
Mewujudkan Bandung yang Berorientasi Manusia Melalui Transportasi Publik yang Terintegrasi dan Inklusif

30 September 2024



Daftar Isi

1. Ringkasan Eksekutif	2
2. Latar Belakang	6
3. Tujuan	7
4. Keluaran Kegiatan	8
5. Peserta	8
6. Rangkaian Kegiatan	9
6.1. Pembukaan Lokakarya	9
6.2. Sesi Materi Pendahuluan	9
6.3. Sesi Kunjungan Lapangan	11
6.4. Pendalaman Identifikasi Isu	16
6.5. Tujuan, Indikator, dan Rencana Implementasi	17
6.6. Tercapainya Konsensus “Mewujudkan Bandung yang Berorientasi Manusia Melalui Transportasi Publik yang Terintegrasi dan Inklusif”	19
7. Konsensus Mewujudkan Bandung yang Berorientasi Manusia Melalui Transportasi Publik yang Terintegrasi dan Inklusif	20
8. Rekomendasi Langkah Selanjutnya	22
Lampiran - Instansi Partisipan Lokakarya	23
Lampiran - Tanda Tangan Instansi Partisipan Lokakarya	24

1. Ringkasan Eksekutif

1.1. Latar Belakang

Kota Bandung saat ini tengah mengembangkan transportasi publik berkelanjutan melalui rencana implementasi Bus Rapid Transit (BRT) Bandung Raya. Rencana tersebut menjadi momentum penguatan sistem transportasi publik yang lebih cepat, efisien, dan dapat diandalkan. Namun, tidak hanya bergantung pada efektivitas operasionalnya, keberhasilan pelaksanaan BRT juga dipengaruhi oleh aksesibilitas bagi pejalan kaki dan pesepeda sebagai moda *First-Mile* dan *Last-Mile*.

Dalam upaya merumuskan langkah-langkah strategis untuk mendukung peningkatan aksesibilitas ini, Dinas Perhubungan Kota Bandung berkolaborasi dengan ITDP Indonesia, Bike2Work (B2W) Indonesia, Ecotransport, Forkom Bandung Raya, Forum Diskusi Transportasi Bandung (FDTB), dan Gerak menyelenggarakan kegiatan lokakarya. Kegiatan ini ditujukan menjadi wadah diskusi, termasuk terkait kebutuhan desain dan aspek inklusivitas dalam perencanaan dan pengembangan transportasi publik dan mobilitas aktif di Kota Bandung.

Lokakarya dilaksanakan sekaligus merayakan Hari Perhubungan Nasional Tingkat Kota Bandung, pada 23-24 September 2024 di Hotel Savoy Homann,

Bandung.



Kegiatan menghasilkan keluaran berupa poin-poin konsensus yang dapat menjadi acuan bagi pemerintah Kota Bandung, terkhusus untuk Dinas Perhubungan Kota Bandung dan tim konstruksi sebagai pelaksana, serta masyarakat untuk turut berpartisipasi dalam mewujudkan peningkatan akses terhadap transportasi publik yang inklusif di Kota Bandung.

1.2. Rangkaian Kegiatan

Lokakarya dihadiri oleh 80 partisipan yang mewakili 39 instansi. Termasuk diantaranya instansi pemerintah, akademisi, serta komunitas yang bergerak dalam transportasi berkelanjutan dan kelompok rentan. Peserta kemudian dibagi ke dalam 10 kelompok.



Dalam lokakarya ini, peserta diajak untuk berdiskusi mengidentifikasi isu mobilitas di sekitar stasiun transportasi publik di Kota Bandung. Lokakarya dibuka oleh Bapak Asep Kuswara, Plt. Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandung. Penyelenggaraan lokakarya dibagi ke dalam enam sesi, termasuk dengan sesi paparan yang disampaikan oleh Bapak Asep Kurnia, Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Bandung tentang gambaran umum rencana penyelenggaraan transportasi publik Kota Bandung dan juga komitmen penyediaan akses menuju layanan tersebut. Masih dalam sesi yang sama, Bapak Hendro, Presiden B2W Indonesia, menyampaikan pentingnya keselarasan perencanaan fasilitas sepeda dan pejalan kaki yang mendukung layanan BRT Bandung Raya. Sedangkan ITDP, diwakili Deliani Siregar, berbagi tentang konsep perencanaan dan pentahapan mewujudkan *complete street* dan bagaimana ragam pemangku kepentingan dapat berkontribusi.



Peserta kemudian melakukan audit fasilitas pejalan kaki dan pesepeda melalui kunjungan lapangan di lima rute di sekitar titik rencana pemberhentian BRT Bandung Raya. Peserta juga diminta untuk mencatat potensi peningkatan serta isu yang masih ditemui selama melakukan audit singkat. Di sesi selanjutnya, peserta menjalankan diskusi kelompok untuk merangkum isu

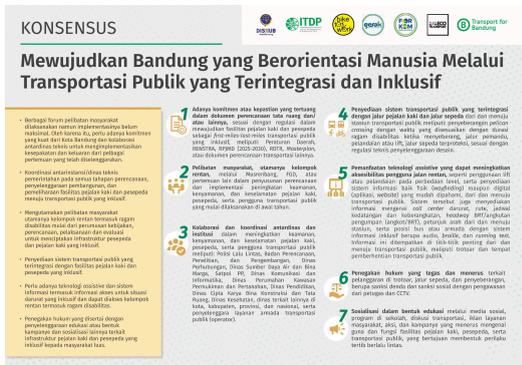
yang ditemui untuk kemudian dipaparkan. Melanjutkan sesi tersebut, masing-masing kelompok merumuskan akar masalah serta melakukan kategorisasi isu.



Pada sesi diskusi di hari kedua, peserta membahas pengelompokan isu beserta skala prioritasnya. Setelah itu, rangkaian isu prioritas ini disusun rencana aksinya hingga indikator ketercapaian penyelesaian isu tersebut. Rangkaian kegiatan ditutup dengan penyusunan tujuan konsensus dan penyepakatan poin-poin konsensus. Setelahnya, kesepakatan konsensus ditandatangani oleh peserta.

1.3. Konsensus

Dari hasil diskusi yang berlangsung selama lokakarya, peserta menyepakati Konsensus **“Mewujudkan Bandung yang Berorientasi Manusia Melalui Transportasi Publik yang Terintegrasi dan Inklusif”**:



Dalam mewujudkan Bandung yang berorientasi manusia melalui transportasi publik yang terintegrasi dan inklusif, perlu adanya pemenuhan terhadap poin-poin sebagai berikut:

1. **Adanya komitmen atau kepastian yang tertuang dalam dokumen perencanaan tata ruang dan/atau lainnya**, sesuai dengan regulasi dalam mewujudkan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda sebagai *first-miles-last-miles* transportasi publik yang inklusif, meliputi: Peraturan Daerah, RENSTRA, RPJMD (2025-2030), RDTR, Masterplan, atau dokumen perencanaan transportasi lainnya yang mengikat.
2. **Pelibatan masyarakat, utamanya kelompok rentan**, melalui Musrenbang, FGD, atau pertemuan lain dalam penyusunan perencanaan dan implementasi peningkatan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan pejalan kaki, pesepeda, serta pengguna transportasi publik yang mulai dilaksanakan di awal tahun.
3. **Kolaborasi dan koordinasi antar dinas dan institusi** dalam meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan pejalan kaki, pesepeda, serta pengguna transportasi publik yang mulai dilaksanakan di awal tahun.

pengguna transportasi publik meliputi: Polisi Lalu Lintas, Badan Perencanaan, Penelitian, dan Pengembangan, Dinas Perhubungan, Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga, Satpol PP, Dinas Komunikasi dan Informatika, Dinas Perumahan Kawasan Permukiman dan Pertanahan, Dinas Pendidikan, Dinas Cipta Karya Bina Konstruksi dan Tata Ruang, Dinas Kesehatan, dinas terkait lainnya di kota, kabupaten, provinsi, dan nasional, serta penyelenggara layanan armada transportasi publik (operator).

4. **Penyediaan sistem transportasi publik yang terintegrasi dengan jalur pejalan kaki dan jalur sepeda** dari dan menuju stasiun transportasi publik yang selamat dan aman, meliputi: penyeberangan *pelican crossing* dengan waktu yang disesuaikan dengan durasi ragam disabilitas ketika menyeberang, jalur pemandu, pelandaian atau lift, jalur sepeda terproteksi, sesuai dengan regulasi teknis penyelenggaraan desain.
5. **Pemanfaatan teknologi assistive yang dapat meningkatkan aksesibilitas pengguna jalan rentan**, seperti penggunaan lift atau pelandaian pada perbedaan level, serta penyediaan sistem informasi baik fisik (*wayfinding*) maupun digital (aplikasi, *website*) yang mudah dipahami, dari dan menuju transportasi publik. Sistem tersebut juga menyediakan informasi mengenai *call center*

darurat, rute, jadwal kedatangan dan keberangkatan, *headway* BRT/angkutan pengumpan (angkot/BRT), petunjuk arah dari dan menuju stasiun, serta posisi bus atau armada dengan sistem informasi inklusif berupa audio, *braille*, dan *running text*. Informasi ini ditempatkan di titik-titik penting dari dan menuju transportasi publik, meliputi trotoar dan tempat pemberhentian transportasi publik.

6. **Penegakan hukum yang tegas dan menerus** terkait pelanggaran di trotoar, jalur sepeda, dan penyeberangan, berupa sanksi denda dan sanksi sosial dengan pengawasan dari petugas dan CCTV.
7. **Sosialisasi dalam bentuk edukasi** melalui media sosial, program di sekolah, diskusi transportasi, iklan layanan masyarakat, aksi, dan kampanye yang menerus mengenai guna dan fungsi fasilitas pejalan kaki, pesepeda, serta transportasi publik, yang bertujuan membentuk perilaku tertib berlalu lintas.

1.4. Rekomendasi Langkah Selanjutnya

Dalam mewujudkan peningkatan aksesibilitas transportasi publik, langkah lanjutan setelah kegiatan lokakarya adalah sebagai berikut:

1. **Penggunaan Konsensus “Mewujudkan Bandung yang Berorientasi Manusia Melalui Transportasi Publik yang Terintegrasi dan Inklusif” sebagai acuan peningkatan transportasi publik di Bandung”**

Konsensus ini menjadi acuan dasar dalam merencanakan, mendesain,

membuat indikator dan target pembangunan dan peningkatan aksesibilitas transportasi publik yang inklusif di Kota Bandung. Konsensus juga dapat menjadi dokumen pendukung dalam penentuan kebijakan bagi pejalan kaki, pesepeda, dan transportasi publik.

2. Memastikan Komitmen Perencanaan Pembangunan

Poin-poin konsensus perlu dipastikan dapat terakomodir dalam rencana pembangunan Kota Bandung seperti Rencana Strategis, RPJMD, dan dokumen lainnya yang mengikat. Selain itu, perlu juga untuk diketahui oleh calon pemimpin Kota Bandung berikutnya untuk memastikan arah pembangunan yang dipimpin sesuai dengan kesepakatan konsensus.

3. Kolaborasi dan Koordinasi dalam Perencanaan Desain

Pelaksanaan perencanaan desain infrastruktur mobilitas dilakukan secara bersama antar dinas dan melibatkan masyarakat secara aktif untuk memastikan pemenuhan dan kesesuaian kebutuhan.

4. Sosialisasi dan Edukasi

Kampanye dan kegiatan promosi baik daring maupun luring, dapat terus digalakkan untuk meningkatkan partisipasi, dukungan dan juga kesadaran dari masyarakat dalam penggunaan fasilitas pejalan kaki, pesepeda, dan transportasi publik.

2. Latar Belakang

2.1. Rencana Pengembangan BRT Bandung Raya



Kota Bandung saat ini tengah mengembangkan transportasi publik berkelanjutan melalui rencana implementasi Bus Rapid Transit (BRT) Bandung Raya. Rencana tersebut menjadi momentum penguatan sistem transportasi publik yang lebih cepat, efisien, dan dapat diandalkan.

Namun, keberhasilan implementasi BRT tidak hanya bergantung pada efektivitas operasionalnya, tetapi juga pada kemudahan akses bagi masyarakat untuk mencapai halte atau stasiun BRT dari titik awal dan akhir perjalanan.

Oleh karena itu, penting untuk meningkatkan aksesibilitas bagi pejalan kaki dan pesepeda sebagai moda *First-Mile* dan *Last-Mile* dalam mendukung pelaksanaan BRT.

2.2. Upaya Meningkatkan Aksesibilitas dalam Pelaksanaan Transportasi Publik di Bandung



Ketersediaan infrastruktur yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki dan pesepeda yang terintegrasi dengan sistem transportasi publik akan mendorong lebih banyak masyarakat untuk berjalan kaki atau bersepeda menuju halte atau stasiun BRT. Sebagai bagian dari upaya merumuskan langkah-langkah strategis untuk mendukung peningkatan aksesibilitas ini, Dinas Perhubungan Kota Bandung berkolaborasi dengan ITDP Indonesia dan Bike2Work (B2W) Indonesia menyelenggarakan kegiatan lokakarya yang akan dilaksanakan sekaligus untuk menyemarakkan Hari Perhubungan Nasional 2024 di tingkat Kota Bandung. Lokakarya ini bertajuk “Peningkatan Akses *First-Mile* dan *Last-Mile* untuk Transportasi Publik Inklusif di Bandung. Kegiatan ini juga melibatkan organisasi dan komunitas lokal yang bergerak dalam transportasi berkelanjutan di Bandung meliputi Ecotransport, Forkom Bandung Raya, Forum Diskusi Transportasi Bandung (FDTB), dan Gerak.

2.3. Lokakarya Peningkatan Akses *First-Mile* dan *Last-Mile* untuk Transportasi Publik Inklusif di Bandung



Lokakarya diisi dengan materi pendahuluan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung pemaparan isu dan harapan terhadap mobilitas berkelanjutan di Bandung dari Bike to Work Indonesia, serta konsep integrasi fasilitas pejalan kaki dan pesepeda dengan transportasi publik oleh ITDP Indonesia. Dalam lokakarya juga terdapat *group discussion* dan kunjungan lapangan penilaian kondisi eksisting infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda di Bandung.



Lokakarya dihadiri oleh 60 peserta yang mewakili 35 instansi. Peserta terdiri atas pemerintah kota dan provinsi, akademisi, serta komunitas yang bergerak dalam transportasi berkelanjutan dan kelompok

rentan. Harapannya, lokakarya ini dapat menjadi wadah diskusi antar pemangku kepentingan dari pihak pemerintah dengan masyarakat serta terbentuknya kolaborasi dalam mendorong percepatan penyelenggaraan peningkatan aksesibilitas transportasi publik di Bandung.

Lokakarya dilaksanakan secara luring di Hotel Savoy Homann, Bandung, dalam waktu dua hari pada tanggal 23-24 September 2024.

3. Tujuan

3.1. Wadah diskusi dan berbagi pengetahuan dalam perencanaan dan pengembangan transportasi publik dan mobilitas aktif di Kota Bandung

BRT Bandung Raya diharapkan menjadi momentum peningkatan sistem transportasi publik di Kota Bandung. Oleh karena itu, salah satu tujuan lokakarya ini adalah sebagai wadah diskusi dan berbagi pengetahuan antar pemangku kepentingan terkait pengembangan transportasi publik di Bandung. Baik dari pemerintah, terkait rencananya, maupun dari masyarakat yang diwakili oleh komunitas, terkait isu yang masih terpantau serta harapan terhadap pengembangan tersebut.

3.2. Memahami kebutuhan desain dan perencanaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda untuk dapat mendukung transportasi publik, termasuk dari aspek inklusivitas

ITDP Indonesia berharap, Bandung dapat menjadi kota yang dapat menyediakan sistem transportasi publik secara menyeluruh, selamat, aman, dan nyaman

mulai dari awal hingga akhir perjalanan (*first-last mile*) bagi seluruh kelompok. Sebagai langkah awal dan memperkaya rencana perwujudan transportasi publik yang inklusif, lokakarya ini melibatkan perwakilan dari berbagai kelompok, termasuk komunitas kelompok rentan. Tidak hanya berupa forum diskusi, pada kegiatan lokakarya ini juga diselenggarakan sesi kunjungan lapangan di sekitar rencana stasiun BRT di Kota Bandung. Kunjungan lapangan dilakukan agar peserta mendapatkan perspektif segar terkait pengalaman berjalan kaki dan bersepeda di sekitar kawasan moda transportasi publik.

3.3. Landasan bagi Dinas Perhubungan Kota Bandung secara khusus, dan Pemerintah Kota Bandung secara umum, serta Pemangku Kepentingan Terkait Lainnya

Lokakarya ini membuahkan hasil akhir sebuah konsensus, berisi poin-poin yang perlu dipenuhi untuk meningkatkan aksesibilitas transportasi publik yang inklusif di Bandung. Poin-poin konsensus dapat menjadi acuan bagi pemerintah Kota Bandung dan tim konstruksi sebagai pelaksana, maupun masyarakat untuk berpartisipasi dalam mewujudkan hal tersebut.

4. Keluaran Kegiatan

1. Peserta memahami pentingnya peningkatan aksesibilitas dalam seluruh rangkaian perjalanan transportasi publik.
2. Peserta dapat mengidentifikasi isu dan memaparkan kebutuhan

desain sesuai dengan perspektif masing-masing kelompok yang diwakili.

3. Tercapainya konsensus mengenai Peningkatan Akses *First-Mile-Last-Mile* untuk Transportasi Publik Inklusif di Bandung yang dapat menjadi dasar informasi dan rekomendasi bagi pembangunan dan peningkatan fasilitas transportasi publik di Bandung.

5. Peserta

Kegiatan lokakarya berupaya melibatkan berbagai instansi untuk memaksimalkan kolaborasi baik dari pihak pemerintah maupun masyarakat sebagai pengguna. Secara keseluruhan, terdapat sebanyak 80 peserta dari 39 instansi yang menghadiri lokakarya ini. Instansi yang diundang mencakup pemerintah, komunitas pegiat transportasi dan kelompok rentan, serta akademisi.

Peserta dibagi ke dalam 10 kelompok untuk dapat melakukan kunjungan lapangan dan diskusi terfokus.



6. Rangkaian Kegiatan

6.1. Pembukaan Lokakarya

Acara dibuka oleh Plt. Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandung, Bapak Asep Kuswara, A.Ma.PKB,ST.,MM. Dalam sambutannya, Bapak Asep berharap lokakarya ini dapat menjadi forum diskusi terkait aksesibilitas bagi pejalan kaki dan pesepeda sebagai moda *first-mile-last-mile* untuk mendukung perencanaan BRT Bandung Raya.



6.2. Sesi Materi Pendahuluan

Mengawali rangkaian kegiatan, terdapat tiga materi pendahuluan yang disampaikan dari perspektif yang berbeda-beda. Pertama, terdapat materi terkait rencana pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung oleh pelaksana, yaitu Pemerintah Kota Bandung. Dilanjutkan dengan pemaparan isu yang terpantau dan harapan yang dimiliki oleh masyarakat Bandung, yang diwakili oleh komunitas. Serta presentasi terkait konsep perencanaan transportasi publik dan tidak bermotor yang terintegrasi oleh ITDP Indonesia.

6.2.1. Perencanaan Transportasi Publik di Kota Bandung

Materi pendahuluan dari Dinas Perhubungan Kota Bandung disampaikan oleh Sekretaris Dinas, Bapak Asep Kurnia, S.Sos. Dalam paparannya, Bapak Asep menekankan permasalahan utama transportasi di Indonesia adalah pembangunan transportasi yang tidak berorientasi kepada manusia. Permasalahan tersebut menimbulkan dampak terhadap berbagai sektor. Termasuk kepada sektor energi, di mana konsumsi energi transportasi mencapai 31% total konsumsi energi kota, emisi CO2 dari kendaraan pribadi serta kerugian pada sektor ekonomi akibat kemacetan.

Salah satu dampak yang terlihat secara signifikan adalah inefisiensi ruang jalan. Sebagian besar ruang jalan dipenuhi oleh kendaraan bermotor pribadi, yang seharusnya dapat ditempati oleh moda yang lebih efisien ruang seperti transportasi publik, pejalan kaki, dan pesepeda.



Oleh karena itu, Dinas Perhubungan Bandung tengah mengupayakan peralihan paradigma menuju konsep mobilitas yang berorientasi pada manusia. Dengan objektif pengurangan waktu perjalanan serta pengurangan penggunaan bahan bakar dan polusi kendaraan. Salah satu langkah besar yang tengah dilakukan adalah rencana BRT Bandung Raya sepanjang 21.7 km jalur khusus, dan 68.7 km non-koridor. Beberapa upaya peningkatan infrastruktur transportasi inklusif juga dilakukan melalui desain halte dan armada, dan penataan fasilitas pejalan kaki dengan Diskusi Kelompok Terpumpun (DKT).

6.2.2. Isu dan Harapan Pengembangan Mobilitas Berkelanjutan di Kota Bandung

Presentasi ini dibawakan oleh Presiden Bike to Work Indonesia, Bapak Hendro Subroto. Bapak Hendro mengawali presentasi dengan meng*highlight* upaya perbaikan sistem transportasi melalui pembangunan BRT. Namun, bagaimana masyarakat dapat mencapai layanan koridor transportasi publik dari perjalanan awal dan perjalanan akhir (*first-mile* dan *last-mile*) menjadi hal yang tidak boleh dilupakan, dan perlu menjadi bagian dari pengembangan BRT.



Bandung juga perlu mewujudkan jaringan akses transportasi tidak bermotor yang aman, nyaman dan selamat serta dapat digunakan oleh semua orang. Prioritas penggunaan jalan harus dimulai dari fasilitas pejalan kaki, dengan jaringan yang terhubung dengan layanan transportasi publik, pusat-pusat kegiatan. Fasilitas sepeda pun tidak kalah penting, perlu dikembangkan dalam bentuk sarana sepeda sewa di kawasan permukiman, sekolah, halte dan pusat kegiatan lain serta mengembangkan lajur/jalur yang terintegrasi.

Bapak Hendro juga menekankan kewajiban penyediaan fasilitas pejalan kaki, pesepeda, dan penyandang disabilitas sebagai perlengkapan jalan tertera dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan demikian, menjadi hal yang tidak terpisahkan dengan rencana pembangunan sistem transportasi di Kota Bandung.

6.2.3. Integrasi Jaringan Mobilitas Aktif: Inclusive First/Last-Miles

ITDP Indonesia, diwakili oleh Deliani Siregar, selaku Urban Planning and Inclusivity Manager, memaparkan konsep dan implementasi *Complete Street* sebagai solusi isu fasilitas pejalan kaki, sepeda, dan transportasi publik. *Complete street* berarti jalan dapat diakses dan digunakan semua pengguna, usia, dan kemampuan. Fasilitas pejalan kaki dan pesepeda berkontribusi positif dan mendukung akses layanan transportasi publik perkotaan.



Deliani menambahkan, perencanaan dan penyelenggaraan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda seringkali tidak dilaksanakan secara bersamaan. Akibatnya, implementasinya tumpang tindih dan menghasilkan pergerakan warga kota yang tak terhambat. Terdapat juga isu kelembagaan, berbagai elemen ruang jalan dikelola oleh lembaga yang berbeda. Oleh karena itu, perlu adanya lembaga yang memimpin perencanaan hingga implementasi. Sehingga memastikan perencanaan seluruh aspek dari seluruh fase terbangun terintegrasi.

Salah satu tahapan perencanaan *complete street* yang dapat dilakukan adalah dengan *Collaborative-Audit*, yaitu pelaksanaan evaluasi aksesibilitas yang dilakukan bersama oleh berbagai kelompok. Setelah dilaksanakan audit, intervensi yang terintegrasi dapat disusun bersama dengan mengacu pada Panduan Teknis Perencanaan Inklusif yang telah diterbitkan oleh Kementerian PUPR.

6.3. Sesi Kunjungan Lapangan

5.3.1. Teknis dan Rute Kunjungan Lapangan

Sesi kunjungan lapangan dalam lokakarya ini dilakukan sebagai sesi pemetaan isu di

lapangan serta memberi kesempatan bagi peserta lokakarya melakukan audit terhadap fasilitas yang sudah ada. Sebanyak 56 peserta yang hadir pada kegiatan ini dibagi ke dalam 9 kelompok. Sembilan kelompok tersebut, akan dibagi untuk mengunjungi lima rute berbeda, dan semuanya berlokasi di sekitar pengembangan rute BRT Bandung Raya. Diharapkan pengembangan BRT dapat mengakomodir isu yang terpetakan dan memperbaiki hasil audit yang dilakukan dalam sesi ini.

Audit fasilitas dilakukan dengan form cetak yang mengacu kepada Pedoman Penentuan Indeks Kelayakan Berjalan (*Walkability Index*) di Kawasan Perkotaan yang diterbitkan oleh Kementerian PUPR dan form audit fasilitas sepeda yang mengacu pada Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 05/SE/Db/2021 tentang Perancangan Fasilitas Sepeda. Mendampingi form audit, dilakukan juga pemetaan terhadap tingkat kerentanan jalan.





Terdapat tiga rute yang berlokasi cukup jauh jika dijangkau dengan jalan kaki, sehingga untuk menuju titik awal rute, peserta perlu menggunakan Bandros. Terdapat satu rute yang diawali dengan berjalan kaki dari Hotel Savoy Homann, dan satu rute yang ditelusuri dengan bersepeda dengan sepeda Boseh dari Hotel Savoy Homann. Secara lebih detail, lima rute yang ditelusuri adalah sebagai berikut:

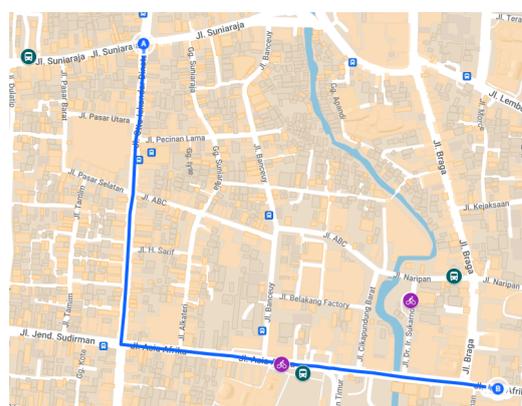
1. **Rute Jalan Kaki 1:** Jalan Asia Afrika - Jalan Banceuy - Jalan ABC - Jalan Naripan - Jalan Braga Bawah



Rute ini diutamakan untuk dilalui oleh peserta disabilitas. Dalam rute ini, akan dilewati dua titik rencana pemberhentian BRT yaitu di Alun-alun Bandung dan Cikapundung. Peserta mengawali perjalanan dari Hotel Savoy Homann, berjalan menyusuri Jl. Asia Afrika,

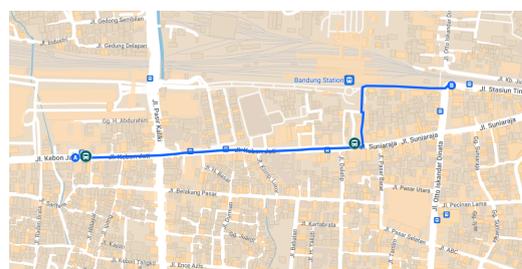
kemudian berbelok ke Jl. Banceuy hingga mencapai perempatan dan berbelok menyusuri Jl. ABC, berbelok ke Jl. Braga pendek hingga kembali lagi ke Hotel Savoy Homann.

2. **Rute Jalan Kaki 2:** Jalan Otista - Jalan Asia Afrika



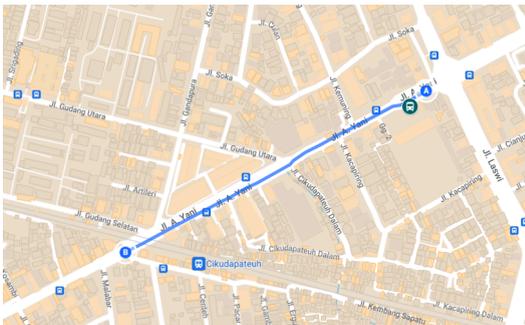
Rute ini diawali dari simpang Jl. Suniaraja dan Jl. Otto Iskandar Dinata. Peserta menyusuri Jl. Otto Iskandar Dinata ke arah selatan, melewati Pasar Baru, hingga simpang Jl. Asia Afrika. Setelah itu, peserta berbelok dan menyusuri Jl. Asia Afrika, melewati rencana stasiun BRT Alun-alun, hingga kembali lagi ke Hotel Savoy Homann.

3. **Rute Jalan Kaki 3:** Jalan Kebon Jati (RS. Kebon Jati - St Hall - Jl. Stasiun Timur)



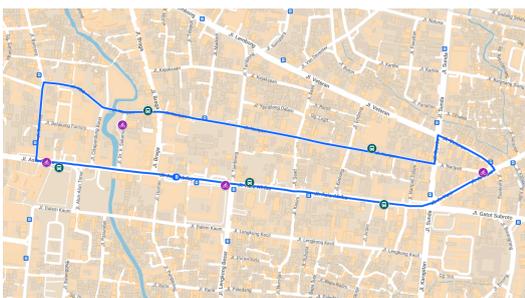
Rute ini diawali dari depan RS. Kebon Jati, kemudian peserta akan menyusuri Jl. Kebon Jati hingga menemui Terminal St. Hall. Berbelok ke dalam St. Hall, dan kemudian dilanjutkan berbelok ke arah kanan menuju Jl. Stasiun Timur. Rencana pemberhentian BRT yang dilewati adalah di depan RS. Kebon Jati dan Terminal St. Hall.

4. **Rute Jalan Kaki 4:** Jalan Jend. Ahmad Yani (Simpang Laswi - Stasiun Cikudapateuh)



Dalam rute ini, peserta akan mengawali perjalanan dari depan Stadion Persib Sidolig. Rencananya, akan terdapat titik pemberhentian BRT pada lokasi awal rute ini. Kemudian, peserta berjalan lurus di Jl. Ahmad Yani, menyusuri trotoar hingga melewati Pasar Kosambi dan mencapai titik akhir di dekat lintasan Kereta Api Stasiun Cikudapateuh.

5. **Rute Sepeda:** Jalan Asia Afrika - Jalan Banceuy - Jalan Naripan



Pada rute ini, peserta mengawali perjalanan dengan sepeda dari Hotel Savoy Homann, kemudian menyusuri Jl. Asia Afrika, dimana terdapat sebagian ruas jalan yang memiliki lajur sepeda. Kemudian berbelok ke Jl. Banceuy, dilanjutkan menyusuri Jl. ABC-Naripan. Selanjutnya berbelok sedikit ke Jl. Sunda kemudian ke Jl. Veteran, untuk dapat mencapai Jl. Ahmad Yani dan kembali ke Jl. Asia Afrika. Rute ini melewati beberapa halte BRT dan stasiun sepeda sewa Boseh.

5.3.2. Hasil Kunjungan Lapangan

Setelah melaksanakan kunjungan lapangan, peserta dipersilahkan untuk berdiskusi dengan kelompok masing-masing dan merangkum poin-poin isu yang teramati. Proses diskusi diarahkan oleh masing-masing ketua kelompok dan fasilitator menggunakan catatan *post-it* dan laptop.





Poin-poin isu yang ditemui dari masing-masing rute adalah sebagai berikut:

1. Rute Jalan Kaki 1

- Kerb trotoar yang cukup tinggi, tidak disertai dengan pelandaian atau kemiringan yang sesuai
- Lebar trotoar masih kurang mencukupi untuk semua pengguna. Terlebih lagi dengan adanya peletakan fasilitas pendukung yang justru menghalangi ruang bergerak.
- Terdapat aktivitas lain di trotoar yang menghalangi, misalnya PKL dan parkir liar
- Material trotoar yang digunakan masih berbeda-beda dan tidak standar
- Akses masuk kendaraan menyebabkan perubahan tinggi pada titik tersebut, dan juga terdapat fitur drainase besi yang berbahaya dan menyulitkan kelompok rentan
- Penyeberangan sebidang berupa *pelican crossing*, masih ada yang tidak menyala, atau memiliki waktu penyeberangan terlalu sebentar, dan peletakan tombol pelican terlalu tinggi dan tidak dapat

diakses oleh pengguna kursi roda dan anak-anak



2. Rute Jalan Kaki 2

- Terdapat ambiguitas rambu berhenti kendaraan dan rambu/marka parkir
- Penyeberangan belum selamat, belum terdapat fasilitas penyeberangan yang memadai
- Terdapat persil bangunan yang menempati hingga ruang trotoar
- Kondisi trotoar rusak/kualitasnya sudah tidak bagus serta kotor
- Fasilitas pendukung yang menghalangi trotoar
- Perilaku pengendara yang belum memperhatikan pengguna jalan lainnya, sehingga diperlukan intervensi seperti perlambatan
- Trotoar belum inklusif dan belum nyaman untuk kelompok disabilitas
- Tingginya aktivitas PKL yang menghalangi trotoar
- Belum tersedianya papan informasi terkait situasi darurat



3. Rute Jalan Kaki 3

- Fasilitas pendukung seperti APILL dan audio tidak berfungsi
- Marka penyeberangan pudar karena tidak baiknya perawatan
- Kebutuhan akan CCTV dan *panic button* untuk peningkatan keamanan
- Perlengkapan jaringan seperti kabel dan alat konstruksi yang membahayakan
- Fasilitas pendukung lainnya seperti pohon menghalangi trotoar
- Kebutuhan sistem informasi dan ruang tunggu untuk mendukung transportasi publik
- Kurangnya infrastruktur penerangan untuk mendukung aksesibilitas di malam hari



4. Rute Jalan Kaki 4

- Lebar trotoar tidak cukup untuk mengakomodir pergerakan pengguna sekaligus penempatan fasilitas pendukung/utilitas
- Belum tersedianya pelandaian/*ramp* untuk mengakomodir pergerakan kursi roda di trotoar
- Pengguna trotoar belum memahami fungsi jalur pemandu dan perlengkapan trotoar lainnya
- Penempatan tanaman yang mengganggu pergerakan pejalan kaki dan membahayakan
- Tidak adanya rambu pembatas kecepatan sehingga kendaraan melaju dengan kecepatan tinggi dan menimbulkan konflik lalu lintas
- Penyeberangan belum selamat
- Sistem drainase (Penampungan air) dalam kondisi rusak dan membahayakan pejalan kaki
- Kondisi halte transportasi publik eksisting yang kurang baik
- Terdapat aktivitas lain yang menghalangi trotoar seperti PKL, tuna wisma, dan parkir



5. Rute Sepeda

- Infrastruktur utama untuk memwadahi pergerakan sepeda belum lengkap. termasuk rambu dan marka jalur sepeda
- Perilaku pengguna motor yang masih menggunakan kecepatan tinggi dan tidak memperhatikan keselamatan pengguna jalan lainnya
- Tidak adanya *law enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan bermotor tersebut
- Kondisi sepeda boses saat ini tidak seluruhnya dalam kondisi baik
- Dibutuhkan *political will* untuk meningkatkan fasilitas sepeda



6.4. Pendalaman Identifikasi Isu

Setelah seluruh kelompok memaparkan hasil temuan isu, moderator menyimpulkan isu yang ditemui di masing-masing rute ke dalam beberapa poin. Pengelompokan isu yang dibahas adalah sebagai berikut:

1. Kondisi Fisik Infrastruktur Utama (Desain, Perencanaan, Pembangunan, hingga Perawatan)

2. Ketersediaan dan Penempatan Infrastruktur Pendukung (Termasuk jika ada Perbaikan)
3. Proses Pelibatan Aktif dan Bermakna Kelompok Rentan dalam Perencanaan - Pembangunan - Monitoring dan Evaluasi (Monev)
4. Pemanfaatan Teknologi dalam Proses Pelibatan - Perencanaan - Pembangunan - Monev
5. Ketersediaan dan Aksesibilitas (Sistem) Informasi (Termasuk Informasi Darurat)
6. Koordinasi Lintas Dinas dan Pemangku Kepentingan dalam Perencanaan - Pembangunan - Monev
7. *Law Enforcement* - Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor Pribadi
8. Pemanfaatan Trotoar untuk Fungsi Lainnya
9. Pemahaman Masyarakat Umum atas Guna dan Fungsi Kelengkapan Fasilitas Pejalan Kaki, Pesepeda, Transportasi Publik
10. Peningkatan Keselamatan, Keamanan, dan Skema Pelaporan Penanganan Kondisi Darurat
11. Pelibatan Swasta/Pemilik Bangunan dalam Memastikan Penerapan Desain Universal
12. Perbaikan Desain Ruang Jalan yang Memprioritaskan Pejalan Kaki, Pesepeda dan Pengguna Jalan Rentan

Peserta, melalui masing-masing kelompok, kemudian diminta untuk mengerucutkan, menambahkan, dan mengurutkan prioritas kelompok isu tersebut. Secara umum, peserta setuju dengan seluruh isu yang telah disebutkan. Namun, beberapa

diantaranya dapat digabung menjadi satu poin. Sehingga pada akhir sesi, peserta setuju untuk mengembangkan respon terhadap isu menjadi lima poin tujuan saja. Selain itu, peserta juga menekankan koordinasi antar instansi serta pelibatan masyarakat termasuk kelompok rentan.

Kegiatan lokakarya hari pertama diakhiri di sesi ini. Pada hari kedua, peserta membahas lebih lanjut poin-poin tujuan konsensus, indikator, dan rencana implementasi.

6.5. Tujuan, Indikator, dan Rencana Implementasi

Dalam pembahasan konsensus, peserta juga memastikan apakah produk akhir dapat diserahkan secara resmi kepada Pemerintah Kota Bandung dan perlu dipenuhi dalam jangka waktu tertentu. Pada diskusi tersebut, Bapak Asep selaku Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Bandung menyampaikan bahwa hasil konsensus dapat diproses ke dalam Rencana Strategis Dinas Perhubungan dan mengembangkan anggaran berdasarkan rencana tersebut. Hasil konsensus juga dapat diterapkan pada Rencana Strategis dinas-dinas lainnya. Sedangkan perwujudan konsensus kepada Walikota memerlukan bentuk yang berbeda dan diskusi lanjutan.



Berdasarkan diskusi yang telah dilakukan sebelumnya, peserta sepakat untuk menetapkan lima tujuan dari konsensus yang akan diterbitkan. Secara lebih lanjut, lima poin akan dibuat lebih detail indikator dan rencana implementasi yang dibagi berdasarkan target pengerjaan dan peran masing-masing pemangku kepentingan.

Kelima tujuan yang disepakati adalah:

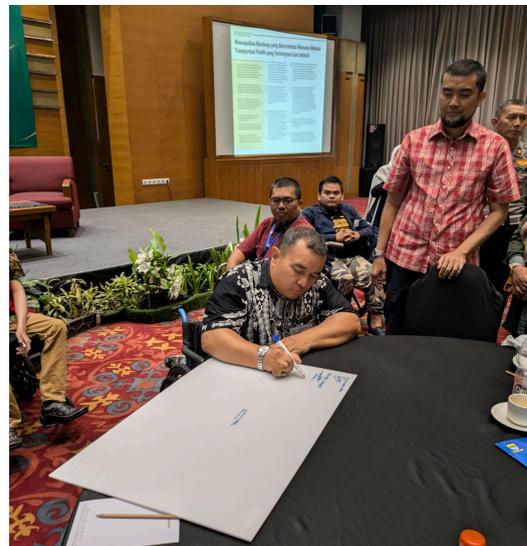
1. Adanya komitmen atau kepastian yang tertuang dalam dokumen perencanaan tata ruang dan/atau lainnya sesuai dengan regulasi dalam mewujudkan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda sebagai *first-miles-last-miles* transportasi publik yang inklusif.
 - a. Format/Bentuk Keluaran: Perda, RDTR, RPJMD, Renstra, MoU, SKB,

- Master plan atau dokumen perencanaan transportasi lain
 - b. Platform/Metode: Musrenbang (di awal tahun)
 - c. Pemangku Kepentingan: Dishub, Bappelitbang, DSDABM, Ciptabintang, DPKP, Adbang, DBM Provinsi, Pokja Jembatan Jalan dan jalan
 - d. Indikator: Pengaduan standar yang diikuti oleh sanksi, jumlah dokumen rencana
 - e. Target Pelaksanaan: RPJMD 2025 - 2030
2. Pelibatan masyarakat (termasuk kelompok rentan), swasta, media, serta ragam instansi/dinas pemerintahan pada semua tahapan perencanaan, penyelenggaraan pembangunan dan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda menuju transportasi publik yang inklusif.
- a. Format/Bentuk Keluaran: Kesepakatan bersama, FGD, Audit, Musrenbang, sosialisasi, Lokakarya, Seminar, Forum LLAJ
 - b. Waktu: Dilaksanakan secara berkala
 - c. Stakeholder: Ragam organisasi komunitas masyarakat, Bappelitbang, Kelompok rentan ragam disabilitas, Pelaksana pembangunan, Dinas Perhubungan, Dinas Pendidikan, DSDABM, Balai Besar Pelaksanaan jalan Nasional DKI Jakarta dan Jawa Barat, DPKP, dan DBM Provinsi
 - d. Indikator: Usulan yang diterima dan transparansi informasi
3. Penyediaan sistem transportasi publik yang terintegrasi dengan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda yang inklusif.
- a. Format/Bentuk Keluaran: Dokumen rencana transportasi publik, Detail teknis DED inklusif, SPM, Adanya fasilitas pendukung di sekitar halte, sistem feeder
 - b. Stakeholder: Operator transportasi publik, Dishub, Dishub kab. sekitar, DSDABM, Bappelitbang, Bappeda kab. Kota sekitar, Dishub Provinsi, BPTD
 - c. Indikator: Persentase penggunaan transportasi publik, tingkat kepuasan masyarakat
4. Pemanfaatan teknologi assistive dan sistem informasi yang menambah akses layanan (termasuk layanan darurat) untuk mendukung peningkatan keamanan dan keselamatan pejalan kaki, pesepeda, dan pengguna transportasi publik (atau pengguna jalan rentan lainnya) di ruang jalan.
- a. Format/Bentuk Keluaran: Papan informasi, Informasi nomor darurat, lift, CCTV, Sistem informasi yang memuat rute, Titik halte, Orientasi navigasi kawasan, posisi bus, Kartu layanan terintegrasi, informasi audio, *braille*, *running text*, desain yang mudah dipahami, *announcer* di halte dan di dalam bus, informasi dinamis, aplikasi *website*, *call center*, GPS, *barcode*, *pelican crossing*, informasi kepadatan halte, Videotron (Iklan layanan masyarakat)

- b. *Stakeholder*: Dishub, Diskominfo, Operator transportasi publik, DSDABM, DPKP, Dinas Kesehatan
 - c. Indikator: Jumlah angka kecelakaan atau jumlah peningkatan keselamatan, jumlah lokasi dengan ketersediaan lokasi yang akses
5. Penegakan hukum yang bersamaan dengan penyelenggaraan edukasi atau bentuk kampanye dan sosialisasi lainnya tentang guna dan fungsi fasilitas pejalan kaki, pesepeda, transportasi publik yang membentuk perilaku tertib berlalu lintas.
- a. Format/Bentuk Keluaran (Penegakan Hukum): Sanksi denda dan sanksi sosial, penindakan, pemantauan, penempatan petugas
 - b. Format/Bentuk Keluaran (Edukasi): Sosialisasi, materi edukasi, media sosial, kelas pemutaran film, diskusi transport anak, iklan masyarakat, aksi dan kampanye publik bersama
 - c. *Stakeholder*: Satpol PP, Dishub, Diskominfo, ragam komunitas organisasi dan masyarakat, kelompok rentan, DSDABM, kepolisian, Dinas Pendidikan
 - d. Waktu/Timeline (Edukasi): Dilakukan secara berkala

6.6. Tercapainya Konsensus “Mewujudkan Bandung yang Berorientasi Manusia Melalui Transportasi Publik yang Terintegrasi dan Inklusif”

Di akhir acara, seluruh peserta bersama-sama merangkul dan menyepakati poin-poin konsensus. Hasil konsensus ini dapat menjadi rekomendasi dan bahan acuan dari perencanaan transportasi publik bagi Pemerintah Kota Bandung. Dalam diskusi kesepakatan ini, peserta menekankan penggunaan bahasa Indonesia dalam poin konsensus. Dari 5 poin tujuan yang telah didiskusikan sebelumnya, terdapat 7 poin konsensus yang disepakati. Kegiatan lokakarya ditutup dengan penandatanganan konsensus oleh peserta.



7. Konsensus Mewujudkan Bandung yang Berorientasi Manusia Melalui Transportasi Publik yang Terintegrasi dan Inklusif



1. **Adanya komitmen atau kepastian yang tertuang dalam dokumen perencanaan tata ruang dan/atau lainnya sesuai dengan regulasi** dalam mewujudkan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda sebagai *first-miles-last-miles* transportasi publik yang inklusif meliputi; Peraturan Daerah, Renstra, RPJMD (2025-2030), RDTR, *Masterplan* atau dokumen perencanaan transportasi lainnya yang mengikat.



2. **Pelibatan masyarakat, utamanya kelompok rentan,** melalui Musrenbang, FGD atau pertemuan lain dalam penyusunan perencanaan dan implementasi peningkatan keamanan, kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki, pesepeda dan pengguna transportasi publik, yang mulai dilaksanakan di awal tahun.



3. **Kolaborasi dan koordinasi antar dinas dan institusi** dalam meningkatkan keamanan, kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki, pesepeda dan pengguna transportasi publik meliputi: Polisi Lalu Lintas, Badan Perencanaan, Penelitian, dan Pengembangan, Dinas Perhubungan, Dinas Sumber Daya Air Dan Bina Marga, Satpol PP, Dinas Komunikasi dan Informatika, Dinas Perumahan Kawasan Permukiman dan Pertanahan, Dinas Pendidikan, Dinas Cipta Karya Bina Konstruksi dan Tata Ruang, Dinas Kesehatan, dinas lain terkait lainnya di kota, kabupaten, provinsi dan nasional serta penyelenggara layanan armada transportasi publik (operator).



4. **Penyediaan sistem transportasi publik yang terintegrasi dengan jalur pejalan kaki dan jalur sepeda** dari dan menuju stasiun transportasi publik yang selamat dan aman meliputi, penyeberangan *pelican crossing* dengan waktu yang disesuaikan dengan durasi ragam disabilitas ketika menyeberang, jalur pemandu, pelandaian, jalur sepeda terproteksi, sesuai regulasi teknis penyelenggaraan desain.



5. **Penyediaan teknologi *assistive*** yang dapat meningkatkan aksesibilitas pengguna jalan rentan seperti penggunaan lift atau pelandaian pada perbedaan level, **serta sistem informasi baik fisik (*wayfinding*) maupun digital (aplikasi, *website*)** yang mudah dipahami dari dan menuju transportasi publik yang menyediakan informasi *call center* darurat, rute, jadwal kedatangan dan keberangkatan, *headway* BRT/angkutan pengumpan, petunjuk arah dari dan menuju stasiun, dan posisi bus atau armada dengan sistem informasi inklusif berupa audio, *braille* serta, *running text*. Ditempatkan di titik-titik penting dari dan menuju transportasi publik meliputi trotoar dan tempat pemberhentian transportasi publik.



6. **Penegakan hukum yang tegas dan menerus** terkait pelanggaran di trotoar, jalur sepeda dan penyeberangan berupa sanksi denda dan sosial dengan pengawasan dari petugas dan CCTV.



7. **Sosialisasi dalam bentuk edukasi** melalui media sosial, program di sekolah, diskusi transportasi, iklan layanan masyarakat, aksi dan kampanye yang menerus mengenai guna dan fungsi fasilitas pejalan kaki, pesepeda, dan transportasi publik yang membentuk perilaku tertib berlalu lintas.

8. Rekomendasi Langkah Selanjutnya

1. Penggunaan Konsensus “Mewujudkan Bandung yang Berorientasi Manusia Melalui Transportasi Publik yang Terintegrasi dan Inklusif” sebagai acuan peningkatan transportasi publik di Bandung”

Konsensus ini menjadi acuan dasar dalam merencanakan, mendesain, membuat indikator dan target pembangunan dan peningkatan aksesibilitas transportasi publik yang inklusif di Kota Bandung. Konsensus juga dapat menjadi dokumen pendukung dalam penentuan kebijakan bagi pejalan kaki, pesepeda, dan transportasi publik.

2. Memastikan Komitmen Perencanaan Pembangunan

Poin-poin konsensus perlu dipastikan dapat terakomodir dalam rencana pembangunan Kota Bandung seperti Rencana Strategis, RPJMD, dan sebagainya. Selain itu, perlu juga untuk diketahui oleh calon pemimpin Kota Bandung berikutnya untuk memastikan arah pembangunan yang dipimpin sesuai dengan kesepakatan konsensus.

3. Kolaborasi dan Koordinasi dalam Perencanaan Desain

Pelaksanaan perencanaan desain infrastruktur mobilitas dilakukan secara bersama antar dinas dan melibatkan masyarakat secara aktif untuk memastikan pemenuhan dan kesesuaian kebutuhan.

4. Sosialisasi dan Edukasi

Kampanye dan kegiatan promosi baik di *online* maupun *offline*, dapat terus digalakkan untuk meningkatkan partisipasi, dukungan dan juga kesadaran dari masyarakat dalam penggunaan fasilitas pejalan kaki, pesepeda, dan transportasi publik.

Lampiran - Instansi Partisipan Lokakarya

No	Instansi	No	Instansi
1	Dinas Perhubungan Kota Bandung	21	DSDABM Kota Bandung
2	ITDP Indonesia	22	Satlanatas Polrestabes Bandung
3	Bike2Work Indonesia	23	PMC BRT
4	Forkom Bandung Raya	24	MTI Jabar
5	Transport for Bandung	25	Pokja Bunda PAUD Kota Bandung
6	Ecotransport	26	Dilans
7	Gerak	27	Bitic
8	Bapalitbang Kota Bandung	28	Edan Sepur
9	BPTD Bandung	29	Forum Anak
10	BTP Bandung	30	Forum Bandung Sehat
11	DBMPT Jabar (PU)	31	Gerakan Disiplin Sukajadi
12	Dinkes Kota Bandung	32	PPDI Bandung
13	Disciptabintar Kota Bandung	33	PPDI Jawa Barat
14	Disdik Kota Bandung	34	Sabtu Seru
15	Dishub Cimahi	35	Bandung Good Guide
16	Dishub Kabupaten Bandung	36	Bandung Road Safety
17	Dishub KBB	37	Universitas Islam Bandung
18	Dispora Kota Bandung	38	Universitas Maranatha
19	DP3A Kota Bandung	39	Institut Teknologi Bandung
20	DPKP Kota Bandung		

Lampiran - Tanda Tangan Partisipan Lokakarya untuk Konsensus Mewujudkan Bandung yang Berorientasi Manusia Melalui Transportasi Publik yang Terintegrasi dan Inklusif

