



# Panduan Kebijakan Transportasi Tidak Bermotor untuk Kawasan Perkotaan







United Nations  
Environment Programme



Institute for Transportation  
& Development Policy



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM  
DAN PERUMAHAN RAKYAT  
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

**Published by:**

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

**Contact:**

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

Ria Roida Minarta - Urban Planning Associate  
ria.roida@itdp.org

ITDP Indonesia  
Jalan Johar No 20, 5th floor,  
Menteng, Jakarta 10340

**Prepared by:**

Faela Sufa, Ria Roida Minarta, Etsa Amanda, Annisa Dyah Lazuardini

**Published on:**

January 2020



*Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) adalah organisasi nirlaba yang didirikan di Amerika Serikat pada tahun 1985 oleh para pelaku advokasi transportasi berkelanjutan untuk mewujudkan sistem transportasi berkelanjutan sebagai upaya mengurangi emisi karbon serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat perkotaan. ITDP telah memelopori kebijakan dan proyek transportasi yang berwawasan lingkungan, berkelanjutan dan mengakomodasi kesetaraan. ITDP Indonesia telah lebih dari sepuluh tahun memberikan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi DKI Jakarta, Semarang, Medan, dan beberapa kota besar lainnya mengenai transportasi publik massal, sistem perparkiran, dan perbaikan fasilitas pejalan kaki.*

## GLOSARIUM

APBD	Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah
ARI	Acute Respiratory Infections
Bappeda	Badan Perencanaan Daerah
BPS	Badan Pusat Statistik
CBD	Central Business District
DKI	Daerah Khusus Ibukota
Fasos	Fasilitas Sosial
Fasum	Fasilitas Umum
FHWA	Federal Highway Administration
GSB	Garis Sempadan Bangunan
ISPA	Infeksi Saluran Pernapasan Akut
ITDP	Institute for Transportation and Development Policy
LLAJ	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
NACTO	National Association of City Transportation Officials
NMT	Non-Motorized Transportation
Perda	Peraturan Daerah
Perwali	Peraturan Walikota
PKL	Pedagang Kaki Lima
PM	Particulate Matter
Polantas	Polisi Lalu Lintas
PU	Pekerjaan Umum
Pustikom	Pusat Teknologi Informasi dan Komunikasi
RAPBD	Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah
RPJMN	Rencana Pembangunan Jangka Menengah
RTH	Ruang Terbuka Hijau
RTRW	Rencana Tata Ruang Wilayah
Satpol PP	Satuan Polisi Pamong Praja
SK	Surat Keputusan
SMART	Specific, Measurable, Actionable, Realistic, and Time-bound
TOD	Transit-Oriented Development
UMKM	Usaha Mikro Kecil Menengah
UNEP	United Nations Environment Programme
URTI	Upper Respiratory Tract Infections
UU	Undang-Undang
WHO	World Health Organization
ZoSS	Zona Selamat Sekolah

# DAFTAR ISI

<b>1. PENDAHULUAN</b>	<b>6</b>
1.1 Latar Belakang	6
1.2 Tujuan dan Ruang Lingkup	8
1.3 Metode	8
<b>2. TRANSPORTASI TIDAK BERMOTOR DI INDONESIA</b>	<b>9</b>
2.1 Penggunaan Transportasi Tidak Bermotor	9
2.2 Isu Terkait Transportasi Tidak Bermotor	10
2.2.1 Kualitas infrastruktur	10
2.2.2 Kualitas dan Kelengkapan Data	12
<b>3. KEBIJAKAN TERKAIT TRANSPORTASI TIDAK BERMOTOR</b>	<b>13</b>
3.1 Kebijakan Eksisting: Nasional dan Lokal	13
3.2 Kebijakan Internasional dan Kebijakan di Negara-negara Lain	16
3.3 Identifikasi Celah Kebijakan Terkait Transportasi Tidak Bermotor	18
<b>4. MEMBANGUN KOMITMEN POLITIS</b>	<b>19</b>
4.1 Peran Pemerintah	19
4.1.1 Pemetaan Kelembagaan	19
4.1.2 Lingkup Peran dan Tanggung Jawab Instansi Pemerintahan Daerah	20
4.2 Membangun Komitmen Politis antar Pemilik Kepentingan	22
<b>5. PANDUAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TIDAK BERMOTOR</b>	<b>23</b>
5.1 Memahami Konsep Kebijakan Transportasi Tidak Bermotor	23
5.2 Usulan Komponen Kebijakan	23

# 1

## PENDAHULUAN

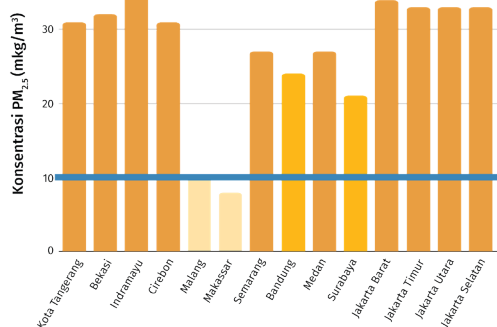
### 1.1 LATAR BELAKANG

Pada tahun 2019, tercatat 57% penduduk Indonesia yakni sejumlah 157 juta orang tinggal di kawasan perkotaan dan pada tahun 2045 diproyeksikan jumlah tersebut akan meningkat menjadi 220 juta (World Bank, 2019). Semakin banyaknya jumlah penduduk perkotaan tersebut melahirkan pula berbagai isu perkotaan, diantaranya isu-isu terkait transportasi dan lingkungan. Antara tahun 2013 hingga 2016, konsentrasi polutan PM<sub>2.5</sub> di Indonesia meningkat 2 kali lipat (Air Life Quality Index, 2019). Kualitas udara yang buruk salah satunya akan mempermudah penyebaran Infeksi Saluran Pernapasan Akut (ISPA). Contohnya di DKI Jakarta, Dinas Kesehatan Provinsi DKI Jakarta menyatakan tren penyakit infeksi saluran pernapasan atas (ISPA) meningkat sepanjang tahun 2016-2018 dengan jumlah total 5.465.727 kasus, dengan 40% dari total kasus dipengaruhi oleh polusi udara yang ada (Dinas Kesehatan Provinsi Jakarta, 2019).

Buruknya kualitas udara ini tidak hanya terjadi di Jakarta. Seperti yang tercantum dalam Gambar 1, sejumlah kota-kota lainnya di Indonesia memiliki konsentrasi polutan PM<sub>2.5</sub> yang berada jauh di atas ambang batas aman.

Keselamatan di ruang jalan juga merupakan salah satu isu umum kawasan perkotaan di Indonesia. Sepanjang tahun 2018, terjadi 107.968 kecelakaan dengan total korban 171.438 orang (Pustikom Kementerian Perhubungan, 2018). Jumlah korban kecelakaan lalu lintas tersebut meningkat 2,7% dari tahun sebelumnya. Angka kecelakaan yang melibatkan pengguna jalan selain pengguna kendaraan bermotor, yakni pejalan kaki dan pesepeda, pun cukup tinggi. Menurut WHO (World Health Organization), korban pejalan kaki dan pengguna sepeda memiliki persentase sekitar 19% dari 31.383 kasus kecelakaan dengan korban jiwa yang terjadi sepanjang 2018, yaitu sekitar 5.900 kasus kecelakaan yang mengakibatkan kematian bagi pejalan kaki dan pengguna sepeda (WHO, 2018).

**Gambar 1. Konsentrasi PM<sub>2.5</sub> di sejumlah kota di Indonesia**



Peningkatan drastis tingkat polusi udara perkotaan serta banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas tersebut terjadi paralel dengan penggunaan kendaraan bermotor pribadi yang semakin meningkat. Berdasarkan data dari World Bank (2019), antara 1995 dan 2014, jumlah mobil di Indonesia naik 6 kali lipat dan motor naik hingga 10 kali lipat. Urgensi terkait perlunya peralihan penggunaan kendaraan bermotor pribadi ke moda transportasi yang lebih berkelanjutan terutama di kawasan perkotaan untuk merespon isu-isu yang ditimbulkan perlu ditumbuhkan dan ditindaklanjuti dengan aksi yang nyata secepat mungkin.

**Gambar 2. Kurangnya fasilitas persimpangan yang aman**

Foto: Medan, Indonesia



**Gambar 3. Ketersediaan penyeberangan pelikan**

Foto: Jakarta, Indonesia



**Non-Motorized Transport** (NMT) atau Transportasi Tidak Bermotor merupakan aspek penting dalam perwujudan sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan. Di Indonesia, jenis transportasi tidak bermotor yang umum ditemui diantaranya adalah sepeda, becak, serta andong atau delman. Perjalanan kaki pun merupakan salah satu moda transportasi tidak bermotor. Minimnya tingkat polusi yang dihasilkan oleh berbagai transportasi tidak bermotor tersebut secara langsung dapat berdampak positif pada kualitas udara suatu kawasan.

Transportasi tidak bermotor tersebut juga dapat menjadi alternatif moda ramah lingkungan yang efektif dan efisien dari segi biaya dan waktu, terlebih di wilayah perkotaan dimana perjalanan yang paling banyak dilakukan adalah perjalanan jarak dekat dan sedang, baik perjalanan langsung dari lokasi asal dan tujuan perjalanan maupun sebagai perjalanan pengumpan (*first mile*) menuju titik transportasi publik atau perjalanan akhir (*last mile*) dari titik transportasi publik ke lokasi akhir perjalanan. Pengembangan sistem transportasi massal yang tengah direncanakan pemerintah di sejumlah kota di Indonesia terkait arahan RPJMN 2020-2024 tidak hanya perlu terkoneksi dengan sistem jaringan jalan kendaraan bermotor yang baik, namun juga perlu terintegrasi dengan jaringan fasilitas transportasi tidak bermotor.

Dengan penyediaan fasilitas yang tepat, penggunaan transportasi tidak bermotor dapat pula mendorong inklusivitas dalam kawasan perkotaan, karena dapat digunakan oleh semua segmen masyarakat berdasarkan kemampuan, umur, dan golongan pendapatan. Selain itu, penyediaan fasilitas transportasi tidak bermotor khususnya untuk pejalan kaki dan pesepeda yang aman akan meningkatkan tingkat keamanan dan keselamatan transportasi, yang merupakan salah satu sasaran pembangunan infrastruktur dalam RPJMN 2020 - 2024.

Dengan berbagai manfaat serta pentingnya peran transportasi tidak bermotor dalam sistem transportasi perkotaan tersebut, peningkatan penggunaan transportasi tidak bermotor perlu mendapatkan dukungan penuh dari pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya.

## 1.2 TUJUAN DAN RUANG LINGKUP

Dukungan terhadap penggunaan transportasi tidak bermotor perlu dilakukan secara penuh oleh pemerintah baik dalam skala nasional maupun daerah, secara komprehensif baik dari segi kebijakan maupun program kerja pemerintah terkait infrastruktur. Pengembangan atau perbaikan kualitas infrastruktur jalan perlu dilengkapi dengan pengembangan atau perbaikan fasilitas untuk transportasi tidak bermotor terutama trotoar. Terkait dengan hal tersebut, dokumen ini dibuat untuk menyelaraskan visi dan memberikan panduan dalam perumusan kebijakan di tingkat kota terkait peningkatan penggunaan dan kualitas fasilitas transportasi tidak bermotor di kawasan perkotaan Indonesia.

Untuk mencapai tujuan tersebut, dokumen ini mencakup sejumlah pembahasan sebagai berikut

1. Identifikasi isu terkait peningkatan penggunaan transportasi tidak bermotor di kawasan perkotaan Indonesia
2. Kajian mengenai kebijakan dan program yang telah ada terkait transportasi tidak bermotor di kawasan perkotaan Indonesia serta perbandingan best practices di luar negeri
3. Diskusi mengenai celah kebijakan yang ada terkait transportasi tidak bermotor
4. Diskusi mengenai pembangunan komitmen politis dalam meningkatkan penggunaan transportasi tidak bermotor di kawasan perkotaan Indonesia
5. Usulan kebijakan terkait transportasi tidak bermotor

Dokumen ini disusun terutama untuk kota-kota besar dan metropolitan di Indonesia. Klasifikasi kota dilakukan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, yaitu:

- **Kawasan Perkotaan Besar:** Kawasan perkotaan yang memiliki jumlah penduduk secara keseluruhan sekurang-kurangnya 500.000 jiwa, sebagai contohnya Bogor, Padang, Pekanbaru, Malang, Denpasar, Jambi, Balikpapan, dan lainnya
- **Metropolitan:** Kawasan perkotaan yang memiliki jumlah penduduk secara keseluruhan sekurang-kurangnya 1.000.000 (satu juta) jiwa yang terdapat keterkaitan fungsi antar kawasan perkotaan dalam satu sistem metropolitan, sebagai contohnya Surabaya, Medan, Palembang, Semarang, Makassar, Tangerang Selatan, dan lainnya

## 1.3 METODE

Dokumen ini disusun berdasarkan studi pustaka mengenai peraturan perundang-undangan dan kebijakan lain yang berlaku di Indonesia, data penelitian, dan *benchmarking* kebijakan yang berlaku di negara lain mengenai peningkatan penggunaan dan pengembangan fasilitas transportasi tidak bermotor, serta pengumpulan data secara langsung melalui observasi lapangan dan penghimpunan pendapat dari instansi pemerintahan terkait dan praktisi.



# 2

# TRANSPORTASI TIDAK BERMOTOR DI INDONESIA

## 2.1 PENGGUNAAN TRANSPORTASI TIDAK BERMOTOR

Transportasi tidak bermotor pada dasarnya mencakup penggunaan seluruh moda pergerakan yang digerakkan oleh tenaga manusia (sepeda, becak kayuh, otoped, papan seluncur/skateboard, sepatu roda, dan sejenisnya) atau hewan (delman/andong/pedati dan sejenisnya). Perjalanan kaki juga termasuk dalam penggunaan transportasi tidak bermotor.

Sebelum maraknya penggunaan kendaraan bermotor, perjalanan kaki, sepeda, becak, maupun transportasi tidak bermotor lainnya sangat umum digunakan oleh masyarakat luas di Indonesia khususnya untuk perjalanan dalam kota seperti ke sekolah, kantor, berbelanja, maupun berekreasi. Namun, seiring dengan semakin populernya penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan orientasi pembangunan yang memprioritaskan kendaraan bermotor, semakin sedikit pula perjalanan yang ditempuh dengan berjalan kaki dan bersepeda. Pembatasan area operasi sejumlah transportasi tidak bermotor, contohnya pelarangan operasi becak di sejumlah ruas jalan di kota Bekasi, Depok, dan Surabaya membuat moda transportasi tersebut semakin menghilang. Pelarangan-pelarangan tersebut pada umumnya dilandasi oleh alasan kemacetan, keselamatan, dan kemanusiaan, karena penariknya yang rata-rata telah lanjut usia (Clean Air Asia, 2013; Firmansyah, 2018). Di kota-kota tanpa pelarangan sekalipun, jumlah penarik becak kayuh semakin sedikit akibat beralihnya pilihan ke ojek daring atau becak motor.

Data mengenai penggunaan transportasi tidak bermotor di kota-kota Metro Indonesia masih sangat terbatas. Dokumentasi mengenai persentase penggunaan moda belum menjadi praktek standar dalam pengumpulan data statistik transportasi kota-kota di Indonesia, seperti yang akan dibahas lebih lanjut dalam subbab 2.1.2. Data persentase penggunaan moda yang ada mayoritas berasal dari studi-studi yang dilakukan oleh kalangan akademisi maupun organisasi non-profit. Pengumpulan data yang dilakukan oleh pihak-pihak berbeda menyebabkan adanya variasi dalam jenis moda yang didata.

Tabel 1. Persentase penggunaan moda transportasi

Nama kota (sumber data)	Persentase penggunaan moda			
	Sepeda Motor	Mobil	Transportasi publik (angkot, bus)	Lainnya (bentor, bajaj, taksi, dan lainnya)
Medan (ITDP, 2017)	49,7%	22,8%	17,9%	9,6%
Bandung (SUTI, 2017)	40,7%	36,2%	23,0%	0,1%
Surabaya (Dinas Perhubungan, 2012)	51%	2%	6,5%	Pedicabs and Bicycle: 12% Others (walking, taxi, car sharing): 28,5%

Data yang didokumentasikan secara resmi oleh Badan Pusat Statistik Nasional terkait penggunaan moda transportasi adalah data kepemilikan sepeda motor dan mobil, yakni sebagai berikut:

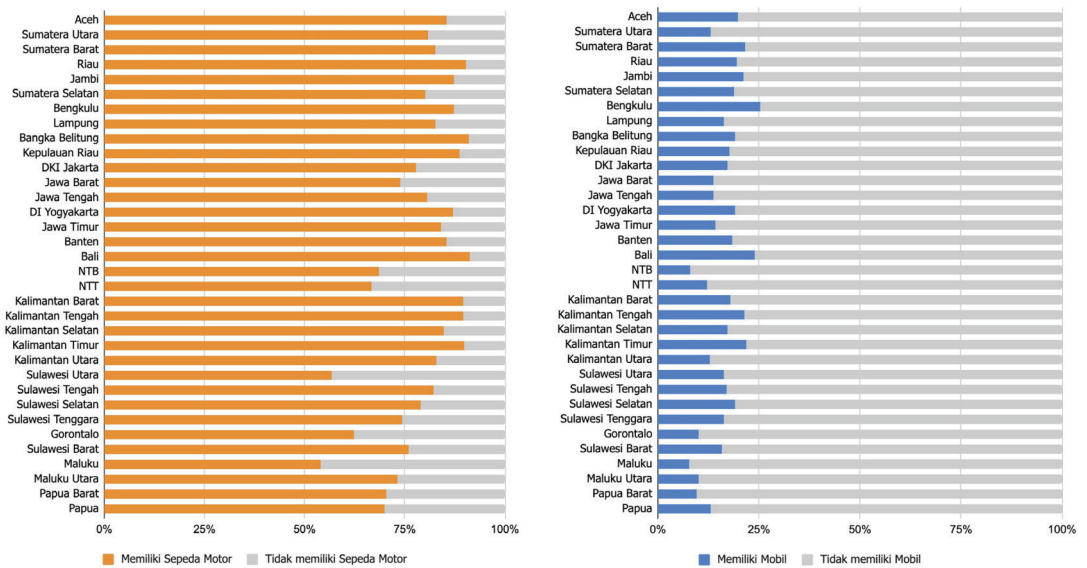
Tabel 2. Data kepemilikan sepeda motor dan mobil di Indonesia (BPS, 2018)

Tahun	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Sepeda Motor</b>					
Jumlah kepemilikan	94,243,031	100,457,355	106,538,948	108,594,712	114,785,638
% Kenaikan	<b>6.59%</b>	<b>6.05%</b>	<b>1.93%</b>	<b>5.70%</b>	N/A
<b>Mobil</b>					
Jumlah Kenaikan	11,561,123	12,424,358	13,278,197	13,589,328	17,072,358
% Kenaikan	<b>7.47%</b>	<b>6.87%</b>	<b>2.34%</b>	<b>25.63%</b>	N/A

Terdapat kenaikan kepemilikan sepeda motor dan mobil setiap tahunnya. Lonjakan kepemilikan mobil terjadi pada tahun 2018, yakni sebesar 25,63% dibandingkan tahun sebelumnya. Terkait pula dengan data kepemilikan kendaraan bermotor, pada tahun 2018 sebanyak 80% rumah tangga di kawasan perkotaan di Indonesia telah memiliki sepeda motor, dan 15,5% telah memiliki mobil. Hal tersebut menggambarkan semakin tingginya dependensi masyarakat perkotaan Indonesia pada kendaraan bermotor.

**Gambar 4 (kiri). Persentase Rumah Tangga di Wilayah Perkotaan yang Memiliki Sepeda Motor (BPS, 2018)**

**Gambar 5 (kanan). Persentase Rumah Tangga di Wilayah Perkotaan yang Memiliki Mobil (BPS, 2018)**



## 2.2 ISU TERKAIT TRANSPORTASI TIDAK BERMOTOR

Untuk mengidentifikasi isu-isu utama terkait transportasi tidak bermotor, selain dilakukannya observasi lapangan dan diskusi dengan instansi pemerintah serta praktisi, sebuah survei mengenai transportasi tidak bermotor disebarakan secara daring kepada penduduk di sejumlah kawasan perkotaan di Indonesia. Terdapat 713 responden yang berpartisipasi dalam survei tersebut. Data yang terkumpul dikelompokkan berdasarkan domisili partisipan, yakni kota-kota yang berada di Provinsi DKI Jakarta (“DKI Jakarta”), kota-kota metropolitan selain DKI Jakarta (“Metro”), serta kota-kota lainnya (“Non-metro”). Persebaran responden terbilang cukup merata. Dari 713 orang responden, 221 orang berasal dari kelompok DKI Jakarta, 259 berasal dari kelompok Metro, dan 233 orang berasal dari Non-metro.

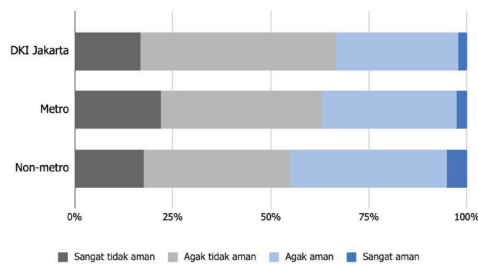
### 2.2.1 KUALITAS INFRASTRUKTUR

Keamanan merupakan prinsip utama yang harus dipenuhi untuk meningkatkan jumlah pejalan kaki dan pesepeda di suatu wilayah (Nokes, 2019). Namun, masih banyak pejalan kaki dan pesepeda yang belum merasa aman untuk bergerak di jalan-jalan perkotaan. 22% responden yang tinggal di kelompok kota Metro merasa sangat tidak aman untuk berjalan kaki, dan 40,9% merasa agak tidak aman. Kondisi bersepeda bahkan lebih dianggap tidak aman; hanya 20% dari responden yang tinggal di kota-kota Metro yang merasa aman untuk bersepeda di kotanya masing-masing. Persentase responden yang merasa aman dalam bersepeda tersebut paling rendah dibandingkan dengan kelompok kota lainnya.

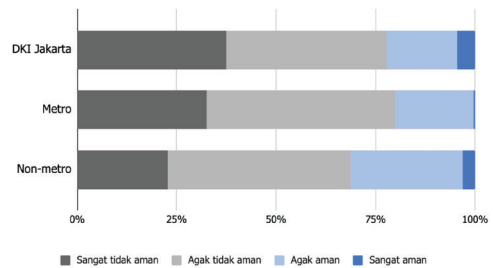
Kualitas infrastruktur pejalan kaki maupun pesepeda yang kurang memadai di banyak kota di Indonesia menjadi salah satu faktor yang menyebabkan orang merasa tidak aman untuk berjalan kaki dan bersepeda. Mayoritas responden belum merasa puas dengan kondisi fasilitas pejalan kaki maupun pesepeda yang ada di kota tempat tinggalnya. Tingkat kepuasan terendah akan kualitas infrastruktur transportasi

tidak bermotor terdapat di kelompok kota Metro. 68% dari responden kota Metro merasa belum puas dengan kondisi infrastruktur pejalan kaki di kotanya. Terkait pula dengan paling banyaknya persentase responden yang merasa tidak aman untuk bersepeda di kota-kota Metro, persentase responden kota Metro yang tidak puas akan fasilitas pesepeda di kotanya paling besar dibandingkan kota-kota yang ada di DKI Jakarta dan pada kelompok Non-metro.

**Gambar 6 (kiri). Persepsi terhadap keamanan saat berjalan kaki**

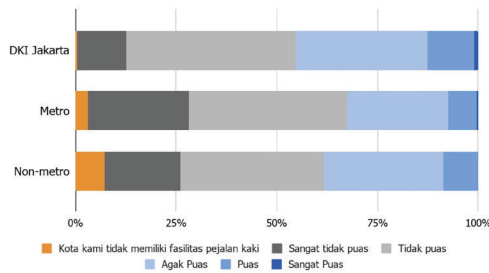


**Gambar 7 (kanan). Persepsi terhadap keamanan saat bersepeda**

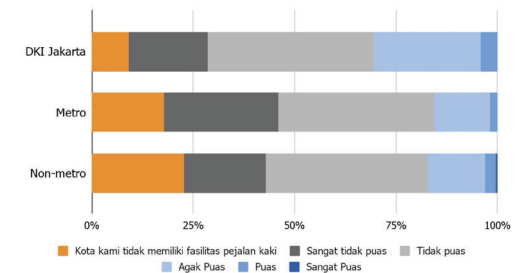


Sumber: Online survey ITDP 2019

**Gambar 8 (kiri). Kepuasan terhadap fasilitas pejalan kaki yang ada**



**Gambar 9 (kanan). Kepuasan terhadap fasilitas pesepeda yang ada**



Sumber: Online survey ITDP 2019

Isu-isu yang paling menghambat penduduk untuk berjalan kaki di kawasan perkotaan adalah:

- 1. Kurangnya penyediaan trotoar.** Masih banyak jalan perkotaan yang tidak dilengkapi dengan trotoar sama sekali, sehingga perjalanan kaki harus dilakukan di tepi jalur kendaraan bermotor.
- 2. Penyalahgunaan trotoar** yang ada menjadi area parkir kendaraan bermotor.
- 3. Kualitas trotoar yang buruk atau memiliki kondisi yang dianggap tidak layak.** Sebagai contohnya, banyak trotoar yang terlalu sempit, atau dalam kondisi yang tidak terawat seperti berlubang atau tidak rata karena akar pohon yang mendorong perkerasan trotoar.
- 4. Kurangnya fasilitas penyeberangan formal.**
- 5. Banyaknya hambatan saat berjalan di trotoar** yang diakibatkan oleh penempatan perabot jalan di ruang gerak pejalan kaki.

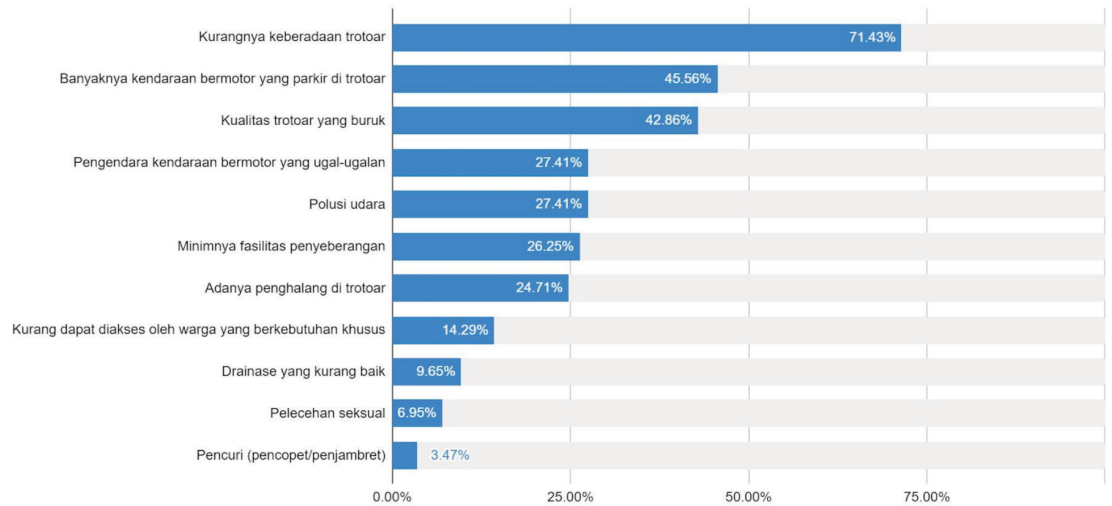
Terdapat pula kekhawatiran yang cukup tinggi akan resiko keamanan yang diakibatkan oleh pengendara kendaraan bermotor yang ugal-ugalan, serta sejumlah kekhawatiran akan pelecehan seksual dan pencopetan walaupun relatif lebih sedikit. Kekhawatiran tersebut secara tidak langsung terkait pula dengan kondisi infrastruktur pejalan kaki yang umumnya ada. Fasilitas-fasilitas tersebut belum dianggap dapat melindungi pejalan kaki dari kendaraan bermotor, ataupun tidak memiliki penerangan yang cukup sehingga membuat pejalan kaki memiliki rasa area tersebut rawan akan tindak kejahatan.

Di sisi lain, hal utama yang menjadi penghalang penduduk kota-kota Metro untuk bersepeda juga akibat kurangnya prasarana yang ada, yakni jalur sepeda. Isu utama yang menjadi penghambat penduduk untuk bersepeda adalah:

- 1. Belum adanya jalur sepeda khusus.** Kebutuhan akan adanya jalur sepeda khusus relevan dengan hambatan utama kedua yang teridentifikasi yakni kekhawatiran akan konflik pengendara bermotor. Jalur sepeda belum banyak dikembangkan di kota-kota di Indonesia, baik secara parsial maupun utuh. Pesepeda di kawasan perkotaan umumnya masih harus berada di jalur yang sama dengan kendaraan bermotor yang volumenya semakin meningkat.
- 2. Tidak adanya rak atau tempat parkir sepeda.** Penyediaan infrastruktur pesepeda juga perlu dilengkapi dengan fasilitas pendukung seperti rak atau tempat parkir sepeda, yang juga belum terdapat di semua bangunan atau fasilitas publik.

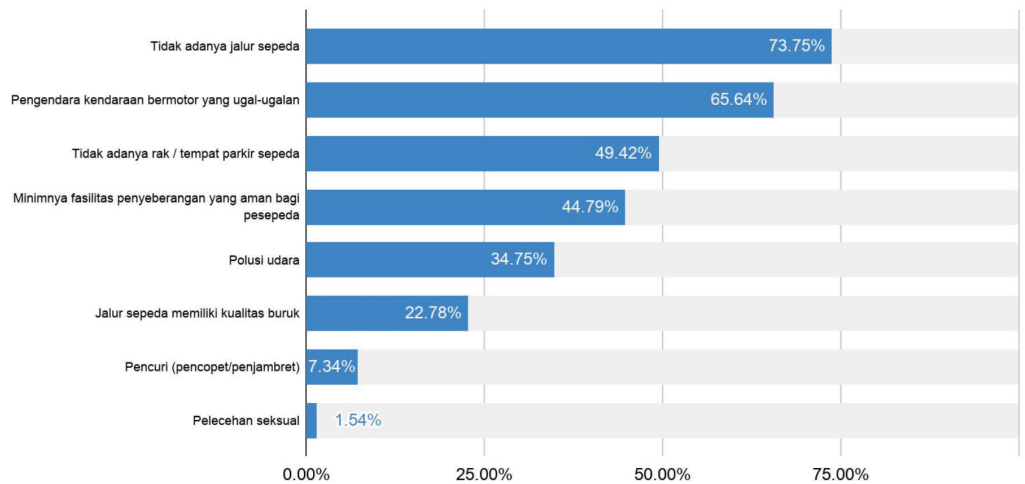
**Gambar 10. Permasalahan dalam berjalan kaki di kota-kota Metro**

Sumber: Online survey ITDP 2019



**Gambar 11. Permasalahan dalam bersepeda di kota-kota Metro**

Sumber: Online survey ITDP 2019



## 2.2.2 KUALITAS DAN KELENGKAPAN DATA

Data mengenai penggunaan maupun ketersediaan fasilitas transportasi tidak bermotor masih sangat terbatas. Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, data resmi dari badan statistik daerah maupun nasional hanya dapat memberikan indikasi mengenai penggunaan moda masyarakat melalui data kepemilikan kendaraan bermotor. Belum terdapat dokumentasi rutin berupa survei transportasi oleh instansi pemerintah maupun standarisasi metode pengumpulan data dalam skala kota maupun regional terkait data proporsi penggunaan moda (*mode share*), pilihan moda ingres atau egres menuju titik transportasi publik, kepemilikan moda transportasi tidak bermotor, ataupun data mengenai jumlah dan lokasi kecelakaan yang melibatkan pengguna transportasi tidak bermotor.

Data yang ada sebagian besar dikumpulkan oleh kalangan akademisi atau lembaga non-profit lokal maupun internasional dalam rangka studi akademis maupun studi lainnya, seperti studi kelayakan pembangunan sebuah sistem transportasi publik. Hal tersebut menyebabkan dapat terjadi perbedaan metode dan keterbatasan cakupan studi sehingga tidak mencakup pengumpulan data mengenai penggunaan transportasi tidak bermotor, ataupun keterbatasan cakupan wilayah penelitian.

# 3

## KEBIJAKAN TERKAIT TRANSPORTASI TIDAK BERMOTOR

### 3.1 KEBIJAKAN EKSISTING: NASIONAL DAN LOKAL

Kebijakan terkait fasilitas pejalan kaki dan pesepeda sebaiknya dibuat dengan memenuhi kebutuhan pengguna dan memberikan kondisi terbaik bagi mereka. Mengingat pejalan kaki dan pesepeda adalah pengguna jalan yang paling rentan dan harus dilindungi, maka harus disiapkan peraturan yang jelas bagi pengguna untuk melakukan perjalanan di jalan raya. Harus terdapat pula keseimbangan yang jelas antara ketatnya peraturan dan perlindungan bagi pengguna jalan yang rentan tersebut.

Dalam kaitannya dengan kepentingan pejalan kaki dan pesepeda, regulasi spesifik yang menjadi landasan hukumnya adalah UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Pada pasal 25 ayat 1, disebutkan bahwa:

*“setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan”*

dan dalam butir g dijelaskan bahwa:

*“perlengkapan jalan yang dimaksud adalah fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat”.*

Selain itu, dalam undang-undang ini pun menyebutkan bahwa manajemen lalu-lintas dan desain teknisnya wajib memberikan prioritas kepada keamanan dan kenyamanan pejalan kaki dan pesepeda, yang tertuang pada Pasal 106 ayat 2.

*“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.”*

Secara detail, Pasal 131 sudah disebutkan hak pejalan kaki dalam berlalu lintas, yaitu:

1. Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.
2. Pejalan kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang Jalan di tempat penyeberangan.
3. Jika fasilitas belum tersedia, pejalan kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya.

Pada Pasal 132 juga disebutkan kewajiban dari pejalan kaki, yaitu:

1. Menggunakan bagian Jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau Jalan yang paling tepi atau menyeberang di tempat yang telah ditentukan.
2. Jika fasilitas belum tersedia, pejalan kaki wajib memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
3. Pejalan Kaki penyandang cacat harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali pengguna jalan lain.

Pemerintah juga mengimplementasikan regulasi sektor transportasi yang merespon isu perubahan iklim global dan kualitas udara. Isu ini kemudian diterjemahkan dalam beberapa aksi di tingkat nasional dan provinsi, salah satu di antaranya adalah aksi mengurangi emisi dengan pengembangan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda yang baik secara lebih terkonsep. Sebagai salah satu bentuk implementasinya di sektor transportasi, pada tataran pelaksanaan, adalah ditetapkannya Peraturan Presiden No. 2 Tahun 2015 tentang RPJMN 2015-2019 dalam matriks buku II dan RPJMN 2020-2024 dalam lampiran.

Hingga saat ini, Indonesia telah memiliki beberapa peraturan dan panduan terkait fasilitas pejalan kaki, yaitu:

- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 3 Tahun 2014
- Pedoman Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Kementerian PU Tahun 2018
- SK Kementerian Perhubungan No. 3582 Tahun 2018 tentang pedoman teknis pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki pada kawasan sekolah melalui penyediaan zona selamat sekolah
- Peraturan Menteri Perhubungan No 67 Tahun 2018 tentang marka jalan

Di tingkat pemerintah kota, undang-undang tersebut diaplikasikan dalam peraturan daerah yang mengatur fasilitas pejalan kaki dan pesepeda dengan memuat elemen-elemen pendukung pelaksanaannya. Namun, mayoritas kota-kota di Indonesia hanya menyebutkannya secara umum di RTRW dan acuan RTH. Hingga saat ini, belum ada produk hukum di tingkat daerah yang meregulasikan secara detail penyediaan dan perawatan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda.

Beberapa contoh produk hukum daerah yang tersedia di beberapa kota di Indonesia terkait fasilitas kendaraan tidak bermotor adalah sebagai berikut:

**Tabel 3.**  
Peraturan/kebijakan  
eksisting di beberapa kota  
di Indonesia

Kota	Produk Hukum terkait Transportasi Tidak Bermotor	Isi
Bandung	Perda Kota Bandung No. 18 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung 2011-2031	<p>Perda ini menyebutkan bahwa salah satu rencana prasarana pengelolaan lingkungan kota Bandung adalah penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana pejalan kaki (Pasal 36, poin e). Hal tersebut dilakukan dengan cara:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peningkatan kualitas sarana dan prasarana yang sudah ada di sepanjang jalan arteri dan kolektor terutama pada kawasan pusat kegiatan.</li> <li>2. Penyediaan sarana pejalan kaki pada ruas-ruas jalan jalan arteri dan kolektor yang sudah memiliki trotoar namun belum memiliki sarana yang lengkap, seperti lampu jalan, bangku, kotak sampah, zebra cross, jembatan penyeberangan, dan sarana lainnya.</li> <li>3. Penambahan prasarana pejalan kaki pada ruas-ruas jalan arteri dan kolektor yang hanya memiliki trotoar pada satu sisi jalan.</li> <li>4. Penyediaan prasarana pejalan kaki pada ruas-ruas jalan arteri dan kolektor yang sama sekali belum memiliki trotoar dan kelengkapan lainnya.</li> </ol> <p>Namun, secara keseluruhan, dokumen ini tidak menyertakan desain detail dari penyediaan sarana dan prasarana pejalan kaki tersebut.</p>
Medan	Perda Kota Medan No. 13 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Medan Tahun 2011-2031	<p>Perda ini menyebutkan bahwa sarana dan prasarana pejalan kaki merupakan salah satu sistem jaringan sarana dan prasarana Kota Medan. Di dalam perda ini ditekankan bahwa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sarana dan prasarana pejalan kaki bertujuan untuk mengakomodasi pejalan kaki supaya terjadi keamanan dan keselamatan. (Pasal 33)</li> <li>2. Disediakan di 12 titik <i>Transit Oriented Development</i> (TOD), yaitu TOD Belawan, TOD Labuhan, TOD Mabar, TOD Brayan, TOD Sunggal, Kawasan Aksara, TOD Kawasan Pusat Kota Medan, Kawasan Maimun dan Sisingamangaraja, Kawasan Garden City Polonia, CBD Polonia, TOD Amplas, TOD Tuntungan. (Pasal 33)</li> <li>3. Disediakan pada kawasan RTH Jalur Pejalan Kaki, yaitu di kiri-kanan jalan atau di dalam taman. (Pasal 38)</li> </ol> <p>Rencana jaringan fasilitas pejalan kaki di Kota Medan, secara detail sudah tertuang di Lampiran I.8 yang merupakan bagian dari perda ini.</p>

**Tabel 3 (sambungan).  
Peraturan/kebijakan  
eksisting di beberapa kota  
di Indonesia**

Kota	Produk Hukum terkait Transportasi Tidak Bermotor	Isi
Makassar	Perwali Makassar No. 145 of 2009	Dalam peraturan walikota ini, terdapat 7 ruas jalan yang menjadi kawasan tertib lalu lintas yaitu: Jl. Sudirman, Jl. H. Bau, Jl. Penghibur, Jl. Pasar Ikan, Jl. Ujung Pandang, Jl. Riburane, dan Jl. Ahmad Yani. Pengembalian fungsi trotoar pun menjadi salah satu aksi dalam menindaklanjuti peraturan walikota ini.
	Perda Kota Makassar No. 4 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar 2015-2034	<p>Perda ini mengatur strategi pengembangan jaringan sarana dan prasarana Kota Makassar yang meliputi pengembangan sistem jaringan pedestrian terpadu untuk pejalan kaki disabilitas, dan sepeda pada jaringan jalan arteri dan kolektor.</p> <p>Perda ini pun menyebutkan beberapa hal penting dalam pembangunan fasilitas pejalan kaki, mulai dari komponen trotoar menerus hingga sanksi terhadap penutupan akses di fasilitas pejalan kaki.</p> <p>Pada lampiran IV disebutkan bahwa setiap tahunnya di seluruh kecamatan, akan dilakukan pengembangan, peningkatan, pemantapan, dan rehabilitasi fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan, berupa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. trotoar</li> <li>2. lajur sepeda</li> <li>3. tempat penyeberangan pejalan kaki</li> <li>4. halte</li> </ol> <p>melalui pembiayaan dari APBN, APBD Provinsi, APBD Kota, dan/atau sumber lain yang sah.</p>
Semarang	Perda Kota Semarang No. 7 Tahun 2010 Tentang Penataan Ruang Terbuka Hijau (RTH)	<p>Perda ini menyebutkan bahwa pemanfaatan RTH pada jalur pejalan kaki bertujuan untuk memberi batas area yang jelas, antara jalur sirkulasi pejalan kaki dengan jalur sirkulasi kendaraan bermotor. Pemanfaatan RTH untuk jalur pejalan kaki / pedestrian pun diharapkan menciptakan ruang yang layak digunakan pejalan kaki secara manusiawi, aman, nyaman, memberikan suasana pemandangan yang menarik serta mampu memberikan perlindungan yang bersifat pernaungan/peneduh.</p> <p>Dalam perda ini disebutkan juga bahwa guna mendukung aktivitas moda berjalan kaki secara maksimal, maka pemanfaatan RTH jalur pejalan kaki dapat dikembangkan dengan menyediakan elemen-elemen jalur pedestrian (<i>street furniture</i>).</p>
Yogyakarta	Perda Nomor 2 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Yogyakarta Tahun 2010-2029	<p>Perda ini mengatur tentang Jaringan Pejalan Kaki pada pasal 80, yaitu terkait:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jalur pejalan kaki yang wajib mengakomodir kepentingan kaum difabel.</li> <li>2. Arah untuk pengembangan area khusus pejalan kaki (pedestrianisasi) pada Jalan Mangkubumi, Jalan Malioboro, Jalan Ahmad Yani dengan tetap mendukung kemudahan akses untuk melakukan aktivitas pengangkutan barang yang akan diatur dalam Peraturan Walikota.</li> </ol>
	Perwali Kota Yogyakarta No. 25 Tahun 2010 tentang Kendaraan Tidak Bermotor (KTB) di Yogyakarta	<p>Pada perwali ini disebutkan bahwa yang termasuk dalam kendaraan tidak bermotor adalah sepeda, kereta kuda, gerobak, becak. Peraturan ini juga mengatur terkait:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kewajiban pemeriksaan kelayakan kendaraan.</li> <li>2. Pematuhan peraturan lalu lintas.</li> <li>3. Kewajiban memiliki Surat Ijin Operasional Kendaraan Tidak Bermotor (SIOKTB) dan Tanda Nomor Kendaraan Tidak Bermotor (TNKTB) bagi pemilik KTB jenis kereta kuda, gerobak, becak.</li> <li>4. Spesifikasi dimensi dari masing-masing jenis KTB.</li> </ol>

**Tabel 3 (sambungan).  
Peraturan/kebijakan  
eksisting di beberapa kota  
di Indonesia**

Kota	Produk Hukum terkait Transportasi Tidak Bermotor	Isi
Yogyakarta (sambungan)	Perwali Kota Yogyakarta No. 25 Tahun 2010 tentang Kendaraan Tidak Bermotor (KTB) di Yogyakarta	Dalam perwali ini secara eksplisit disebutkan kebutuhan penyediaan prasarana bagi KTB, antara lain Jalur khusus bagi KTB, tempat parkir sepeda, dan tambatan kuda (pasal 24).  Jika pada rute jalan tertentu belum tersedia jalur khusus KTB, merujuk Perda ini, maka KTB wajib menggunakan jalur paling kiri pada jalur jalan (pasal 26).
Surabaya	Perda No. 12 Tahun 2014 tentang RTRW Kota Surabaya Tahun 2014 - 2034	Peraturan ini mengatur tentang peningkatan pelayanan sarana pejalan kaki yang ramah bagi orang berkebutuhan khusus yang sejalan dengan jaringan jalan dan kawasan fungsional kota (pasal 11, poin 5).  Rencana pengembangan infrastruktur di kota Surabaya dikatakan akan dilakukan dengan cara pengembangan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan jalan bagi pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor (Pasal 32, poin e). Pengembangan angkutan massal dalam kota, merujuk Perda ini, juga wajib dilengkapi dengan penyediaan sarana pejalan kaki serta jalur untuk kendaraan tidak bermotor (pasal 25 dan 26).

## 3.2 KEBIJAKAN DI NEGARA-NEGARA LAIN

Banyak negara di dunia memulai kampanye mereka untuk kebijakan transportasi tidak bermotor dengan berkomitmen untuk mengimplementasikan Vision Zero. Pengadopsian atau setidaknya referensi Vision Zero sangat relevan dan direkomendasikan sebagai titik awal untuk mempromosikan transportasi tidak bermotor di kota-kota di Indonesia karena peningkatan keselamatan jalan secara eksplisit dinyatakan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024.

Vision Zero merupakan filosofi keselamatan transportasi yang dikembangkan di Swedia pada akhir 1990 untuk mengurangi kecelakaan akibat lalu lintas kendaraan. Melalui upaya Vision Zero ini, Swedia telah mampu mengurangi setengah dari jumlah kematian akibat lalu lintas dan menjadi salah satu negara dengan tempat teraman untuk bepergian di dunia. Prinsip utama dari Vision Zero adalah bahwa orang, terutama pejalan kaki, tidak boleh terluka dan meninggal akibat dari mobilisasi. Vision Zero tidak memungkiri bahwa manusia dapat melakukan kesalahan. Oleh karena itu, sistem transportasi selayaknya dirancang untuk meminimalkan konsekuensi dari kesalahan tersebut.

Dalam tujuh tahun terakhir (2012-2019), lebih dari 20 kota di Amerika Serikat telah mengadopsi Vision Zero dan mengembangkan rencana untuk mengurangi jumlah kematian akibat lalu lintas. Tidak hanya di Amerika Serikat, negara Belanda, Inggris, dan beberapa negara di Eropa pun telah menerapkan Vision Zero. Sedangkan di Asia, negara Jepang dan Korea Selatan sudah memulai dari beberapa tahun silam dan Kota Haryana di India telah mengadopsi Vision Zero di tahun 2017. Kota-kota ini mengadaptasi prinsip-prinsip Vision Zero dari Swedia dan menyesuaikannya dengan kondisi masing-masing wilayahnya.

### A. PRINSIP DARI VISION ZERO

Prinsip dari konsep Vision Zero, sebagaimana disebutkan oleh Vision Zero Network adalah:

1. Kematian atau cedera parah akibat kecelakaan lalu lintas merupakan hal yang bisa dicegah
2. Kehidupan dan keselamatan manusia harus diprioritaskan dalam semua aspek sistem transportasi
3. Harus diakui bahwa kesalahan manusia bisa jadi tidak dapat dihindari, namun sistem transportasi yang ada harus meminimalkan konsekuensi yang terjadi
4. Usaha untuk meningkatkan keselamatan harus fokus pada perubahan di tingkat sistem, tidak hanya pada usaha untuk mengubah perilaku individu
5. Kecepatan kendaraan adalah faktor utama yang mempengaruhi tingkat kecelakaan, sehingga pengendalian kecepatan harus menjadi prioritas



## B. LANGKAH-LANGKAH DALAM PENGIMPLEMENTASIAN VISION ZERO

Langkah-langkah untuk mengimplementasikan Vision Zero di kota adalah sebagai berikut:

1. Pemahaman Vision Zero oleh seluruh instansi terkait, terutama dalam jajaran pemerintah.
2. Pembuatan strategi dengan berlandaskan strategi utama dari Vision Zero yaitu "Create Safe Speeds".
3. Perumusan rencana aksi dari masing-masing instansi terkait.
4. Perumusan proses dan kolaborasi aksi/program.
5. Pelaksanaan aksi/program.
6. Perbaikan dalam pengumpulan data dan informasi terkait aksi dan pembenahan. Akses terhadap data perlu dibuat secara transparan agar seluruh instansi terkait dan publik dapat memantau sehingga tercipta akselerasi dalam pencapaian tujuan.
7. Evaluasi aksi/program secara berkala dan transparan.

Gambar 12 (kiri). Rencana aksi dari pemenuhan Vision Zero

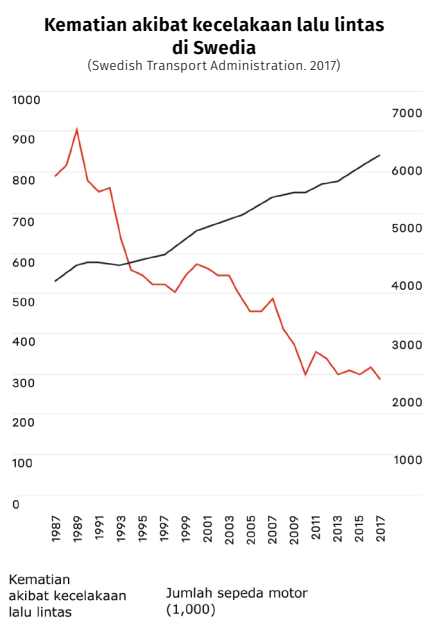
Gambar 13 (tengah). Laporan kegiatan tahunan beserta evaluasi dan capaiannya

Gambar 14 (kanan). Website yang dapat diakses publik terkait Vision Zero, dari berita, data, rencana aksi setiap tahunnya, hingga laporan kegiatan tahunannya



## C. DAMPAK DARI PENERAPAN VISION ZERO TERHADAP KESELAMATAN JALAN

Dampak signifikan dari Vision Zero adalah berkurangnya (rata-rata 50%) jumlah kematian akibat kecelakaan di jalan. Misalnya, di Swedia, di tahun awal Vision Zero diadopsi oleh Parlemen Swedia, jumlah kematian akibat kecelakaan di jalan adalah 7 per 100.000 penduduk. Pada saat itu, angka ini merupakan angka terendah dalam perspektif global, dan banyak orang yang skeptis tentang kemungkinan untuk mengurangi angka lebih jauh dari ini. Namun hingga saat ini, jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Swedia telah lebih dari setengahnya, dengan volume lalu lintas yang juga telah meningkat mengikuti perkembangan zaman.



**Kematian akibat kecelakaan lalu lintas di negara-negara yang mengadopsi Vision Zero**  
(Federal Highway Research Institute, 2019)

Negara	1980 Jumlah Kematian Akibat Kecelakaan Lalu Lintas	1980 Jumlah Kematian Akibat Kecelakaan Lalu Lintas
Australia	3,272	1,185
Austria	2,003	455
Belgium	2,396	723
Canada	5,462	2,255
Czech Republic	1,261	655
Denmark	690	191
Finland	551	258
France	13,636	3,268
Germany	15,050	3,339
Greece	1,446	874
Hungary	1,630	591
Ireland	564	190
Italy	9,220	3,385
Japan	11,388	5,152
Luxembourg	98	45
Netherlands	1,996	476
Norway	362	187
Poland	6,002	3,357
Portugal	2,850	637
Slovenia	558	125
South Korea	6,449	5,092
Spain	6,522	1,680
Sweden	848	260
Switzerland	1,209	269
United Kingdom	6,182	1,770
United States	51,091	32,719

### 3.3 IDENTIFIKASI CELAH KEBIJAKAN TERKAIT TRANSPORTASI TIDAK BERMOTOR

Berdasarkan analisis yang dilakukan terhadap kebijakan serta regulasi nasional maupun daerah yang berlaku, belum terdapat target kuantitatif mengenai pembenahan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda yang memiliki dasar justifikasi yang kuat. Dalam produk hukum tertinggi, yaitu di UU 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, pada Pasal 28 huruf c hanya tertulis:

*“... rencana penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, angkutan umum, kegiatan sektor informal, dan ruang evakuasi bencana, yang dibutuhkan untuk menjalankan fungsi wilayah kota sebagai pusat pelayanan sosial ekonomi dan pusat pertumbuhan wilayah.”*

Kurangnya tujuan utama menyebabkan sulitnya kota melakukan penurunan tujuan tersebut menjadi target yang spesifik, dapat diukur, dan memiliki tenggat waktu yang jelas. Kendala yang serupa juga terjadi dalam penurunan strategi dan rencana aksi yang terukur dan terpadu.

Isu penting terkait keselamatan pejalan kaki dan pesepeda di jalan pun kurang dianggap prioritas. Masih banyak kota-kota di Indonesia yang dalam regulasi-regulasi yang ada belum menyebutkan terkait keselamatan pejalan kaki dan pesepeda yang menjadi prioritas utama di jalan. Padahal, pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah disebutkan bahwa manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.

Selain isu keselamatan, isu lainnya yang penting diangkat adalah bagaimana membangun titik transit yang terintegrasi dengan jaringan fasilitas pejalan kaki. Jika melihat UU No. 22 Tahun 2009 ini, disebutkan bahwa salah satu fasilitas pendukung angkutan jalan adalah trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte, dan fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas dan lansia (pasal 45 ayat 1). Namun, hal ini tidak tertuang dalam regulasi di beberapa kota/kabupaten di Indonesia. Hanya beberapa kota, seperti Surabaya, yang telah memuatnya dalam peraturan daerah, yaitu Perda No. 12 Tahun 2014 tentang RTRW Kota Surabaya Tahun 2014 - 2034 yang menyebutkan bahwa pengembangan angkutan massal dalam kota juga wajib dilengkapi dengan penyediaan sarana pejalan kaki serta jalur untuk kendaraan tidak bermotor (Pasal 25 dan 26).

Jika melihat produk hukum yang ada di kota-kota Indonesia, dengan skala kota/kabupaten, tidak hanya regulasi yang menyerupai undang-undang atau peraturan menteri yang diperlukan, melainkan dokumen lebih mendetail terkait strategi, rencana aksi, dan timeline yang akan dilakukan oleh seluruh jajaran pemerintah kota/kabupaten tersebut, serta dokumen evaluasi/target capaian dari strategi dan aksi tersebut. Transparansi juga dibutuhkan dalam pendokumentasian agar masyarakat dapat mengakses dan terinformasikan dengan baik terkait program dan kinerja pemerintah.

# 4

## MEMBANGUN KOMITMEN POLITIS

Komitmen politis yang kuat oleh instansi pemerintah daerah untuk mendukung penggunaan transportasi tidak bermotor sangat penting dalam merumuskan paket kebijakan yang komprehensif di skala kota. Meskipun perubahan sering diprakarsai oleh aktivis atau advokat, komitmen politis pada akhirnya perlu dimiliki oleh Gubernur dan Walikota/Bupati, yang memiliki wewenang untuk memberikan arahan atau mandat antar-instansi pemerintah. Koordinasi kegiatan kerja antara instansi pemerintah terkait sangat penting untuk dilakukan karena program untuk mendukung penggunaan transportasi tidak bermotor tidak hanya melibatkan satu, tetapi beberapa instansi sekaligus yang akan diuraikan lebih lanjut dalam bab ini.

### 4.1 PERAN PEMERINTAH

#### 4.1.1 PEMETAAN KELEMBAGAAN

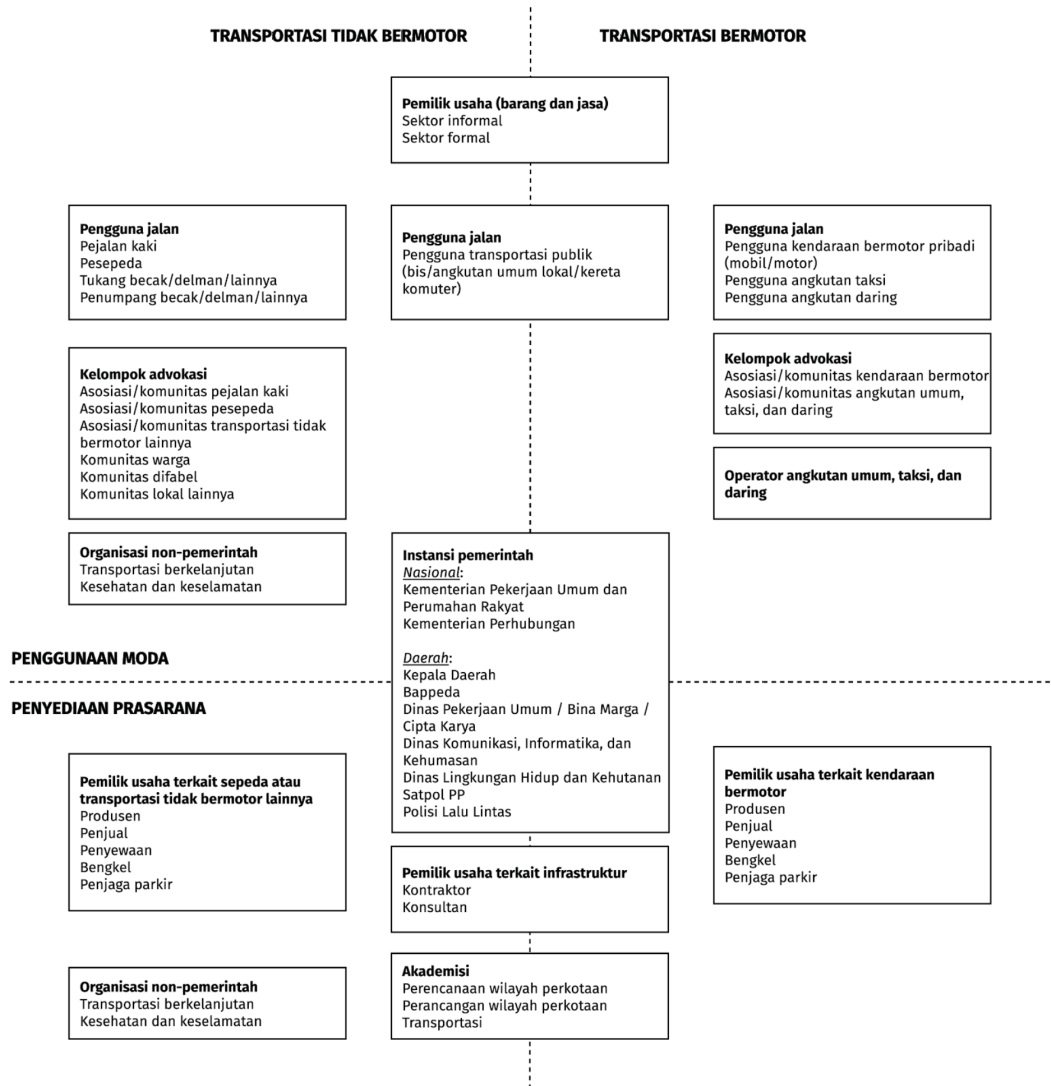
Sejumlah pemilik kepentingan utama yang perlu dilibatkan dan/atau dipertimbangkan aspirasinya dalam perumusan kebijakan transportasi tidak bermotor pada skala kota meliputi (diadaptasi dari I-CE, 2000):

1. Seluruh pengguna jalan, baik pejalan kaki, pesepeda, dan transportasi tidak bermotor lainnya (contoh: becak), serta pengemudi dan penumpang kendaraan bermotor (contoh: mobil, motor, bus, dan truk)
2. Kelompok advokasi terkait masing-masing moda transportasi
3. Operator transportasi publik
4. Komunitas dan penduduk lokal, terutama untuk kawasan hunian
5. Instansi pemerintah daerah (Kepala daerah, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum / Bina Marga dan Cipta Karya, Dinas Komunikasi, Informatika, dan Kehumasan, Dinas Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Satpol PP, Polisi Lalu Lintas) dan nasional (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dan Kementerian Perhubungan)
6. Akademisi, terutama dari bidang perencanaan wilayah, perancangan wilayah, dan transportasi
7. Pelaku industri transportasi dan infrastruktur

Selain itu, terdapat pula pihak-pihak lain yang turut memiliki kepentingan dalam pengembangan transportasi tidak bermotor, walaupun secara tidak langsung. Pihak-pihak lain tersebut diantaranya adalah para pemilik usaha formal maupun informal yang berada di area berlakunya kebijakan.

Berikut adalah pemetaan para pemilik kepentingan tersebut, berdasarkan pendirian yang cenderung diambil antara transportasi tidak bermotor dan bermotor, serta berdasarkan peran mereka dalam penggunaan atau penyediaan sarana dan prasarana transportasi (diadaptasi dari I-CE, 2000).

Gambar 15. Pemetaan kelembagaan



#### 4.1.2 LINGKUP PERAN DAN TANGGUNG JAWAB INSTANSI PEMERINTAH DAERAH

Pengembangan fasilitas transportasi tidak bermotor di suatu kawasan perkotaan memerlukan kerja sama dan koordinasi dari para pengambil keputusan dan satuan kerja perangkat daerah, selain dukungan dari pemilik kepentingan lainnya. Kewenangan, tugas, dan tanggung jawab masing-masing pihak perlu diketahui dan dibagi dengan jelas dari awal adanya wacana pengembangan, agar tidak terjadi kebingungan dan pelemparan tanggung jawab di saat pelaksanaannya.

**Tabel 4. Peran dan tanggung jawab instansi pemerintah daerah**

Tahapan	Peran dan Tanggung Jawab
Analisis kondisi eksisting	<p><b>Dinas Perhubungan</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Memimpin pengumpulan data dan metrik, serta analisis kondisi eksisting terkait transportasi tidak bermotor</li> <li>Memaparkan analisis kondisi eksisting pada Walikota dan SKPD terkait</li> </ol> <p><b>Dinas PU, Bina Marga dan Cipta Karya</b> Menyediakan data yang relevan</p> <p><b>Dinas Komunikasi, Informatika dan Kehumasan</b> Menyediakan data statistik yang relevan</p>
Perumusan visi dan target daerah terkait transportasi tidak bermotor	<p><b>Walikota</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Memimpin perumusan visi dan target daerah terkait transportasi tidak bermotor</li> <li>Memberi arahan tugas pada SKPD terkait untuk mencapai visi dan target melalui surat Keputusan atau Peraturan Walikota</li> </ol>
Penyusunan kebijakan pengembangan jaringan dan rancangan fasilitas	<p><b>Walikota</b> Berkoordinasi dengan pemerintah pusat dan provinsi terkait rencana dan pendanaan</p> <p><b>Bappeda</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Mengkoordinasikan penyusunan rencana jaringan dan perancangan fasilitas pada SKPD terkait</li> <li>Mencari dan membangun kerja sama dengan pemberi bantuan terkait pendampingan konsep, teknis, dan pendanaan</li> </ol> <p><b>Dinas Perhubungan</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Merencanakan lokasi jaringan transportasi tidak bermotor di area perkotaan</li> <li>Merumuskan rekayasa lalu lintas dan kebutuhan marka serta rambu</li> </ol> <p><b>Dinas PU, Bina Marga dan Cipta Karya</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Mengkaji standar kebutuhan infrastruktur dan ruang untuk transportasi tidak bermotor dan fasilitas pendukungnya</li> <li>Menyiapkan rancangan infrastruktur dan fasilitas pendukung transportasi tidak bermotor</li> <li>Penetapan trase jalur sepeda menerus sesuai dengan rencana tata ruang</li> </ol> <p><b>Dinas Lingkungan Hidup dan Kehutanan</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Melakukan pendataan terhadap vegetasi yang terdampak pada pengadaan fasilitas transportasi tidak bermotor</li> <li>Merumuskan kebutuhan vegetasi pendukung jalur sepeda</li> </ol> <p><b>Dinas Tata Ruang</b> Mengadopsi prinsip-prinsip pembangunan fasilitas transportasi tidak bermotor pada rencana pembangunan kawasan khusus seperti TOD</p>
Implementasi	<p><b>Walikota</b> Memastikan implementasi berjalan sesuai rencana pengembangan yang telah disusun</p> <p><b>Bappeda</b> Menyusun RAPBD yang memuat anggaran pengembangan transportasi tidak bermotor sesuai rencana pengembangan</p> <p><b>Dinas Perhubungan</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Merumuskan dan mengusulkan RAPBD LLAJ terkait pengembangan transportasi tidak bermotor</li> <li>Melaksanakan rekayasa lalu lintas di lokasi yang ditetapkan untuk memprioritaskan pengguna transportasi tidak bermotor</li> <li>Mengadakan dan meletakkan rambu serta marka untuk fasilitas transportasi tidak bermotor</li> <li>Melakukan koordinasi internal terkait lokasi parkir legal bila terdapat perubahan yang harus dilakukan</li> </ol> <p><b>Dinas PU, Bina Marga dan Cipta Karya</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Merumuskan dan mengusulkan RAPBD LLAJ terkait pengembangan transportasi tidak bermotor</li> <li>Melaksanakan konstruksi fasilitas transportasi tidak bermotor</li> </ol>

**Tabel 4 (sambungan).  
Peran dan tanggung jawab  
instansi pemerintah daerah**

Tahapan	Peran dan Tanggung Jawab
Implementasi (sambungan)	<p><b>Dinas Lingkungan Hidup dan Kehutanan</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Merumuskan dan mengusulkan RAPBD terkait vegetasi yang dibutuhkan oleh fasilitas transportasi tidak bermotor</li> <li>2. Bertanggung jawab pada pengadaan dan kondisi vegetasi yang ada di fasilitas transportasi tidak bermotor</li> </ol> <p><b>Dinas Komunikasi, Informatika dan Kehumasan</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Melakukan sosialisasi mengenai penggunaan transportasi tidak bermotor pada masyarakat dan publikasi mengenai fasilitas yang ada</li> <li>4. Mengkoordinasikan media massa dalam publikasi terkait transportasi tidak bermotor</li> </ol> <p><b>Satpol PP dan Polantas</b> Membuat SOP penindakan terhadap pelanggaran pada fasilitas transportasi tidak bermotor</p>
Pemantauan dan Evaluasi	<p><b>Dinas Perhubungan</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memastikan tidak terjadinya penyalahgunaan fasilitas transportasi tidak bermotor</li> <li>2. Mengumpulkan data yang diperlukan untuk metrik performa fasilitas transportasi tidak bermotor</li> <li>3. Menganalisis data dan melakukan evaluasi terhadap fasilitas yang telah ada, terutama terkait penggunaan dan lalu lintas</li> <li>4. Menindak penyalahgunaan fasilitas transportasi tidak bermotor</li> </ol> <p><b>Dinas PU, Bina Marga dan Cipta Karya</b> Menganalisis data dan melakukan evaluasi terhadap rancangan fasilitas yang telah ada</p> <p><b>Satpol PP dan Polantas</b> Menindak penyalahgunaan fasilitas transportasi tidak bermotor</p>

## 4.2 MEMBANGUN KOMITMEN POLITIS ANTAR PEMILIK KEPENTINGAN

Langkah-langkah yang dapat dilakukan untuk membangun komitmen politis dalam pengembangan kebijakan terkait transportasi tidak bermotor adalah:

1. Memberikan pengetahuan kepada pemimpin politik akan manfaat berjalan kaki dan bersepeda. Penyampaian pesan ini dapat dilakukan antara lain dengan melakukan pemaparan dan juga kunjungan langsung ke wilayah atau kawasan yang sudah berhasil menerapkan konsep penyediaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda yang tepat, teratur, dan efisien, baik dalam maupun di luar negeri.
2. Menciptakan rasa ingin dan komitmen dari pemimpin politik.
3. Sinkronisasi pemahaman antara pemimpin dengan tim pelaksana kota guna menyelaraskan visi serta misi, guna mencegah adanya kesalahpahaman dalam pelaksanaannya.
4. Para pengambil dan pelaksana keputusan akan menjadi champions atau pengusung keberhasilan sistem ini di kotanya masing-masing.

# 5

# PANDUAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TIDAK BERMOTOR

## 5.1 MEMAHAMI KONSEP KEBIJAKAN TRANSPORTASI TIDAK BERMOTOR

Dalam melakukan pembangunan kota menjadi kota yang layak dihuni dan ramah bagi pejalan kaki dan pesepeda tidak cukup hanya dengan komitmen politis, perbaikan dan pengembangan kebijakan daerah juga perlu dilakukan. Untuk mendukung tekad para pemimpin, pengambil keputusan, dan tim pelaksana, dibutuhkan pemahaman konsep kota yang ramah pejalan kaki dan pesepeda. Pemahaman ini dapat dilakukan dengan cara:

1. Mempelajari dokumen-dokumen terkait visi, standardisasi, dan rencana aksi pengembangan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda. Dokumen-dokumen yang dipelajari sebaiknya tidak hanya dokumen/ produk hukum yang ada di Indonesia, tetapi juga publikasi dari negara lain dan literatur dari lembaga internasional seperti literatur *Street for Walking and Cycling* oleh ITDP, *Urban Street Design Guide* oleh NACTO, *Pedestrian Safety Guide and Countermeasure Selection System* oleh FHWA, dan lainnya.
2. Mengikuti pelatihan, lokakarya, seminar, dan forum diskusi bertemakan pejalan kaki dan pesepeda. Hal ini dibutuhkan karena bertujuan dan bermanfaat:
  - a. Menambah wawasan dan pemahaman
  - b. Memiliki kesempatan berdiskusi dengan pelaksana daerah lainnya ataupun komunitas sehingga dapat mengambil manfaat atas pengalaman dan kendala yang mereka hadapi.
  - c. Meningkatkan motivasi dan optimisme dalam meningkatkan aktivitas pejalan kaki dan pesepeda di daerahnya.
  - d. Memberi semangat dan ilmu yang didapat kepada jajarannya ketika kembali ke daerahnya
3. Studi banding/*field trip* jika dibutuhkan. Tujuan dari studi banding ini adalah agar terinspirasi dengan pengalaman langsung melihat dan merasakannya, serta mempelajari secara langsung cara penerapannya.

## 5.2 USULAN KOMPONEN KEBIJAKAN

Setelah para pemimpin, pengambil keputusan, dan tim pelaksana memahami dan mau berkomitmen dalam pengembangan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda di kotanya, maka perbaikan kebijakan transportasi tidak bermotor sudah siap untuk dilakukan. Berikut adalah sejumlah rekomendasi dalam penyusunan dan implementasi kebijakan terkait transportasi tidak bermotor:

1. **Pembuatan Visi Nasional/Daerah terkait fasilitas pejalan kaki dan pesepeda** dengan mengacu pada:
  - a. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyebutkan bahwa setiap orang wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.
  - b. Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, yang menyebutkan bahwa jaringan fasilitas pejalan kaki sebagai pendukung fungsi kota sebagai pusat pelayanan sosial ekonomi dan pusat pertumbuhan wilayah.
2. **Pembuatan dokumen yang berisi strategi dan rencana aksi yang khusus membahas fasilitas pejalan kaki dan pesepeda dengan berlandaskan visi nasional/daerah yang telah disepakati.** Target yang dibuat harus SMART (*Specific, Measurable, Achievable, Realistic, dan Timebound*). Rencana aksi perlu memasukkan sejumlah komponen seperti yang diusulkan dalam Tabel 5.
3. **Pembuatan dokumen laporan kegiatan, evaluasi dan target capaian dari strategi dan rencana aksi yang dapat diakses publik.** Dokumen ini sebaiknya diperbaharui secara berkala (setiap 6 bulan atau per tahun). Dalam melakukan ini diperlukan komitmen dan koordinasi dari seluruh jajaran di pemerintah kota tersebut.

4. **Pengumpulan data terkait transportasi tidak bermotor dan penggunaan transportasi secara keseluruhan secara rutin.** Data yang dikumpulkan akan menjadi landasan target kedepannya, serta menjadi parameter keberhasilan kebijakan yang diberlakukan. Sejumlah data yang direkomendasikan untuk didokumentasikan adalah:

- a. Persentase penggunaan moda (*modal split*) dalam skala kota, diutamakan yang digunakan untuk perjalanan komuter dan sekolah. Termasuk di dalamnya persentase penggunaan moda transportasi tidak bermotor.
- b. Persentase penggunaan moda untuk ingres dan egres di titik-titik transportasi publik.
- c. Jumlah dan lokasi kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki dan/atau pesepeda.
- d. Persentase jalan yang telah dilengkapi dengan fasilitas pedestrian dan pesepeda yang sesuai dengan standar yang berlaku, aman, dan mudah diakses secara universal.
- e. Persentase dari persimpangan dengan jalur penyeberangan yang aman dan mudah diakses ke semua arah persimpangan.
- f. Persentase jalur pejalan kaki yang menyediakan elemen peneduh atau pelindung yang cukup, baik pohon, kanopi, *arcade*, maupun bayangan bangunan.
- g. Persentase bagian jalur pejalan kaki dengan koneksi visual ke aktivitas dalam gedung (*active frontage*).
- h. Jumlah bangunan dan titik transportasi umum (terminal, stasiun, halte) yang dilengkapi oleh fasilitas parkir sepeda

**Tabel 5. Rekomendasi komponen kebijakan**

Komponen	Landasan Rencana Aksi	Standar Acuan
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memprioritaskan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda melalui desain fasilitasnya dan upaya pengurangan kecepatan kendaraan bermotor</li> <li>2. Integrasi antara jaringan fasilitas pejalan kaki dengan jaringan angkutan umum</li> </ol>	<p>Pemberian prioritas pada pejalan kaki dan pesepeda dapat dilakukan dengan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menyediakan fasilitas penyeberangan dengan jenis <i>pedestrian platform / raised crossing</i> untuk setiap fasilitas yang terdapat di jalan lokal</li> <li>2. Memberlakukan pembatasan kecepatan kendaraan bermotor pada 30 km/jam pada area yang ramai pejalan kaki</li> <li>3. Memperluas ruang pejalan kaki pada persimpangan dengan memperkecil radius belok persimpangan menjadi 1,5 - 3 meter (FHWA, 2013)</li> </ol> <p>Integrasi dengan angkutan umum dapat dilakukan dengan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Membangun fasilitas halte bus yang memiliki akses universal</li> <li>2. Peletakan halte bus di tepi jalan tetap menyediakan ruang efektif untuk pejalan kaki</li> <li>3. Penyediaan fasilitas parkir sepeda pada halte, terminal, dan stasiun</li> </ol>
Fisik Fasilitas Pejalan Kaki dan Pesepeda	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memiliki akses universal, dapat diakses oleh kelompok rentan (lansia, anak-anak, wanita, dan penyandang disabilitas)</li> <li>2. Standardisasi pembangunan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda</li> </ol>	<p>Perwujudan akses universal dapat dicapai dengan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penyediaan ruang efektif pejalan kaki selebar minimal 1,8 meter</li> <li>2. Penyediaan pelandaian (<i>ramp</i>) setiap kali terdapat perbedaan ketinggian pada trotoar dengan kemiringan maksimal 8%</li> <li>3. Peletakan ubin pemandu sesuai dengan ketentuan yang berlaku</li> </ol>



**Tabel 5 (sambungan).  
Rekomendasi komponen  
kebijakan**

Komponen	Landasan Rencana Aksi	Standar Acuan
Fisik Fasilitas Pejalan Kaki dan Pesepeda (sambungan)	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Memasukkan pembangunan jalur pejalan kaki dan pesepeda pada setiap pembangunan jalan raya</li> <li>4. Memprioritaskan pembangunan penyeberangan sebidang. Pembuatan JPO wajib disertakan dengan klasifikasi fungsi, lokasi, dan kegunaannya</li> <li>5. Prosedur penempatan utilitas jalan</li> </ol>	<p>Penyediaan fasilitas penyeberangan dilakukan dengan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memiliki marka dengan lebar minimal 2,5 meter di setiap persimpangan dan/ atau pada blok menerus setiap jarak 80-100 meter</li> <li>2. Menyediakan lapak tunggu selebar minimal 1,2 meter pada setiap fasilitas penyeberangan yang berada di jalan dengan &gt;2 lajur</li> </ol> <p>Penyediaan peneduh dan tempat berlindung/shelter di sepanjang fasilitas pejalan kaki dan bersepeda</p>
Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penataan PKL di kota dengan tidak melupakan bahwa PKL memiliki dampak positif untuk aktivasi ruang jalan dan dapat meningkatkan keamanan terutama di titik transit.</li> <li>2. Pengaturan penggunaan fasilitas umum oleh PKL</li> </ol>	<p>Penyediaan fasilitas pedagang UMKM dilakukan dengan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengadaan ruang untuk PKL tetap menyediakan ruang efektif pejalan kaki selebar minimal 1,8 meter</li> <li>2. Penyediaan fasilitas umum terutama tempat sampah dan sanitasi, serta penerangan yang cukup</li> </ol>
Tata Kota	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengakomodir penyediaan area khusus pejalan kaki dan pesepeda (contoh: <i>city walk</i>)</li> <li>2. Pengaturan utilitas yang tidak mengganggu fasilitas pejalan kaki dan pesepeda</li> <li>3. Peraturan mengenai GSB bagi pertokoan, pemukiman, perkantoran agar tidak mengakuisisi lahan trotoar dan jalur sepeda</li> <li>4. Meningkatkan nuansa aktif trotoar sehingga lebih atraktif dengan cara menerapkan <i>active frontage</i> berupa dinding dengan kaca yang dapat memperlihatkan suasana di dalam bangunan atau halaman tanpa tembok/pagar</li> </ol>	<p>Penyediaan jalan bersama dilakukan dengan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menerapkan pelarangan pada kendaraan bermotor atau membatasi penggunaan hanya untuk penghuni di area perumahan, dengan batas kecepatan 15 km/jam</li> <li>2. Memprioritaskan area komersial yang sibuk dan/atau gang perumahan atau komersial yang sempit untuk pejalan kaki</li> </ol> <p>Peraturan bangunan harus dilakukan dengan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menegakkan peraturan GSB yang ada</li> <li>2. Menerapkan peraturan bangunan yang meningkatkan kenyamanan berjalan kaki, seperti <i>active frontage</i> pada area komersial dan pemberlakuan jarak minimum antar <i>driveway</i> (inrit)</li> </ol>
Fasilitas Sosial (Fasos) dan Fasilitas Umum (Fasum)	Pihak pengembang harus menyediakan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda, misal tempat parkir sepeda	



# REFERENSI

## KOTA

Peraturan Daerah Kota Bandung No. 18 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung 2011-2031. (2011).

Peraturan Walikota Makassar No. 145 tahun 2009. Penetapan Kawasan Percontohan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas. (2009).

Perda Kota Makassar No. 4 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar 2015-2034. (2015).

Peraturan Daerah Kota Medan No. 13 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Medan Tahun 2011-2031. (2011).

Peraturan Daerah Kota Semarang No. 7 Tahun 2010 Tentang Penataan Ruang Terbuka Hijau (RTH). (2010).

Peraturan Daerah No. 12 Tahun 2014 tentang RTRW Kota Surabaya Tahun 2014 - 2034. (2014).

Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Yogyakarta Tahun 2010-2029. (2010).

Peraturan Walikota Kota Yogyakarta No. 25 Tahun 2010 tentang Kendaraan Tidak Bermotor (KTB) di Yogyakarta. (2010).

## NASIONAL

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (2009).

Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang. (2017)

SUTP-GIZ & Bappenas. Toolkit: Pengembangan Transportasi Tidak Bermotor di Perkotaan. (2015).

## INTERNASIONAL

Federal Highway Research Institute. International Traffic and Accident Data. (2019).

Swedish Transport Administration. Traffic and Accident Data. (2017).

## RISET DAN STUDI

Badan Pusat Statistik. Statistik Transportasi Darat. (2018).

Clean Air Asia. Annual Report. (2013).

Dinas Kesehatan Provinsi DKI Jakarta. Data Penyakit dan Masalah Kesehatan. (2019).

Marshall, E. Wesley & Ferenchak, Nicholas N. Why Cities with High Bicycling Rates are Safer for All Road Users. (2019).

World Bank. Global Status Report on Road Safety. (2019).



**ITDP INDONESIA**  
**JL. Johar No. 20**  
**Jakarta Pusat 10340**  
**Phone: 021-3911-923**  
**Fax: 021-3911-924**

