



# Peta Jalan Peningkatan Infrastruktur Pejalan Kaki dan Pesepeda Kota Bogor

Maret 2025





*Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) adalah organisasi nirlaba global yang didirikan pada 1985, berkantor pusat di New York, Amerika Serikat, dan berfokus dalam mendorong inovasi transportasi berkelanjutan serta pengembangan perkotaan. ITDP Indonesia selama hampir dua dekade telah memberikan bantuan teknis kepada pemerintah daerah di Indonesia, seperti Jakarta, Semarang, Surabaya, Pekanbaru, dan Medan dalam mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan melalui integrasi dan reformasi angkutan umum, peningkatan mobilitas aktif, kawasan berbasis transportasi publik (Transit Oriented Development/TOD), elektrifikasi kendaraan, GEDSI, serta manajemen kebutuhan lalu lintas.*



# Peta Jalan Peningkatan Infrastruktur Pejalan Kaki dan Pesepeda Kota Bogor

Maret 2025

**Published by:**

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

**Written by:**

Mega Primatama  
Fani Rachmita  
Amira Syahrani

**Editor:**

Mizandaru Wicaksono  
Ciptaghani Antasaputra

**Editorial Design:**

Retno Ayu Cahyaningrum

**Published in:**

Maret 2025

**Kontak:**

Fani Rachmita - Senior Communications & Partnership Manager  
fani.rachmita@itdp.org

Mega Primatama - Urban Planning Associate II  
mega.primatama@itdp.org

ITDP Indonesia  
Jalan Johar No. 20, lantai 5,  
Menteng, Jakarta 10340



# Ringkasan Eksekutif

## Daftar Isi

<b>Pendahuluan</b>	<b>7</b>
<b>Ruang Lingkup Kegiatan</b>	<b>8</b>
<b>Prinsip Utama dan Elemen Desain Infrastruktur Pejalan Kaki, Pesepeda, Pendukung Ruang Jalan, dan Halte Bus</b>	<b>8</b>
<b>Proses Penyusunan Laporan Peta Jalan</b>	<b>10</b>
<b>Rekomendasi</b>	<b>11</b>
<b>1.1. Program Prioritas dan Perkiraan Biaya</b>	<b>11</b>
<b>1.2. Jaringan Infrastruktur Pesepeda Skala Kota</b>	<b>14</b>
<b>1.3. Intervensi Halte Bus</b>	<b>15</b>
<b>1.4. Desain Tipikal Ruang Jalan</b>	<b>15</b>
<b>1.5. Strategi Komunikasi</b>	<b>16</b>



# Ringkasan Eksekutif

## PENDAHULUAN

Moda berjalan kaki dan bersepeda memiliki peranan penting dalam sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan, terutama dalam mengisi celah awal dan akhir perjalanan (*first and last mile*) dengan layanan transportasi publik. Dilatarbelakangi urgensi untuk menekan angka kemacetan dan polusi udara akibat volume kendaraan pribadi yang tinggi, Pemerintah Pusat menyusun strategi pengurangan dampak di atas melalui Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek. Dalam rencana tersebut, Pemerintah Pusat telah menyusun target *modal share* pengguna transportasi publik di Jabodetabek sebesar 60% pada tahun 2029. Untuk mendukung Kota Bogor mencapai target tersebut, dan di tengah *modal share* Kota Bogor yang hanya memiliki 24% pengguna mobilitas aktif (berjalan dan bersepeda), 30% pengguna transportasi publik (tidak termasuk kendaraan daring), dan 46% pengguna kendaraan pribadi (hasil Survei Persepsi Publik), maka akan muncul urgensi untuk mendukung penyelenggaraan transportasi publik skala kota, salah satunya dengan peningkatan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda sebagai langkah menutup celah *first and last mile* transportasi publik yang akan dielektrifikasi.

Meskipun telah ditetapkan target *modal share*, berdasarkan kegiatan observasi, survei, dan diskusi yang dilakukan oleh ITDP Indonesia dengan berbagai pemangku kepentingan di Kota Bogor baik pemerintah, komunitas, maupun masyarakat umum, teridentifikasi beberapa permasalahan dalam penyediaan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda di lapangan, seperti:

- 1 Akses menuju layanan transportasi publik yang kurang memadai, contohnya akses-akses menuju stasiun KRL, halte bus, dan terminal Kota Bogor, yang kurang dapat mengakomodasi kebutuhan pejalan kaki dan pesepeda
- 2 Ruang pejalan kaki dan pesepeda yang mengganggu aktivitas lainnya, seperti pedagang kaki lima (PKL) di atas trotoar dan jalur sepeda, maupun penggunaan parkir liar di pinggir jalan *on-street* yang mengganggu pesepeda maupun parkir trotoar yang mengganggu pejalan kaki
- 3 Fasilitas pejalan kaki dan pesepeda yang kurang inklusif, berkeselamatan, dan terhubung, terutama di luar kawasan pusat kota. Hal ini menyebabkan sulitnya pengguna jalan dari kelompok rentan untuk mengakses trotoar, terutama penyandang disabilitas. Pada fasilitas pesepeda, tidak teridentifikasi intervensi simpang berkeselamatan serta marka jalur sepeda yang masih berbagi.

Berdasarkan isu-isu di atas, ITDP Indonesia menyusun dokumen **Peta Jalan Peningkatan Infrastruktur Pejalan Kaki dan Pesepeda Kota Bogor**, yang diharapkan dapat menjadi panduan dan acuan bagi Pemerintah Kota Bogor dalam melaksanakan implementasi infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda untuk beberapa tahun mendatang. Dokumen peta jalan ini juga dapat menjadi rujukan dalam peningkatan kualitas infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda di Kota Bogor melalui pendekatan sebagai berikut:

- Pengidentifikasian kondisi, tantangan, dan celah penyelenggaraan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda di Kota Bogor
- Pendekatan partisipatif kolaboratif dengan masyarakat melalui kegiatan survei persepsi publik dan diskusi dengan komunitas serta instansi Pemerintah Kota Bogor
- Penyusunan perencanaan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda yang terkoneksi dengan pusat-pusat kegiatan kota, simpul-simpul transportasi publik, serta fasilitas umum yang selaras dengan kebijakan Kota Bogor
- Pengaplikasian desain infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda universal dan inklusif yang selamat, aman, nyaman, langsung, koheren, dan estetik
- Perumusan strategi komunikasi untuk meningkatkan penggunaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda di Kota Bogor

## RUANG LINGKUP KEGIATAN

Dokumen peta jalan ini disusun dengan memberikan penekanan atas koneksi terhadap koridor transportasi publik, rencana penetapan ruang jalan dengan prioritas terhadap pejalan kaki dan pesepeda, dan penetapan kawasan strategis yang telah tercantum dalam ragam dokumen perencanaan ruang di Kota Bogor. Adapun data-data yang digunakan dalam melakukan penyusunan dokumen ini adalah sebagai berikut:

- Peta jaringan jalan;
- Peta lokasi pembangunan trotoar Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dalam 5 tahun terakhir;
- Data kondisi transportasi publik eksisting Kota Bogor;
- Rencana pengembangan jaringan mobilitas;
- Ruas jalan prioritas pengembangan usulan publik; dan
- Rencana kawasan prioritas dan pusat pelayanan.

Rekomendasi yang disajikan sebagai keluaran dari kegiatan ini adalah sebagai berikut:

- Daftar prioritas pembangunan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda tahunan Kota Bogor secara tahunan dari 2026 hingga 2030 beserta pemetaan ruas jalannya;
- Estimasi pembiayaan penyediaan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda;
- Intervensi fisik yang dapat dilakukan pada titik pemberhentian transportasi publik;
- Acuan rancang bangun (desain tipikal) infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda; dan
- Strategi komunikasi untuk Pemerintah Kota Bogor dalam peningkatan penggunaan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda.

## PRINSIP UTAMA DAN ELEMEN DESAIN INFRASTRUKTUR PEJALAN KAKI, PESEPEDA, PENDUKUNG RUANG JALAN, DAN HALTE BUS

Prinsip *complete streets* menekankan pentingnya keadilan dalam pembagian ruang jalan dan penerapan desain universal yang mengakomodasi kebutuhan ruang minimum bagi mobilitas kelompok rentan, mencakup keberagaman usia, gender, dan kemampuan fisik. Prinsip ini bertujuan menciptakan ruang jalan yang aman, nyaman digunakan, memiliki aksesibilitas universal, mendukung kelestarian lingkungan, dan memastikan mobilitas yang efektif. Prinsip *complete streets* mengubah paradigma perancangan ruang jalan dari yang sebelumnya berfokus pada kendaraan menjadi berorientasi pada pergerakan manusia. Dalam pendekatan ini, perancangan ruang jalan memprioritaskan fasilitas bagi pejalan kaki, pesepeda, dan transportasi umum, diikuti oleh fasilitas untuk kendaraan pribadi.

Adapun dalam penyelenggaraan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda, beberapa prinsip utama yang harus dipenuhi adalah sebagai berikut:

**Tabel 1.** Prinsip utama infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda

Prinsip	Keterangan
Terpadu	Jaringan yang direncanakan secara terpadu dari berbagai aspek dan diimplementasikan terhubung satu sama lain
Menerus dan Langsung	Menghubungkan tempat asal dan tujuan perjalanan tanpa terputus atau terhalang oleh hambatan apa pun, serta menghindari jalur memutar
Selamat dan Aman	Perencanaan infrastruktur harus menekankan keselamatan untuk semua kelompok pengguna ruang jalan untuk mengurangi risiko konflik
Aksesibel (Pejalan Kaki)	Dapat diakses oleh seluruh pengguna, mencakup keberagaman usia, gender, dan kemampuan fisik
Mudah dan Nyaman	Fasilitas dengan nyaman, aman, dan lancar untuk mencapai tujuannya
Menarik (Pesepeda)	Memberikan aspek daya tarik untuk menarik pesepeda

Adapun prinsip-prinsip utama di atas diturunkan dan dikembangkan pada elemen desain utama dan pendukung infrastruktur pejalan kaki, pesepeda, ruang jalan, dan halte bus sebagai berikut:

**Tabel 2.** Elemen desain infrastruktur pejalan kaki, pesepeda, ruang jalan, dan halte bus

Elemen Desain	Utama	Pendukung
Pejalan Kaki	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Trotoar</li> <li>2. Penyeberangan pejalan kaki</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lapak tunggu</li> <li>2. Lampu penerangan</li> <li>3. Sistem informasi pejalan kaki</li> <li>4. Jalur hijau</li> <li>5. Tempat duduk</li> <li>6. Tempat sampah</li> <li>7. Halte/tempat pemberhentian bus</li> <li>8. Bolar</li> </ol>
Pesepeda	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dimensi jalur sepeda</li> <li>2. Tipologi fasilitas pesepeda</li> <li>3. Jalur sepeda pada pemberhentian bus</li> </ol>	Fasilitas parkir sepeda
Ruang Jalan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Konsistensi lajur dan <i>road diet</i></li> <li>2. Penataan simpang</li> <li>3. Manajemen parkir <i>on-street</i></li> <li>4. Pembatasan kecepatan</li> </ol>	
Halte Bus	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penjenamaan (<i>branding</i>) dan informasi</li> <li>2. Tipologi dan penempatan</li> <li>3. Ruang tunggu penumpang</li> <li>4. Desain halte</li> </ol>	

# PROSES PENYUSUNAN LAPORAN PETA JALAN

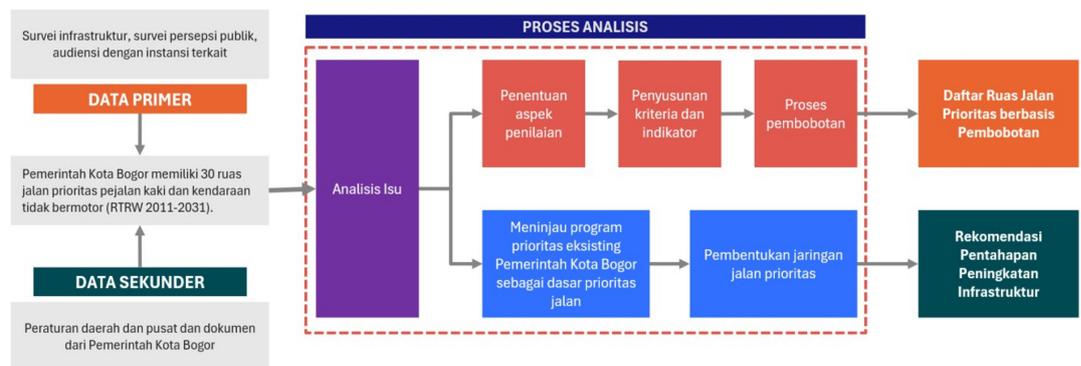
Penyusunan peta jalan melibatkan pengumpulan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari survei lapangan yang dilakukan ITDP Indonesia, yang terdiri atas survei fisik infrastruktur (pejalan kaki, pesepeda, dan halte bus) dan Survei Persepsi Publik untuk menampung masukan masyarakat Kota Bogor. Selain survei, dilakukan pula audiensi dan diskusi dengan Pemerintah Kota Bogor terkait hal-hal teknis laporan. Data sekunder diperoleh dari sumber yang disediakan oleh Pemerintah Kota Bogor maupun sumber yang dapat diakses secara publik, seperti regulasi maupun rencana pembangunan Kota Bogor. Dari hasil pengumpulan data tersebut, terdapat 30 ruas jalan yang telah diprioritaskan Kota Bogor melalui Peraturan Daerah Kota Bogor No. 6 Tahun 2021. Ruas jalan ini kemudian akan dijadikan dasar dalam proses analisis.

Dalam proses analisis, dihasilkan 2 (dua) keluaran, yakni:

1. Hasil koridor prioritas pejalan kaki dan pesepeda berdasarkan hasil pembobotan (*scoring*), yang diperoleh dari beragam kriteria terkait kebijakan daerah, keterhubungan dengan transportasi publik, konektivitas kawasan, dan masukan dari masyarakat.
2. Pentahapan pembangunan koridor prioritas dilakukan berdasarkan perencanaan implementasi yang tercantum pada dokumen-dokumen perencanaan Kota Bogor.

Masukan-masukan lainnya merupakan produk turunan dari analisis di atas untuk menjadi acuan dalam peningkatan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda, yakni rekomendasi untuk pembenahan akses dan fisik halte bus, jaringan jalur sepeda skala kota, dan desain tipikal ruang jalan.

**Gambar 1.** Proses analisis dokumen peta jalan



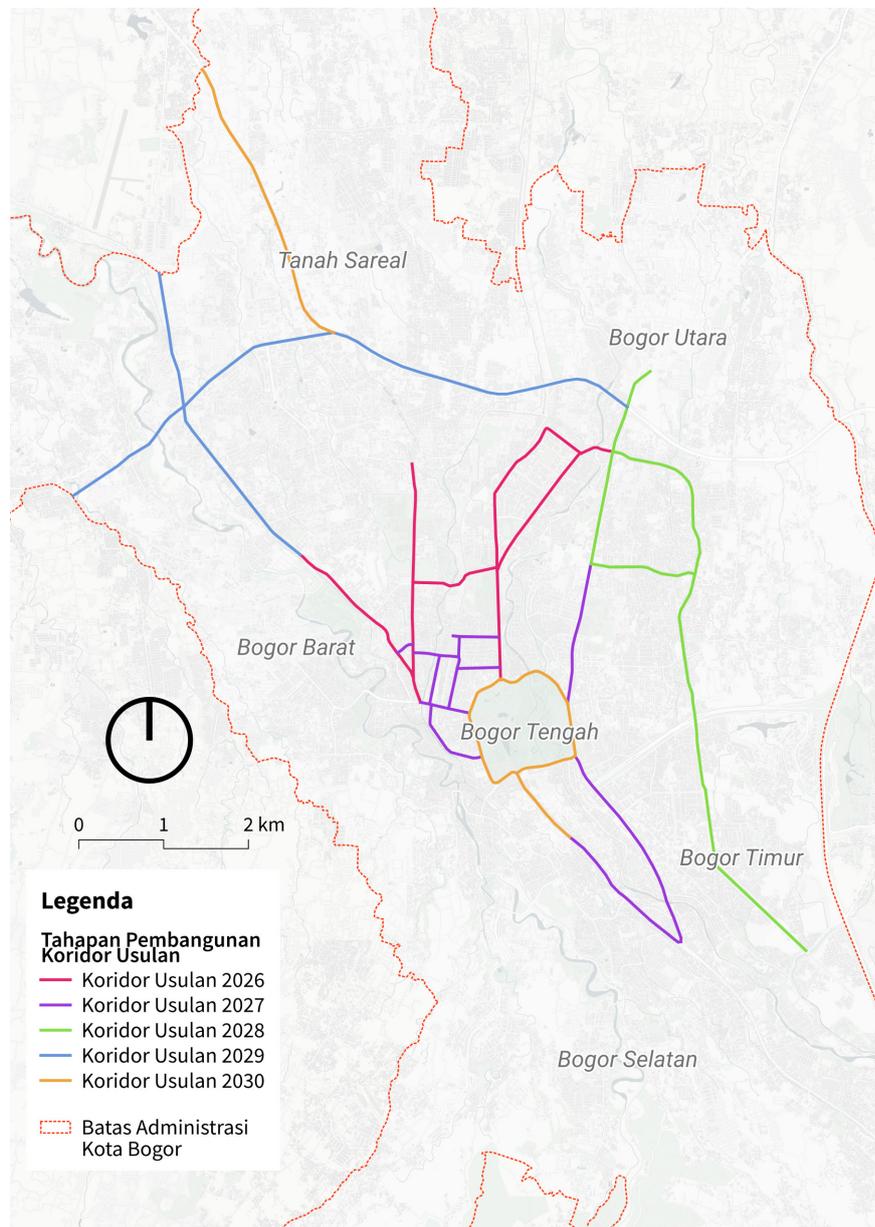
# REKOMENDASI

## 1.1. Program Prioritas dan Perkiraan Biaya

Mengacu pada target elektrifikasi layanan transportasi publik oleh Kementerian Perhubungan pada 2030 mendatang, maka tahun 2030 akan dijadikan sebagai patokan target seluruh ruas jalan prioritas telah terbangun. Mengingat adanya proses birokrasi terkait anggaran daerah, maka implementasi peningkatan infrastruktur dapat dilakukan mulai tahun 2026.

Ruas-ruas jalan prioritas ini kemudian dikelompokkan ke dalam paket-paket pekerjaan untuk membentuk implementasi yang lebih mengarah ke berbasis kawasan dan menyeleraskan dengan program implementasi dari pemerintah. Adapun paket-paket pekerjaan ini adaah bersifat fleksibel dan menyesuaikan dengan kebutuhan dan kemampuan Pemerintah Kota Bogor dalam tahap implementasi di lapangan.

**Gambar 2.** Peta pentahapan peningkatan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda Kota Bogor



Adapun detail paket-paket kegiatan per tahunnya akan dijelaskan pada tabel-tabel di bawah ini.

**Tabel 3.** Rencana segmen kegiatan peningkatan

Tahun	2026	2027	2028	2029	2030
Total Panjang Per Tahun Paket (km)	12,093	10,920	10,754	10,893	8,669
Ruas Jalan Kewenangan Pemkot Bogor (km)	<b>9,453</b>	<b>4,850</b>	<b>8,324</b>	<b>3,423</b>	<b>2,729</b>
Ruas Jalan Kewenangan Provinsi dan Pusat (km)	2,640	6,070	2,430	7,470	5,940

**Tabel 4.** Daftar paket pekerjaan yang direkomendasikan untuk pembangunan tahun 2026

No	Paket Pekerjaan	Panjang segmen total (km)	Panjang segmen kewenangan Pemkot Bogor (km)	Catatan
1	Persiapan Porprov 2026	5,940	<b>5,940</b>	Terdapat ruas jalan di luar prioritas (Tentara Pelajar)
2	Konektivitas Jaringan Prioritas Porprov 2026	6,153	<b>3,515*</b>	*Termasuk pembangunan jalur sepeda 1,428 km

**Tabel 5.** Daftar paket pekerjaan yang direkomendasikan untuk pembangunan tahun 2027

No	Paket Pekerjaan	Panjang segmen total (km)	Panjang segmen kewenangan Pemkot Bogor (km)	Catatan
1	Terusan Kawasan Pusat Kota Bogor	1,830	-	-
2	Aksesibilitas Stasiun Bogor	4,850	<b>4,630*</b>	*Termasuk pembangunan jalur sepeda 0,615 km
3	Peningkatan Ruas Jalan Arteri Kota	4,240	-	-

**Tabel 6.** Daftar paket pekerjaan yang direkomendasikan untuk pembangunan tahun 2028

No	Paket Pekerjaan	Panjang segmen total (km)	Panjang segmen kewenangan Pemkot Bogor (km)	Catatan
1	Peningkatan Ruas Jalan Arteri Kota	3,681	<b>1,251</b>	-
2	Peningkatan Aksesibilitas Bus Trans Pakuan	7,073	<b>7,073</b>	-

**Tabel 7.** Daftar paket pekerjaan yang direkomendasikan untuk pembangunan tahun 2029

No	Paket Pekerjaan	Panjang segmen total (km)	Panjang segmen kewenangan Pemkot Bogor (km)	Catatan
1	Peningkatan Aksesibilitas Lingkar Luar	7,470	-	-
2	Lanjutan Jalan Dr. Sumeru	3,423	<b>3,423</b>	-

**Tabel 8.** Daftar paket pekerjaan yang direkomendasikan untuk pembangunan tahun 2030

No	Paket Pekerjaan	Panjang segmen total (km)	Panjang segmen kewenangan Pemkot Bogor (km)	Catatan
1	Peningkatan Lingkar Kebun Raya Bogor	5,119	<b>2,729*</b>	*Termasuk pembangunan jalur sepeda 2,729 km
2	Lanjutan Jalan Sholeh Iskandar	3,550	-	-

Perkiraan pembiayaan untuk infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda tahun 2026 s.d. 2030 akan menyesuaikan dengan biaya pembangunan trotoar dan jalur/lajur sepeda di Kota Bogor, yakni Rp1.384.300,00 (akan disesuaikan dengan inflasi per tahun selama masa implementasi). Dengan mengakomodasi pendekatan inklusif, maka ruas-ruas jalan dengan trotoar saja akan membutuhkan ruang bebas minimum selebar 2,15 m (termasuk kanstin), sedangkan ruas-ruas jalan dengan trotoar dan jalur sepeda akan membutuhkan ruang bebas minimum selebar 4,2 m. Penambahan fasilitas penunjang seperti penghijauan, utilitas, dan sebagainya tidak boleh mengurangi ruang efektif minimum yang direkomendasikan. Pemerintah Kota Bogor sendiri dimungkinkan untuk mencari sumber pendanaan kreatif dari sumber-sumber non-APBD agar tidak terlalu membebani keuangan daerah.

**Tabel 9.** Estimasi pembiayaan implementasi kegiatan peningkatan selama tahun 2026 hingga 2030

Tahun Implementasi	Panjang segmen kewenangan Pemkot Bogor (km)	Kebutuhan Pendanaan (miliar rupiah)
2026	9,453 (termasuk jalur sepeda)	68,294
2027	4,850 (termasuk jalur sepeda)	35,361
2028	8,324	55,767
2029	3,423	23,621
2030	2,729 (termasuk jalur sepeda)	31,141

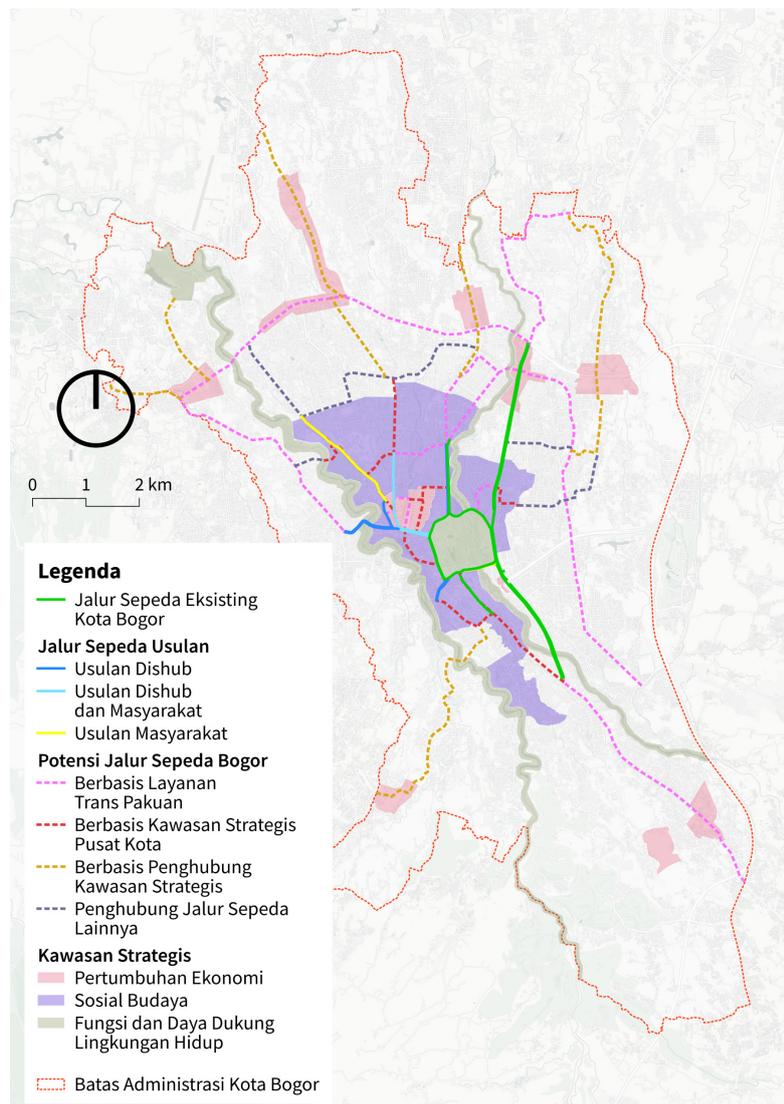
## 1.2. Jaringan Infrastruktur Pesepeda Skala Kota

Pengembangan jaringan infrastruktur pesepeda skala kota dapat didasarkan dari jalur sepeda eksisting Kota Bogor yang dikembangkan melalui 3 (tiga) pendekatan, yakni:

- Pengembangan berdasarkan masukan pemerintah dan masyarakat
- Pengembangan berdasarkan rute transportasi publik untuk menunjang *first and last mile* layanan transportasi publik
- Pengembangan yang menghubungkan kawasan-kawasan strategis Kota Bogor yang telah tercantum dalam RTRW Kota Bogor 2011-2031.

Kemudian, dilakukan penghubungan antar jaringan di atas untuk membentuk grid skala kota yang dapat mengakomodir kemenerusan dan keterhubungan jaringan infrastruktur pesepeda skala kota. Ruas-ruas jalan potensial yang dapat dikembangkan dengan kedua pendekatan di atas diilustrasikan pada gambar berikut.

**Gambar 3.** Pengembangan jaringan jalur sepeda skala kota berdasarkan usulan pemerintah dan masyarakat, layanan Trans Pakuan, dan kawasan strategis



### 1.3. Intervensi Halte Bus

Salah satu masukan yang diperoleh dari Pemerintah Kota Bogor adalah masukan terhadap desain halte bus eksisting. Berdasarkan masukan tersebut, ITDP Indonesia melakukan survei ke 111 halte bus Trans Pakuan dan mengidentifikasi hambatan setiap halte bus. ITDP Indonesia mengidentifikasi beberapa isu utama, seperti:

- **Akses pejalan kaki** ke halte bus yang berkaitan dengan aspek inklusivitas;
- **Kemenerusan trotoar** terhadap bangunan fisik halte;
- **Kondisi fisik trotoar** di sekitar halte bus;
- **Hambatan** yang mengurangi/menutup ruang pejalan kaki efektif; dan
- **Kondisi fasilitas pesepeda.**

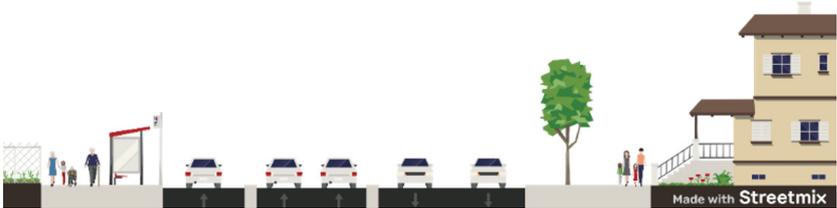
Tiap-tiap halte bus yang telah teridentifikasi isunya kemudian akan diberikan rekomendasi intervensi fisik. Intervensi fisik ini bisa jadi satu rekomendasi atau kombinasi dari rekomendasi yang ada untuk tiap-tiap isu yang ditemukan di halte bus.

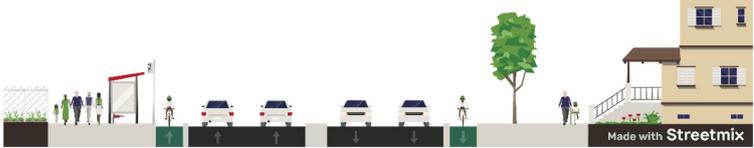
### 1.4. Desain Tipikal Ruang Jalan

Rekomendasi desain menyesuaikan dengan pendekatan *Complete Street* (semua jalan dianggap dilengkapi trotoar dan jalur sepeda). Tipologi desain tipikal diberikan sesuai dengan tipologi jalan arteri dan kolektor Kota Bogor yang termasuk ke dalam prioritas pembangunan fasilitas pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor pada dokumen RTRW Kota Bogor dan dibagi berdasarkan kondisi fisik dan layanan transportasi publik. Apabila konfigurasi jalan tidak dapat dipertahankan dengan lebar yang tersedia, maka pelebaran jalan dapat menjadi opsi. Namun, apabila pelebaran jalan tidak memungkinkan, hal yang dapat dilakukan adalah penurunan fungsi jalan maupun perubahan konfigurasi jalan, misalnya dengan mengurangi jumlah lajur atau menyesuaikan lebar lajur.

Contoh keluaran desain tipikal dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

**Tabel 10.** Contoh penyesuaian ruang jalan dengan pendekatan inklusivitas

Contoh Implementasi	Halte IPB MM, Jalan Pajajaran (segmen Simpang Cikuray – Simpang Lodaya)   Lebar: 30 m   Arteri Primer
Kondisi Eksisting	 <p style="text-align: center;">(Google Street View)</p>  <p style="text-align: right; font-size: small;">Made with Streetmix</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruang pejalan kaki kiri: 3,3 m</li> <li>• Halte dan ruang hijau kiri: 2,7 m</li> <li>• Lajur kendaraan bermotor kiri: 4 m dan 5,4 m (diasumsikan masing- masing lajur selebar 2,7 m), dipisahkan oleh kanstin 0,6 m</li> <li>• Median: kanstin 0,6 m</li> <li>• Lajur kendaraan bermotor kanan: 7,2 m (diasumsikan masing-masing lajur selebar 3,6 m)</li> <li>• Ruang hijau kanan: 4,2 m</li> <li>• Ruang pejalan kaki kanan: 2 m</li> </ul>
Intervensi	 <p>Pada segmen ini teridentifikasi inkonsistensi lajur yang rawan menyebabkan penumpukan kendaraan (<i>bottleneck</i>). Sehingga, konfigurasi jalan akan dikembalikan ke 4/2 T.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruang pejalan kaki dan jalur hijau dipertahankan</li> <li>• Jalur sepeda (kedua sisi): 1,5 m dengan 0,3 m untuk kanstin proteksi</li> <li>• Pelebaran median menjadi 1,2 m</li> <li>• Lajur kendaraan bermotor: 4 x 3,25 m</li> </ul>

## 1.5. Strategi Komunikasi

Sosialisasi yang efektif diperlukan agar infrastruktur pesepeda dan pejalan kaki dapat dimanfaatkan secara optimal serta didukung oleh masyarakat dan pemangku kepentingan. ITDP Indonesia mengidentifikasi isu komunikasi terkait hal ini melalui survei persepsi publik dan diskusi tatap muka, dengan beberapa temuan utama sebagai berikut:

- Terdapat beberapa masyarakat Kota Bogor yang belum familiar dengan keberadaan jalur sepeda dan pejalan kaki.
- Komunikasi pemerintah kota mengenai infrastruktur dianggap kurang efektif, dengan 28% responden bersikap netral, 25% menilai tidak efektif, dan 7% menilai sangat tidak efektif.
- Media sosial merupakan sumber informasi utama seputar manfaat bersepeda dan berjalan kaki, sementara hanya 6% responden mendapat informasi dari pemerintah kota.
- Kurangnya informasi yang dapat mendorong penggunaan jalur sepeda dan pejalan kaki.
- Perlunya papan informasi atau petunjuk lebih jelas mengenai jalur sepeda dan pejalan kaki di beberapa area, seperti sekitar Kebun Raya Bogor dan Alun-Alun.
- Kurangnya pelibatan masyarakat, seperti komunitas sepeda, dalam perencanaan infrastruktur pesepeda dan pejalan kaki di Kota Bogor.

Menanggapi temuan tersebut, ITDP Indonesia merekomendasikan empat pendekatan utama dalam strategi komunikasi yang dapat diterapkan sesuai dengan karakteristik masing-masing kelompok sasaran.

- **Komunikasi Informasional:** Memberikan informasi dan edukasi kepada masyarakat tentang manfaat, fasilitas, dan tata cara penggunaan jalur pesepeda dan pejalan kaki. Pendekatan ini dapat digunakan untuk menysasar masyarakat umum, pelajar dan mahasiswa, serta media.
- **Komunikasi Partisipatif:** Melibatkan masyarakat dan komunitas dalam perencanaan dan pengelolaan jalur pesepeda dan pejalan kaki. Pendekatan ini dapat digunakan untuk menysasar komunitas pesepeda dan pejalan kaki, pemerintah dan pemangku kepentingan internal, sektor swasta dan pengembangan, serta komunitas disabilitas dan kelompok rentan.
- **Komunikasi Persuasif:** Mendorong perubahan perilaku masyarakat melalui kampanye persuasif. Pendekatan ini dapat digunakan untuk menysasar masyarakat umum, pelajar dan mahasiswa, komunitas pesepeda dan pejalan kaki, sektor swasta dan pengembangan, serta komunitas disabilitas dan kelompok rentan.
- **Komunikasi Teknis dan Fungsional:** Menyediakan akses informasi teknis dan memperkuat fungsionalitas infrastruktur. Pendekatan ini dapat digunakan untuk menysasar pemerintah dan pemangku kepentingan internal serta media.

