

Laporan

Rangkaian Kegiatan Lokakarya *Community Co-design* Menuju Surabaya Ramah Bersepeda

6 November 2022



Daftar Isi

Cycling Cities dan Program “Kota Ramah Bersepeda”	3
1 Pendahuluan	4
1.1 Latar Belakang	4
1.1.1 Moda Transportasi Alternatif Ramah Lingkungan	4
1.1.2 Potensi Surabaya untuk Kembali Mengandalkan Sepeda	4
1.1.3 Wani Humanis dan Lestari dengan Bersepeda	5
1.2 Tujuan	6
2 Rangkaian Kegiatan Lokakarya Community Co-design “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”	7
2.1 Survei Persepsi Publik “Surabaya Ramah Bersepeda”	7
2.2 Lokakarya Community Co-design “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”	7
2.2.1 Peserta	8
2.2.2 Sesi Diskusi Kelompok	10
2.2.3 Modul Diskusi	10
Modul 1: Jaringan Infrastruktur Sepeda	10
Modul 2: Kondisi Fisik Infrastruktur Sepeda	11
Modul 3: Kebijakan yang Mendukung Pengembangan Infrastruktur dan Budaya Sepeda di Surabaya	12
2.3 Diskusi Bersama Anak-Anak Bersepeda	13
3 Pencapaian Konsensus “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”	14
3.1 Temuan Utama	14
3.1.1 Rute Favorit Bersepeda	14
3.1.2 Profil Pesepeda	17
3.1.3 Permasalahan dan Tantangan Bersepeda	17
3.2 Konsensus “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”	19
4 Rekomendasi Tindak Lanjut	22
4.1 Rekomendasi Rencana Aksi	22
4.2 Langkah Selanjutnya	23

Cycling Cities dan Program “Kota Ramah Bersepeda”

Cycling Cities merupakan kampanye sepeda global yang diinisiasi oleh Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) sebagai gerakan yang menyediakan instrumen-instrumen bagi pemerintah kota dan organisasi di seluruh dunia menuju terwujudnya kegiatan bersepeda yang aman dan terjangkau di kawasan perkotaan. Sebagai langkah aktivasi dari kampanye tersebut di Indonesia, ITDP Indonesia mengadakan **program “Kota Ramah Bersepeda”** yang dapat diikuti oleh pemerintah kota, komunitas, dan organisasi dari kota-kota di Indonesia. Dalam pelaksanaannya, kota-kota terpilih mendapat bantuan finansial dan supervisi teknis dari ITDP Indonesia untuk menyusun dokumen rekomendasi bagi pengembangan infrastruktur sepeda di kotanya.

Melalui “Call for Proposal” yang dibuka pada bulan Juni 2022, Kota Surabaya terpilih melalui perwakilan tim dengan nama **“Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda”** yang terdiri dari 4 (empat) komunitas lokal yaitu SubCyclist, Substitute Makerspace, FDTs/Transport for Surabaya, dan Halojjo. Dalam program ini, Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda melaksanakan **3 (tiga) kegiatan utama yaitu Lokakarya *Community Co-design*, Lokakarya Perencanaan Teknis, dan Uji Coba Kawasan Ramah Bersepeda**. Di akhir program, hasil dari seluruh kegiatan tersebut akan dituangkan dalam **dokumen “Peta Jalan dan Desain Konseptual Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”** yang akan diserahkan kepada Pemerintah Kota Surabaya.

1 | Pendahuluan

ITDP Indonesia, sebagai organisasi non-profit yang mendukung terciptanya transportasi berkelanjutan ramah lingkungan dan humanis di perkotaan, selalu berupaya mendorong pemerintah kota untuk membangun **sistem transportasi yang berketahanan dan berkeadilan**. Perencanaan dan penyediaan fasilitas yang berpihak pada angkutan umum, serta mobilitas aktif seperti berjalan kaki dan bersepeda merupakan langkah besar untuk mencapai sistem transportasi yang dimaksud.

1.1 Latar Belakang

1.1.1 Moda Transportasi Alternatif Ramah Lingkungan

Bersepeda menjadi ciri dari kehidupan masyarakat masa kini dan masa depan yang ramah lingkungan dan peduli kesehatan. Sebagai solusi cerdas yang menjawab kebutuhan bermobilitas jarak dekat, baik dari asal ke tempat tujuan maupun untuk perjalanan *first-last mile*, penggunaan sepeda dapat menciptakan suatu lingkungan yang bebas polusi, serta lebih sehat dan nyaman untuk ditinggali. Selain lingkungannya, penduduk kota sendiri dapat terus bergerak aktif dan menjaga kesehatannya dengan menggunakan sepeda sebagai alat bermobilitas.

Pada tahun 2010, saat gaung gerakan moral bersepeda yang diprakarsai oleh **Bike2Work Indonesia** bergema di Jakarta, **koordinator wilayah Bike2Work Surabaya** turut terbentuk

untuk mengajak masyarakat menggunakan sepeda dalam keseharian. Menyusul inisiatif pergerakan tersebut, pada tahun 2016, sebuah organisasi/komunitas bersepeda bernama **SubCyclist**, juga mengajak orang bersepeda melalui gerakan **#WaniMancal**. Melalui kegiatan bersepeda tersebut, organisasi ini berusaha untuk mengajak warga agar lebih peka terhadap lingkungan sekitar agar dapat mengenal Surabaya lebih dalam.

Selain organisasi, komunitas, dan pelaku sepeda olahraga, sepeda di Surabaya juga digunakan untuk aktivitas ekonomi, termasuk di antaranya adalah untuk keperluan logistik pengiriman barang, yaitu kurir sepeda (*bike messenger*). Bermula dari terbentuknya **Crocobike Messenger**, saat ini juga terdapat **Halo Ijo** yang meneruskan inisiatif baik di awal tumbuhnya kurir sepeda. Melalui organisasi ini, juga turut membuktikan bahwa pengiriman paket dengan bersepeda dapat menjadi sarana pemenuhan kebutuhan ekonomi yang juga tetap ramah lingkungan. Beberapa hal tersebut di atas menjadi bukti adanya antusiasme warga untuk tetap bersepeda di tengah tantangan cuaca yang kerap kali dikontraskan dengan upaya penyelenggaraan fasilitas bersepeda.

1.1.2 Potensi Surabaya untuk Kembali Mengandalkan Sepeda

Surabaya memiliki peran strategis dalam kultur bersepeda di Indonesia. Keberadaan sejumlah produsen sepeda di sekitar Kota Surabaya, menjelaskan posisi strategis ini.

Selain itu, Kota Surabaya merupakan kota terbesar kedua di Indonesia yang sekaligus menjadi pintu masuk kawasan timur Indonesia. Berdasarkan dokumentasi sejarah, ruas-ruas jalan Kota Surabaya juga pernah dipenuhi oleh orang-orang yang bermobilitas dengan bersepeda.

Seiring perkembangan zaman, pola mobilitas masyarakat perkotaan di Surabaya juga turut mengalami perubahan didukung dengan mudahnya mengakses kepemilikan kendaraan bermotor pribadi. Pada tahun 2012, berdasarkan data Dinas Perhubungan Kota Surabaya diketahui pangsa moda sepeda dan becak mencapai 12%, tetapi sepeda motor memiliki persentase penggunaan yang lebih besar, yaitu hingga 51%. Jumlah sepeda motor juga terus bertambah hingga kini, di mana data BPS tahun menunjukkan kenaikan jumlah sepeda motor sebesar 85% dari tahun 2012 hingga 2020. Meskipun demikian, hal tersebut tidak begitu saja menghilangkan kultur bersepeda di Surabaya. Hal ini dibuktikan dengan setidaknya terdapat beragam komunitas sepeda yang aktif berkegiatan di Surabaya sampai dengan hari ini. Selain itu juga masih dengan mudah dijumpai warga-warga yang mengandalkan sepeda dalam mengakses ragam tujuan di pinggiran Kota Surabaya.

Struktur ruang Kota Surabaya secara natural terbagi atas superblok dan grid yang difungsikan sebagai kawasan yang dikembangkan secara kompak (*compact*). Di dalam suatu blok, terbentuk kampung-kampung kota yang dilengkapi dengan ragam amenities yang memungkinkan penduduknya dapat memenuhi kebutuhan dalam jarak dekat dan/atau waktu yang

singkat. Berdasarkan studi oleh ITDP dan Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda (2022), 59% responden menjawab tujuan utama bersepedanya adalah untuk bermobilitas sehari-hari, seperti ke kantor/sekolah, berbelanja, dan mengantar barang. Tingginya minat bersepeda masyarakat untuk bermobilitas, disertai dengan kawasan yang dirancang kompak, menunjukkan potensi yang besar bagi kota untuk kembali mengandalkan sepeda sebagai alat bermobilitas sehari-hari.

1.1.3 Wani Humanis dan Lestari dengan Bersepeda

Pandemi COVID-19 pada akhir tahun 2019 menunjukkan ketidakadilan kota dengan keberpihakannya pada kendaraan bermotor. Ketika kebijakan pembatasan mobilitas perkotaan diberlakukan, kondisi ini menyadarkan masyarakat bahwa tidak banyak kebutuhan esensial yang dapat dijangkau dalam jarak dekat atau dengan berjalan kaki, misal dalam jangkauan jarak 350-500 meter. Oleh karena itu, sepeda dapat tumbuh sebagai kebutuhan mobilitas individu (*personal*) yang resilien, fleksibel, dan relatif nyaman dengan cakupan jarak yang lebih jauh, yakni 3-5 km.

Selain menjadi alat bermobilitas jarak dekat yang ramah lingkungan, beberapa keunggulan sepeda lainnya meliputi:

- Berperan sebagai alat bermobilitas yang sekaligus dapat menjadi sarana berolahraga untuk tetap menjaga kesehatan penggunanya;
- Tersedia dengan ragam harga dan jenis sehingga memberikan pilihan

bermobilitas bagi berbagai lapisan/kelas ekonomi masyarakat;

- Tidak menimbulkan polusi suara sehingga menciptakan lingkungan yang lebih tenang.

Keberpihakan pada manusia pada masa-masa sulit tersebut sangat dapat dirasakan melalui upaya yang dilakukan oleh pemerintah kota, salah satunya dengan pembangunan jalur sepeda di Surabaya dan kota-kota lain di Indonesia. Selama masa pandemi, Pemerintah Kota Surabaya telah membangun jalur sepeda sepanjang 38 km untuk memfasilitasi kebutuhan mobilitas masyarakat dengan sepeda. Upaya tersebut dilanjutkan dengan penambahan jalur sepeda pada 21 titik dengan panjang bervariasi di jalan utama dan kawasan wisata di Kota Surabaya.

1.2 Tujuan

Mendukung keberanian dan semangat Pemerintah Kota Surabaya untuk menjadikan Surabaya sebagai kota humanis dan lestari, perhatian khusus bagi para pesepeda dan menciptakan kondisi lingkungan yang aman untuk warga Surabaya bersepeda harus terus dipertahankan. Oleh karena itu, ITDP Indonesia berkomitmen untuk mendorong peningkatan lingkungan yang aman dan selamat untuk bersepeda di Surabaya melalui program “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”, yaitu bagian dari kampanye sepeda global Cycling Cities.

Sebagai langkah awal, ITDP Indonesia dan Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda menyelenggarakan rangkaian kegiatan Lokakarya *Community Co-design* “Menuju Surabaya Kota Ramah Bersepeda”, yang menitikberatkan pada partisipasi masyarakat, sebagai pengguna dan calon pengguna, dalam mewujudkan kota yang ramah bersepeda. Adapun tujuan dari diadakannya rangkaian kegiatan Lokakarya *Community Co-design* “Menuju Surabaya Kota Ramah Bersepeda” adalah sebagai berikut:

1. **Mendapatkan persepsi masyarakat terkait kota yang ramah bersepeda;**
2. **Mengidentifikasi permasalahan dan tantangan yang ditemukan terkait infrastruktur sepeda serta kebijakan pendukungnya; dan**
3. **Mencapai konsensus terkait indikator pencapaian dan rekomendasi rencana aksi untuk mewujudkan Kota Surabaya yang ramah bersepeda.**

2 | Rangkaian Kegiatan Lokakarya *Community Co-design* “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”

Untuk mencapai tujuan tersebut di atas, serta sebagai langkah awal dalam merencanakan pengembangan infrastruktur sepeda yang dapat memenuhi kebutuhan penggunaannya, maka diselenggarakan rangkaian kegiatan Lokakarya *Community Co-design* “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda” yang terdiri dari 3 (tiga) kegiatan yakni:

1. **Survei persepsi publik “Surabaya Ramah Bersepeda”;**
2. **Lokakarya *Community Co-design* “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”;** dan
3. **Diskusi bersama anak-anak bersepeda.**

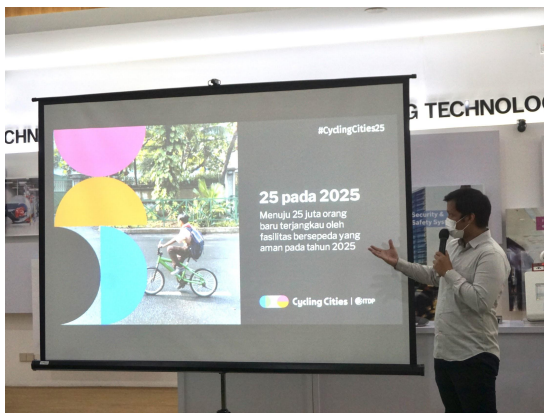
2.1 Survei Persepsi Publik “Surabaya Ramah Bersepeda”

Pada bulan Agustus hingga September 2022, ITDP Indonesia bersama Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda menyelenggarakan survei persepsi publik. Survei ini ditujukan untuk mengetahui pandangan dan kebutuhan masyarakat terhadap keberadaan infrastruktur serta budaya bersepeda yang ada di Kota Surabaya, serta memperoleh gambaran terkait kota yang ramah bersepeda. Survei diselenggarakan secara daring menggunakan Google Form dan diisi oleh 150 orang responden yang terdiri atas 102 orang laki-laki serta 48 responden perempuan dengan rentang usia antara 16 hingga 65 tahun.

Dalam survei ini, responden diminta untuk memberikan penilaian terhadap tingkat kepentingan beberapa faktor yang dapat meningkatkan dan menurunkan minat bersepeda, terutama dari segi keselamatan, keamanan, dan kenyamanan. Responden juga diminta mengutarakan pendapatnya terkait sebuah kota yang ramah bersepeda, dan berdasarkan deskripsi tersebut, kemudian menilai apakah Kota Surabaya sudah cukup ramah bagi pesepeda. Penilaian juga dilakukan terhadap cukup atau tidaknya fasilitas bersepeda yang sudah tersedia di Kota Surabaya.

2.2 Lokakarya *Community Co-design* “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”

Acara yang dilangsungkan pada tanggal 6 November 2022 ini dibuka dengan sambutan dari perwakilan ITDP Indonesia dan Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda. Kemudian, acara dilanjutkan dengan diskusi yang diawali dengan perkenalan dari masing-masing peserta.



Dalam sambutannya, ITDP Indonesia menjelaskan mengenai kampanye *Cycling Cities*, program “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”, dan isu-isu terkait yang kemudian menjadi bahasan dalam *focus group discussion* yang berlangsung. Pada sambutan ini pula, Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda juga memaparkan hasil survei pendapat publik yang dilakukan pada Agustus hingga September 2022 lalu.

Diskusi dilaksanakan dalam 2 (dua) sesi yang masing-masing menggunakan sistem yang berbeda, yaitu *world cafe* dan *working group*. Sesi dengan sistem diskusi *world cafe* dilakukan untuk mengeksplorasi pandangan



peserta seluas-luas dan sebanyak-banyaknya, sementara sesi dengan sistem diskusi *working group* dilakukan untuk menciptakan diskusi yang lebih terfokus dan terarah. Peserta dibagi menjadi 3 (tiga) kelompok yang pada sistem *world cafe* akan secara bergiliran mengunjungi 3 (tiga) meja berbeda untuk membahas 3 (tiga) isu yang juga berbeda. Pada sesi *working group*, setiap kelompok membahas secara lebih terfokus salah satu topik dari ketiga kelompok isu yang dibahas pada sesi sebelumnya.

2.2.1 Peserta

Peserta Lokakarya *Community Co-design* “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda” terdiri dari perwakilan beberapa komunitas yang merupakan relasi dari Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda serta masyarakat umum yang dijangkau melalui pendaftaran terbuka dengan kuota terbatas. Formulir pendaftaran dibagikan secara daring melalui media sosial.

Para peserta kemudian diseleksi berdasarkan beberapa kriteria di antaranya:

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

Dari hasil seleksi tersebut, terpilih **20 orang** yang hadir mengikuti lokakarya, terdiri dari 5 perempuan dan 15 laki-laki dari ragam kelompok usia. Para peserta ini berasal dari berbagai latar belakang, tetapi secara umum sebagian besar adalah warga yang rutin bersepeda sehari-hari di Surabaya. Turut ikut serta merupakan perwakilan komunitas sepeda besar di Surabaya, Bike2Work Surabaya, dan salah satu komunitas sepeda senior di Surabaya, Federal Cadass.

Selain itu, terdapat pula perwakilan dari kelompok rentan yang berasal dari Himpunan Wanita Difabel Indonesia serta Lembaga Pemberdayaan Tuna Netra. Kendati mereka tidak bersepeda, mereka berkeinginan untuk ikut serta memberikan

masukan-masukan terkait pengembangan jalur sepeda dan aksesibilitas secara umum yang berkeadilan bagi semua. Dalam lokakarya ini, mereka juga menyampaikan perspektif dari kolega mereka yang bersepeda tetapi tidak berkesempatan untuk hadir, salah satu informasi menarik yang mereka berikan adalah bagaimana membuat pengguna sepeda yang memiliki disabilitas agar dapat lebih terlihat di jalanan yang ramai.

Pada lokakarya ini, terdapat pula peserta yang tidak bersepeda tetapi merupakan pengguna transportasi publik. Mereka memiliki pengetahuan yang cukup terkait isu-isu transportasi dan mobilitas sehingga dapat berpartisipasi dengan baik dengan memberikan ide-ide aplikatif melalui perspektif mereka yang tidak bersepeda. Bagi mereka keberadaan pengguna sepeda merupakan bagian yang integral dari keseluruhan sistem transportasi yang berkelanjutan serta minim emisi.



2.2.2 Sesi Diskusi Kelompok

Lokakarya diawali dengan pemaparan hasil survei pendahuluan yang telah dilakukan oleh Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda untuk memberikan gambaran diskusi kepada peserta lokakarya. Setelah itu, terdapat 2 (dua) sesi diskusi yang menerapkan metode diskusi yang berbeda. Kedua sesi tersebut meliputi:

- **Sesi I - Identifikasi Permasalahan dan Tantangan Bersepeda di Surabaya**

Sesi ini dilakukan dengan sistem *world cafe*, di mana terdapat 3 (tiga) modul yang didiskusikan. Setiap modul memiliki 1 (satu) fasilitator yang memaparkan materi dan memfasilitasi diskusi. Peserta lokakarya dibagi ke dalam 3 (tiga) kelompok yang melakukan diskusi untuk satu modul, dan berpindah ke modul lainnya setelah diskusi selesai. Setelah seluruh modul telah dikunjungi, perwakilan dari setiap kelompok memaparkan hasil diskusinya.

- **Sesi II - Perumusan Tujuan, Indikator, dan Rencana Aksi untuk Mewujudkan Surabaya yang Ramah Bersepeda**

Sesi ini dilakukan dengan sistem *working group*, di mana ketiga kelompok yang telah dibagi sebelumnya membahas hal yang sama, yaitu formulasi tujuan,

indikator, serta rencana aksi untuk mewujudkan Surabaya yang ramah bersepeda. Setiap kelompok difasilitasi oleh satu fasilitator. Setelah diskusi selesai, perwakilan setiap kelompok memaparkan hasil diskusinya dan menerima tanggapan dari kelompok lainnya.

2.2.3 Modul Diskusi

Modul 1: Jaringan Infrastruktur Sepeda

Untuk mendukung sepeda sebagai alat bermobilitas, penting untuk jaringan infrastruktur sepeda terhubung satu sama lain guna memastikan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan pesepeda di sepanjang perjalanannya. Pembentukan jaringan infrastruktur sepeda biasanya diawali pada area pusat kota karena penggunaan sepeda sebagai sarana rekreasi masih dominan; memilih tempat-tempat yang menarik akan mengakomodasi kebutuhan tersebut. Namun demikian, seperti alat bermobilitas lainnya, sepeda perlu disediakan infrastruktur yang menjangkau hingga ke area permukiman sehingga penduduk dapat bersepeda dengan aman, nyaman, dan selamat hingga ke titik tujuannya. Titik tujuan pun tidak hanya berupa tempat-tempat wisata, tetapi juga sekolah, perkantoran, pasar, rumah sakit, ruang publik, bahkan titik-titik angkutan umum.

Jaringan jalur sepeda di Kota Surabaya saat ini tersedia di pusat kota, yang menghubungkan banyak titik menarik seperti perkantoran, pusat perbelanjaan, dan area

komersial lainnya seperti Jalan Tunjungan. Meski demikian, jaringan ini belum menjangkau banyak area permukiman yang tersebar di seluruh Kota Surabaya, serta titik-titik tujuan yang tidak terletak di jalan-jalan utama. Penyediaan jaringan jalur sepeda yang merata dan secara luas sangat diperlukan supaya dapat melayani lebih banyak penduduk. Dalam menentukan prioritas pembangunannya, penting untuk mengetahui karakteristik dan kebutuhan perjalanan pesepeda di Kota Surabaya.

Modul pertama ditujukan untuk mendapatkan gambaran mengenai **kondisi dan tantangan yang dihadapi terkait ketersediaan jaringan infrastruktur sepeda**. Peserta dapat menilai apakah jaringan yang tersedia sudah mencapai banyak titik asal dan tujuan, menjangkau banyak daerah di Surabaya, terhubung dengan transportasi umum, dan sebagainya. Peserta juga dapat memberikan informasi terkait rute favorit mereka ketika bersepeda.

Modul 2: Kondisi Fisik Infrastruktur Sepeda

Penyediaan infrastruktur sepeda telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang diperkuat lewat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan. Beberapa kota memiliki jalur lambat yang dikhususkan bagi pengguna kendaraan tidak bermotor (*non-motorized vehicle*); terdapat pula kota yang telah membangun jalur sepeda terproteksi. Namun, beberapa contoh penerapan di lapangan masih menggunakan standar terendah, misalnya infrastruktur sepeda yang tersedia sebagian besar hanya berupa marka berwarna hijau di jalan. Hal ini tidak hanya ada di Surabaya, tetapi juga di kota-kota lain di Indonesia.

Infrastruktur sepeda di kota-kota di dunia saat ini telah mengalami perkembangan luar biasa baik dari segi desain maupun bentuk fisiknya. Kota-kota yang melakukan peningkatan infrastruktur sepeda baik dari segi desain maupun kapasitasnya mengalami peningkatan jumlah sepeda yang cukup signifikan dan di saat yang sama meningkatkan keselamatan pengguna jalan secara umum. Kopenhagen misalnya, mengalami peningkatan jumlah pengguna sepeda dari 35% ke 49% dari total penduduk dalam periode 10 tahun setelah mereka melakukan perubahan terhadap desain infrastruktur sepedanya.

Modul kedua ditujukan untuk **membahas bagaimana kondisi fasilitas infrastruktur sepeda di Surabaya dengan mengacu pada peraturan-peraturan terkait**. Selain mendapatkan pengetahuan mengenai desain infrastruktur sepeda, peserta juga melakukan



penilaian terhadap kondisi fisik infrastruktur sepeda yang tersedia di Surabaya. Topik-topik yang didiskusikan mencakup apakah infrastruktur yang ada sudah sesuai dengan peraturan-peraturan tersebut, apakah sudah menjamin keselamatan bersepeda, apa yang perlu diperbaiki, apa yang perlu ditingkatkan, dan apa yang perlu diubah sesuai dengan praktik-praktik terbaik yang ada di dunia.



Modul 3: Kebijakan yang Mendukung Pengembangan Infrastruktur dan Budaya Sepeda di Surabaya

Kebijakan yang dapat mendukung tumbuhnya iklim bersepeda yang baik di suatu kota tidak hanya kebijakan yang langsung menasar pada penyediaan infrastruktur sepeda. Kebijakan lain seperti adanya keharusan untuk menggunakan sepeda ke kantor/sekolah, pembatasan kendaraan bermotor pada waktu-waktu tertentu, pemberian insentif pada pesepeda, dan lain sebagainya juga turut berperan dalam menumbuhkan budaya bersepeda di suatu kota. Jenis kebijakan ini pun tidak hanya dapat dilakukan oleh Pemerintah Daerah, tetapi juga pihak lainnya seperti komunitas.

Berdasarkan penelusuran yang dilakukan, Pemerintah Kota Surabaya sempat memunculkan program “PNS Bike To Work”, di mana pegawai Pemerintah Kota diminta untuk bersepeda ke kantor setiap hari Jumat. Selain itu, program “Bike To School” juga sempat diadakan oleh komunitas Bike2Work Indonesia di Kota Surabaya untuk mendorong anak-anak sekolah menggunakan sepeda ke sekolah, terutama dengan adanya kebijakan zonasi sekolah, anak-anak tinggal tidak jauh dari sekolahnya. Meski demikian, program ini belum jelas keberlanjutannya.

Dalam modul ini, peserta diajak mendiskusikan hal-hal terkait kebijakan yang selama ini telah diterapkan dan mendukung pengembangan infrastruktur dan tumbuhnya budaya bersepeda di Indonesia dan khususnya di Surabaya. Peserta membahas contoh-contoh kebijakan baik di dalam maupun di luar negeri sembari mengkritisi

serta memberikan gagasan-gagasan terkait kebijakan yang saat ini diterapkan.



2.3 Diskusi Bersama Anak-Anak Bersepeda

Selain melakukan diskusi dalam lokakarya dengan kelompok dewasa, termasuk kelompok rentan yang terdiri dari perempuan, penyandang disabilitas, dan

lansia, Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda juga melakukan diskusi dengan anak-anak usia Sekolah Dasar. Terdapat 2 (dua) sesi diskusi yang dilakukan secara informal, yaitu bersama anak-anak yang sedang bermain di Taman Harmoni, Keputih, serta bersama anak Tuli dengan didampingi orang tuanya.

Diskusi bersama anak-anak bertujuan untuk memperoleh perspektif anak mengenai bermobilitas dengan sepeda, serta kondisi dan situasi jalan di lokasi mereka tinggal dan bersekolah. Melalui diskusi ini, Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda juga mencari informasi mengenai lingkungan di sekitar mereka, misalnya apakah juga banyak teman-teman mereka yang menggunakan sepeda sebagai sarana bermobilitas sehari-hari, setidaknya dari rumah ke sekolah.

3 Pencapaian Konsensus “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”

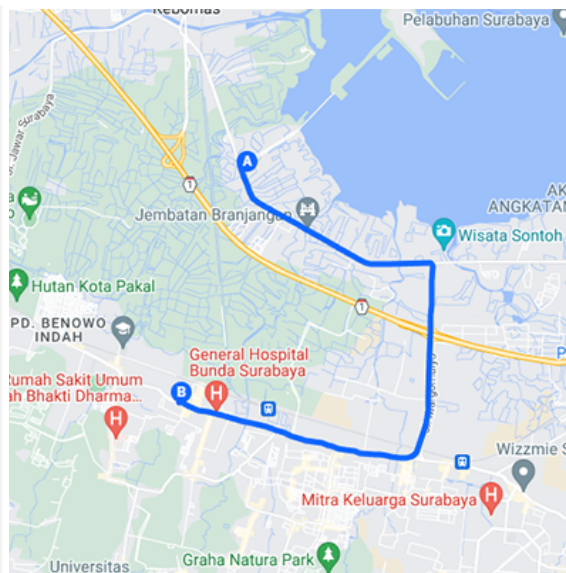
Melalui survei pendahuluan, lokakarya, dan diskusi yang telah dilakukan dalam rangkaian kegiatan Lokakarya *Community Co-design* “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”, didapat temuan-temuan yang menjadi catatan penting bagi langkah perencanaan selanjutnya. Temuan tersebut meliputi rute favorit bersepeda, profil pesepeda, serta permasalahan dan tantangan bersepeda di Kota Surabaya. Dalam lokakarya, temuan yang didapat menjadi acuan bagi peserta untuk dapat menentukan hal-hal yang perlu dicapai oleh Kota Surabaya untuk menjadi kota yang ramah bersepeda. Diskusi lebih lanjut dalam lokakarya pada akhirnya menghasilkan 10 poin Konsensus “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”.

3.1 Temuan Utama

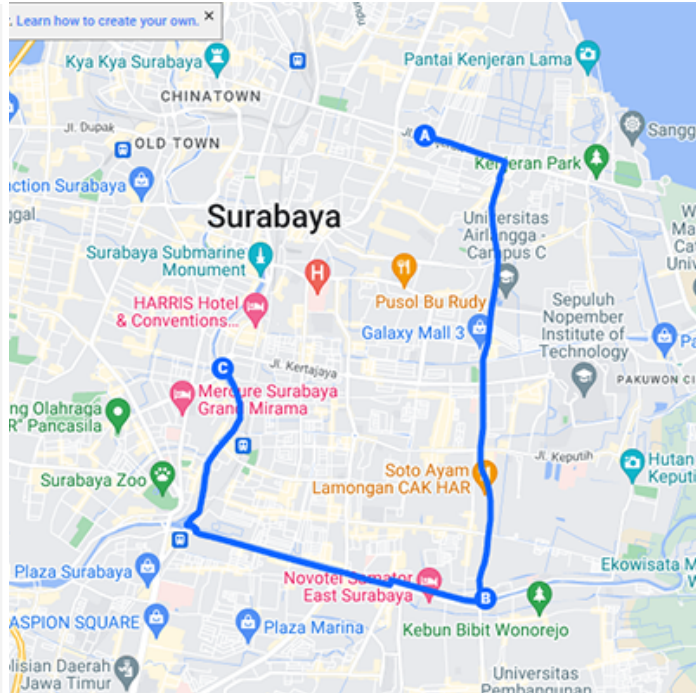
3.1.1 Rute Favorit Bersepeda

Dalam Lokakarya *Community Co-design* “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”, peserta memetakan rute-rute bersepeda favorit mereka, serta mengusulkan rute yang menarik untuk dijadikan rute bersepeda pada peta yang disediakan. Rute-rute di bawah ini, selanjutnya dapat menjadi acuan perencanaan jaringan infrastruktur serta kawasan ramah bersepeda di Kota Surabaya.

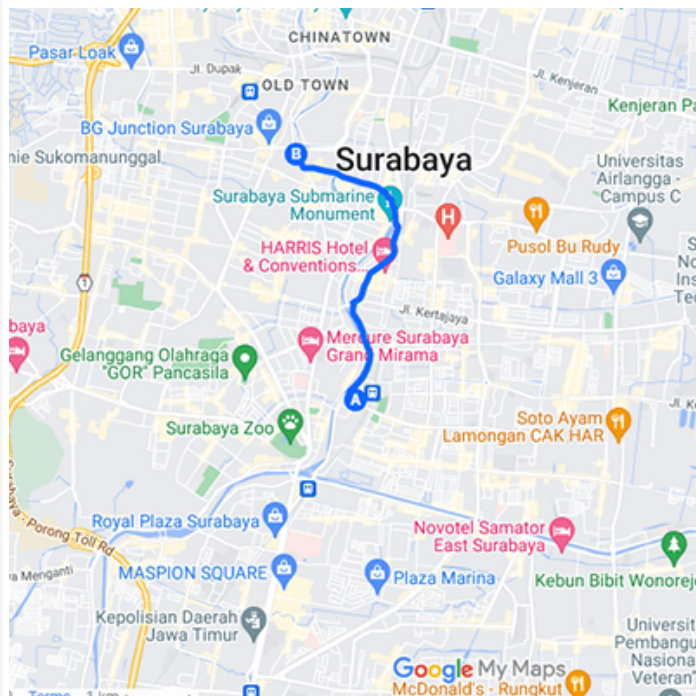
Rute 1: Tambak Osowilangun - Sememi Jaya



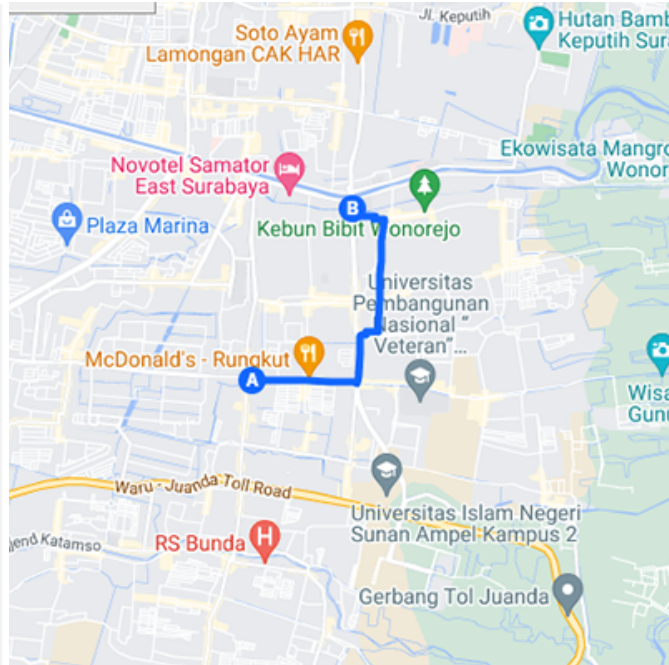
**Rute 2: Kenjeran - MERR -
Bagong Tambangan**



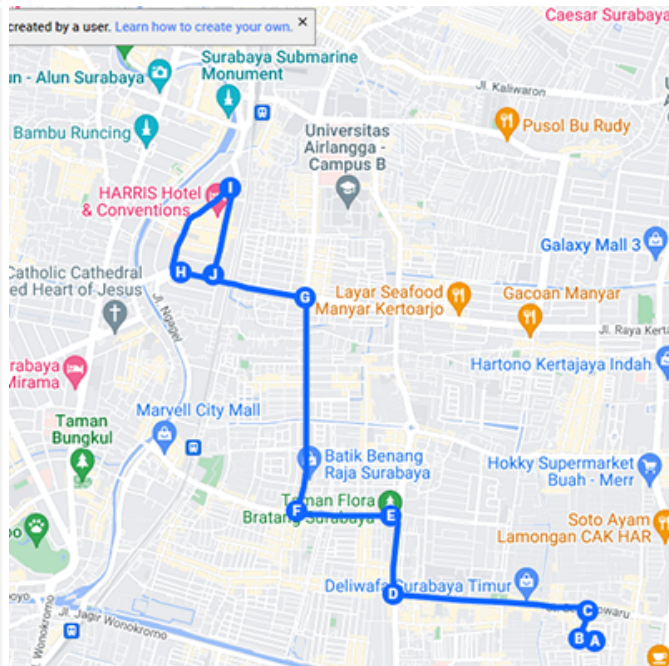
**Rute 3: Jalan Ratna - Mall
Pelayanan Publik SIOLA**



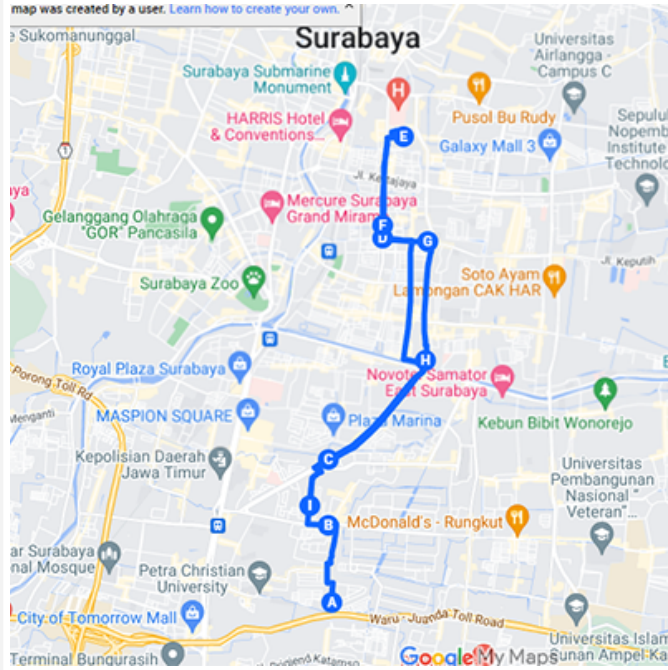
Rute 4: Kali Rungkut - MERR



Rute 5: Semolowaru Selatan - Jalan Manyar



Rute 6: Kutisari Indah Utara - Kalibokor



3.1.2 Profil Pesepeda

Sebelum Lokakarya *Community Co-design* “Mewujudkan Surabaya Kota Ramah Bersepeda”, ITDP bersama Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda terlebih dahulu melakukan survei daring untuk memperoleh persepsi masyarakat Surabaya mengenai kota yang ramah bersepeda. Dari survei tersebut, diperoleh beberapa poin utama yang kemudian menjadi dasar untuk menyiapkan materi diskusi dalam lokakarya, salah satunya adalah ragam profil pesepeda, yang rinciannya adalah sebagai berikut.

1. Mayoritas responden (66,5%) bersepeda untuk perjalanan sehari-hari, seperti berjualan, mengirim barang, menuju

kantor/sekolah, dan berbelanja, sementara sebagian lainnya bersepeda untuk tujuan olahraga atau bentuk rekreasi lainnya

2. Mayoritas responden (53,2%) bersepeda minimal 2-3 kali dalam seminggu
3. 98,5% responden telah menyadari pentingnya bersepeda untuk alasan kesehatan
4. Sebagian besar responden tertarik untuk bersepeda apabila area komersial dan hiburan dapat dijangkau dalam jarak dekat (maksimum 6 km) dan terintegrasi dengan permukiman
5. Responden merasa kebutuhan akan berpindah tempat yang cukup sering dan dengan cepat menjadi faktor

terbesar yang membuat mereka tidak memilih sepeda

3.1.3 Permasalahan dan Tantangan Bersepeda

Berdasarkan hasil survei tersebut pula, responden menilai bahwa Kota Surabaya belum ramah bersepeda. Pun jika sudah, hanya terdapat beberapa kawasan yang memberikan kenyamanan untuk bersepeda, misal dengan telah terbangunnya lajur sepeda di kawasan tersebut. Hal ini dapat dikaitkan dengan kekhawatiran terkait kenyamanan, keamanan, serta keselamatan ketika bersepeda yang masih menjadi catatan untuk Kota Surabaya. Berdasarkan hasil survei persepsi publik dan diskusi yang berlangsung selama Lokakarya *Community Co-design*, **masalah-masalah terkait kondisi eksisting kultur dan infrastruktur bersepeda di Kota Surabaya** yang berkaitan dengan rasa aman, nyaman, dan selamat ketika bersepeda meliputi:

1. Jalur sepeda yang telah ada, banyak dilalui kendaraan bermotor dan dimanfaatkan sebagai ruang parkir kendaraan bermotor sehingga membuat pesepeda merasa tidak aman dan nyaman;
2. Kecepatan kendaraan bermotor masih sangat membahayakan warga yang bermobilitas aktif, seperti bersepeda, berjalan kaki dan/atau menggunakan alat bantu mobilitas lainnya;
3. Jalur sepeda khususnya di Jalan Basuki Rachmat yang tersedia pada 2 (dua) sisi tidak memiliki jalur perpindahan yang aman;
4. Ditemukan marka jalur sepeda tanpa penampakan garis jalur khusus sepeda;
5. Jalur sepeda yang ada di Surabaya belum menjangkau titik-titik pemukiman warga;
6. Peta jalur sepeda yang ada sangat minim informasi;
7. Banyak jalan kampung yang ditutup/diportal bahkan bagi warga utamanya yang bermobilitas dengan berjalan kaki dan bersepeda, padahal berpotensi menjadi rute yang efektif;
8. Banyak jalan umum dijadikan jalan privat (*one gate system*) yang membuat pesepeda kehilangan akses efektif;
9. Penerangan jalan kurang optimal di malam hari terutama di kawasan jalan non-protokol sehingga keamanan dan keselamatan pesepeda tidak terjamin;
10. Kebijakan/Peraturan terkait mobilitas dengan sepeda yang ada selama ini belum diterapkan secara optimal;
11. Tidak adanya portal layanan pelaporan khusus yang dapat membantu warga saat mengalami kejadian tidak menyenangkan saat bermobilitas dengan sepeda;
12. Aksesibilitas infrastruktur jalan dan rambu-rambu yang ada belum berkeadilan dan mengakomodir kebutuhan semua pihak terutama kelompok rentan (warga dengan disabilitas, perempuan, anak-anak, dan lansia);

13. Sulitnya mendapatkan parkir sepeda yang aman dan layak di fasilitas dan ruang publik di Surabaya; dan
14. Jalur sepeda kurang rapi/tidak rata terutama yang ada di perlintasan kereta seperti di perlintasan rel kereta api Wonokromo sehingga cukup banyak ditemukan pesepeda yang mengalami kecelakaan.

Informasi terkait isu dan kondisi bersepeda dari lensa anak-anak juga diperoleh dari sesi diskusi informal bersama anak-anak yang bersepeda. Dengan pertanyaan-pertanyaan pemantik diskusi pada Lokakarya *Community Co-design* “Mewujudkan Surabaya Kota Ramah Bersepeda” yang disederhanakan,

Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda dapat memperoleh beberapa informasi sebagai berikut.

1. Anak-anak bersepeda ke sekolah hanya jika diizinkan dan didampingi orang tuanya
2. Menurut mereka, bersepeda ke sekolah hal yang biasa saja dan menyenangkan
3. Kendaraan bermotor yang melaju kencang adalah hal yang paling mereka takuti
4. Tidak banyak teman dan guru mereka yang bersepeda ke sekolah
5. Sekolah tidak menyediakan fasilitas parkir sepeda secara khusus

3.2 Konsensus “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”

Meski masih banyak ditemukan permasalahan dan tantangan bersepeda di Kota Surabaya, berdasarkan hasil survei persepsi publik yang dilakukan oleh ITDP dan Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda, 71% dari total responden optimis bahwa Kota Surabaya dapat menjadi kota yang ramah bersepeda dengan adanya upaya-upaya yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut. Untuk itu, melalui Lokakarya *Community Co-design*, **telah dirumuskan dan disepakati** bahwa Kota Surabaya Ramah Bersepeda dapat terwujud melalui **10 tujuan bersama** sebagai berikut:

KONSENSUS

Mewujudkan Surabaya Ramah Bersepeda

Dari hasil diskusi yang berlangsung selama lokakarya, para peserta sampai pada kesepakatan yang dituangkan dalam "Konsensus Surabaya Ramah Bersepeda", kami percaya Kota Surabaya Ramah Bersepeda dapat terwujud melalui:

- 1 **Adanya landasan dan kepastian hukum terkait bersepeda di Kota Surabaya** yang mencakup infrastruktur, prosedur penanganan kecelakaan/tindakan kriminal saat bersepeda, perilaku bersepeda, imbauan untuk mendorong budaya bersepeda, dan kewajiban penyediaan fasilitas bersepeda
- 2 **Adanya komitmen penganggaran infrastruktur untuk pejalan kaki, disabilitas, serta pengguna sepeda** yang adil dan proporsional dengan anggaran untuk infrastruktur kendaraan bermotor
- 3 **Mudahnya akses terhadap penggunaan sepeda**
- 4 **Lebih banyak anak-anak yang bersepeda** di Kota Surabaya
- 5 **Tersedianya kawasan-kawasan (cluster) atau zona ramah bersepeda** di Surabaya yang terkoneksi satu sama lain lewat jalur sepeda di jalan arteri
- 6 **Kondisi infrastruktur jalan yang baik dan fasilitas parkir sepeda yang aman** serta terakses di area publik
- 7 **Terciptanya lingkungan bersepeda yang nyaman** dengan kualitas udara yang baik
- 8 **Tersebar luasnya budaya bersepeda** melalui pelibatan pemangku kepentingan
- 9 **Terciptanya rasa aman bagi masyarakat** untuk bersepeda di Kota Surabaya
- 10 **Keberadaan transportasi publik yang dapat diandalkan**



1. **Adanya landasan dan kepastian hukum terkait bersepeda di Kota Surabaya** yang mencakup infrastruktur, prosedur penanganan kecelakaan/tindakan kriminal saat bersepeda, perilaku bersepeda, imbauan untuk mendorong budaya bersepeda, dan kewajiban penyediaan fasilitas bersepeda:
 - a. Adanya peraturan setingkat kota (Peraturan Walikota) terkait penyediaan infrastruktur sepeda dengan payung hukum Undang-Undang No. 29 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri No. 59 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan;
 - b. Pembuatan tanda pengenal dengan standar tertentu untuk helm, SIM, atau atribut lain bagi penyandang disabilitas; dan
 - c. Adanya penegakkan hukum yang menindak tegas pelanggar aturan lalu lintas, baik kendaraan bermotor yang menggunakan jalur sepeda maupun sebaliknya sesuai dengan yang telah diamanatkan dalam UU No. 29 Tahun 2009.



2. **Adanya komitmen penganggaran infrastruktur** untuk pejalan kaki, penyandang disabilitas, serta pengguna sepeda yang adil dan proporsional dibandingkan dengan anggaran untuk infrastruktur kendaraan bermotor.



3. **Mudahnya akses terhadap penggunaan sepeda:**
- Tersedianya fasilitas parkir khusus sepeda (bersubsidi) pada stasiun, terminal, perkantoran, mall, dan area publik lainnya yang terpantau oleh petugas keamanan;
 - Tersedianya fasilitas sepeda sewa;
 - Terbukanya akses jalan-jalan privat/jalan-jalan kampung yang ditandai dengan rambu/penunjuk arah (*wayfinding*) untuk membantu mobilitas warga dengan sepeda menjadi lebih efektif.



4. **Lebih banyak kelompok rentan yang bersepeda di Kota Surabaya:**
- Adanya kebijakan/ajakan untuk anak-anak agar bersepeda ke sekolah; dan
 - Adanya sistem pengaduan yang menjamin perlindungan keselamatan dan keamanan bagi pesepeda perempuan.



5. **Tersedianya kawasan-kawasan (*cluster*) atau zona ramah bersepeda di Surabaya yang terkoneksi satu sama lain lewat jalur sepeda di jalan arteri**
- Adanya konsep pengembangan jalur/lajur sepeda berbasis kawasan;
 - Adanya arahan dan/atau pengaturan khusus terkait pembatasan kecepatan pada kawasan yang ditentukan;
 - Upaya perlambatan kendaraan dapat dilakukan dengan melakukan intervensi desain di ruang jalan yang memaksa pembatasan kecepatan kendaraan hingga jenis kendaraan yang dapat memasuki area tersebut;
 - Terkoneksinya jalur sepeda yang ada dengan jalur sepeda per wilayah sehingga dapat menghubungkan pusat ekonomi dengan pusat pemukiman; dan
 - Baik jalur sepeda di jalan protokol maupun jalur sepeda di kawasan (*cluster*) saling terkoneksi dan tidak putus.



6. **Kondisi infrastruktur dan fasilitas pendukung pesepeda yang aman, nyaman, selamat, dan inklusif di area publik**
- Terbangunnya penanda, pemisah, atau proteksi antara jalur sepeda dan pejalan kaki dengan kendaraan bermotor terutama pada ruas jalan dengan kecepatan lebih dari 30 km/jam;
 - Pengecatan jalur sepeda dengan warna yang terang untuk meningkatkan visibilitas pesepeda dan pengguna jalan yang lain;
 - Permukaan jalur sepeda yang rata (tidak rusak dan/atau bergelombang) dan tidak licin;

- d. Infrastruktur sepeda dilengkapi oleh rambu-rambu dan penunjuk arah khusus untuk pesepeda;
- e. Adanya rambu dan peta/penunjuk arah (*wayfinding*) yang jelas mengenai jalur-jalur sepeda atau jalan-jalan khusus yang hanya boleh dilalui sepeda; dan
- f. Dimensi (lebar) infrastruktur sepeda yang dapat mengakomodir kebutuhan pesepeda yang berkebutuhan khusus, baik dari aspek ruang gerak maupun dimensi sepeda yang digunakan sehingga dapat bermobilitas dengan optimal.



- 7. Terciptanya lingkungan bersepeda yang nyaman dengan kualitas udara yang baik**
- a. Optimalisasi penggunaan pohon sebagai peneduh; dan
 - b. Adanya aturan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor pribadi pada waktu-waktu tertentu untuk mengurangi polusi.



- 8. Tersebar luasnya budaya bersepeda melalui pelibatan pemangku kepentingan**
- a. Sosialisasi manfaat dan keuntungan dari penggunaan sepeda dan transportasi publik sebagai alat bermobilitas secara intensif;
 - b. Pembuatan *call center* khusus pesepeda yang tanggap dan mudah diakses;
 - c. Terlaksananya kegiatan bersepeda ke kantor dalam lingkup Pemerintah dan swasta; dan
 - d. Tersedianya fasilitas dan fitur khusus pesepeda yang baik di ruang-ruang publik dan pusat-pusat kegiatan, misalnya diskon khusus pelanggan yang datang dengan bersepeda ke sebuah restoran, dan lainnya.



- 9. Terciptanya rasa aman dan selamat bagi masyarakat untuk bersepeda di Kota Surabaya**
- a. Penyediaan penerangan jalan, CCTV, dan fasilitas kedaruratan seperti tombol SOS di sepanjang infrastruktur sepeda;
 - b. Tersedianya Kotak P3K dan AED di jalan - jalan protokol yang dapat dengan mudah diakses warga untuk Pertolongan Pertama pada keadaan darurat; dan
 - c. Pembatasan kecepatan kendaraan bermotor untuk mewujudkan jalan berkeselamatan yang optimal bagi pengguna jalan paling rentan serta anak-anak.



- 10. Keberadaan transportasi publik yang dapat diandalkan disertai dengan fasilitas yang baik untuk mendukung mobilitas dengan sepeda**
- a. Halte/Stasiun transportasi publik dilengkapi dengan parkir yang aman untuk sepeda; dan
 - b. Tersedianya opsi *mix-commuting* dengan *in/on-board bike rack*

4 | Rekomendasi Tindak Lanjut

4.1 Rekomendasi Rencana Aksi

Berdasarkan 10 tujuan bersama yang telah disepakati pada sesi diskusi Lokakarya *Community Co-design* “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”, juga sebagai rangkuman dari hasil survei persepsi publik yang dilakukan, diidentifikasi **poin-poin rekomendasi rencana aksi** bagi Pemerintah Kota Surabaya dalam mewujudkan “Surabaya Kota Ramah Bersepeda”, yaitu:

1. **Penerbitan peraturan setingkat kota** (Peraturan Walikota/Perwali) terkait keselamatan bersepeda yang mencakup pengembangan infrastruktur dan penegakan hukum dalam penyelenggaraan infrastruktur sepeda;
2. Perencanaan yang bersifat partisipatif kolaboratif melalui **sinergi antar pemerintah, swasta dan masyarakat** dalam mendorong perwujudan kota ramah bersepeda sebagai agenda Pemerintah Kota Surabaya;
3. **Penyusunan peta jalan pengembangan infrastruktur sepeda** yang sinergis dengan rencana pembangunan jalur pejalan kaki dan jaringan transportasi publik yang didampingi oleh praktisi dan akademisi serta melibatkan kelompok inklusi dalam prosesnya;
4. **Penataan kawasan-kawasan (cluster/block) menjadi ramah bersepeda** sebagai bagian dari pengembangan *Compact City* oleh Pemerintah Kota Surabaya, yang terkoneksi satu sama lain baik dengan menggunakan jalur sepeda di jalan arteri ataupun terintegrasi dengan rute transportasi publik dengan pelibatan warga RT/RW, komunitas, serta *stakeholder* Pemerintah terkait;
5. **Penyediaan infrastruktur dan jalur sepeda yang layak** (aman, nyaman, dan selamat) dan dapat memenuhi kebutuhan penggunaanya di sepanjang jalan arteri di Surabaya;
6. **Advokasi oleh komunitas kepada Pemerintah Kota** untuk mewujudkan infrastruktur sepeda serta fasilitas pendukungnya secara lebih merata di seluruh wilayah kota;
7. **Penyediaan anggaran** untuk membangun dan/atau meningkatkan kualitas infrastruktur sepeda dan fasilitas pendukungnya di setiap tahun;
8. **Peningkatan kemudahan akses bagi warga Surabaya untuk menggunakan sepeda** sebagai sarana bermobilitas harian, misalnya dengan mewajibkan penyediaan fasilitas parkir sepeda di titik-titik tujuan (fasilitas publik,

termasuk sekolah) dan titik-titik transit;

9. **Menerapkan batas kecepatan hingga 30 km/jam** dengan pemasangan rambu dan rekayasa fisik lainnya sehingga aman sehingga aman dan nyaman bagi warga untuk bersepeda di dalam kota Surabaya;
10. **Menyebarkan budaya bersepeda di Kota Surabaya**, tidak hanya sebagai alat rekreasi tetapi juga alat bermobilitas sehari-hari melalui penerapan kebijakan yang mewajibkan bermobilitas dengan sepeda atau penyebaran pesan layanan masyarakat melalui media informasi Pemerintah, komunitas, radio lokal, dan lainnya; dan
11. **Mendorong pembatasan kendaraan bermotor dalam skala wilayah**, yang hanya mengizinkan pejalan kaki, sepeda, dan/atau transportasi publik untuk melintas.

4.2 Langkah Selanjutnya

Dengan menjadikan konsensus “Mewujudkan Surabaya Kota Ramah Bersepeda” sebagai dasar dan sumber kegiatan-kegiatan selanjutnya, ITDP Indonesia dan Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda merumuskan beberapa tahapan sebagai berikut:

1. Perencanaan dan Desain

Dalam mendorong terjadinya perencanaan dan desain infrastruktur sepeda, serta kebijakan yang mendukung terciptanya budaya bersepeda di Surabaya, ITDP Indonesia dan Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda akan menyelenggarakan Lokakarya Perencanaan Teknis. Lokakarya ini ditujukan untuk menyusun perencanaan pengembangan infrastruktur sepeda di Kota Surabaya yang menitikberatkan pada partisipasi ragam pemangku kepentingan di Kota Surabaya. Melalui lokakarya ini, akan dihasilkan Peta Jalan dan Desain Konseptual “Menuju Surabaya Ramah Bersepeda”.

2. Implementasi Perencanaan

Realisasi dari perencanaan yang telah disusun bersama dapat diawali dengan uji coba pada beberapa segmen jalan yang terhubung, atau pada suatu kawasan, untuk mengetahui dampak yang diberikan sebelum dijadikan permanen. ITDP Indonesia dan Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda

akan menyelenggarakan Uji Coba Kawasan Ramah Bersepeda pada lokasi terpilih, yang akan didesain secara detail bersama dengan warga lokal dan dapat direplikasi secara mandiri oleh warga lokal di kawasan lainnya.

3. Meningkatkan Perhatian dan Kesadaran Publik

Kampanye dan kegiatan promosi baik di online maupun offline akan segera dilakukan untuk meningkatkan partisipasi, dukungan dan juga kesadaran dari masyarakat dalam mewujudkan “Surabaya Kota Ramah Bersepeda”. Oleh karena itu, akan diadakan beberapa kegiatan di antaranya: kampanye media sosial, kegiatan Bike To School serta Car Free Day skala kawasan, dll.