

Manajemen Pejalan Kaki dan Pesepeda (*Green Transport*)

Green Transport

Terdiri dari:

- Berjalan
- Bersepeda
- Angkutan Umum
- TOD
- Kendaraan ramah lingkungan
- *Car Sharing*



Pentingnya KTB dan Pejalan Kaki



- Moda tradisional masih banyak yang NMT, seperti becak, andong, dll.
- Di negara berkembang seperti negara-negara asia, tingkat polusi angkutan umum dan paratransit nya masih tinggi
- Banyak perjalanan pendek, cocok untuk KTB dan berjalan kaki
- Tidak ada polusi



Kenapa Perlu Diperhatikan ?

4

Tingkat keselamatan rendah jika terlibat dalam kecelakaan

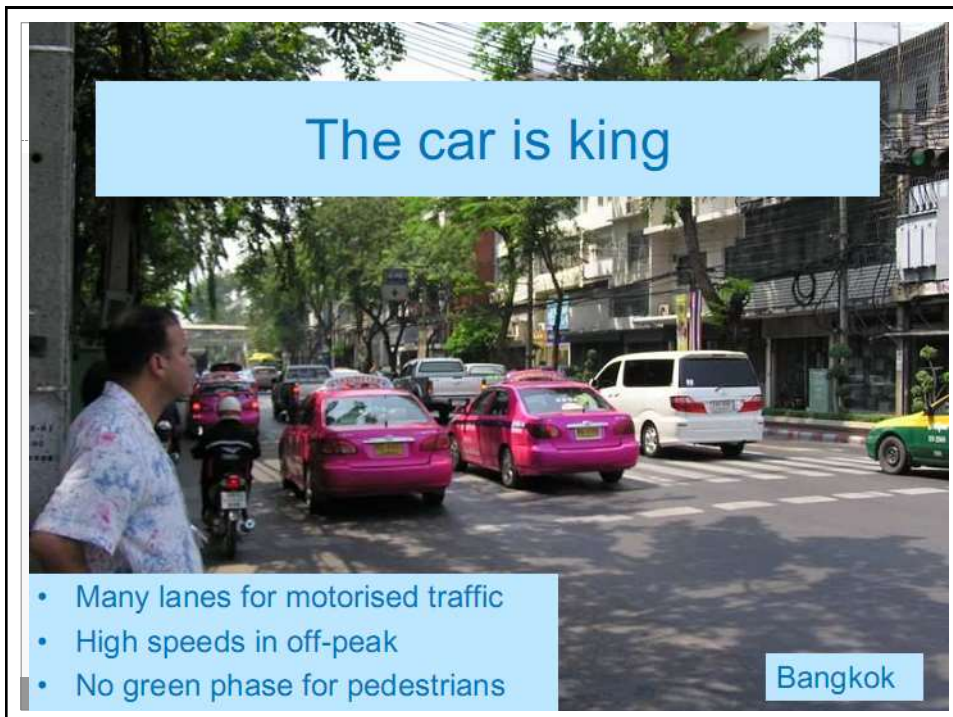


Belum banyak dipertimbangkan oleh para planner dan designer dalam perencanaan jalan, tata kota, dll.



Meningkatkan kinerja fasilitas pejalan kaki dan pesepeda pasti akan menurunkan kinerja jalan dan simpang

Studi Kasus :
KTB dan Pejalan Kaki di beberapa Negara









MALIBORO



Pelican Crossing

Sulit Menyeberang

Dominasi Kendaraan Bermotor



Fasilitas Pejalan Kaki



Menggunakan Jalur NMT untuk Berjalan

Contoh: Tempat Duduk



Berfungsi ?



Butuh Bangku

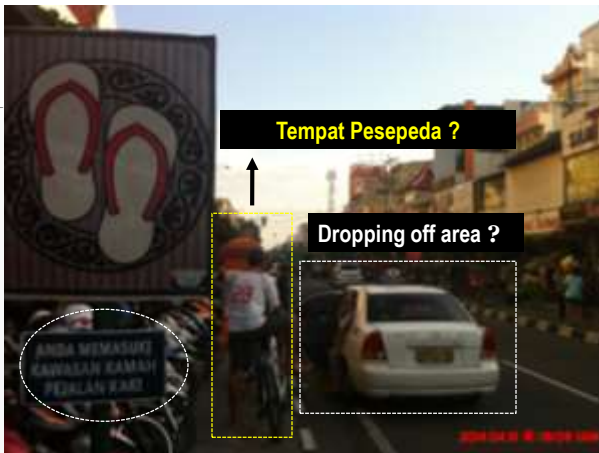


Nyaman ?

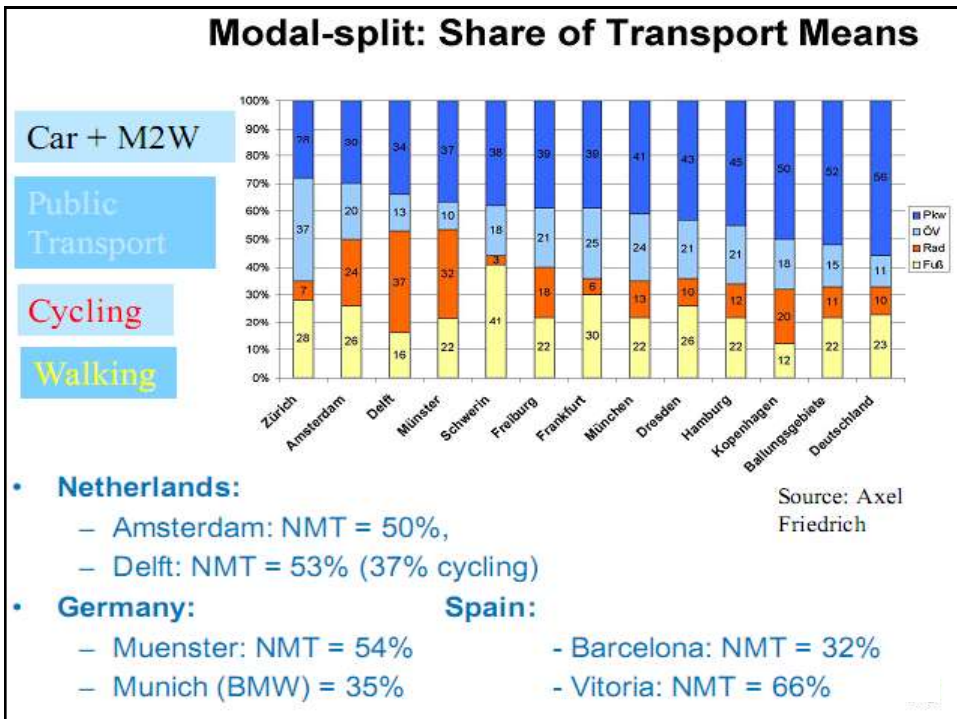
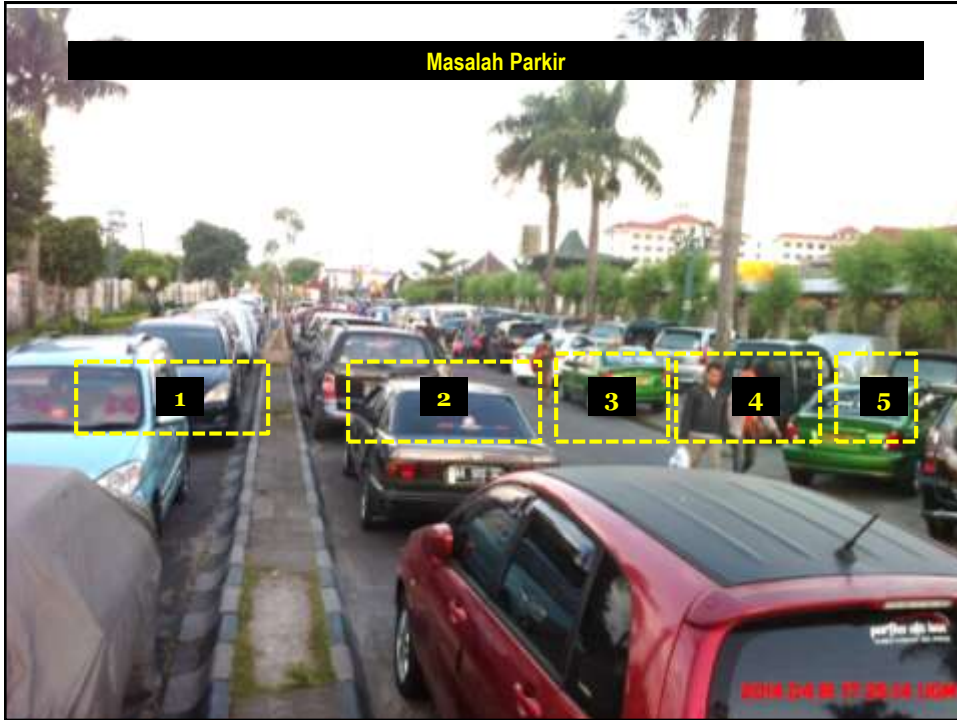
MANFAAT RUANG PEJALAN KAKI



PARKIR SEPEDA



Rak sepeda dapat untuk parkir ?



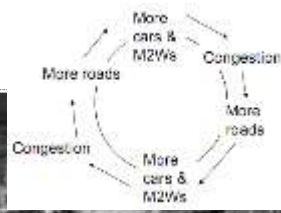


Contoh Kasus: Perkembangan Tata Kota di Belanda dan Negara-negara Eropa

Example: The Netherlands

- 1960's
 - Rapid growth of car use car
 - 1965: 600 km. highways.
Plan: 5300 km. in 2000, 2008: 2200 km
 - Focus:
 - more space for the car in and outside cities
 - no policies for cycling and walking
- 1970's
 - Congestion and pollution
 - Economic loss in cities
 - High fatality rates (3200 in 1972, 800 in 2007)

Yang Terjadi Mimpi Buruk



Kita buat, ini akibatnya ...



Los Angeles, 12 lanes!

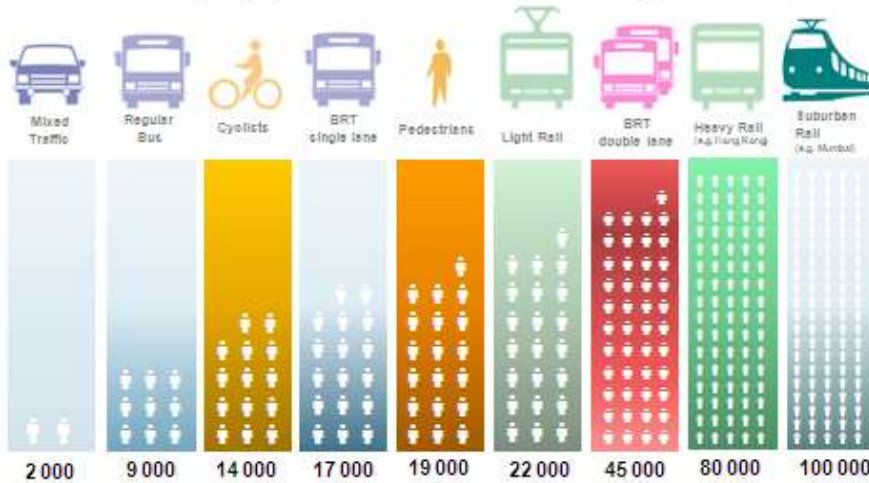


Buenos Aires 14 lanes! 21

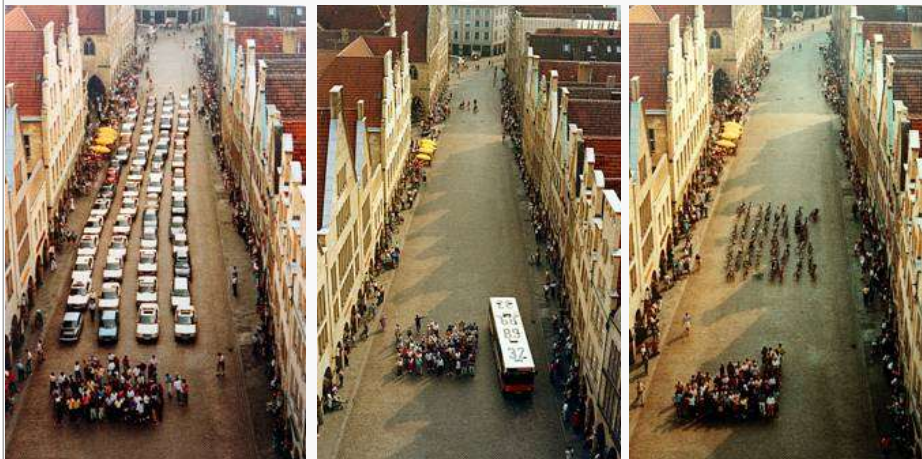


Kapasitas

(people per hour on 3.5 m wide lane in the city)



Source: Botma & Papendrecht, TU Delft 1991 and own figures



European cities have changed and reversed policies

- **The Netherlands from mid 1980's**
- **Local Policies :**
 - Streets and pedestrian areas in city-centres
 - Access to the city-centre by car is restricted.
 - Cycle networks in all cities
 - etc.
- **Result in the cities:**
 - The use of the car in cities diminished
 - Cycle use increased
 - (currently 26% of all journeys nationwide, > 30% in many cities)
 - The quality of life improved a lot

Nyhavn in Copenhagen (DK) (as it was before 1980)



Nyhavn Saat Ini



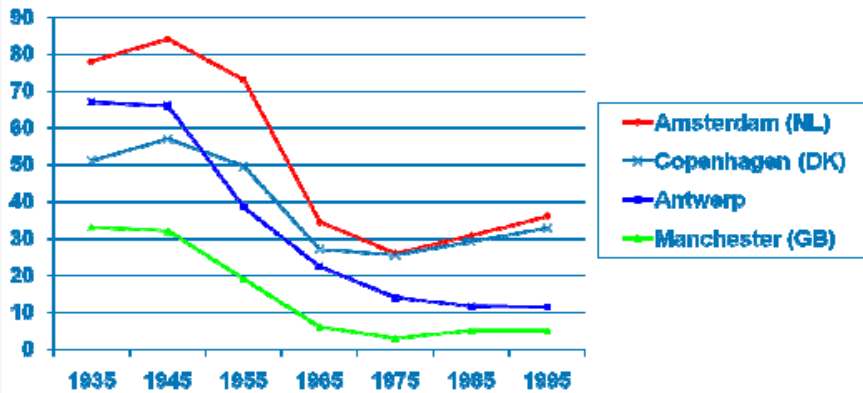
Narrower roads: Amsterdam



27

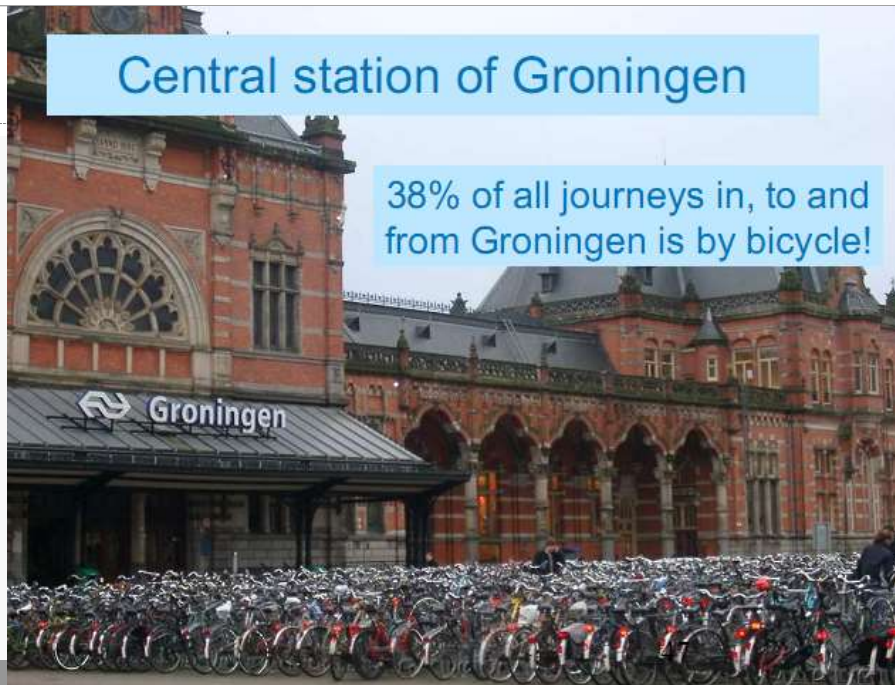
Result of all this & pro cycling policies: more cycling!

% of vehicular journeys by bicycle



Central station of Groningen

38% of all journeys in, to and from Groningen is by bicycle!



Goal: Equilibrium: Space for all!



Cyclists and pedestrians are not second class citizens, they are equal

So this idea needs to change!



Picture in religious museum in Mysore, India, depicting poverty

It is not about cycling or walking

But about the change from noisy, polluted, traffic dominated cities...

...to climate and people friendly cities



Manajemen KTB

- Mendesain ruang untuk pejalan kaki, pesepeda, kendaraan bermotor, dan angkutan umum dan menghindari ruang pesepeda dan pejalan kaki yang menyatu



Quito, Ecuador

Not like this:
cycling at expense of pedestrians
(creating conflicts)



Santiago de Chile

But like this:
cycling at expense of carriageway (design
can be improved)



- Menghindari penggunaan mobil dan sepeda motor menuju/masuk pusat kota



Carfree square in Delft (The Netherlands), was car parking

3. Menghindari kebijakan pelebaran jalan dan pembangunan jalan layang di dalam kota

- Jalan yang lebar cenderung membentuk perilaku pengemudi untuk cepat, dan karenanya rawan kecelakaan
- Jalan yang lebar umumnya mengorbankan lajur untuk pesepeda dan pejalan kaki
- Jalan yang lebar membuat pejalan kaki dan pesepeda sulit menyeberang jalan

4. Memprioritaskan trotoar (misalnya: semua jalan di perkotaan harus memiliki trotoar)

- Fasilitas pejalan kaki mutlak diperlukan khususnya di area perkotaan
- Juga merupakan jalan akses menuju/dari bus stop/terminal/stasiun, dll.



Delhi, India

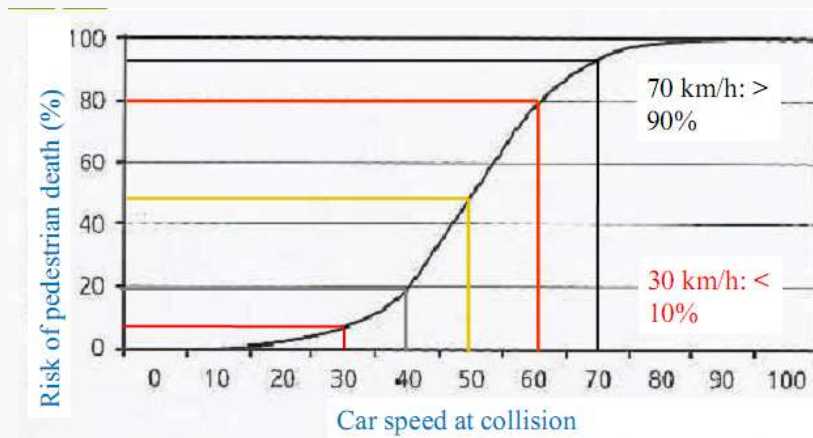
Tidak seperti ini
Jika trotoar buruk, orang tidak akan mau memakainya



Mysore, India

Namun, kurang lebih seperti ini

5. Mendesain jalan untuk kendaraan bermotor dengan kecepatan 30 km/jam



Netherlands: 50% of cities are 30 km/h zone

NL 2008: 800 road fatalities, only 39 (5%) in 30 km/h zones!



6. Menciptakan rute sepeda, khususnya di dalam kota

