

PERENCANAAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN

Partisipasi Masyarakat dalam Perencanaan Transportasi Berkelanjutan

Prodi MSTT
MZI

1

Partisipasi Masyarakat dalam Perencanaan Transportasi Berkelanjutan

- Partisipasi adalah hal yang krusial untuk pembangunan, dukungan publik, dan upaya untuk menggeser pola perilaku perjalanan menuju transportasi yang berkelanjutan, khususnya di negara-negara berkembang
- Ada beberapa metode pendekatan pada partisipasi warga
 1. **Tangga partisipasi**
 2. **Roda partisipasi**
 3. **Perencanaan kolaboratif dan partisipasi publik**

2

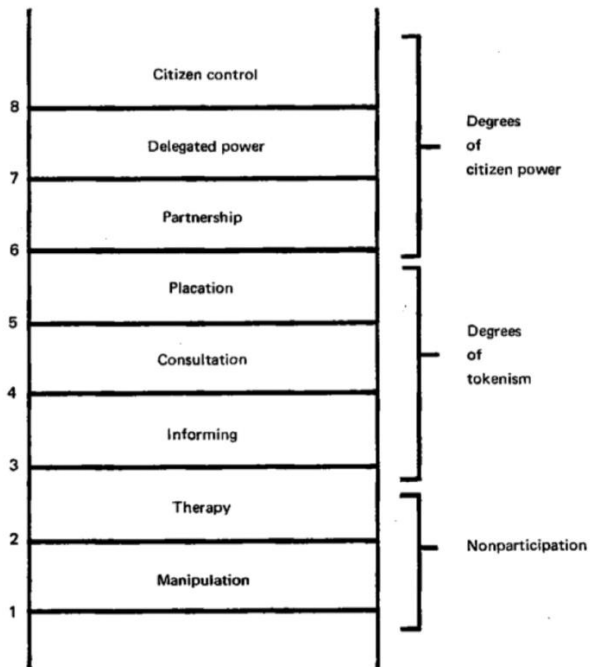


Fig. 1. Eight Runs on a citizen ladder of participation, developed by Arnstein (1969).

Tangga Partisipasi

- Tangga partisipasi dikembangkan oleh Sherry Arnstein pada tahun 1969
- Model yang membedakan tingkat partisipasi warga dalam proses pengambilan keputusan.
- Model ini terdiri dari delapan anak tangga yang mewakili tingkatan yang berbeda dari partisipasi warga, mulai dari nonpartisipasi hingga kontrol warga.

3

Manipulasi: Partisipasi warga hanyalah untuk mendapatkan legitimasi tanpa ada pengaruh nyata pada keputusan. Contoh: Pemerintah atau pengembang infrastruktur mengadakan pertemuan komunitas yang hasilnya sudah diprediksi dan tidak memberikan ruang untuk masukan yang berbeda tentang proyek transportasi.

Therapy: Proses ini berusaha 'menyembuhkan' atau 'mendidik' warga tanpa memberikan ruang bagi mereka untuk memiliki pengaruh yang berarti. Contoh: Penyelenggara proyek BRT mengadakan sesi informasi yang bertujuan mengubah sikap publik terhadap proyek tanpa mempertimbangkan keberatan atau saran mereka.

Informing: Memberikan informasi kepada warga tanpa saluran umpan balik atau kekuatan untuk mempengaruhi keputusan. Contoh: Pemerintah kota memberikan brosur dan situs web yang menjelaskan rute bus baru tanpa meminta pendapat warga.

Consultation: Meminta pendapat warga, tetapi tanpa jaminan bahwa masukan mereka akan dipertimbangkan. Contoh: Survei publik tentang jam operasional transportasi umum tanpa janji bahwa hasilnya akan digunakan.

4

Placation: Warga diberi suara namun keputusan tetap di tangan pembuat kebijakan. Contoh: Komite transportasi dengan perwakilan warga yang boleh memberikan masukan tetapi tidak memiliki kekuatan untuk membuat perubahan.

Partnership: Warga dan pembuat kebijakan membuat keputusan bersama. Contoh: Kelompok kerja yang terdiri dari warga dan perencana kota yang merancang bersama rencana lalu lintas lokal.

Delegated Power: Warga memiliki kekuasaan otoritatif untuk membuat keputusan tertentu. Contoh: Dewan transportasi lokal yang dikelola warga yang memiliki kekuatan untuk menetapkan kebijakan dan alokasi anggaran untuk rute bus.

Citizen Control: Warga memiliki kontrol penuh atas kebijakan dan proyek. Contoh: Sebuah koperasi transportasi yang dimiliki dan dioperasikan oleh warga yang membuat semua keputusan, dari rute hingga penetapan tarif.

5



Fig. 2. The wheel of participation, developed by Dooris and Heritage (2011), adapted from earlier work by Davidson.

Roda Partisipasi

- Roda partisipasi dikembangkan oleh Dooris dan Heritage pada tahun 2011,
- Model ini mengkategorikan teknik partisipasi berdasarkan kualitas komunikasi dan tingkat kontrol yang dimiliki oleh warga dalam proses pengambilan keputusan.
- Terbagi dalam empat kuadran utama: **Informasi** (satu arah), lalu berlanjut ke **konsultasi** (dua arah), **partisipasi** (deliberatif), dan akhirnya **pemberdayaan** (kolaboratif),

6



7

Contoh Studi Kasus

Inform (Memberi Informasi)

Pemerintah memulai dengan meluncurkan kampanye informasi umum tentang manfaat kesehatan dan lingkungan dari bersepeda. Informasi ini disebarluaskan melalui situs web kota, brosur, dan media sosial, menawarkan data tentang rute sepeda yang aman dan cara menggunakan sistem sepeda publik.

Consult (Konsultasi)

Setelah periode informasi awal, pemerintah mengadakan serangkaian konsultasi publik untuk mendengarkan pendapat warga tentang lokasi stasiun sepeda, jenis sepeda, dan fitur sistem. Warga diajak untuk memberikan masukan melalui survei online, kotak saran di tempat-tempat umum, dan forum diskusi terbuka.

Participate (Berpartisipasi)

Partisipasi Aktif: Berdasarkan umpan balik yang diterima, pemerintah mengadakan lokakarya dengan kelompok warga, pengusaha lokal, dan asosiasi bersepeda untuk merancang rute sepeda dan lokasi stasiun sepeda. Proses ini mencakup sesi pemetaan partisipatif dan pelibatan dalam keputusan tentang penyediaan dan pemeliharaan sepeda.

Empower (Memberdayakan)

Pemberdayaan Warga: Pada tahap akhir, sebuah komite pengawas yang terdiri dari warga yang terpilih dibentuk untuk mengawasi implementasi dan operasi sistem sepeda publik. Komite ini diberi wewenang untuk membuat keputusan tentang perluasan sistem, alokasi dana, dan program kesadaran keselamatan bersepeda. Pemerintah juga menyediakan anggaran untuk inisiatif yang dipimpin komunitas untuk mempromosikan penggunaan sepeda di kota.

8

Perencanaan kolaboratif dan partisipasi publik

CHARACTERISTICS	Low diversity	High diversity
Low interdependence of interests	Technical Bureaucratic <i>Convincing</i>	Political Influence <i>Co-opting</i>
Chile examples	Nueva Alameda Providencia BRT corridor project	Regional council (CORE) assignment of resources using political party quotas.
High interdependence of interests	Social Movement <i>Converting</i>	Collaborative <i>Co-evolving</i>
Chile examples	Costanera Norte Anti-highway movement. Citizen movements for road safety amendments and cycling infrastructure.	Temuco-Padre Las Casas Sustainable Transport Plan

Source: Own elaboration using Chilean examples based on the model from Figure 2, p. 13, Innes and Booher 2000.

- Ide utamanya adalah "perencanaan harus dilakukan melalui dialog tatap muka di antara mereka yang memiliki kepentingan dalam hasilnya, atau pemangku kepentingan" (Innes & Booher, 2000).
- Menawarkan kesempatan untuk membangun "komunitas", di mana "warga berbicara satu sama lain tentang masalah publik dan membangun pemahaman tentang masalah-masalah tersebut
- Sebagai hasilnya:
 - menjadi lebih terinformasi, tidak hanya tentang masalah-masalah itu, tetapi lebih penting tentang apa yang mereka inginkan
 - Juga mulai mengembangkan beberapa rasa bersama menjadi bagian dari sebuah komunitas

9

- Innes dan Booher menekankan kebutuhan akan:
 - keberagaman (D), yang membawa berbagai perspektif
 - ketergantungan (I), yang menahan peserta yang beragam melalui konflik.
- Contoh kasus: Tata kelola partisipatif di Chili
 - Sebagian besar proses jatuh dalam kuadran pertama, yang ditandai dengan keberagaman yang rendah, ketergantungan kepentingan yang rendah.
 - Sebagian besar proses partisipatif berusaha untuk meyakinkan (kuadran atas), daripada mendengarkan dan mengubah (kuadran bawah).

10

STUDI KASUS 1: A major urban project (Santiago) and an innovative transport plan (Temuco)

Table 2

New Alameda Providencia (NAP) project and Temuco-PLC plan.

Source: Laboratorio de Cambio Social, Origin-Destination calculations Ignacio Tiznado, 12-IX-2016.

Variables	Nueva Alameda Providencia	Temuco-Padre Las Casas
<i>Timing</i>	2015–2017: three years	2016–2017: seven months
<i>Transport element</i>	BRT corridor project	Full integrated plan
<i>Starting attitudes</i>	Trauma: Transantiago doesn't just go away	More open trusting relationships
<i>Key city characteristics</i>	Large Metropolitan region, 6,000,000 people, 40% of Chile's population and GDP	Regional capital city, 300,000, strong indigenous presence (500,000 in city and surrounding region), suburban structure
<i>Key transport characteristics</i>	Sustainable transport (walk-bike-bus) 73% of daily trips	Sustainable transport (walk-bike-collective taxis-bus) 63% of daily trips
<i>Automobility</i>	Share of car trips under 5 km (more suited to active transport modes), 53%	Share of car trips under 5 km (more suited to active transport modes), 26%
<i>Main activities</i>	Public hearings (2016), Observatory (Jan–June 2017), participation in design cycle, new round of Public hearings coming up	Phase I: five-month participatory process
<i>Legal framework (participation)</i>	Winning bid, contract for participation, researchers part of Casa de la Paz team responsible for participation	Phase I: winning bid, researchers in charge of contract for participation and new plan, monitoring and participatory system
<i>Next phases</i>	Phase II: Goal is to continue Observatory throughout planning and implementation cycle, including operations	Phase II: developing transitional phase to continue work begun in Phase I with a direct contract

- Perencanaan transportasi di Chili dengan fokus pada proses partisipasi publik dalam perencanaan dan implementasi

11

New Alameda Providencia (NAP) Project

Kegiatan Utama:

- Kegiatan ini melibatkan audiensi publik yang diadakan pada tahun 2016 dan pengamatan pada awal tahun 2017. Kegiatan ini dimaksudkan untuk memperoleh masukan dari publik dan memantau perkembangan proyek.

Kerangka Hukum (Partisipasi):

- Proses pemilihan penawaran yang berhasil dilanjutkan dengan penandatanganan kontrak untuk partisipasi.
- Para peneliti terlibat dalam siklus desain, dan rencana untuk mengadakan audiensi publik.
- Tim Casa de la Paz (sebuah organisasi yang fokus pada dialog sosial dan partisipasi warga, ditugaskan untuk memfasilitasi proses partisipasi dalam proyek ini) yang bertanggung jawab

Fase Selanjutnya:

- Melanjutkan kegiatan observasi dengan fokus pada perencanaan lanjutan dan implementasi operasional proyek.

12

Temuan Penting

1. Pembentukan Citizens' Observatory: Upaya signifikan dalam proses NAP adalah pembentukan Citizens' Observatory untuk memastikan peran berkelanjutan dari partisipasi warga dalam pengembangan koridor yang panjang.
Tujuan Observatory: Membangun organisasi dan suara warga yang kuat, memasukkan pandangan warga ke dalam fase desain, dan memantau kemajuan berdasarkan konsensus dan indikator yang dikembangkan selama partisipasi.
2. Kontinuitas Partisipasi: Proses formal sering kali tidak menyediakan kontinuitas partisipasi; warga diundang untuk berbicara di audiensi atau melalui survei, namun jarang ada umpan balik tentang bagaimana partisipasi tersebut menjadi bagian dari produk akhir.
3. Negosiasi Berkelanjutan: Proyek ini memerlukan negosiasi berkelanjutan antara otoritas transportasi regional dan nasional, pemerintah lokal, operator swasta, dan konsorsium yang dipekerjakan untuk menghasilkan desain, membuat keterlibatan warga menjadi penting.
4. Pengaruh Partisipasi Warga: Partisipasi warga dapat mendorong politisi yang enggan untuk menerima perspektif baru dan memastikan dukungan kritis dari warga ketika inovasi dipertanyakan
5. Komitmen Pemerintah Regional: Kesepakatan tim NAP pemerintah regional untuk bekerja dengan Citizens' Observatory merupakan komitmen kuat untuk memastikan pengaruh nyata dan signifikan dari warga

13

Temuco-Padre Las Casas Plan

Kegiatan Utama:

- Dimulai dengan proses partisipatif selama lima bulan yang melibatkan warga secara langsung dalam perencanaan transportasi.

Kerangka Hukum (Partisipasi):

- Yang memenangkan lelang bertanggung jawab dalam pembuatan rencana baru, termasuk memantau sistem dan partisipasi warga.

Fase Selanjutnya:

- Mengembangkan transisi partisipasi ke fase yang dimulai di Phase I dengan kontrak langsung:
- Fase kedua dari inisiatif ini adalah untuk melanjutkan dan memperluas partisipasi yang dimulai di Fase I, dengan fokus pada pengembangan dan implementasi rencana yang telah disusun.

14

Temuan Penting

1. Pentingnya Dialog Terbuka: Di awal pertemuan, presentasi dihentikan untuk memungkinkan dialog yang lebih bebas antara peserta, yang menunjukkan pentingnya ruang terbuka dalam proses partisipatif untuk menjamin bahwa semua suara didengar.
2. Enam Tujuan Strategis: melibatkan enam tujuan strategis, meliputi:
 - health, active transport and universal access;
 - road safety and quality of urban space
 - gender, social inclusion and the rights of original peoples;
 - work, commerce and diverse modes (including animal transport, such as horses and oxen and carts, common in this regional capital of a strongly rural economy);
 - citizen participation and collaborative planning, and
 - levels of service and access..
3. Penggunaan Matriks Pencapaian Tujuan: Staf pemerintah dan warga sama-sama belajar menggunakan Matriks Pencapaian Tujuan yang dikembangkan untuk rencana, yang mendorong konsistensi dalam implementasi dengan mengevaluasi sejauh mana proyek dan program tertentu sejalan dengan tujuan Rencana.
4. Pemetaan Partisipatif: Kegiatan ini menonjolkan kekuatan dan kelemahan layanan transportasi umum saat ini dan menekankan perlunya metode partisipatif dasar untuk mempermudah proposal warga terkait lokasi halte bus, parkir sepeda, atau jalur sepeda.
5. Partisipasi dalam Desain: Warga terlibat dalam desain halte bus lokal,
6. Partisipasi Penyandang Disabilitas: Orang dengan disabilitas visual, fisik, dan mental berpartisipasi secara aktif, meningkatkan kesadaran seperti dalam praktek operator bus yang sering menolak untuk berhenti bagi mereka.

15

Table 3

Nueva Alameda Providencia and Temuco PLC compared.

Source: Own elaboration based on observing participant activities both processes.

	Nueva Alameda Providencia	Plan Temuco-Padre Las Casas
Main activities	<ul style="list-style-type: none"> • Initial round of thematic and territorial dialogues • Field visits • Led by Metropolitan Regional Government authorities (appointed political authority) • Citizens' Observatory: formation, training, exchanges with regional government and design consortium • Focused on the design phase • Final round of thematic and territorial dialogues to report on impacts on design 	<ul style="list-style-type: none"> • Thematic and territorial dialogues • Field visits • Led by Regional Transport authorities (political authority) • Citizens' Observatory • Indicators: Sustainability and quality of life, level of service and access • Monitoring methods include field observation and annual benchmarking report
Main innovations	<ul style="list-style-type: none"> • Thematic and territorial dialogues • Field visits • Led by Regional Government (political authority) not DTPM (agency) • CITIZENS' OBSERVATORY: Build ongoing participation throughout design process and beyond formal sessions • Start from conclusions during formal participatory sessions and carry on • Revalidate decisions through new round of formal sessions later 2017 	<ul style="list-style-type: none"> • Focus on neighbourhood and other citizen organizations • Dialogic methods adapted to specific participants and events, rather than fixed methods approach • Participatory mapping bringing government, university and community members together • Territorial approach taking participation to specific places not usually covered by formal participation • Roundtable of institutional actors; roundtable of citizen actors; and combined roundtable to begin to bridge between territorial and technical expertise.

16

Table 3
 Nueva Alameda Providencia and Temuco PLC compared.
 Source: Own elaboration based on observing participant activities both processes.

	Nueva Alameda Providencia	Plan Temuco-Padre Las Casas
Main results to date	<ul style="list-style-type: none"> Regional government has seriously tried to innovate Terrified of political risks Instinct for control so strong interactions are carefully scripted — no room for spontaneous conversation, “authentic dialogue” (Booher & Innes) Virtually 100% turnover in the government’s team in one year Fragile political environment that could put whole project at risk 	<ul style="list-style-type: none"> The plan itself particularly non-mobility goals: health, social inclusion, participation, etc. Measuring projects against goals Recognizing the need for programs and other “soft” policy instruments The monitoring system, with participation Ongoing provisions for diverse forms and scales of participation
Key achievements to date	<ul style="list-style-type: none"> Formation of Citizen Observatory Elimination of expropriations (for cars) Some shifts in negative attitudes, but remain 	<ul style="list-style-type: none"> Solid foundation for integral planning Participatory system Participatory, qualitative and quantitative components of monitoring and evaluation
Long-term challenges	<ul style="list-style-type: none"> Building citizen support for a project that significantly integrates aspirations for a more beautiful and inclusive city centre Achieving cross-cutting political consensus and enough support to implement a genuinely innovative project Building civic capacity for long-term, diverse roles in the framework of a major standalone project. 	<ul style="list-style-type: none"> Building enough civic and governmental capacity to make both Citizens’ and Institutional Actors’ roundtables a permanent part of transport planning and implementation Coordinating very dispersed actors to achieve common goals and objectives Achieving ongoing progress amidst political and institutional turnover and changes, some of which may be favourable, but others are not.

17

STUDI KASUS 2: A participative procedure to select indicators of policies for sustainable urban mobility

- Tujuan: Melibatkan Masyarakat dalam menentukan kebijakan untuk mobilitas perkotaan yang berkelanjutan (PSUM = Policies for Sustainable Urban Mobility)

- Ada 3 tahapan yang dilakukan:

Langkah 1 – Membentuk Kerangka Konseptual:

- Pengembangan kerangka kerja berdasarkan dimensi keberlanjutan perkotaan dan tujuan PSUM.
- Menggunakan survei literatur dan lokakarya dengan para ahli, dimensi sosial, lingkungan, dan ekonomi keberlanjutan didefinisikan menjadi tiga belas tujuan PSUM.
- Setiap tujuan ini dikaitkan dengan satu indikator kinerja.

Langkah 2a - Survei Sampel Nasional:

- Melalui survei nasional, pendapat warga tentang dimensi dan tujuan dikumpulkan.
- Survei ini melibatkan 3600 orang yang mewakili berbagai ciri struktural populasi Italia.

Langkah 2b - Analisis Dialog Pemangku Kepentingan:

- Teknik multi-kriteria partisipatif yang digunakan untuk melibatkan pemangku kepentingan dalam mengevaluasi tujuan PSUM.
- Pemangku kepentingan dari berbagai sektor seperti institusi nasional dan lokal, asosiasi, dan partai politik terlibat dalam proses ini.

18

Langkah 3 - Seleksi Indikator Kinerja:

- Menggunakan hasil dari Langkah 2 untuk mengurutkan dan memilih indikator kinerja PSUM yang paling relevan.
- Kriteria pemilihan didasarkan pada relevansi tujuan dalam peringkat dan penggunaan nilai ambang untuk mengecualikan indikator yang kurang relevan.

19

Hasil

• Pendapat warga

Table 4 Ranking of the objectives of policies for sustainable urban mobility (PSUM) and selection of performance indicators according to citizens' opinion. Threshold: % = 48

PSUM objectives	Considered as a priority (%)	Ranking	Performance indicators of PSUM
Selected performance indicators of PSUM:			
Reducing greenhouse-gasses generated by mobility	71.0	1°	COx from transport
Reducing private transport costs	69.5	2°	Households expenditures for private transport
Reducing air pollutants generated by mobility	65.9	3°	Main air pollutants from transport: PMx COVNM, NOx, CO
Increasing transport safety	61.7	4°	Deaths and injuries from traffic accidents
Reducing waste generated by mobility	58.8	5°	Waste from transport
Easing public transport	49.9	6°	Quantity and quality of public transport
Reducing noise generated by mobility	49.5	7°	% of population exposed to harmful noise
Reducing public transport costs	48.1	8°	Households expenditures for public transport
Non selected performance indicators of PSUM:			
Reducing land consumption generated by mobility	45.0	9°	Land occupied by transport infrastructure
Easing non-motorized mobility	39.2	10°	Walkability and "cyclability"
Reducing public space occupied by motorized vehicles	36.8	11°	Vehicles- and vehicles*km per km ²
Easing private motorized mobility	33.7	12°	Congestion
Increasing the alternatives to mobility	30.6	13°	Public and private services accessible via telephone and computer

20

• Penilaian Pemangku Kepentingan

Table 5 Ranking of objectives of policies for sustainable urban mobility (PSUM) and selection of performance indicators according to stakeholders' appraisal. Threshold: score = 2.85

Objectives of PSUM	Weighted average score ^a	Ranking	Performance indicators of PSUM
Selected performance indicators of PSUM:			
Easing non-motorized mobility	4.00	1°	Walkability and "cyclability"
Easing public transport	4.00	1°	Quantity and quality of public transport
Reducing land consumption generated by mobility	3.63	3°	Land occupied by transport infrastructure
Reducing public space occupied by motorized vehicles	3.05	4°	Vehicles- and vehicles*km per km ²
Increasing transport safety	2.89	5°	Deaths and injuries from traffic accidents
Reducing air pollutants generated by mobility	2.88	6°	Main air pollutants from transport: PMx, COVNM, Nox, CO
Reducing greenhouse-gasses generated by mobility	2.88	6°	CO2 from transport
Increasing the alternatives to mobility	2.87	8°	Public and private services accessible via telephone and computer
Non selected performance indicators of PSUM:			
Reducing noise generated by mobility	2.14	9°	% of population exposed to harmful noise
Reducing waste generated by mobility	2.12	10°	Waste from transport
Easing private motorized mobility	1.26	11°	Congestion
Reducing public transport costs	0.62	12°	Households expenditures for public transport
Reducing private transport costs	0.62	12°	Households expenditures for private transport

^a 1 = useful, but non urgent; 2 = relevant, but not a priority; 4 = a priority

21

• Pemilihan Indikator

- In order to select PSUM performance indicators, a threshold % of 48 was applied to citizens' opinion and a threshold score of 2.85 was applied to stakeholders' appraisal.
- The eight indicators selected on the basis of citizens' opinion cover all dimensions of urban sustainability, of these three refer to the dimension of liveability (air pollutants, accidents and noise) and only one (public transport) refers to the dimension of accessibility (see again Table 4). Land consumption is the highest ranking indicator not selected by citizens. It must be noted that three more indicators would be cut off if we used a slightly higher threshold (50% instead of 48%).
- Eight indicators came out of stakeholders' evaluation too (see again Table 5), but none of them refers to the economic dimension of urban sustainability. Three indicators of accessibility were selected, two of which (easing public and nonmotorized transport) reached the maximum score. Noise ranks first among the indicators not selected by stakeholders. The number of selected indicators is halved if one uses a slightly higher threshold (3.0 instead of 2.8).

22

Seleksi Indikator Berdasarkan Opini Warga dan Penilaian Pemangku Kepentingan

Table 6 Selection of indicators according to stakeholders' appraisal and citizens' opinion and with different thresholds

Selected performance indicators of PSUM	Lower threshold		Higher threshold	
	By stakeholders	By citizens	By stakeholders	By citizens
Walkability and "cyclability"	X		X	
Quantity and quality of public transport	X	X	X	
Land occupied by transport infrastructure	X		X	
Vehicles- and vehicles*km per km ²	X		X	
Deaths and injuries from traffic accidents	X	X		X
Main air pollutants from transport: PMx, COVNM, NOx, CO	X	X		X
CO ₂ from transport	X	X		X
Public and private services accessible via telephone and computer	X			
Households expenditures for private transport		X		X
Waste from transport		X		X
% of population exposed to harmful noise		X		
Households expenditures for public transport		X		

23

- Seleksi indikator PSUM tergantung pada level ambang batas yang digunakan untuk mengeliminasi indikator yang kurang relevan.
- Terdapat perbedaan yang signifikan antara indikator yang dipilih berdasarkan opini warga dan penilaian pemangku kepentingan.
- Ketika ambang batas rendah digunakan, hanya **empat indikator kinerja** yang sama antara kedua set: 'CO₂ dari transportasi', 'Kuantitas dan kualitas transportasi umum', 'PMx COVNM NOx CO dari transportasi', dan 'Kematian dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas'.
- Jika ambang **batas yang lebih tinggi** digunakan, kedua set tidak menunjukkan persamaan.

Catatan: Satu perbedaan relevan adalah komposisi kelompok yang memilih: hampir 85% sampel adalah pengguna mobil, yang mempengaruhi hasil survei nasional. Sebaliknya, hanya satu dari tiga belas pemangku kepentingan yang secara langsung mewakili kepentingan yang terkait dengan mobil. Selain itu, semua pemangku kepentingan tinggal di konteks metropolitan di mana mobil kurang digunakan dan alternatif untuk mobil lebih tersebar.

24