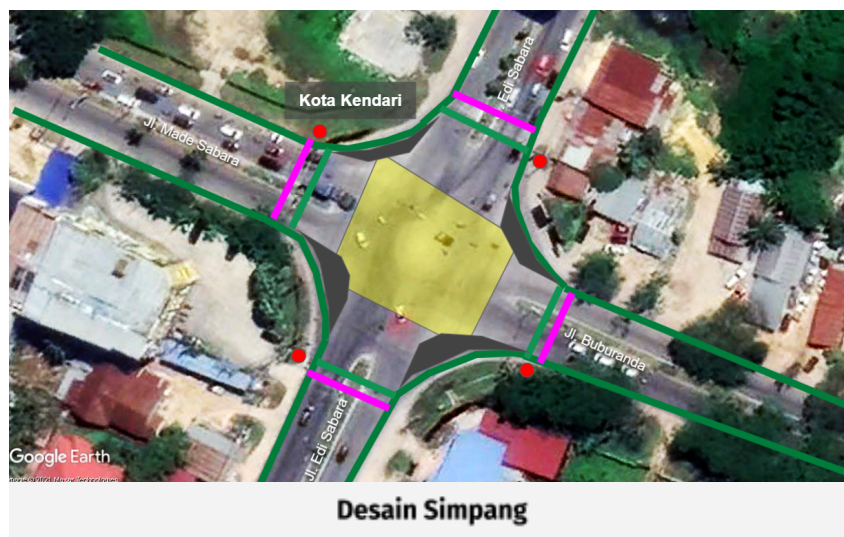
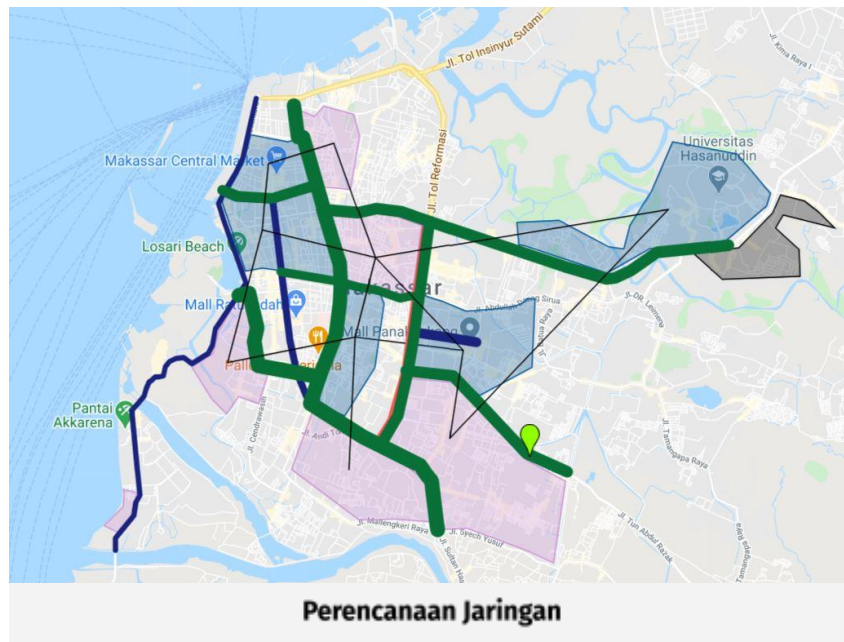
Desain Simpang



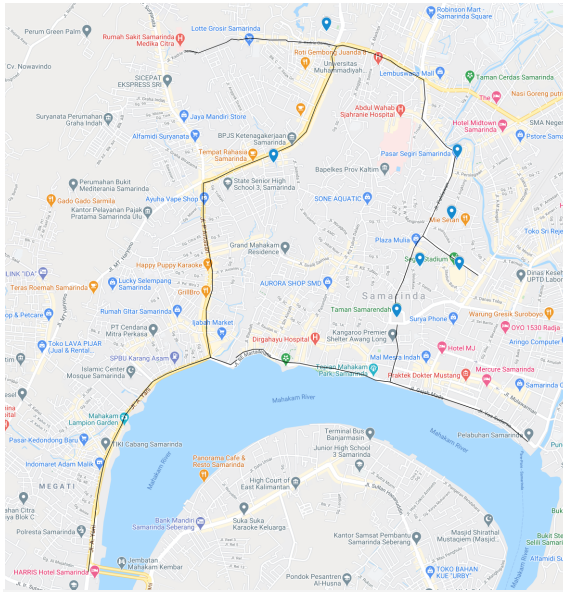
Desain Jalur Sepeda dan Kelengkapannya

Lampiran 3: Hasil Latihan Lokakarya Seri 3

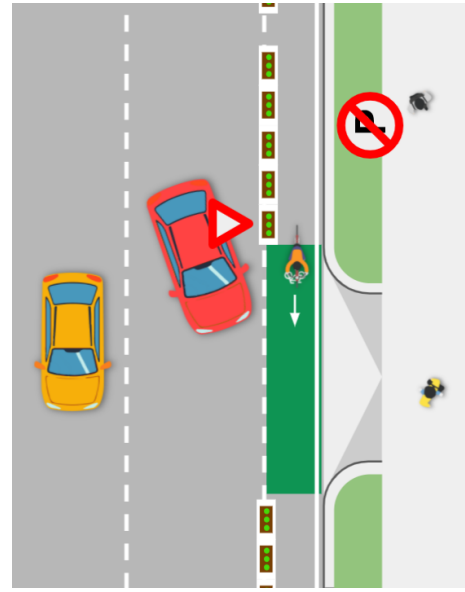
Kelompok 1: Makassar dan Kendari



Kelompok 2: Banjarmasin dan Samarinda



Perencanaan Jaringan

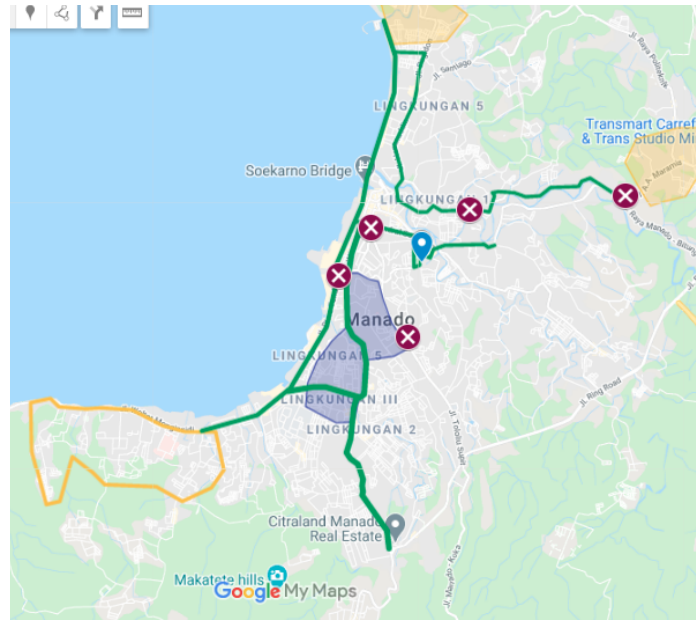


Desain Jalur Sepeda dan Kelengkapannya

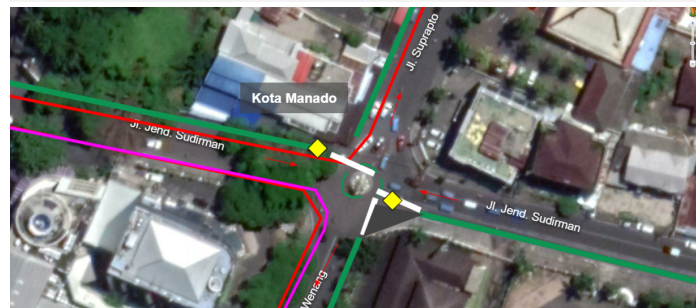


Desain Simpang

Kelompok 3: Manado dan Palu



Perencanaan Jaringan

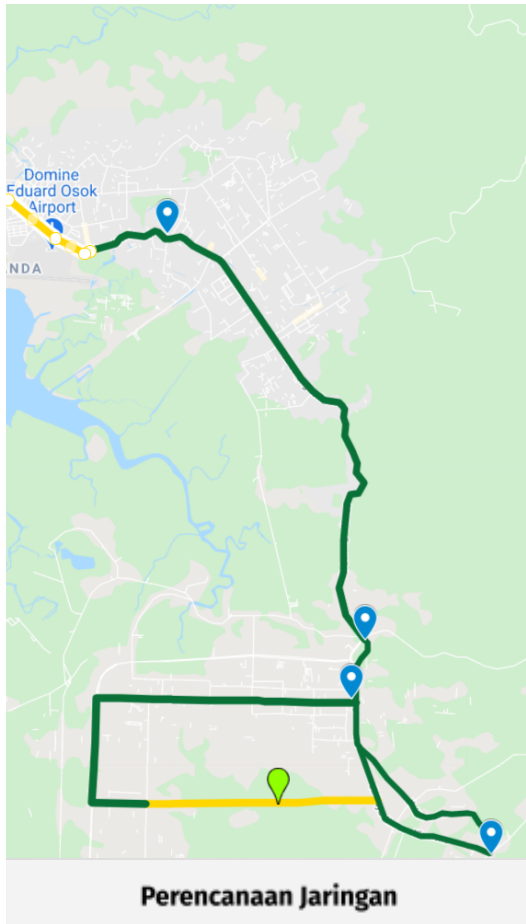


Desain Simpang



Desain Jalur Sepeda dan Kelengkapannya

Kelompok 4: Ternate dan Sorong



Kelompok 5: Palangkaraya dan Pontianak



Lampiran 4: Hasil Analisis Aksi Lokakarya Seri 1

Kelompok 1: Kota Purwokerto dan Pekalongan

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
<p>PURWOKERTO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sudah ada jalur sepeda di kota Purwokerto, dirintis mulai dari tahun 2014 - Pesepeda masih merasa kesulitan dalam bermobilitas - Beberapa desain masih kurang diminati bagi komunitas pesepeda - Budaya pesepeda sudah lama di kota Purwokerto, komunitas mulai ikut aktif dalam berpartisipasi ketika ada event - Sudah ada perencanaan untuk jalur sepeda, namun belum ada kajian - Jalur sepeda masih banyak dipakai oleh kendaraan bermotor dan parkir (susah untuk penataannya) - Sudah menyediakan jalur sepeda, namun masih banyak pesepeda yang belum menggunakannya - Masyarakat belum mengetahui aturan keselamatan di jalan - Perencanaan jalur sepeda sudah membuat DED untuk di Jl. Jenderal sudirman (2020) 	<ul style="list-style-type: none"> - Penegakan hukum di lapangan masih kurang untuk menindak pelanggaran rambu lalu lintas - Pendanaan masih susah karena kondisi pandemi covid19, dana lebih teralokasi untuk pemeliharaan fasilitas pelengkapan jalan (Purwokerto dan Pekalongan) 	<ul style="list-style-type: none"> - Menghilangkan parkir di badan jalan - Merealisasikan perencanaan DED jalur sepeda dan juga regulasi lainnya (terutama untuk tata ruang) 	<p>Diskusi dilanjutkan pada sesi presentasi</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Adanya perencanaan jalur sepeda yang lengkap termasuk untuk mengendalikan parkir - Ingin memiliki jalur sepeda yang terpisah dengan kendaraan bermotor

<p>PEKALONGAN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sudah ada dari tahun 2013, namun targetnya masih untuk pelajar - Permasalahan hampir mirip dengan Purwokerto 			
--	--	--	--

Kelompok 2: Kota Magelang dan Yogyakarta

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
<p>Magelang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda dengan pembatas permanen • Sementara baru melintas di jalur utama, • Tingginya pelanggaran di jalur sepeda (parkir, lawan arus) • Kesadaran pengguna jalan yang belum aware terhadap jalur sepeda (termasuk pesepedanya) • Mendapat bantuan jalur sepeda di tahun 2020 untuk melengkapi jalur sepeda yang sudah ada, ada barrier tapi kurang melindungi • Minimnya sosialisasi dan penegakan hukum (baik 	<ul style="list-style-type: none"> - Mindset pembuat kebijakan masih belum berorientasi kepada pesepeda (car oriented) - Political will dari pimpinan masih kurang - Transportasi publik yang belum baik, sehingga penggunaan kendaraan pribadi masih tinggi (permasalahan organisasi, ruang jalan) - Kontur dari Kabupaten ke pusat kota - Tingginya pelanggaran - Tidak ada fasilitas pesepeda dan jaminan keselamatan 	<ul style="list-style-type: none"> - Political will dan mindset - Transportasi publik - Pelanggaran jalur sepeda 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur komunikasi antara pemerintah (kepala daerah dan perangkat terkait) dengan komunitas pesepeda • Transportasi publik yang baik dari Kabupaten menuju pusat kota • Penindakan rutin dan sosialisasi karena beberapa pelanggar tidak paham bahwa mereka melanggar • Kampanye untuk meningkatkan minat dan kesadaran masyarakat untuk bersepeda 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda yang terlindungi (selamat dan aman) • Dilengkapi fasilitas sepeda seperti parkir sepeda atau wayfinding • Penegakan hukum bagi pelanggar jalur sepeda • Masyarakat tertarik menggunakan transportasi ramah lingkungan • Anak-anak seharusnya berani bersepeda ke sekolah

untuk kendaraan bermotor dan pesepeda) Sekolah • Zonasi untuk berjalan kaki dan bersepeda tetapi banyak yang diantar kendaraan bermotor				
---	--	--	--	--

Kelompok 3: Kota Bekasi, Salatiga, dan Semarang

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
Infrastruktur: Ada jalur sepeda di segitiga emas, bercampur dengan kendaraan lain (Semarang), sudah ada dengan rambu dilarang berhenti (Salatiga)	parkir kendaraan bermotor tepi jalan (Semarang dan Salatiga)	Pembenahan sistem transportasi (transportasi umum, jalur sepeda, pejalan kaki), pemindahan ke parkir off-street	Pembenahan sistem transportasi secara keseluruhan	Infrastruktur: jalur sepeda terpisah dengan transportasi lain (khususnya kendaraan bermotor)
Peningkatan pesepeda weekend, untuk mobilitas weekdays belum terlalu banyak (Semarang)	Marka terkelupas karena dilintasi mobil LH untuk pembersihan kota (Semarang)	komunikasi/koordinasi dengan instansi terkait	koordinasi dengan instansi terkait	Pihak pemerintahan bersepeda sebagai moda mobilitas
Rencana pengembangan: belum ada	Jalur belum terlindungi/aman (Semarang)	Membangun proteksi/pembatas, marka kecepatan	sinergi dari pusat dengan daerah, terkait anggaran, dsb.	Transportasi umum bisa mengakomodasi untuk mengangkut sepeda
Transportasi umum ada namun belum terintegrasi (Salatiga)	Kurangnya penegakan hukum (Salatiga)	Koordinasi dengan pihak kepolisian	Anggaran sosialisasi infrastruktur sepeda	Sistem park and ride
Manuver pengendara di alun-alun tidak konsisten	Sosialisasi kurang kepada masyarakat (Salatiga)	Anggaran sosialisasi infrastruktur sepeda	Inisiasi ASN bersepeda ke kantor	
	Transportasi umum belum menjangkau keseluruhan kawasan permukiman	Kemampuan fiskal daerah rendah untuk angkutan umum, sinergi dari pusat dengan daerah		
	Koordinasi antar instansi terkait di jalan			

	raya (memecah kebuntuan antara kepolisian, dishub, dbm)			
--	---	--	--	--

Kelompok 4: Kota Klaten dan Solo

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
Jalur lambat sebagai penempatan jalur sepeda (Klaten - Solo)	Status jalan (keharusan untuk penempatan jalur lambat) dan jalur lambat tidak bisa didedikasikan hanya untuk jalur sepeda	Regulasi fasilitas untuk jalan-jalan arteri primer - sekunder, kolektor primer agar bisa dibagi ruangnya dengan pesepeda	Memperbanyak kajian (pelibatan komunitas dan transparansi dari pemda) 1. Kajian transportasi dasar (OD matriks, waktu tempuh, jaringan kemacetan, kecelakaan, dll)	Jalur sepedanya terproteksi
Marka yang terputus-putus (hanya terlihat di persimpangan) sehingga terasa tidak menerus - tidak terbentuk jaringan (Solo)		Komunikasi publik	Diskusi yang berlanjut dengan komunitas tidak terbatas pada perencanaan	Jalur sepeda terletak di paling kiri jalan
Ada jalur sepeda yang tidak terproteksi (Klaten)	Ada pertanyaan kalau diletakkan di sebelah kanan? (konteks jalur sepeda ada di samping median bukan trotoar)	Upgrading pengetahuan dari pengguna sepeda untuk lajur dan jalur sepeda	Rekomendasi dan/atau panduan dengan konteks lokal (misal perwali) sebagai turunan dari PM 59 untuk mengakomodir kondisi lokal	Jalur sepeda bisa menyesuaikan kondisi lokal (bisa jadi tidak terproteksi tapi tetap aman)
Ada rencana jalur sepeda, tapi sudah eksisting untuk parkir legal (Klaten - Solo)	Konflik di jalur lambat. Parkir.			Terdapat perencanaan yang menyeluruh
Ada peletakan jalur sepeda yang berada di antara parkir dan ruang jalan (Klaten)	Parkiran di badan jalan (yang cukup tinggi)			Kesepemahaman antara pemerintah dan masyarakat atas penyelenggaraan jalur/lajur sepeda
Anak-anak menggunakan arteri primer dan sekunder untuk bersepeda secara rutin (Solo)	Lebar jalur di arteri primer dan sekunder yang tidak bisa berkurang (ada syarat min untuk lebar kendaraan)			

Kelompok 5: Kota Madiun dan Malang

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
Jalur sepeda belum dalam kondisi yang baik	Koordinasi lintas lembaga belum baik (ketersediaan informasi antar lembaga belum sinkron)			Penyediaan jalur sepeda dengan kualitas yang baik
Tidak aman untuk melakukan penyebrangan disulitkan dengan JPO	Tergantung dari kondisi lapangan terkait lebar jalan			Penyeberangan yang aman bagi pesepeda (jika terpaksa dengan JPO harus aksesibel)
Perilaku kendaraan bermotor yang masih mengancam pesepeda	Perilaku pengguna jalan yang masih belum bisa menghargai pengguna jalan lainnya			Penggunaan jalan digunakan secara adil bagi setiap pengguna jalan
Ketersediaan infrastruktur pendukung (rambu2 masih minim)				
Ketersediaan jalur sepeda tidak komprehensif				

Visi: penyediaan jalur sepeda yang bertujuan sebagai alat transportasi dengan pemenuhan aspek keamanan, keselamatan, dan kenyamanan

> jalur sepeda terpisah, aman (saat menyebrang), nyaman (bisa beristirahat), rambu2 untuk pesepeda
 > selamat (kondisi jalan masih beresiko), empati dari pengguna jalan lainnya (angkutan perkotaan tidak peka)

> sepeda sebagai alat transportasi, hak yang sama di jalan

Lampiran 4: Hasil Analisis Aksi Lokakarya Seri 2

Kelompok 1: Kota Banda Aceh dan Pekanbaru

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
Pesepeda masih belum lengkap terfasilitasi, khususnya marka (penyebrangan) (Pekanbaru) pada beberapa ruas jalan	Infrastruktur sepeda masih belum lengkap (Pekanbaru)			Jalur sepeda yang aman, dan tidak terganggu oleh kendaraan bermotor, jalur sepeda yang lebar untuk 2 arah atau lajur (B2W)
Pengguna sudah banyak (Pekanbaru)	Pengguna sepeda masih belum mengerti aturan main di jalan (Pekanbaru)	Stakeholder memberikan pelatihan/edukasi untuk pesepeda dan kendaraan bermotor terkait keselamatan di jalan (B2W)		Adanya perbedaan ketinggian antara jalur sepeda dan kendaraan bermotor untuk mengantisipasi kendaraan masuk ke jalur sepeda (B2W)
Belum ada pemarkaan yang lengkap untuk jalur sepedanya (Banda Aceh)	Komunitas pesepeda di Banda Aceh masih kurang di pusat kota (ramai jika CFD) (Banda Aceh)	Pembudayaan pengguna sepeda sebagai alat mobilitas, sebagai bentuk sosialisasi terhadap masyarakat (B2W)		
Sudah ada perencanaan Jaringan Jalur Sepeda (Banda Aceh)	Belum adanya integrasi dengan Transportasi Umum (Banda Aceh)			
Kegiatan pergi ke kantor dengan sepeda setiap hari jumat oleh dishub provinsi (Banda Aceh)				

Kelompok 2: Kota Batam dan Pangkal Pinang

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
Belum ada jalur sepeda eksisting, sudah mulai dibangun tahun ini. (batam)	Rencana sebelumnya tidak terealisasi karena ada pelebaran jalan oleh PU yang dilakukan secara bertahap		Sementara yang dilakukan menunggu pelebaran jalan selesai baru implementasi jalur sepeda	Idealnya memiliki jalur sepeda karena komunitas dan pengguna banyak (terutama MTB dan RB)
Belum ada park and ride	Dana dan lahan	Penyediaan dana dan lahan	Kolaborasi dan koordinasi antar berbagai pihak agar dapat mengatasi masalah lahan. Untuk permasalahan dana dapat mengajukan dana sesuai kepemilikan jalan.	Ada park and ride untuk sepeda dan kendaraan bermotor dan menyambung dengan TransBatam
Sudah ada beberapa tempat yang menyediakan parkir sepeda tapi masih terbatas. Sudah mulai disediakan walaupun belum bentuk permanen	Belum aware akan banyaknya jumlah pesepeda	Awareness yang belum tinggi akan kebutuhan pesepeda	Diperlukan sosialisasi bagi pemilik gedung untuk menyediakan parkir	Sebaiknya disiapkan untuk parkir sepeda apalagi ada sepeda yang tidak ada standarnya
Mulai ada campaign bersepeda untuk kerja Jumat pagi	Pandemi	Tetap berjalan tapi hanya dengan grup kecil	Setelah pandemi berakhir bisa melanjutkan campaignnya	Campaign untuk bersepeda ke kantor atau ke sekolah
Untuk perencanaan jalur sepeda melibatkan komunitas	Tidak ada konsisten yang menangani, tertunda hingga perencanaan	Konsistensi untuk menangani mulai dari perencanaan hingga implementasi	Ada grup WA dengan komunitas sepeda kota Batam untuk berbagi informasi terkait jalur sepeda mendorong hingga implementasi.	Mulai dari perencanaan hingga implementasi

Kelompok 3: Kota Bandar Lampung dan Palembang

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
<p>(Palembang)</p> <p>Mempunyai jalur sepeda existing, dengan catatan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - panjang jalur sepeda belum memenuhi kebutuhan - jalur sepeda belum sesuai standar - ada hambatan utama (berupa barrier) di Jembatan Ampera, sepeda harus diangkat untuk masuk jalur sepeda, posisi jalur sepeda di sebelah kiri pejalan kaki 	<p>(Palembang)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anggaran (bantuan kementerian) hanya cukup 3 rute dan sudah termasuk rambu, parkir sepeda - jalur sepeda yg sudah dibangun malah dipakai parkir - kewenangan pemerintah daerah terhadap jalan (status jalan negara) 	<p>(Palembang)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ketergantungan dari kemampuan daerah - sosialisasi ke masyarakat untuk tidak parkir di jalur sepeda 	<p>(Palembang)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ada program satu bulan tanpa kendaraan pribadi untuk pegawai di kota Palembang, saat pandemi tertunda namun kedepannya dapat diadakan kembali - kunci roda kendaraan yang parkir di jalur sepeda 	<p>(Palembang)</p> <ul style="list-style-type: none"> - jalan utama yang banyak digunakan pesepeda (Jl. Sudirman, Jl Rivai) bisa dikembangkan jaringan jalur sepeda
<p>(Lampung) jalur sepeda di jalan utama, penggunaannya banyak di weekend, masih ada hambatan di penyeberangan, jalur untuk mobilitas pekerja belum ada</p> <ul style="list-style-type: none"> - tren saat pandemi, jumlah pesepeda meningkat 	<p>(Lampung)</p> <ul style="list-style-type: none"> - beberapa jalur septa menjadi kantong parkir dan tempat pemberhentian atau PKL 	<p>(Lampung)</p> <ul style="list-style-type: none"> - perlu sinergi bersama antara komunitas dengan pemerintah setempat - Sosialisasi mengarahkan sepeda sebagai hobi menjadi sepeda sebagai aktivitas - parkir sepeda yang aman dan layak 	<p>(Lampung)</p> <ul style="list-style-type: none"> - komunitas dapat berperan mengedukasi pesepeda 	<p>(Lampung)</p> <ul style="list-style-type: none"> -dapat digunakan oleh pelajar, pekerja (tidak hanya pekerja kantor, tp ragam aktivitas) -konektivitas jalur sepeda yang baik untuk segala pengguna - penggunaan sepeda sebagai mobilitas sehari-hari, tidak hanya olahraga

Kelompok 4: Kota Medan dan Padang

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
<ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda belum ada, yang ada masih disalahgunakan untuk parkir kendaraan (Padang) • Sudah aja perencanaan 	<ul style="list-style-type: none"> • Parkir di badan jalan • Kendaraan yang menerobos lalu lintas • Masih ada kendala penyelenggaraan di anggaran (terlebih karena 	<ul style="list-style-type: none"> • Sosialisasi dengan seluruh pengguna jalan untuk memanfaatkan fungsi jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Penertiban (law enforcement) • Bisa dilakukan pemarkaan lajur sepeda yang berbagi dengan kendaraan bermotor dan trotoar 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda termasuk dengan jalur penghijauan (terdapat peneduh) • Jalur sepeda terbangun secara khusus (bebas gangguan)

<p>dishub di jalan-jalan protokol yang dimanfaatkan oleh pesepeda harian dan olahraga (Padang)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pesepeda masih dominasi untuk olahraga dan rekreasi, meski demikian di 2020 juga bertambah pesat pertumbuhannya (Padang) • Perlu tambahan komunikasi dari komunitas ke DPUPR • Pembagian ruang lalu lintas (keterbatasan lebar jalan dan kondisi eksisting lalu lintas) • Banyaknya jalan yang satu arah (Medan) • Okupansi ruang atas parkir ilegal juga menjadi hambatan (bahkan yang sudah ada rambu dan ada jalur sepeda) • Konflik antara sepeda dan angkot (lebih aman dengan TransPadang) • Sepeda lipat di Medan sudah bisa masuk Trans 	<p>refocusing anggaran)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Komunikasi lintas antar dinas dan komunitas • Angkot sering belok/ambil kiri secara tiba-tiba 		<ul style="list-style-type: none"> • Diselenggarakan jalur sepeda karena masih ada space dan bisa diintervensi • Pemindahan ruang parkir (kemana untuk fungsi mix); Pembatasan parkir berdasar waktu 	<ul style="list-style-type: none"> • Pesepeda juga perlu tertib lalu lintas (sehingga sama-sama bisa berkontribusi untuk edukasi komunitas - dinas - kepolisian) • Kesepemahan, kesepakatan atas penggunaan ruang (misal jam gangguan) • Sepeda bisa mengakses angkutan publik • Penggunaan sepeda yang rutin tidak hanya terbatas di masyarakat tapi juga pemkot dan pemprov
--	--	--	--	---

Kelompok 5: Kota Denpasar dan Mataram

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
Denpasar				
<ol style="list-style-type: none"> Jalur sepeda masih berbentuk marka jalan Jaringan butuh diperluas (mencakau pusat kegiatan: sekolah) Kondisi perkerasan jalan masih butuh perbaikan Sudah terintegrasi dengan transportasi umum 	<ol style="list-style-type: none"> Lebar jalan terbatas untuk pelebaran jalur sepeda Anggaran minim untuk pembangunan fasilitas 	<ol style="list-style-type: none"> Edukasi dalam berlalu lintas bagi pesepeda Sosialisasi rencana jaringan sepeda (kepada pengguna, lingkungan permukiman) 		<ol style="list-style-type: none"> Jalur sepeda bisa steril digunakan untuk pesepeda (diberikan proteksi) Sinkronisasi dengan jalur sepeda eksisting. Perencanaan yang matang (dengan koordinasi stakeholder) Pemasangan rambu dan marka untuk pengguna sepeda Pengguna sepeda yang taat berlalu lintas
Mataram				
<ol style="list-style-type: none"> Jalur sepeda eksisting baru satu ruas jalan (belum berbentuk jaringan). Elevasi jalur sepeda masih sama dengan jalan (tidak terproteksi) Kebutuhan penyebrangan khusus bagi pesepeda 	<ol style="list-style-type: none"> Jalur sepeda masih terokupansi oleh pedagang dan parkir kendaraan. Pejalan kaki menggunakan jalur sepeda untuk berolahraga Alokasi ruang untuk pesepeda terlalu sempit Anggaran minim karena COVID 	<ol style="list-style-type: none"> Penertiban terhadap pelanggaran lalu lintas okupasi jalur sepeda Mencari masukan dari komunitas untuk rencana jaringan jalur sepeda. Melakukan survei persepsi kepada pesepeda 	<ol style="list-style-type: none"> Bantuan teknis untuk pengembangan jalur sepeda Kampanye penggunaan sepeda untuk mendukung kesehatan 	<ol style="list-style-type: none"> Jalur sepeda steril dari hambatan (jalur sepeda yang terproteksi): terutama anak2 Sepeda sebagai alat transportasi sehari-hari (gaya hidup) Jalur sepeda yang dekat dengan kawasan permukiman (rumah)

Lampiran 4: Hasil Analisis Aksi Lokakarya Seri 3

Kelompok 1: Kota Makassar dan Kendari

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
<ul style="list-style-type: none"> • Sudah ada jalur sepeda, cukup bagus, geometri datar, eksisting jalan cukup bagus dan nyaman (dishub makassar) • Komunitas sepeda di makassar cukup banyak, baik pagi dan malam (makassar), bukan hanya kota makassar (kabupaten Maros dan Goa. Takalar) • Pernah melakukan Fun Bike, namun belum pernah melakukan perencanaan bersama • Sudah ada perencanaan awal jalur sepeda di kota makassar • Permukaan sudah bagus, Jalur sepeda di Kota Kendari rutenya masih melingkar, kantor walikota dan abunawas (kendari), jalurnya tidak sebanyak di makassar • Sudah ada perencanaan jalur sepeda di jalan bypass (kendari) 	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar jalan dan trotoar bervariasi, dan pemilihan rute masih sangat sedikit (makassar) • Adanya tiga kewenangan yang berbeda, provinsi, kota, balai jalan nasional • Pengguna pesepeda yang masih belum teratur (kota makassar dan kota kendari) • Belum terkoneksi secara keseluruhan (makassar) • Perencanaan sepeda • Perlu perencanaan lebih lanjut (dishub hanya melakukan kelengkapan jalan, sedangkan bina marga untuk jalannya) (kendari) 	<ul style="list-style-type: none"> • Perlu adanya koneksi dan pengembangan jaringan jalur sepeda (makassar) • Perlu adanya sosialisasi antara pemerintah dan masyarakat • Sudah cukup baik (makassar), overlap secara rute • Perlu adanya pematangan pada perencanaan dan anggaran (kendari) • Perlu adanya edukasi terkait keselamatan dengan komunitas (kendari) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bisa mengundang komunitas kedalam tahap perencanaan selanjutnya • Perlu adanya kolaborasi antara dinas bina marga, perhubungan dan komunitas pesepeda di kota kendari, diperlukan juga untuk mengundang Bappeda ke dalam perencanaan (kendari) 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda yang terkoneksi dan membentuk sebuah jaringan (makassar) • Adanya kolaborasi antara institusi dalam perencanaan atau pengimplementasian jalur sepeda di kota makassar • Adanya kolaborasi antara pemerintah kota dan komunitas • Ingin adanya jalur sepeda yang terproteksi (kendari) • Adanya kolaborasi antara institusi dalam perencanaan atau pengimplementasian jalur sepeda di kota kendari

<ul style="list-style-type: none"> Edukasi yang masih minim terhadap pengguna pesepeda (kendari) 				
---	--	--	--	--

Kelompok 2: Kota Banjarmasin dan Samarinda

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
<ul style="list-style-type: none"> Penggunaan sepeda untuk hobi/rekreasi Transportasi publik mati suri Lebar jalan yang sempit 	<ul style="list-style-type: none"> +kota yang tidak terlalu luas, kontur datar Infrastruktur yang minim Biaya operasional Pola mobilitas masyarakat yang terutama menggunakan kendaraan bermotor 	<ul style="list-style-type: none"> Infrastruktur yang minim Biaya operasional Menurunkan penggunaan kendaraan bermotor 	<ul style="list-style-type: none"> Sedang melakukan pilot trans Banjarmasin (2 koridor) Mengutamakan penggunaan transportasi publik untuk jarak jauh dan sepeda untuk jarak dekat 	<ul style="list-style-type: none"> Penggunaan sepeda untuk mobilitas utama Penggunaan transportasi publik untuk jarak jauh (mendukung penggunaan sepeda) Terdapat jalur sepeda di ruas-ruas jalan
<ul style="list-style-type: none"> Jalur sepeda dan infrastruktur minimalis, hambatan pesepeda sangat besar Penggunaan kendaraan bermotor pribadi masih tinggi Kajian teknis yang masih kurang 	<ul style="list-style-type: none"> Kewenangan/ kepemilikan jalan; program yang minim dari pemerintah pusat/provinsi Anggaran Koordinasi (antara pusat kota dan pusat provinsi) Kewenangan (administrasi) Kajian/studi teknis, kolaborasi yang minim 	<ul style="list-style-type: none"> Kewenangan/ kepemilikan jalan; program yang minim dari pemerintah pusat/provinsi Anggaran Koordinasi (antara pusat kota dan pusat provinsi) Kewenangan (administrasi) Kajian/studi teknis, kolaborasi yang minim 	<ul style="list-style-type: none"> Audiensi dengan BPTD, Pemprov Mengajukan bantuan teknis ke Kemenhub Diskusi dengan komunitas, studi teknis 	<ul style="list-style-type: none"> Jalur sepeda yang menjamin keselamatan keamanan dan kenyamanan pesepeda Penggunaan transportasi umum untuk jarak jauh dan sepeda untuk jarak dekat Adanya studi yang lengkap yang menunjukkan potensi pesepeda

Kelompok 4: Kota Sorong

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
<p>(Kota Sorong)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sudah ada B2W • Jalur sepeda yang ada dari Bandara Deo hingga Pelabuhan PELNI • Setelah jalur sepeda ini juga tidak ada trotoar (terakhir di pelabuhan PELNI) • Ukuran 20cm - 2m (mengambil sisa dari peruntukan jalan) • Terjadi penumpukan di paling kiri (berbenturan dengan jalur bus) • Terdapat parkir sepeda tapi terbatas di perkantoran (di area publik belum ada, misal pasar) • Walikota siap mendorong, mendukung keberadaan jalur sepeda 	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat jalur bus (meski belum aktif busnya) • Jalur sepeda sudah luntur tapi belum ada 1 tahun • Rambu-rambu untuk pesepeda belum ada • Ada pemanfaatan ruang parkir yang mengambil lajur sepeda • Perilaku pengendara kendaraan bermotor • Lebar jalan kurang memadai • Variasi lebar ruas jalan • Trotoar terputus • Anggaran penyelenggaraan • Perlu ada pentahapan dengan pekerjaan lain (misal saat ini ada pekerjaan drainase) • Adanya pelari yang banyak (juga mempengaruhi keselamatan pengguna ruang jalan) • Status jalan nasional 	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kapasitas pengguna ruang • Desain dan penyelenggaraan jalur sepeda 	<ul style="list-style-type: none"> • Edukasi ke pengguna ruang jalan • Diskusi bersama antara Dinas terkait dengan Bike 2 Work untuk mencari solusi bersama • Mempublikasi atau mensosialisasikan kajian 	<ul style="list-style-type: none"> • Terciptanya jalur sepeda yang aman, nyaman dan lancar (terproteksi, terpisah dengan dengan ruang umum) • Sepeda menjadi pilihan moda transportasi • Bila tidak ada jalan, bisa diwadahi di trotoar • Ruang jalan yang selamat untuk semua, pelari, pejalan kaki, pesepeda, bus dan kendaraan motor pribadi

<p>(Kabupaten Sorong)</p> <ul style="list-style-type: none"> Rencana ada pemilihan ketua B2W setelah lebaran ini Di Kabupaten sedang ada perencanaan jalur sepeda yang terhubung (sesuai dengan anggaran) Ruas jalan terbuka dan lebar (sehingga masih bisa berpotensi untuk diselenggarakan untuk jalur sepeda) Lebih bagus dan banyak digunakan Bupati juga sangat terbuka dengan penyelenggaraan jalur sepeda 	<ul style="list-style-type: none"> Anggaran penyelenggaraan Adanya kecelakaan (karena kondisi jalan berpasir) - adanya pelari yang menggunakan ruang yang sama sehingga pesepeda sering rem Status jalan nasional 	<ul style="list-style-type: none"> Bersamaan dengan jalur sepeda 	<ul style="list-style-type: none"> Bisa kolaborasi dengan Bike 2 Work dan koordinasi dengan tingkat yang lebih tinggi (kepala daerah) Diperlukan perencanaan guna lahan dan aktivitasnya (saat ini memang sedang berlangsung diskusinya) 	<ul style="list-style-type: none"> Terciptanya jalur sepeda di badan jalan terproteksi dan terhubung pusat kegiatan
---	--	---	--	--

Kelompok 5: Kota Pontianak dan Palangkaraya

1. Bagaimana kondisi eksisting	3. Apakah hambatan untuk mencapai kondisi ideal tersebut?	4. Hambatan apa yang dapat diatasi?	5. Apakah tindakan yang perlu dilakukan untuk mencapai kondisi ideal?	2. Bagaimana situasi ideal yang seharusnya terjadi?
<p>Pontianak</p> <ul style="list-style-type: none"> Sudah ada kegiatan CFD Surat edaran walikota bagi ASN untuk pencaangan penggunaan sepeda ke kantor setiap hari jumat Sudah ada jalur sepeda di trotoar Pengguna sepeda sport sudah ada Sarana parkir sepeda masih minim (sudah ada 	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat jalan yang masih harus berdampingan dengan kendaraan berat (di bagian utara) 	<ul style="list-style-type: none"> Menjadikan sepeda sebagai aktivitas sehari-hari terutama bagi kelompok biasa (non sport) Mengkomunikasikan program penyediaan fasilitas sepeda dengan komunitas/pengguna 	<ul style="list-style-type: none"> Rencana jaringan jalur sepeda menuju kawasan perkantoran Rencana jaringan jalur sepeda menuju kawasan wisata Penyediaan parkir sepeda 	<ul style="list-style-type: none"> Jalur sepeda yang tersebar Jalur sepeda terproteksi Ketersediaan parkir sepeda yang sesuai dengan kebutuhan

<p>namun tidak dikomunikasikan, tidak cocok dengan pesepeda)</p>				
<p>Palangkaraya</p>				
<ul style="list-style-type: none"> • Pesepeda masih sedikit, penggunaan masih u/ wisata (weekend) • Jarak tempuh menuju tempat kerja jauh • Fasilitas pejalan kaki dan pesepeda masih minim • Program pemisahan jalan utk roda 2 dan roda 4 (Jl. Imam Bonjol); jalur khusus sepeda motor • Ruas jalan Palangkaraya masih lebar • Parkir sepeda baru di beberapa titik (perkantoran pemerintah belum ada), sudah ada parkir di cafe 	<ul style="list-style-type: none"> • Iklim cuaca panas 	<ul style="list-style-type: none"> • Komunikasi lintas dinas untuk penyediaan fasilitas pada lahan publik • Menjadikan sepeda sebagai moda transportasi sehari-hari (normal untuk dilakukan) • Membuat gerakan sepeda untuk ke kantor (min 1x seminggu) 	<ul style="list-style-type: none"> • Diskusi isu dalam forum lalu lintas karena scope kewenangan kota terbatas (terdapat dinas lain yg terlibat untuk koordinasi lebih lanjut) • Sudah ada amanat permenhub 58 tahun 2020, membuat peraturan dalam skala kota • Pembatasan kendaraan berat tidak memasuki kota Palangkaraya (pada bagian utara kota) 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda khusus (mengingat jalan yang lebar) • Parkir sepeda yang tersebar (diinisiasi di lahan publik seperti kantor pemerintah dan taman) • Keamanan berkendara dari kendaraan berat



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



KEMENTERIAN
PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT

Narahubung

COMMUNICATIONS MANAGER Fani Rachmita

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