



# Laporan Akhir Implementasi Sepeda Sewa

## Ringkasan Eksekutif

April 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.*



# Laporan Akhir Implementasi Sepeda Sewa

---

April 2025

**Published by:**

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

**Written by:**

Mega Primatama  
Efod Zhet Mangontan

**Editor:**

Deliani Poetriayu Siregar  
Fani Rachmita

**Editorial Design:**

Retno Ayu Cahyaningrum

**Published in:**

April 2025

**Kontak:**

Fani Rachmita - Senior Communications & Partnership Manager  
[fani.rachmita@itdp.org](mailto:fani.rachmita@itdp.org)

Mega Primatama - Urban Planning Associate  
[mega.primatama@itdp.org](mailto:mega.primatama@itdp.org)

ITDP Indonesia  
Jl. K.H. Wahid Hasyim No.47 (WH47) Lt. 6  
Menteng, Kota Jakarta Pusat, 10350



**Titik Tambat  
Sepeda Sewa  
di Kawasan ini:**  
Bike Sharing Stations  
within this vicinity

# Ringkasan Eksekutif

## Daftar Isi

<b>Pendahuluan</b>	<b>7</b>
<b>Evaluasi Uji Coba Sepeda Sewa Fase Pertama</b>	<b>8</b>
<b>Rekomendasi Implementasi Sepeda Sewa</b>	<b>9</b>
<b>Uji Coba Sepeda Fase Kedua</b>	<b>12</b>
<b>Tantangan Penyelenggaraan Sepeda Sewa</b>	<b>14</b>
<b>Kesimpulan dan Tindak Lanjut</b>	<b>16</b>


  
**Cara Menggunakan Sepeda Sewa:**  
 How to Use Bike Share:

1. Pilih lokasi stasiun terdekat  
 2. Buka aplikasi  
 3. Isi saldo  
 4. Carikan sepeda terdekat  
 5. Scan QR sepeda  
 6. Dapatkan sepeda dengan QR Scan  
 7. Rencanakan rute  
 8. Bayar QR untuk sewa

**Jak Lingko**  
**Jakarta**  
**033**  
 Jakarta Bicycles



# Ringkasan Eksekutif

## PENDAHULUAN

Layanan sepeda sewa bertujuan untuk meningkatkan penggunaan sepeda sebagai pilihan moda transportasi harian di kota dan mengisi celah moda transportasi ramah lingkungan dalam perjalanan awal dan akhir pengguna transportasi publik (*first and last mile*). Layanan sepeda sewa di kota juga mendorong terciptanya jaringan sepeda yang berkeselamatan dan inklusif. Konsep sepeda sewa memungkinkan masyarakat atau pengguna menyewa sepeda dalam periode waktu tertentu. Sepeda dapat diambil dan dikembalikan di titik-titik tambat atau stasiun sepeda yang tersebar di kota.

Dalam konteks Kota Jakarta, penyelenggaraan sepeda sewa mengalami perjalanan yang cukup panjang. Pada tahun 2013, pembahasan mengenai layanan ini dimulai dengan dilakukannya studi oleh ITDP Indonesia mengenai potensi implementasi sepeda sewa untuk memberikan alternatif bermobilitas di Kawasan Senayan, Kuningan, dan Sudirman. Pada pertengahan tahun 2018, uji coba Fase 1 layanan sepeda sewa berbasis aplikasi hasil kerja sama Pemprov DKI Jakarta dengan operator sepeda sewa swasta, Gowes diluncurkan dalam skala terbatas di Kawasan Monumen Nasional (Monas). Dengan 7 titik tambat dan 100 unit sepeda, tercatat rata-rata penggunaan setiap sepeda mencapai 7-13 perjalanan per hari, melampaui rata-rata seluruh dunia di kisaran 4 s.d. 8 perjalanan/hari. ITDP Indonesia merekam perjalanan harian tertinggi pada 4 Agustus 2018 sebesar 1.551 perjalanan/hari.

Kesuksesan uji coba Fase 1 dilanjutkan pada skala yang lebih luas, yaitu tingkat kota di Jakarta pada tahun 2020. Implementasi tingkat kota dilakukan secara bertahap, ditandai dengan penambahan jumlah titik tambat dan sepeda. Kondisi pandemi COVID-19 memunculkan fenomena *bike boom* yang kemudian mendorong penggunaan layanan sepeda sewa. Namun, berbagai masalah kemudian muncul selama pelaksanaan uji coba ini, baik dari sisi internal operator Gowes (kendala operasional dan keuangan perusahaan) maupun faktor eksternal yang mengakibatkan terjadi penurunan kualitas layanan. Pada akhirnya, Gowes menutup operasionalnya pada tahun 2022, menandai berakhirnya penyelenggaraan sepeda sewa ruang terbuka fase pertama di Jakarta.

# EVALUASI UJI COBA SEPEDA SEWA JAKARTA FASE PERTAMA

Beberapa temuan evaluasi dari hasil survei (2020-2022) dan kajian ITDP Indonesia meliputi:

## A. Identifikasi kebutuhan penyelenggaraan layanan, termasuk potensi pendanaan dan pendapatan

ITDP Indonesia mengidentifikasi komponen biaya yang diperlukan untuk operator dalam menyelenggarakan layanan. Komponen ini meliputi biaya pengadaan, biaya operasional, dan biaya tambahan sebagai mitigasi risiko kehilangan sepeda selama operasional. Studi ITDP Indonesia mengeksplorasi opsi-opsi pendanaan dan pendapatan yang memiliki potensi sehingga layanan dan operasional dapat lebih berkelanjutan seperti alternatif pendanaan bersumber dari dana investasi dan *CSR/sponsorship*. Sedangkan, opsi pendapatan berasal dari pendapatan periklanan, kompensasi Koefisien Lantai Bangunan (KLB), dan skema kerja sama dengan pihak lain (*partnership*).

## B. Ketersediaan kebijakan pendukung

Belum adanya regulasi yang jelas terkait penyelenggaraan sepeda sewa dari Pemerintah Pusat menjadikan implementasi layanan uji coba sepeda hanya mengandalkan Surat Keputusan (SK) Kepala Dinas Perhubungan DK Jakarta. SK ini pun belum disertai dengan poin regulasi pendukung, termasuk Standar Pelayanan Minimum serta berlaku selama satu bulan dengan kemungkinan untuk diperpanjang.

## C. Preferensi tipe sepeda

Berdasarkan data tahun 2021 hingga 2022, lebih dari 25% responden menginginkan sepeda listrik selaras dengan penggunaan sepeda listrik yang lebih banyak dibanding sepeda kayuh. Alasan utamanya karena lebih cepat, mudah, dan tidak melelahkan. Ini menunjukkan pentingnya menyediakan kedua jenis sepeda, baik kayuh maupun listrik.

## D. Tujuan penggunaan sepeda sewa

Mayoritas responden menggunakan sepeda sewa untuk berolahraga karena layanan terbatas pada koridor Sudirman-Thamrin. Hampir 50% responden menginginkan layanan yang menghubungkan tempat rekreasi, belanja, kantor, sekolah, dan tempat ibadah, sehingga perlu adanya titik tambat berbasis kawasan.

## E. Kemudahan dan ketersediaan informasi penggunaan sepeda sewa

Survei yang dilakukan pada Agustus 2022 menunjukkan sebagian besar pengguna sepeda sewa adalah pengguna baru. Beberapa yang belum sempat mencoba pada umumnya tidak mengetahui layanan sepeda sewa, cara penggunaan, maupun titik-titik tambat yang tersedia.

## F. Isu operasional layanan

Selama masa operasional, layanan sepeda sewa menemui banyak kendala seperti armada sepeda yang tidak bisa digunakan karena performa aplikasi, jalur sepeda juga masih dianggap terlalu pendek, titik tambat terlalu terbatas dan layanan hanya terbatas pada koridor Sudirman-Thamrin.

# REKOMENDASI IMPLEMENTASI SEPEDA SEWA

## 1 Regulasi Sepeda Sewa Jakarta

Pelaksanaan layanan sepeda sewa ketika itu masih dijalankan berdasarkan Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta berupa rekomendasi operasional dan aturan yang harus ditaati. Hal ini mengakibatkan penyelenggaraan layanan masih belum maksimal. Selain itu, layanan sepeda sewa direkomendasikan ITDP Indonesia untuk dikembangkan menjadi layanan *first and last mile* transportasi publik. Berhubung belum adanya regulasi yang mengatur layanan sepeda sewa, berdasarkan hasil evaluasi penyelenggaraan pilot sepeda sewa sebelumnya penyusunan regulasi diusulkan untuk segera dilakukan. Diskursus penyusunan draf regulasi antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan ITDP Indonesia yang dimulai pada tahun 2020 menghasilkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 36 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Penyewaan Sepeda Terintegrasi Angkutan Umum Massal telah menjamin kepastian hukum layanan sepeda sewa secara permanen.

## 2 Poin-poin Regulasi Sepeda Sewa Jakarta

ITDP merekomendasikan Jakarta untuk dapat melakukan perencanaan sistem sepeda sewa, termasuk dengan memilih teknologi yang digunakan. ITDP merekomendasikan implementasi sistem Generasi Ketiga (*docked*) dan Generasi Keempat (*dockless*) untuk dioperasikan di Jakarta beserta fasilitas pendukungnya seperti unit sepeda, titik tambat, dan wilayah layanan. Penyelenggaraan sepeda sewa di Jakarta, sesuai dengan Peraturan Gubernur, diarahkan untuk menggunakan layanan sepeda sewa Generasi Keempat (*dockless* berbasis aplikasi). Selain itu, regulasi juga mengatur mengenai lokasi layanan, jenis dan spesifikasi sepeda, dan mekanisme penempatan titik tambat.

## 3 Skema Bisnis Sepeda Sewa Jakarta

### 3.1. Operator Layanan Sepeda Sewa

ITDP merekomendasikan layanan sepeda sewa di Jakarta untuk dijalankan menggunakan skema bisnis *publicly owned and privately operated* melalui BUMD (diarahkan untuk BUMD sektor transportasi) atau *privately owned and operated* yang mana langsung dilaksanakan oleh pihak swasta sepenuhnya.

Dengan pertimbangan ketersediaan anggaran dan untuk mempercepat implementasi layanan, Pemerintah DKI Jakarta memutuskan untuk mengadopsi skema *privately owned and operated*, dengan pihak swasta sebagai badan pelaksana sekaligus operator layanan. Meskipun sepenuhnya akan dioperasikan swasta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan meregulasi, mengevaluasi, serta memberikan hak otoritas operasional kepada operator swasta yang dianggap berkompeten.

### 3.2. Penentuan Tarif Layanan Sepeda Sewa

Dalam penentuan tarif, ITDP Indonesia melaksanakan studi *Ability To Pay/Willingness To Pay* (ATP/WTP) untuk mengestimasi besaran tarif batas bawah dan atas untuk layanan sepeda sewa, dengan membedakan jenis sepeda (kayuh dan listrik). ITDP Indonesia merekomendasikan tarif batas bawah untuk sepeda kayuh dan listrik masing-masing sebesar Rp3.000,00 dan Rp4.000,00 per 15 menit, dengan besaran tarif batas atas dapat disesuaikan kemudian, karena besaran yang ditemukan dari penghitungan ATP (yang akan dijadikan tarif batas atas adalah sekitar Rp16.000,00 per 15 menit. Tarif layanan yang dimuat pada Peraturan Gubernur pada akhirnya menyesuaikan dengan tarif sepeda sewa dari beberapa operator yang saat itu masih berjalan, sehingga besar tarifnya lebih kecil dari studi yang dilakukan ITDP Indonesia, yakni sebesar Rp1.500,00 dan Rp2.500,00 per 15 menit untuk tarif bawah masing-masing jenis armada sepeda kayuh dan listrik, serta Rp3.000,00 dan Rp5.000,00 per 15 menit untuk tarif batas atasnya. Meskipun demikian, Peraturan Gubernur menjelaskan lebih lanjut bahwa besaran tarif ini dapat diubah oleh Gubernur berdasarkan kajian Dinas Perhubungan.

Selain tarif, penyelenggara layanan juga dikenakan tarif sewa tempat pada titik-titik tambat pada area publik berdasarkan penghitungan jumlah unit sepeda dan nilai tarif sewa. Pengaturan pengenaan tarif ini akan didetailkan pada perjanjian kerja sama dengan Unit Pengelola (UP) Perpustakaan, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.

## 4 Perencanaan Skema Operasional Sepeda Sewa Jakarta

### 4.1. Perencanaan Wilayah Layanan

ITDP Indonesia mengarahkan penempatan titik-titik tambat yang menyebar di sekitar stasiun transportasi publik untuk memenuhi kebutuhan *first and last mile*. Semakin meluasnya titik-titik tambat pada saat uji coba pertama mendorong adanya pengaturan untuk kawasan-kawasan yang lebih kecil di dalam area layanan sepeda, yang terbagi ke dalam unit yang disebut Wilayah Layanan.

Peraturan Gubernur No. 36 Tahun 2022 tentang sepeda sewa tidak mengatur secara ketat penetapan wilayah layanan sepeda sewa yang berdampak pada tidak maksimalnya penggunaan layanan sepeda sewa. Berdasarkan *The Bike Sharing Planning Guide* (ITDP, 2018), wilayah layanan setidaknya memenuhi aspek sebagai berikut:

- Terletak di sekitar titik-titik simpul transportasi massal
- Terletak di kawasan pusat kota
- Guna lahan pada kawasan yang beragam

Pertimbangan lain termasuk ketersediaan infrastruktur sepeda, lalu lintas tidak padat, lokasi menarik, dan arah pembangunan kawasan. Layanan sepeda sewa dapat diselenggarakan di kawasan dengan jalur sepeda atau menggunakan trotoar jika tidak ada jalur sepeda. Kawasan-kawasan lainnya yang dapat dipertimbangkan sebagai wilayah layanan sepeda sewa, yang tercantum dalam Peraturan Gubernur adalah:

- Kawasan permukiman;
- Kawasan jalan yang ditetapkan untuk hari bebas kendaraan bermotor;
- Kawasan Berorientasi Transportasi Publik atau *Transit-Oriented Development* (TOD);
- Kawasan perkantoran;
- Kawasan wisata; dan
- Kawasan terintegrasi transportasi massal.

#### **4.2. Standar Pelayanan Minimum dan Operasional**

Untuk menjamin kualitas armada sepeda sewa, ITDP Indonesia merekomendasikan penyusunan Standar Pelayanan Minimum (SPM) layanan sepeda sewa untuk dimasukkan ke dalam Peraturan Gubernur. ITDP merumuskan SPM untuk operator pada bidang-bidang seperti respons laporan/keluhan pengguna, ketertiban parkir, kondisi sarana unit, spesifikasi teknis, integritas data, dan pengaturan jumlah kendaraan.

Pada Peraturan Gubernur, operator wajib mematuhi Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang sudah tertera. SPM pada Peraturan Gubernur merupakan pengembangan rekomendasi awal, yang ditambah identitas unit, aspek keselamatan, keterjangkauan antar titik tambat, GPS, dan identitas pada titik tambat.

Diperlukan juga adanya pendelegasian wewenang antar *stakeholders*, dalam hal ini operator dan regulator. Tugas operator mencakup kepatuhan terhadap Perjanjian Tingkat Layanan, penyediaan dan pemeliharaan armada sepeda, pengawasan melalui GPS untuk unit yang keluar dari wilayah layanan, penanganan keluhan pelanggan secara responsif, dan sosialisasi penggunaan dan panduan keselamatan.

### 4.3. Pemantauan dan Evaluasi

Dalam mengumpulkan masukan dari masyarakat ataupun operator, sekaligus menjadi dasar penentuan kegiatan sepeda sewa ke depan serta meninjau kesesuaian Peraturan Gubernur untuk mencari skema terbaik sepeda sewa Jakarta, ITDP Indonesia memandang perlu untuk dilakukan pemantauan dan evaluasi

Penanganan aduan dan laporan memerlukan alur yang jelas dan disepakati bersama. ITDP Indonesia telah merumuskan alur pengelolaan informasi aduan dari berbagai kanal untuk memastikan respons cepat dan akurat. Pemantauan dan evaluasi rutin dengan survei pelanggan dilakukan untuk mengumpulkan masukan dari masyarakat dan operator sebagai dasar untuk menilai efektivitas kebijakan dan menentukan arah pengembangan layanan sepeda sewa di masa depan.

## UJI COBA SEPEDA SEWA FASE KEDUA

Sebagai tindak lanjut pengesahan Peraturan Gubernur No. 36 Tahun 2022 tentang layanan sepeda sewa, Dinas Perhubungan bersama dengan ITDP Indonesia melaksanakan serangkaian kegiatan menuju implementasi Uji Coba Sepeda Sewa Fase Kedua sebagai berikut:

### A. Sosialisasi Peraturan Gubernur

Sosialisasi ini dilakukan segera setelah pengesahan Peraturan Gubernur, yang menasar kepada operator-operator sepeda sewa eksisting dan operator sepeda sewa potensial serta instansi pemerintah yang memiliki keterkaitan dengan layanan sepeda sewa dalam beragam aspek. Tindak lanjut dari masa sosialisasi adalah penyelenggaraan kegiatan *Bike Sharing Summit* pada 27 November 2022, yang memiliki beberapa tujuan:

- Menyampaikan kesiapan koordinasi dan kebijakan lintas dinas dalam penyelenggaraan sepeda sewa di Jakarta.
- Memperluas informasi kepada calon operator sepeda sewa dan pelaku usaha terkait lainnya terhadap rencana penerapan sepeda sewa multioperator.
- Menyediakan media koneksi dan jejaring kepada operator sepeda sewa eksisting atau operator sepeda sewa potensial.
- Mengembangkan atau menciptakan lingkungan ramah usaha dan meningkatkan daya saing calon penyedia layanan sepeda sewa
- Media promosi dan *enabler* bagi ragam dinas di Pemerintah Provinsi DK Jakarta dan badan usaha lain dalam berkolaborasi.
- Memberikan ilustrasi dan potensi peluang investasi pengembangan usaha sepeda sewa

Beberapa tindak lanjut dalam kegiatan ini adalah:

- Kontak dan asistensi persiapan operator yang telah siap dan bersedia bergabung ke dalam sistem
- Penyiapan jaringan komunikasi lintas dinas terkait penyelenggaraan dan/atau badan koordinasi
- Penyiapan dokumen petunjuk teknis dan pelaksanaan sepeda sewa turunan dari Peraturan Gubernur Nomor 36 Tahun 2022, yakni:
  - a. Pengembangan Model Bisnis Sepeda Sewa
  - b. Skema Finansial dan Pembayaran Sepeda Sewa
  - c. Skema dan Mekanisme Penetapan Titik Tambat dan Wilayah Layanan
  - d. Skema dan Mekanisme Penetapan Operator
  - e. Ilustrasi dan Skema Operasional Sepeda Sewa
- Skema Pengawasan & Evaluasi Penyelenggaraan Sepeda Sewa

## **B. Penyusunan Alur Registrasi Eksternal dan Administrasi Internal**

Proses administrasi kemudian disusun untuk menyaring operator-operator yang berminat dalam skema ini, yang diurutkan sebagai berikut:

- Pengisian formulir permohonan pengajuan dari calon operator, disertai dengan dokumen proposal sebagai lampiran
- Pengajuan ke Dinas Perhubungan untuk mendapatkan tanda terima dan nomor permohonan
- Melakukan pertemuan, diskusi, kunjungan lapangan (asesmen penampungan unit sepeda dan titik tambat rencana) bersama Dinas Perhubungan
- Asesmen hasil survei oleh Dinas Perhubungan
- Calon operator yang tidak lolos dapat melakukan pembetulan dan berkoordinasi kembali dengan Dinas Perhubungan untuk melakukan asesmen pada poin pengajuan yang telah direvisi
- Calon operator yang dinyatakan lolos akan mendapatkan Surat Rekomendasi Kepala Dinas Perhubungan untuk melakukan kegiatan uji coba
- Setelah evaluasi kegiatan uji coba dinyatakan berhasil, operator bersama Dinas Perhubungan dapat menandatangani Perjanjian Tingkat Layanan (*Service Level Agreement*) sebagai langkah awal implementasi secara permanen.

## C. Analisis Kawasan Uji Coba

Wilayah operasional Gowes dalam kegiatan uji coba pertama dianggap terlalu luas untuk dikendalikan oleh satu operator, sehingga untuk uji coba berikutnya diarahkan untuk ke kawasan yang lebih kecil, agar layanan bisa lebih dikendalikan. Selain itu, wilayah layanan yang ada sebagian besar berbentuk koridor sepanjang Sudirman—Thamrin, sehingga tidak dapat mengakses kawasan-kawasan sekitar sebagai moda *first and last mile*.

Pendekatan untuk kawasan uji coba baru dimulai berdasarkan potensi penumpang dari titik-titik transportasi publik. Dengan jumlah paling signifikan dari moda lainnya, stasiun- stasiun KRL *Commuter Line* kemudian diseleksi berdasarkan jumlah penumpang, lokasinya terhadap pusat Kota Jakarta, fungsi jalan, dan keterhubungan langsung dengan jaringan jalur/lajur sepeda eksisting. Dari aspek seleksi di atas diperoleh 3 kandidat utama: Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini.

Ketiga stasiun tersebut diseleksi kembali melihat keberagaman guna lahan sekitar serta arah pembangunan. Dari ketiga stasiun tersebut, bila melihat jangkauan radius bersepeda, ditemukan irisan antara Stasiun Gondangdia dan Stasiun Cikini di Kawasan Cikini Raya. Hal ini membuat kawasan Cikini Raya – Teuku Cik Di Tiro – R.P. Soeroso dipilih menjadi kawasan uji coba layanan sepeda sewa. Keputusan ini juga didukung oleh guna lahan beragam, kondisi eksisting yang memungkinkan kawasan aktif sepanjang hari, serta ditunjang dengan jalur sepeda yang sudah ada.

Dalam menghadapi tantangan kendala finansial layanan sesuai dengan Peraturan Gubernur, Dinas Perhubungan dan ITDP Indonesia mencoba mengeksplorasi alternatif pendanaan. Salah satunya adalah skema pendanaan CSR atau sponsorship yang dapat dilakukan oleh BUMD bidang transportasi. Namun demikian, pada diskusi terbaru, Badan Pembinaan BUMD menyarankan skema ini diberikan oleh sektor BUMD yang secara finansial lebih sehat dan stabil, seperti perbankan dan konstruksi.

# TANTANGAN PENYELENGGARAAN SEPEDA SEWA

Dari langkah-langkah yang sudah ditempuh oleh Dinas Perhubungan maupun ITDP Indonesia dalam implementasi kegiatan uji coba, ditemukan beberapa tantangan penyelenggaraan seperti:

## A. Arah Kebijakan dan Prioritas Jakarta

ITDP Indonesia mencatat pengaruh politis yang kuat dalam upaya implementasi fasilitas utama maupun pendukung pesepeda, contohnya adalah penurunan kualitas jalur sepeda Jakarta sepanjang tahun 2023. Selain itu, meskipun Peraturan Gubernur No. 36 Tahun 2022 merupakan niat baik Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, regulasi ini masih perlu dikaji lebih mendalam dikarenakan catatan-catatan dari instansi pemerintah maupun calon-calon operator layanan sepeda sewa.

## B. Ketersediaan dan Kesediaan Calon Operator

Hasil audiensi dengan para calon operator menunjukkan adanya kekhawatiran mengenai keberlanjutan pendanaan, karena diperlukan investasi yang signifikan dari operator untuk menghadirkan layanan sepeda sewa yang sesuai dengan Peraturan Gubernur No. 36 Tahun 2022. Selain itu, beberapa calon operator masih meragukan potensi bisnis dalam ekosistem layanan ini, terutama terkait dengan ketentuan tarif yang belum memenuhi standar yang diharapkan oleh para operator. Beberapa catatan dan informasi terbaru pada masing- masing operator adalah sebagai berikut:

- Gowes: Masih membutuhkan dukungan finansial untuk dapat beroperasi. Layanan Gowes kemudian ditutup sepenuhnya pada tahun 2023 karena alasan finansial dan potensi bisnis
- Migo: Armada yang direncanakan beroperasi tidak sesuai dengan spesifikasi yang disyaratkan dalam Peraturan Gubernur. Setelah negosiasi dengan Dinas Perhubungan, Migo menyanggupi untuk mengoperasikan 5 unit sepeda kayuh
- Boseh: Membutuhkan kerjasama *government-to-government* bila ingin beroperasi di Jakarta, karena operasional layanan di bawah kendali Pemerintah Kota Bandung.
- Sealog: Memiliki keterbatasan pengetahuan layanan sepeda sewa dan membutuhkan dukungan finansial
- VRENT: Armada yang direncanakan beroperasi tidak sesuai dengan spesifikasi yang disyaratkan dalam Peraturan Gubernur, dan belum memiliki pengalaman dalam pemeliharaan armada yang sesuai dengan Peraturan Gubernur. Terdapat pula kekhawatiran mengenai keamanan aset dan keberlanjutan finansial ketika beroperasi.
- Pondok Sepeda: Memiliki visi menjadi operator sepeda sewa, namun masih membutuhkan dukungan finansial
- Beam Indonesia: Armada yang direncanakan beroperasi tidak sesuai dengan spesifikasi yang disyaratkan dalam Peraturan Gubernur, serta keberatan atas skema tarif yang disyaratkan dalam Peraturan Gubernur tersebut.

### C. Kondisi Lapangan

Kawasan Cikini—Gondangdia yang terpilih menjadi kawasan uji coba selanjutnya masih memiliki beberapa tantangan yang perlu ditindaklanjuti dalam melaksanakan implementasi layanan uji coba nantinya. Tantangan yang ditemui selama proses ini adalah sebagai berikut:

- Keselamatan bersepeda, terutama pada simpang-simpang jalan.
- Kenyamanan bersepeda, terutama pada ruas jalan dengan *manhole* di atas jalur sepeda
- Kepadatan lalu lintas pada jam sibuk yang dapat mengurangi tingkat keselamatan dan kenyamanan bersepeda
- Kesulitan dalam peletakan titik tambat pada ruas-ruas jalan dengan lebar trotoar terbatas, sehingga titik-titik tambat perlu dipertimbangkan untuk masuk ke dalam persil bangunan
- Respons beragam pemilik lahan atas rencana titik tambat dalam persil bangunan

## D. Penyesuaian dengan Peraturan Menteri Perhubungan

Dalam perjalanan menuju implementasi layanan sepeda sewa sejak dirilisnya Peraturan Gubernur No. 36 Tahun 2022 pada Agustus 2022 lalu, ITDP Indonesia mengidentifikasi beberapa masalah yang menjadi topik utama pengusahaan implementasi layanan, yakni armada sepeda sewa, tarif layanan, dan kondisi finansial calon operator sepeda sewa.

Dalam audiensi pada awal tahun 2024 bersama Dinas Perhubungan, terdapat urgensi untuk kelanjutan layanan sepeda pada tahun ini, sesuai dengan konsep Jakarta Kota Global. Untuk memecah “kebuntuan” yang terjadi selama tahun 2023, diputuskan oleh Dinas Perhubungan bahwa kegiatan uji coba akan dilaksanakan menggunakan dasar hukum Peraturan Menteri Perhubungan No. 45 Tahun 2020.

Terdapat fleksibilitas peraturan yang akan diterapkan untuk uji coba nanti, seperti pembebasan pengenaan tarif dan armada layanan. Untuk memastikan layanan dapat mengakomodasi seluruh usia pengguna, Dinas Perhubungan akan mewajibkan penyertaan sepeda kayuh ke dalam layanan uji coba sepeda sewa nantinya.

## KESIMPULAN DAN TINDAK LANJUT

Peraturan Gubernur No. 36 Tahun 2022 hadir untuk memberikan solusi bermobilitas di perkotaan, dengan meregulasi penyelenggaraan sepeda sewa. Peraturan ini memberikan pondasi yang lebih kuat dan merupakan salah satu peraturan pertama secara nasional yang secara spesifik menjelaskan bagaimana layanan sepeda sewa dapat berjalan secara optimal. Namun demikian, Peraturan Gubernur ini memiliki potensi untuk dikaji lebih jauh dan mendetail, terutama setelah diterimanya catatan-catatan dari berbagai pihak. Berdasarkan temuan dan masukan yang telah dihimpun, ITDP Indonesia menyusun rekomendasi yang dapat dijadikan pertimbangan oleh Dinas Perhubungan dalam menyelenggarakan kegiatan sepeda sewa secara umum sebagai berikut:

### 1 Percepatan Pelaksanaan Uji Coba Fase Kedua

ITDP Indonesia kembali menekankan urgensi pelaksanaan implementasi layanan sepeda sewa dengan beragam opsi yang tersedia, namun tetap diusahakan untuk diselenggarakan secara ideal sesuai dengan praktik terbaik (*best practice*). Implementasi ini (yang setidaknya dilaksanakan dengan uji coba terlebih dahulu) dilakukan untuk menguji poin-poin yang telah termuat dalam Peraturan Gubernur No. 36 Tahun 2022 dan dapat menjadi dasar dalam menindaklanjuti isi dari peraturan tersebut agar disesuaikan dengan skema layanan terbaik untuk Jakarta.

### 2 Penyesuaian Regulasi Layanan Sepeda Sewa

Tantangan utama dalam upaya implementasi layanan sepeda sewa ini adalah penetapan operator. Di satu sisi, ada urgensi untuk menyelenggarakan layanan, tetapi di lain sisi lain, perlu juga mengakomodasi catatan-catatan yang diberikan oleh calon operator juga perlu diakomodasi. Selain itu, keterbatasan dalam lingkup regulasi menjadi salah satu faktor utama yang menyebabkan resistensi dalam implementasi layanan ini.

Oleh karena itu, beberapa aspek regulasi perlu diperjelas atau ditambahkan dalam Peraturan Gubernur No. 36 Tahun 2022 untuk memastikan keberlanjutan layanan sepeda sewa. Dengan demikian, sistem sepeda sewa yang diatur dengan baik dapat memberikan kepastian kepada badan usaha bahwa pemerintah mampu menjalin kerja sama yang efektif dan efisien.



