

Masukan ITDP atas Rencana Undang-Undang Lalu Lintas & Angkutan Jalan

Disiapkan pada 23 Mei 2022

1. Profil ITDP
2. Latar Belakang, Urgensi Isu, dan Rekomendasi
 - a. Praktik Penyelenggaraan Mobilitas Perkotaan di Indonesia
 - b. Pengayaan Isu Kunci
 - c. Rekomendasi Antisipasi Tren Mobilitas Perkotaan

Poin 1. Profil ITDP

**ITDP**Institute for Transportation
& Development Policy

Promoting sustainable and equitable transportation worldwide.

07 **36** **'99**
COUNTRIES YEARS IN INDONESIA

BUS RAPID TRANSIT . NON-MOTORIZED TRANSPORT . TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT
TRANSPORT DEMAND MANAGEMENT . SUSTAINABLE URBAN DESIGNitdp.org | itdp-indonesia.org | [@itdpindonesia](https://twitter.com/itdpindonesia)

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) adalah Lembaga Non Profit (NGO) yang didirikan tahun 1985 di New York untuk menciptakan **transportasi yang berkelanjutan dan berkeadilan** di seluruh dunia.

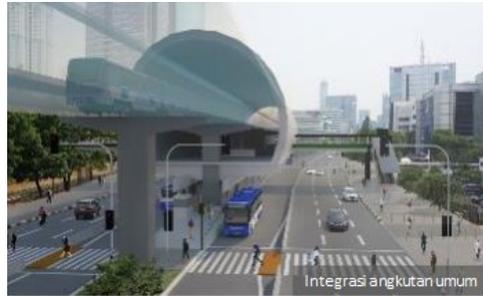
ITDP Indonesia telah melakukan pendampingan beberapa kota di Indonesia terkait dengan isu:

1. Angkutan umum
2. Kendaraan tidak bermotor (sarana dan prasarana pejalan kaki dan sepeda)
3. Aksesibilitas inklusif
4. Kendaraan bermotor berbasis listrik dan integrasinya dalam lalu lintas perkotaan
5. *Transit-oriented development*
6. *Transport demand management* (electronic road pricing dan parkir)
7. *Sustainable urban design*

Highlight Kegiatan ITDP di Indonesia

Sejumlah dokumen panduan dan kegiatan asistensi teknis yang telah diberikan untuk Pemerintah Daerah dan Pusat di Indonesia

Partner kami



Mitra Kota dan Pendampingan

Jakarta | Surabaya | Medan | Bandung | Semarang
| Padang | Aceh | Makassar

Poin 2. Latar Belakang, Urgensi Isu, & Rekomendasi

Kurangnya sinergi dalam perencanaan, penyelenggaraan, dan pendanaan sistem mobilitas berkelanjutan antara Pemerintah Pusat dengan Daerah, sebagai contoh:

- Peta jalan dan skema reformasi angkutan umum secara nasional, termasuk skema pendanaan Pusat-Daerah
- Rencana induk transportasi skala regional dan kota yang mengedepankan moda transportasi berkelanjutan (angkutan umum, kendaraan tidak bermotor, kendaraan bebas emisi) sebagai acuan komitmen pendanaan dan proyek infrastruktur

1

Tidak adanya penyelenggaraan angkutan umum / publik yang *reliable* di mayoritas kota-kota Indonesia (termasuk isu integrasi layanan angkutan umum yang telah tersedia);

2

Kurangnya penyediaan fasilitas kendaraan tidak bermotor (berjalan kaki dan bersepeda) untuk mendukung peralihan moda;

3

Dependensi pada penggunaan kendaraan bermotor (utamanya sepeda motor), termasuk peningkatan penggunaan layanan antar barang dengan kendaraan bermotor roda 2 dan 3 berbasis aplikasi;

4

Keterbatasan ruang dan implikasi keadilan penggunaan ruang; dan

5

Isu keselamatan dan penggunaan ruang jalan umum berkeadilan & penegakan aturan lalu lintas

1. Selamat

2. Aman

3. Tertib

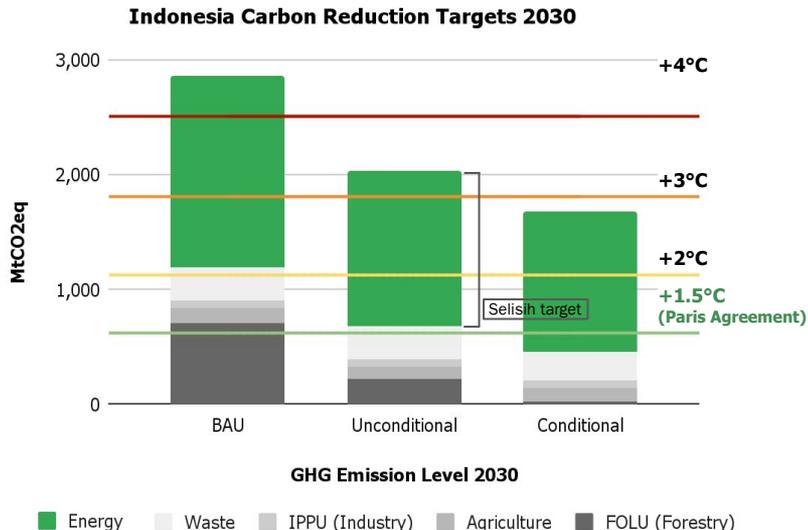
4. Berkelanjutan
(mengacu pada isu lingkungan)

5. Inklusif
(mengacu pada isu keadilan)

Mitigasi Krisis Iklim dan Polusi Udara

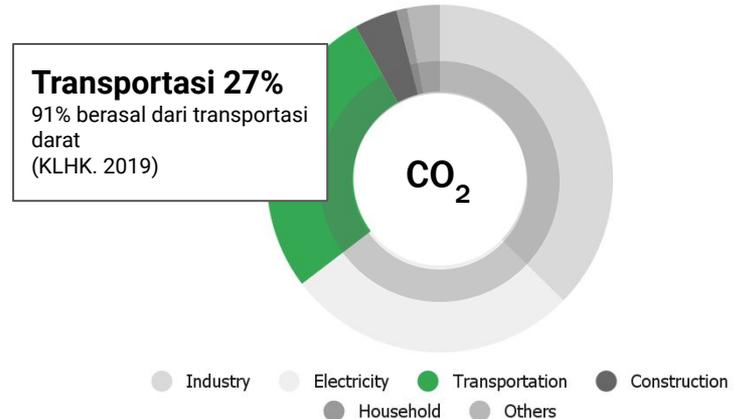
Dalam dokumen Updated NDC Indonesia (KLHK, 2021), **sektor energi ditargetkan mengalami penurunan emisi karbon terbesar kedua**, sebanyak 11% (*unconditional*) hingga 15.5% (*conditional*). Akibat buruknya kualitas udara, usia harapan hidup di Indonesia rata-rata menjadi 1,2 tahun lebih pendek (Greenstone & Fan, 2019).

27% emisi karbon di sektor energi berasal dari sektor transportasi (Climate Transparency, 2020). Untuk mencapai target kenaikan suhu 1.5°C berdasarkan Paris Agreement pada tahun 2050, Indonesia perlu **mengurangi emisi sektor transportasi darat sebesar 144.1 MtCO₂ atau 99% BAU** (Climate Action Tracker, 2019).



Sumber: Diolah dari Climate Action Tracker (2020), KLHK (2021)

Energy Sector GHG Emission by Source 2019



Sumber: Diolah dari Climate Transparency Report (2020)

Kebijakan

Rencana Induk Sistem Transportasi yang Berkelanjutan termasuk integrasi moda yang didukung dengan penetapan action plan, komitmen pendanaan, dan movev dari Pemerintah Pusat - Daerah

Pendanaan

Perubahan prioritas alokasi pendanaan pada transportasi berkelanjutan: Angkutan Umum dan Kendaraan Tidak Bermotor yang harus diikuti dengan peningkatan kapasitas untuk implementasi dan pemanfaatan anggaran

Reformasi Angkot - Transportasi Massal Perkotaan

Perlu didukung oleh kebijakan turunan misal Pedoman Teknis Pelaksanaan e.g. skema pelibatan operator angkot eksisting

Transportasi Tidak Bermotor

Pejalan kaki dan pesepeda; penguatan sepeda sebagai alternatif utama transportasi roda 2

Angkutan Daring

Diarahkan sebagai pengumpan angkutan umum dengan adanya pembatasan jarak yakni maksimal 5 km berdasarkan hasil studi pengguna ojek daring Jabodetabek dan *benchmark* di Malaysia

Elektrifikasi Kendaraan Bermotor

Percepatan peralihan menuju penggunaan kendaraan rendah emisi

Pembatasan Penggunaan Kendaraan Bermotor Pribadi

Pengelolaan ruang parkir dan kawasan dengan pembatasan kendaraan bermotor/kawasan rendah emisi

Pembatasan Kecepatan

Isu keselamatan pengguna jalan; penetapan batas kecepatan tertentu pada tipe ruang jalan disertai dengan penegakan hukum

Penegakan Hukum

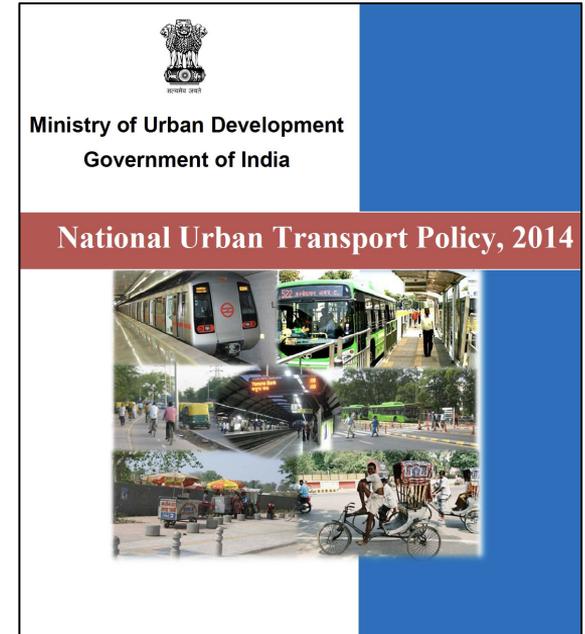
Aktivasi *stakeholder* lain dalam fungsi pengawasan penyelenggaraan; termasuk isu ETLE dan data kepemilikan kendaraan oleh kepolisian

Lampiran: Penjelasan Isu dan Data Pendukung

Perencanaan Holistik Sistem Transportasi Berdasarkan Prinsip Pembangunan Berkelanjutan dan Berkeadilan

Poin rekomendasi:

- 1. Perlunya Rencana Nasional Sistem Transportasi Perkotaan yang holistik berdasarkan prinsip pembangunan berkelanjutan dan berkeadilan, yang mencakup:**
 - 1. Pedoman penyusunan rencana sistem transportasi** untuk Pemerintah Daerah, termasuk:
 - Prinsip transportasi berkelanjutan yang menjadi dasar penyusunan rencana tingkat daerah
 - Peta jalan penyediaan angkutan umum nasional
 - Peta jalan penyediaan sarana dan prasarana pejalan kaki dan pesepeda nasional
 - 2. Skema pembiayaan** dari Pemerintah Pusat untuk Pemerintah Daerah dan skema pembiayaan lainnya untuk penyusunan rencana sistem transportasi tingkat daerah dan implementasinya
- 2. Prioritas dan alokasi dana** (Dana Angkutan Umum Massal, Dana Keselamatan Lalu Lintas, dan Dana Penyesuaian Terminal untuk Pihak Berkebutuhan Khusus) serta pembangunan infrastruktur serta sistem transportasi daerah **perlu selaras dengan peta jalan yang tersusun dalam Rencana Nasional Sistem Transportasi Perkotaan tersebut.**



Contoh rencana nasional sistem transportasi perkotaan dari India, mencakup pedoman perencanaan sistem transportasi di tingkat daerah, skema pembiayaan dari pemerintah pusat, dan skema alokasi dana melalui badan perencanaan transportasi perkotaan di tingkat regional

Isu Keadilan dalam Alokasi Ruang Jalan



Berpenghasilan di bawah UMR



Berpenghasilan di atas UMR

Pejalan kaki



Pesepeda



Pengguna angkutan umum



Pengguna sepeda motor



Pengguna mobil



9 dari 10 pejalan kaki berasal dari kelompok dengan pendapatan di bawah UMR

Alokasi ruang jalan umumnya belum menunjukkan keberpihakan terhadap kelompok rentan

Isu Keadilan dalam Sistem Transportasi



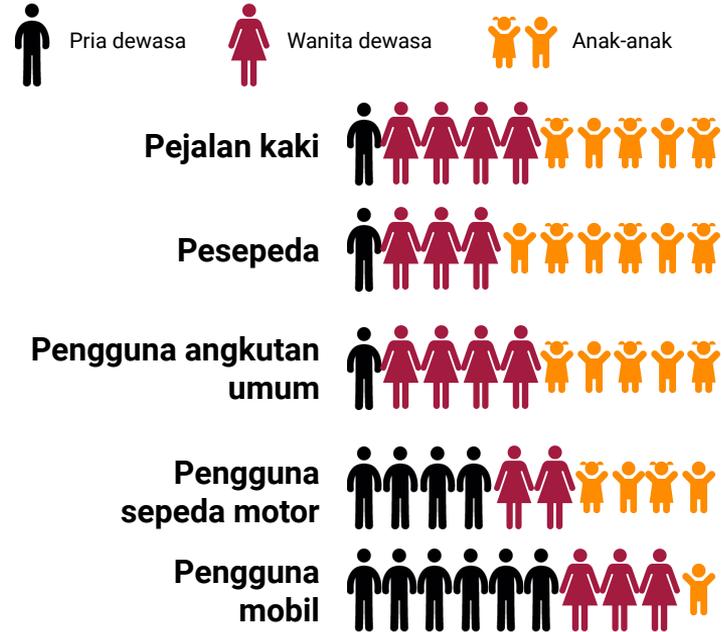
90%

© 2020 Google

10%

3 x 3.5 m jalur kendaraan bermotor

1.2 m trotoar



Mayoritas pejalan kaki dan pengguna angkutan umum berasal dari kelompok wanita dan anak-anak

Pembangunan berorientasi kendaraan bermotor pribadi tidak menunjukkan keberpihakan terhadap kelompok rentan

Poin rekomendasi:

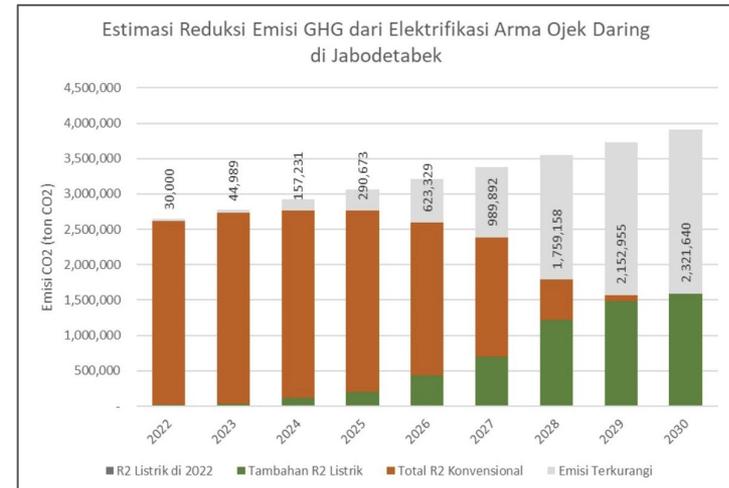
- 1. Pengutamakan penggunaan sepeda kayuh sebagai pilihan mobilitas roda 2 di dalam kota** dibandingkan dengan sepeda motor.
 - Di Jakarta, pada Juni 2020, ditemukan peningkatan sebesar 10x lipat jumlah pesepeda di pusat kota.
 - Sepeda merupakan moda mobilitas kedua setelah berjalan kaki yang dipilih oleh perempuan dan anak-anak untuk melakukan mobilitas harian (ITDP, 2018).
 - 48% perempuan bersepeda untuk melakukan perjalanan jarak pendek seperti untuk berbelanja ke pasar dan warung (ITDP, 2021).
- 2. Amanat percepatan penyelenggaraan jalur sepeda** yang menjamin keselamatan seluruh pengguna ruang di seluruh kota di Indonesia.
 - Pemisahan antara jalur sepeda dan kendaraan bermotor dengan pembatas fisik menjadi *concern* utama bagi pesepeda disabilitas dan perempuan (ITDP, 2021).

- 3. Promosi peralihan layanan antar barang dengan sepeda kayuh, sepeda kargo, dan sepeda listrik.**
 - Pada 2021, terdapat 58 komunitas kurir sepeda di 41 kota yang tergabung dalam IBMA (Indonesia Bike Messenger Association).
 - Kurir sepeda memiliki keutamaan bebas polusi udara dan suara serta faktor risiko lebih rendah dibanding sepeda motor untuk bermobilitas di jalan lingkungan.
- 4. Pengaturan dan percepatan penyelenggaraan sepeda sewa di kota-kota di Indonesia.**
 - Sepeda sewa menutup celah antara kepemilikan sepeda dengan upaya mendorong penggunaan sepeda yang lebih berkelanjutan.

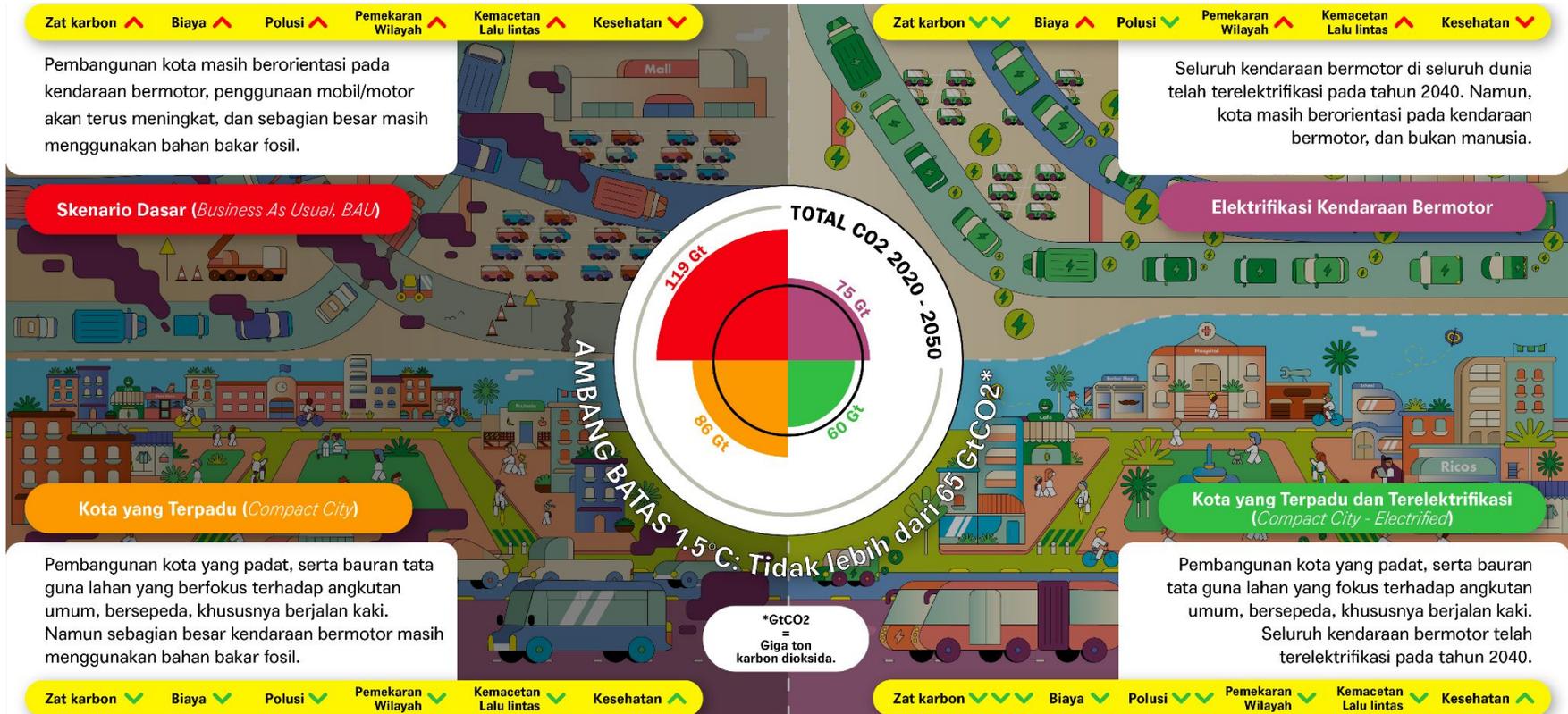


Poin rekomendasi:

- Pengaturan jarak tempuh maksimal** penggunaan sepeda motor sebagai angkutan umum menjadi 5 km untuk mendorong penggunaan yang terbatas sebagai penunjang angkutan umum massal (*first-last mile connectivity*)
 - Median jarak perjalanan ojek online sebagai *first/last mile*: **3,5 km** (Berdasarkan survei yang dilakukan ITDP terhadap 108 pengguna ojek online sebagai angkutan pengumpan di Jabodetabek)
 - Benchmark* Malaysia: Sebelum dilarang di tahun 2021 akibat isu jumlah kecelakaan yang tinggi, Pemerintah Malaysia membatasi jarak tempuh pada 3-5 km untuk mendorong penggunaan sebagai *first-last mile* saja
- Pengaturan tarif minimal** dengan mempertimbangkan tarif angkutan umum massal (angkutan umum massal perlu lebih terjangkau)
- Mendorong penggunaan kendaraan listrik** untuk armada angkutan daring (terutama sepeda motor) untuk mengurangi emisi yang timbul



Satu-satunya cara untuk membatasi kenaikan suhu global sebesar 1,5°C adalah dengan meningkatkan penggunaan transportasi tidak bermotor serta angkutan umum melalui prinsip pembangunan yang terpadu, dan **mengelektifikasi kendaraan bermotor yang ada**



Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas melalui Pembatasan Penggunaan Kendaraan Bermotor Pribadi

Poin rekomendasi:

1. Tambahkan terhadap poin cara penyelenggaraan Manajemen Lalu Lintas:
 - a. **Pengaturan tarif parkir** (contoh: tarif khusus pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu) untuk mendorong peralihan menuju penggunaan angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor
 - b. **Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor berdasarkan tingkat emisi kendaraan** pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu untuk mendorong peralihan menuju penggunaan angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor (**Landasan hukum untuk Zero/Low Emission Zone**)
2. **Perlunya landasan hukum earmarking pendapatan dari parkir, jalan berbayar, maupun kebijakan pembatasan lalin berbayar lainnya** untuk pengembangan sistem transportasi berkelanjutan (angkutan umum, infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda)
3. Pengaturan kepemilikan kendaraan bermotor **berdasarkan ketersediaan ruang parkir di hunian**
 - o Bukti adanya ruang parkir di hunian (contoh: berdasarkan IMB) sebagai salah satu syarat penerbitan Surat Izin Kepemilikan Kendaraan Bermotor
 - o Studi kasus di Jepang: Implementasi kebijakan "Proof-of-Parking" sebagai syarat kepemilikan kendaraan dan larangan parkir "menginap" di tepi jalan



Penggunaan ruang jalan publik sebagai ruang parkir pribadi (akibat tidak adanya kontrol antara kepemilikan kendaraan pribadi dan ketersediaan ruang parkir di hunian) dapat menyebabkan isu aksesibilitas bagi penghuni serta kendaraan ambulans/pemadam kebakaran

Pembatasan Kecepatan Kendaraan Bermotor

Beberapa kota di dunia sudah menerapkan pembatasan kecepatan kendaraan seperti:

1. Fortaleza, Brazil yang menerapkan *low speed zones* dengan mengurangi batas atas kecepatan dari 60 kmph menjadi 30 kmph.
2. London, UK menerapkan batas atas kecepatan yakni 30 kmph pada 37 ruas jalan di perkotaan.
3. Singapura menerapkan batas atas yakni 50 kmph di seluruh jalan, 40 kmph pada area sekolah, dan 30 kmph di *silver zones*.

Poin rekomendasi:

Perlunya membatasi kecepatan kendaraan pada jalan, khususnya kendaraan bermotor termasuk kendaraan bermotor listrik (KBL-BB) untuk meningkatkan keselamatan seluruh pengguna jalan.



Jalan tanpa trotoar, di mana **pejalan kaki berbagi jalan** dengan kendaraan bermotor.



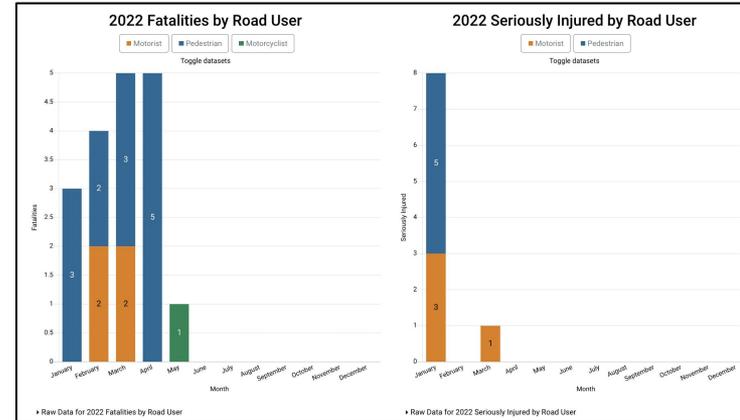
Jalan dengan trotoar namun tanpa jalur sepeda di mana **pesepeda berbagi jalan** dengan kendaraan bermotor.



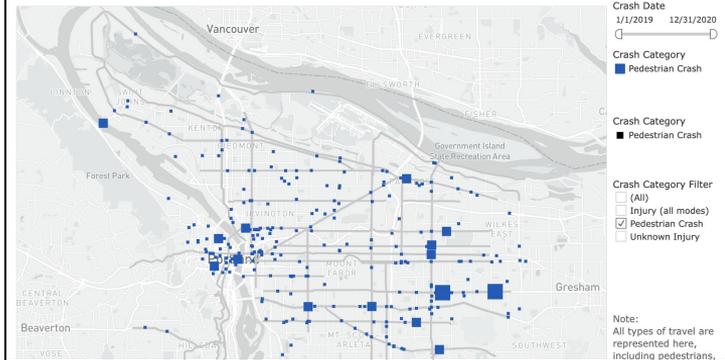
Jalan dengan trotoar dan jalur sepeda terpisah, digunakan oleh berbagai kendaraan bermotor secara **bercampur**.

Poin rekomendasi:

1. Perlu adanya **kemudahan/pemberian wewenang bagi instansi terkait penyelenggaraan kebijakan lalu lintas (Kementerian dan instansi daerah terkait Perhubungan) untuk mengakses data Kepemilikan Kendaraan Bermotor** yang kini dikelola oleh Kepolisian
Contohnya untuk:
 - Implementasi kebijakan jalan berbayar sebagai salah satu bentuk MKLL
 - Implementasi tarif parkir progresif berdasarkan jumlah kepemilikan kendaraan
2. **Ketentuan wewenang pemeriksaan dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas oleh Kepolisian** dalam Naskah Akademik perlu ditinjau ulang
 - Wewenang sebaiknya diberikan kepada instansi yang secara langsung terlibat dalam perencanaan dan penyelenggaraan sistem transportasi perkotaan
3. Selain pengumpulan, penyimpanan, dan analisis data, **perlu dipastikan data kecelakaan lalin serta hasil analisisnya dapat diakses publik secara transparan** sebagai salah satu bentuk pencegahan kecelakaan melalui monitoring dan evaluasi masyarakat



Portland Fire & Rescue Crash Responses 2019 and 2020



Contoh dashboard data kecelakaan lalu lintas yang dapat diakses publik di Toronto, Kanada dan Portland, USA