

Bismillahirrahmanirrahim, Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh,

Salam Damai Sejahtera untuk kita semua,

Om Swastiastu,

Namo Buddhaya,

Salam Kebajikan.

Yang saya hormati, Ketua, para Wakil Ketua, dan para Anggota KOMISI V Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia,

Yang saya hormati, perwakilan dari asosiasi, organisasi, PPTDJI, Komando, sahabat di RSA (Road Safety Association), Koalisi Pejalan Kaki, Gaikindo, Aprindo, FPMDI dan para undangan serta hadirin sekalian

Kita patut bersyukur ke hadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, karena atas karunia-Nya kita dapat menghadiri Rapat Dengar Pendapat Umum Bersama Komisi V (lima) Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, semoga RDPU ini bisa menjadi forum kemaslahatan bagi kita semua, dan juga bagi Seluruh Rakyat Indonesia.

Para Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR yang mulia,

Lima hari lalu, adinda Zidan, murid Kelas IV SD Muhammadiyah Purwodiningratan Yogyakarta, **yang jago pidato (dakwah) dan selalu mengumandangkan adzan di sekolahnya,** meninggal dunia saat bersepeda di Bibis, Bantul.

Satu bulan sebelumnya, Adinda Mardiani, siswi SMP di Mamuju, Sulawesi Barat, harus meninggal dunia di jalan setelah **ditabrak truk** di Jln. Andi dai, Kelurahan Binanga, Kecamatan Mamuju, Kabupaten Mamuju Sulbar. Adinda Mardiani, **murid berprestasi yang saat itu masih berseragam olahraga sekolahnya, harus memupus selamanya impian dan semangatnya** untuk masuk SMU Negeri Mamuju.

Enam bulan sebelumnya, 7 pesepeda yang berjajar lurus ditabrak sebuah mobil Avanza yang hilang kontrol di Jln. Jendral Sudirman Jakarta, 4 orang di antara pesepeda yang terluka adalah pelajar.

Yang membuat ironi adalah, di saat yang bersamaan, penggunaan kendaraan bermotor oleh anak-anak di bawah umur kian meningkat. Sebagian orang tua dengan mudahnya memberikan akses pada anak-anak mereka untuk menggunakan kendaraan bermotor sejak dini. Gaya hidup yang salah dipertontonkan oleh anak-anak paruh baya di perkotaan dengan melakukan aksi balap liar di jalanan, yang selain berbahaya buat dirinya sendiri dan orang di sekitarnya, suara bising knalpot pun membuat kita selaku pengguna jalan raya juga merasa tersiksa.

Jalanan bagaikan mesin pembunuh bagi kami pesepeda dan pejalan kaki, setiap kematian di jalan, bagi kami adalah kematian yang tidak wajar.

Para Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR yang Terhormat,

Selama 7.000 tahun yang lalu, sejak kota pertama kali dibentuk, jalanan memiliki peran yang sangat penting dan berbeda. Jalanan dicipta untuk orang-orang berkumpul di dalamnya, tempat berinteraksi, bersosialisasi, bertransaksi dan bahkan berekreasi. Orang dewasa dan anak-anak berkumpul dan bermain di jalanan. Jalanan adalah perpanjangan dari rumah dan ruang keluarga. Jalanan adalah domain publik dan jalanan adalah ruang paling demokratis dalam sejarah umat manusia.

Sampai kemudian pada akhir abad ke 18 manusia menemukan cara agar dapat bergerak lebih cepat dan lebih efisien, bukan lagi dengan bantuan hewan, melainkan dengan menciptakan Sepeda. Sepeda adalah salah satu penemuan bersejarah yang paling mulia bagi umat manusia. Sepeda mengawali fungsi mobilitas manusia. Sepeda memiliki peran penting dalam sejarah kesetaraan gender¹, ketika para wanita memberontak dari dogma saat berkeinginan untuk bebas menggunakan sepeda

¹ <https://www.theatlantic.com/technology/archive/2014/06/the-technology-craze-of-the-1890s-that-forever-changed-womens-rights/373535/>, https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_cycling

seperti layaknya laki-laki². Sepeda juga-lah yang mengawali kesetaraan ras, ketika orang selain kulit putih boleh ikut berlomba dalam balap sepeda. Penggunaan Sepeda mendorong kota-kota di Dunia mulai membangun jalan yang lebih baik, lebih rata dan saling terhubung. Sepeda juga yang memberikan peluang menghemat waktu dalam mendistribusikan surat, barang, bahkan ikut berperan menumbuhkan populasi manusia, karena penghuni antar kota bisa lebih sering saling berkunjung. Dan beragam kemuliaan sepeda lainnya.

Sampai kemudian Sepeda menginspirasi penemuan selanjutnya, sebuah mesin penggerak yang menggunakan motor bakar, lalu pergeseran paradigma besar-besaran mengubah persepsi manusia dalam bertransportasi: yaitu saat terciptanya Mobil & Motor. Dalam urbanisasi yang cepat pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20, tantangan perkotaan semakin menjadi. Pengendara Mobil dan motor terbiasa menggunakan jalanan sebagai domain mereka. Kecelakaan lalu lintas pun menjadi hal biasa, orang-orang (termasuk anak-anak) menjadi korban. Hampir dalam semalam, jalanan hanya dianggap sebagai utilitas publik, seperti halnya tiang listrik atau saluran air limbah. Lalu manusia digiring ke konsep-konsep baru yang disebut trotoar dan *zebra cross*, anak-anak digeser ke taman bermain yang berpagar. Akhirnya, jalanan hanya diprioritaskan untuk mobil (dan kendaraan bermotor lainnya). Pada akhirnya, semua hanya soal angka: mobilitas meningkat, ekonomi tumbuh, pendapatan pajak tinggi, industri terbangun, infrastruktur megah, yang semuanya hanya tentang hikayat keuntungan materi dan ekonomi semata.

Di sisi lain, saat mobilitas dan transportasi yang semakin cepat, urbanisasi meningkat pesat. Kota-kota dirancang untuk memenuhi hasrat modernisme yang dicerminkan oleh hutan-hutan beton dan jalan-jalan bertingkat. Masyarakat diberi candu dengan kemudahan mendapatkan Izin Mengemudi, pajak kendaraan yang rendah, BBM berkualitas buruk yang murah, serta pembiaran pelanggaran lalu lintas. Alhasil, populasi kendaraan meningkat, kemacetan tidak terhindarkan dan tingkat kecelakaan lalu lintas sangat tinggi. Kita terbiasa menyia-nyiakan waktu di jalan. Pemborosan uang dan energi menjadi makanan sehari-hari. Polusi Udara membuat masyarakat kita

² https://en.wikipedia.org/wiki/New_Woman

sakit. **Masyarakat kita pun dinobatkan menjadi masyarakat yang paling malas berjalan kaki se-dunia.**

FAKTA hari ini,

1. Mobilitas dan transportasi semakin cepat,
2. Urbanisasi yang makin meningkat tak terkendali
3. Ketergantungan akan transportasi bermesin hanya berhasil menyebabkan kemacetan lalu lintas yang mengganggu kota-kota dan kini di daerah
4. Polusi udara telah melewati ambang batas
5. Tingkat kecelakaan lalu lintas semakin tinggi
6. Jalan raya tidak ramah bagi pejalan kaki, lansia, anak-anak dan penyandang disabilitas
7. Pohon pohon ditebang demi perluasan jalan
8. Taman dan ruang publik berubah jadi tempat parkir

Dampaknya sudah kita ketahui sangat besar: menyia-nyiakan waktu, uang, energi, penyakit dan kehidupan banyak orang.

Para Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR yang kami banggakan,

Pendiri bangsa ini, Bung Karno, saat usia 15 tahun dan bersekolah di HBS Surabaya harus rela menahan lapar serta sering berpuasa, demi sebuah sepeda, dan ketika impian memiliki sepeda terlaksana beliau berucap: “Aku merawatnya bagai seorang ibu merawat anaknya. Aku mengelapnya, mengelus-elusnya, dan memeluknya,” hingga kemudian sepeda tersebut selalu menemani bung karno hingga dewasa, berkeliling di kota dan desa, menemui seorang petani bernama Marhaen yang sangat miskin, bahkan tidak bisa memenuhi hajat hidup seorang istri dan empat anaknya,

nasib banyak petani yang miskin pun menginspirasi Bung Karno menemukan konsep Marhaenisme, dan itu di fikirkan Bung Karno saat di atas sadel sepedanya .

Tahun 60an hingga 70an adalah puncak dari bagaimana bangsa ini menganggap sepeda adalah citra modernitas, orang-orang menggunakan sepeda untuk bepergian sehari-hari. Baik ke kantor, ke pasar, dan menonton bioskop, maupun ke tempat-tempat rekreasi. Di sekolah-sekolah, pasar, bioskop dan kantor ada tempat untuk menyimpan sepeda. Ketika itu, naik sepeda tidak membahayakan dan hampir tidak pernah terjadi kecelakaan. Bahkan, kita bisa saling ngebut, atau berpacaran dengan naik sepeda.

Saat pegawai kantor pos masih menggunakan sepeda, setiap pagi, ratusan pegawai pos berhamburan dari kantor pos di Pasar Baru, Jakarta Pusat, ke tempat yang menjadi tugas mereka. Tidak ketinggalan para penagih rekening bersepeda melaksanakan tugas keliling kota. Warga Eropa, ketika pergi ke kantor di Kota dari Weltevreden (sekitar Gambir dan Pasar Baru), banyak yang menggunakan sepeda, yang saling berseliweran keliling kota Jakarta kala itu, yang tentu saja dimanjakan oleh kondisi kota yang masih rimbun dan terbebas dari polusi udara.

Saat itu, jalan menjadi simbol yang melunturkan perbedaan sosial dalam kehidupan sehari-hari masyarakat.

"Bersepeda itu untuk semua orang, semua usia, lintas suku dan peradaban. Bersepeda itu adalah bekerja keras dan mandiri, cermin kesederhanaan dan keseimbangan, dengan mengayuh sepeda seluruh anggota badan bergerak maju dalam harmoni" ini adalah untaian alasan dari Presiden Republik Indonesia Jokowi, yang kerap membagikan sepeda, Pak Jokowi dan Pemerintah harus melakukan revolusi mental lewat sepeda, inilah momentum yang tepat untuk merintisnya: mendorong masyarakat bersama-sama menikmati pengalaman bersepeda yang nyaman dan aman. Mereka akan kembali mengenal indahnya kebersamaan, kerja keras untuk mencapai tujuan, kepedulian, penegakan etika, pentingnya kesehatan, dan banyak lagi yang didapat dari pengalaman bersepeda. Maka, memfasilitasi pengendara sepeda sesungguhnya adalah meletakkan modal penting untuk kembali menjadi bangsa besar yang

berperadaban luhur, yang akan mewarnai segenap sendi kehidupan di masa mendatang.

Akibat Pandemi, hari ini, dan beberapa minggu yang lalu, secara serempak negeri ini dirundung demam bersepeda. Jalan-jalan kembali ramai oleh pesepeda yang berseliweran. Dalam sebulan penjualan sepeda meningkat hingga 100%, orang-orang rela mengantri di toko sepeda, dan bahkan banyak didapati toko sepeda yang harus tutup hingga tengah malam karena tidak berhenti melayani pembeli yang datang. Di akhir pekan bahkan lebih luar biasa, semua jalanan kota dari pagi hingga tengah malam ramai orang bersepeda. Menurut catatan ITDP di kota Jakarta saja, aktivitas orang bersepeda meningkat hingga 1000% dibandingkan tahun lalu.

Namun apakah ini hanya sekedar *booming* dan *trend* sesaat?

Ternyata di belahan dunia lainnya, di kota-kota negara modern maupun berkembang mengalami hal yang sama. Para penduduknya kembali banyak menggunakan sepeda untuk beragam aktivitas. Pandemi Covid 19 telah melahirkan kebiasaan baru yaitu *Physical Distancing*. Di saat seperti ini ternyata sepeda adalah salah satu solusinya. Sepeda dilakukan secara sendiri, menyehatkan, membuat rasa gembira, serta menyembuhkan kerinduan kita untuk bergerak setelah beberapa bulan terpaksa berdiam diri di rumah. Pandemi telah mengajarkan kita untuk berperilaku bersih dan berpola hidup sehat. Pandemi telah mengajarkan kita untuk memilah-milah, mana aktivitas-aktivitas yang benar-benar penting, mana yang dapat kita lakukan tanpa harus bermobilisasi. Pandemi telah membuka mata kita bahwa kita membutuhkan ruang-ruang publik terbuka yang selama ini dikungkung oleh privatisasi bagi yang bermodal besar.

Para anggota Dewan yang Terhormat.

Perubahan Iklim bukan isapan jempol belaka dan merupakan ancaman yang tidak main-main. Menurut Laporan IPCC tentang Pemanasan Global 1.5 derajat celcius³

³ <https://www.ipcc.ch/sr15/>

yang dipublikasikan pada 8 Oktober 2018 yang lalu, kita hanya punya waktu 12 tahun lagi sampai peningkatan suhu rata-rata di bumi menjadi sebesar 2 derajat celcius pasca revolusi Industri. Artinya apa? **Jika umat manusia tidak segera bertindak dalam mengurangi emisi karbon yang dapat menyebabkan efek Gas Rumah Kaca**, pada tahun 2030 semua efek buruk dari perubahan iklim **tidak dapat lagi dikembalikan ke kondisi semula**. Bappenas telah mengeluarkan laporan yang memaparkan bahaya akibat dampak dari perubahan iklim bagi negara kita yang diantaranya adalah: Cuaca Ekstrem, Kebakaran Hutan, Banjir, Longsor, Kekeringan, Penurunan Produktivitas Nelayan, Ancaman Kelaparan, sampai pengungsi iklim. Di Amerika sendiri, **sektor transportasi** telah menyumbang 29 persen dari total Emisi Gas Rumah Kaca mereka⁴. Jika gaya bermobilisasi kita mengikuti pola yang sama seperti mereka yang memanjakan rakyatnya dengan kendaraan pribadi, maka tidak dapat dihindari kita akan menggiring anak cucu kita menuju kesengsaraan di masa depan. Belum lagi akibat dari polusi udara yang dirasakan langsung oleh generasi sekarang ini. Sialnya, beberapa kota di Indonesia tercatat sebagai kota-kota dengan kualitas udara terburuk di Dunia.

Para pemegang mandat rakyat yang kami hormati.

Lalu apa kabar regulasi yang menyangkut para pesepeda? Ketika kami mendengar bahwa UU No. 22 Tahun 2009 akan di revisi, kami sambut dengan suka cita, karena dalam realisasinya selama lebih dari sepuluh tahun sungguh belum mengakomodir para pesepeda. Amanah undang-undang tersebut seperti hanya dituliskan tidak pernah diaplikasikan, turunan peraturan pemerintah, peraturan menteri, peraturan daerah pun tidak banyak membantu bagi pesepeda dan pejalan kaki.

Izinkan kami menyampaikan beberapa perkembangan yang dilakukan akhir-akhir ini terkait Komisi V dalam turut mengagendakan RUU Perubahan atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴ <https://www.epa.gov/transportation-air-pollution-and-climate-change/carbon-pollution-transportation>

1. Pemaparan dari Prof. Ir. Leksmono Suryo Putranto, MT., Ph.D sebagai Guru Besar Teknik Sipil Universitas Tarumanagara, sama sekali tidak membahas perihal pesepeda
2. Presentasi dari DR. Mailinda Eka Yuniza, SH.,LL.M dari Universitas Gajah Mada, sama sekali tidak membahas perihal pesepeda
3. Pemaparan dari Tri Basuki Joewono dari Unika Parahiyangan, kami apresiasi, karena membahas soal:
 - a) pasal 25 soal fasilitas pesepeda, tetapi diusulkan sebagai tanggung jawab pengelola bidang jalan,
 - b) Pasal 62 menambahkan deskripsi: Pengelola LLAJ harus memberikan prioritas dan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda, terutama untuk mencapai halte/terminal/stasiun angkutan publik dan mendukung aktivitas di dalam kawasan,
 - c) Penambahan setelah pasal 108 tentang lajur khusus (misal sepeda atau sepeda motor). Saat ada lajur khusus, maka sepeda/sepeda motor tidak boleh mendahului menggunakan lajur di luar lajur khusus.
 - d) Mengusulkan pasal 123 tentang pesepeda tuna rungu untuk di jadikan dan didetailkan kepada PP/PM
4. Ibu Ellen Sophie Wulan Tangkudung dari Universitas Indonesia, sama sekali tidak membahas perihal pesepeda
5. Fransiscus Trisbiantara dari Universitas Trisakti, sama sekali tidak membahas perihal pesepeda
6. Darmaningtyas - Pakar Transportasi membahas tentang pesepeda, sebagai berikut:
 - a) Pasal 62 ayat (1), peneguhan soal harus dan wajib: pemberian kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda menjadi **kewajiban** bagi pemerintah
 - b) Pasal 62 ayat (2), menambahkan kata **keselamatan** bagi fasilitas pendukung pesepeda

7. Naskah Akademik yang dibuat Tim Kerja Penyusun dibawah tanggung jawab Dr. Inosentius Samsul, S.H, M.Hum. (Kepala Pusat Perancangan Undang-Undang BK DPR RI), sama sekali tidak membahas perihal pesepeda

Ini belum termasuk para pakar yang baru menyampaikan presentasinya minggu kemarin, karena kami tidak mendapatkan informasi dan data-datanya.

Artinya dari 6 Presentasi pakar dan 1 dokumen Naskah Akademik, hanya dua pakar yang membahas soal pesepeda, Tri Basuki Joewono dari Unika Parahiyangan dan Darmaningtyas sebagai Pakar Transportasi.

Pimpinan dan anggota sidang Komisi V yang kami hormati,

Perkenankan kami menyampaikan aspirasi kami,

Pandangan umum

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni yang sebelumnya berjumlah 16 bab dan 74 pasal, kemudian berubah menjadi 22 bab dan 326 pasal.

UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah:

1. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, ramah dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum,

memperkokuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;

2. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan ramah melalui:

1. kegiatan gerak pindah manusia dan/atau barang di Jalan;
2. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
3. kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Mencermati lebih dalam dari semangat yang telah disebutkan di atas, maka kita harus lebih dalam lagi melihat isi dari Pasal-Pasal yang ada di UU Nomor 22 Tahun 2009. Dari sini kita akan tahu apakah semangat tersebut seirama dengan isi dari pengaturan-pengaturannya, atau justru berbeda. Selanjutnya kita dapat melihat bagaimana UU ini akan berjalan di masyarakat dan yang terpenting adalah **bagaimana pemerintah sebagai penyelenggara negara dapat melaksanakan, melakukan pengawasan atas implementasinya**, serta **menegakan hukum** sesuai dengan apa yang tertuang dalam UU tersebut.

B2W Indonesia, Koalisi Pejalan Kaki dan Komunitas Sepeda Tua Indonesia bersikap :

1. Menolak Naskah Akamedik RUU Tentang Perubahan Atas UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan karena Sama sekali tidak membahas mengenai Pejalan Kaki dan Pesepeda
2. Meminta adanya aturan hukum yang jelas tentang Tupoksi penyelenggaraan UU No.22 Tahun 2009 Lalu Lintas Angkutan Jalan dan UU No.38 Tahun 2004 tentang Jalan, siapa yang bertanggungjawab. Apakah kewenangannya ada di Kemenhub atau KemenPUPR, agar tidak berlarut dan tumpang tindih

3. Bicara tentang angkutan lalu lintas bukan hanya membahas transportasi bermotor melainkan juga transportasi tidak bermotor
4. UU No.22 Tahun 2009 dan UU No.38 Tahun 2004 harus disinergikan karena banyak yang tumpang tindih
5. Penjelasan lebih detail soal ketentuan umum tentang **Jalan**, di UU No. 22 Tahun 2009 jalan **adalah seluruh bagian jalan** sementara pada UU.38 Tahun 2008 jalan adalah **prasarana transportasi darat**
6. Solusi : membuat ketentuan umum tentang Jalan dan akses secara berbeda, berdasarkan kebutuhan transportasi, contoh kasus : alih manfaat jalan kendal
7. Setiap jalan yg memiliki minimal 2 ruas agar mendedikasikan 1 ruasnya untuk kendaraan non-emisi dan/atau kendaraan tidak bermotor
8. UU diharapkan mengatur batas kecepatan tertinggi yang disesuaikan dengan kategori kelas jalan, dibarengi dengan penegakan hukum dan membangun infrastruktur perlambatan kecepatan sesuai dengan lajur, kelas jalan dan kondisi pengendara di sekitar
9. Pesepeda berhak untuk disediakan parkir sepeda di ruang publik seperti : jalan raya, pasar, sekolah, pusat perbelanjaan, halte bus, stasiun, terminal, gedung perkantoran, taman dan tempat-tempat publik lainnya yang mengutamakan kemudahan akses, jaminan keamanan dan terlindungi dari cuaca.
10. Parkir sepeda wajib 10 % dari kapasitas ruang parkir
11. Adanya titik-titik fasilitas umum di trotoar yang menyediakan pompa sepeda, peralatan atau kunci sepeda, sekaligus tempat untuk minum bagi pesepeda dan pejalan kaki.
12. Sepeda diutamakan menjadi bagian moda transportasi *first and last mile* yang terintegrasi dengan moda transportasi publik lainnya seperti kereta, commuter line, bus, MRT, dan sebagainya. Memberikan fasilitas parkir sepeda di titik transportasi umum akan meningkatkan luasan cakupan akses stasiun, membuat transportasi umum terjangkau untuk semua.

Penutup

Dewan Terhormat,

Apa yang kami lakukan hari ini, dengan bersepeda dan/atau berjalan kaki ke kantor setiap hari, bukan hanya sekedar untuk kami sendiri. Kami adalah bukti hidup, dengan segala keburukan penataan ruang dan jalan, serta kondisi lalu lintas yang semrawut serta tingginya tingkat polusi, kami tetap membuktikan bahwa manusia dapat melakukan apa yang mereka yakini dengan segala keterbatasan yang ada. Krisis Iklim, Krisis Energi, Krisis Pandemi dan Krisis Ekologi akan menjadi ancaman terbesar bagi anak cucu kita di masa mendatang. Jika kita tidak merubah pola hidup kita di hari ini, maka tidak ada yang bisa kita wariskan selain Candu bagi mereka yang terlena dengan kendaraan bermotor.

Kami yakin para anggota Dewan yang terhormat pernah membaca dan tau apa yang dirumuskan oleh Bappenas sebagai *Low Carbon Development Indonesia* atau Pembangunan Rendah Karbon Indonesia, dimana salah satu sektor yang disasar adalah **penurunan Emisi di Sektor Transportasi**. Kami harap Undang-undang yang akan kita bahas hari ini dapat sejalan dengan hal tersebut. Dengan demikian kita dapat tercatat oleh sejarah, sebagai generasi yang berani membuat perubahan, dan akan diingat oleh anak cucu kita nanti.

Wasalaumalaikum warohmatullahi wabaraokatuh,

Salam Damai Sejahtera untuk kita semua,

Om Swastiastu,

Namo Buddhaya,

Salam Kebajikan.

Ketentuan	Isi	Usulan
<p>BAB I</p> <p>KETENTUAN UMUM</p> <p>Pasal 1 ayat (8)</p>	<p>Kendaraan Bermotor setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.</p>	<p>Kendaraan Bermotor setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik dan listrik berupa mesin motor bakar dan mesin listrik selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.</p>
<p>Pasal 25 Ayat (1)</p> <p>Pasal 25 Ayat (1) Huruf g</p>	<p>1. Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa :</p> <p>g. Fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan</p>	<p>1. Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dibangun fasilitas akses yang memudahkan berupa :</p> <p>g. Fasilitas untuk sepeda berupa jalur sepeda</p> <p>h. fasilitas untuk Pejalan kaki dan penyandang disabilitas</p> <p><i>Penjelasan : kata Jalur lebih tepat, karena Jalur Sepeda berarti jalur yang khusus diperuntukkan untuk lalu lintas pengguna sepeda, dipisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda</i></p>
<p>Pasal 45 ayat (1) huruf b</p>	<p>Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:</p> <p>b. Lajur sepeda;</p>	<p>b. Lajur Sepeda; Jalur sepeda</p>

<p>Pasal 62 ayat (1) dan (2)</p>	<p>(1) Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda.</p> <p>(2) Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.</p>	<p>(1) Pemerintah harus Wajib memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda.</p> <p>(2) Pesepeda berhak atas fasilitas Jalur sepeda sebagai pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.</p> <p>(3) Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda untuk mencapai halte/terminal/stasiun angkutan publik dan mendukung aktivitas di dalam kawasan</p>
<p>Pasal 93 ayat (2)</p> <p>Pasal 93 ayat (2) huruf c</p>	<p>Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan:</p> <p>a. penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur atau jalur atau jalan khusus;</p> <p>b. pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki;</p> <p>c. pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;</p> <p>d. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus Lalu Lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, dan aksesibilitas;</p> <p>e. pepaduan berbagai moda angkutan;</p> <p>f. pengendalian Lalu Lintas pada persimpangan;</p>	<p><i>Tidak ada bahasan pesepeda, harus ditambahkan point prioritas</i></p> <p>c. pemberian kemudahan bagi penyandang cacat; cacat disabilitas</p>

	g. pengendalian Lalu Lintas pada ruas Jalan; dan/atau h. perlindungan terhadap lingkungan.	
Pasal 106 ayat (2)	(2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.	<i>Mendorong pemerintah untuk memberikan aturan khusus terhadap usaha keselamatan Pejalan kaki dan pesepeda, dengan penegasan UU yang ada atau membuat PP/Kepres</i>
Pasal 108	<i>Penambahan pasal</i>	<i>Lajur khusus (misal sepeda atau sepeda motor). Saat ada lajur khusus, maka sepeda/sepeda motor tidak boleh mendahului menggunakan lajur di luar lajur khusus.,</i>
Pasal 118 ayat (1) huruf b.	b. pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau	b. pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau Penambahan yang dimaksud huruf b adalah : empat penyeberangan Pejalan Kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan
Pasal 123	Pesepeda tunarungu harus menggunakan tanda pengenal yang ditempatkan pada bagian depan dan belakang sepedanya.	Dihapuskan, Diharapkan ini dibahas detail pada PP/Permen
Pasal 131	Pejalan Kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung	(1) Pejalan Kaki dan Penyanggah Disabilitas berhak atas

	<p>yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.</p> <p>(2) Pejalan Kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang Jalan di tempat penyeberangan.</p> <p>(3) Dalam hal belum tersedia fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pejalan Kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya.</p>	<p>ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan ramah, dan fasilitas lain.</p> <p>(2) Pejalan Kaki dan Penyandang Disabilitas berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang Jalan di tempat penyeberangan.</p> <p>(3) Dalam hal belum tersedia fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pejalan Kaki dan Penyandang Disabilitas berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya dan memberi tanda.</p>
Pasal 275	<p>(1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).</p>	<p>(1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).</p>
Pasal 284	<p>Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan</p>	<p>Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan</p>

	<p>Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).</p>	<p>Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) jika mengakibatkan luka ringan maka dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun, atau denda paling banyak Rp. 10.000.000 (sepuluh juta rupiah), jika mengakibatkan luka berat maka dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 10 (sepuluh) tahun, atau denda paling banyak Rp. 100.000.000 (seratus juta rupiah), jika mengakibatkan meninggal dunia maka dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama seumur hidup atau denda paling banyak Rp 1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah).</p> <p><i>Meninggikan denda kurungan dan pidana, dikarenakan secara historikal peradaban, juga setiap pengendara bermotor sudah dianggap mengetahui tentang aturan prioritas di jalan, perbedaan jenis kendaraan dan kecepatan.</i></p>
--	--	--