

Participatory Road Safety Initiatives

Deliani Siregar
Urban Planning and Inclusivity Manager ITDP Indonesia



High Risk of Accidents as Pedestrian

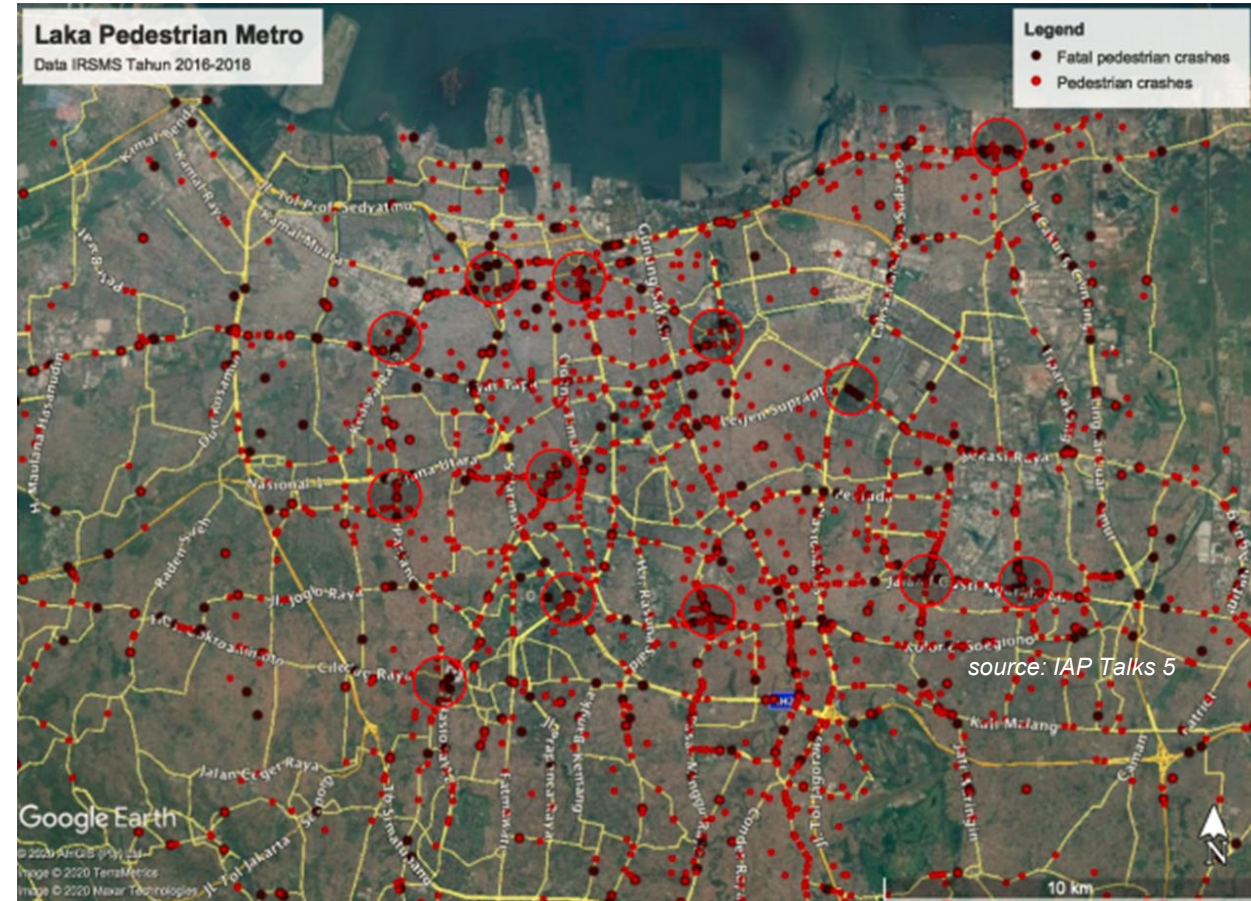


Majority of pedestrian crossing in Indonesian cities

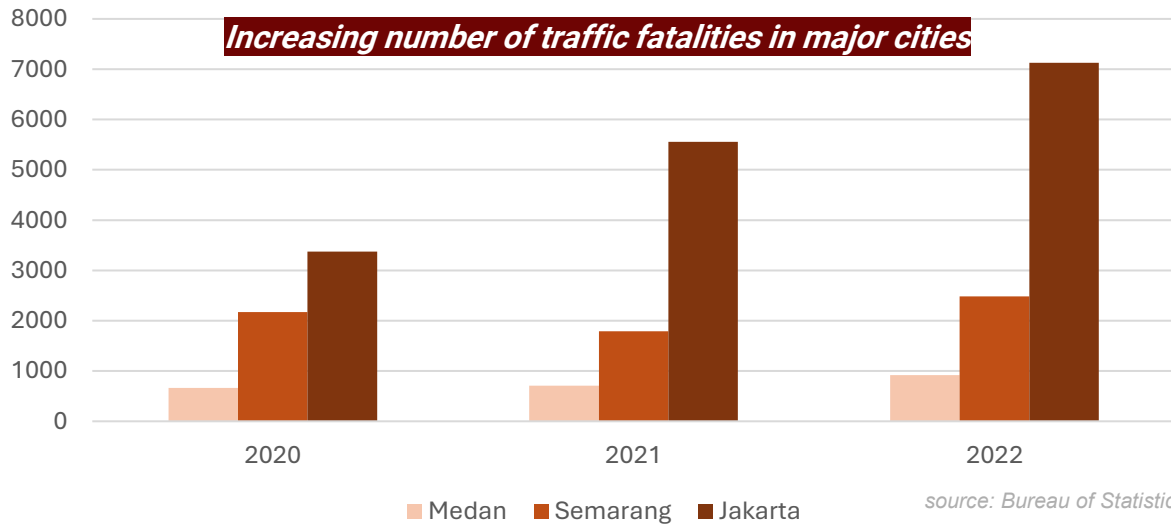


source: ITDP

Distribution of pedestrian accidents in Jakarta, 2016 - 2018



Increasing number of traffic fatalities in major cities



Inclusive Road Safety Perspectives



Streets must be safe for all users with different needs

- People with disabilities (PWD)
- Caretaker with children
- Elderly
- Women
- Children



Road safety should not come at the expense of inclusiveness

- Each pedestrian has different characteristics and needs
- Solutions must be adjusted to the local context

ITDP Approach



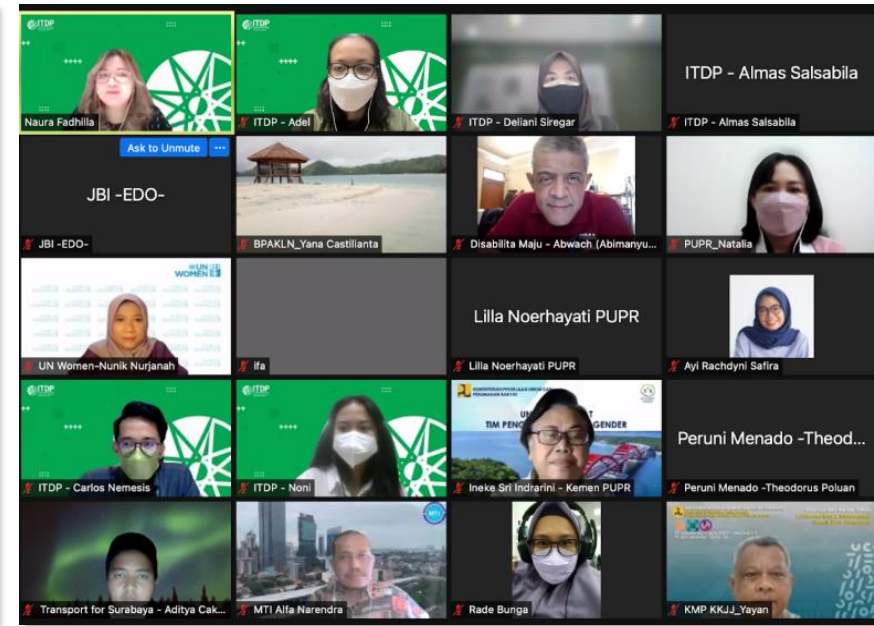
Collaboration

In-depth collaboration in the neighborhood area by partnering with local communities



Partnership

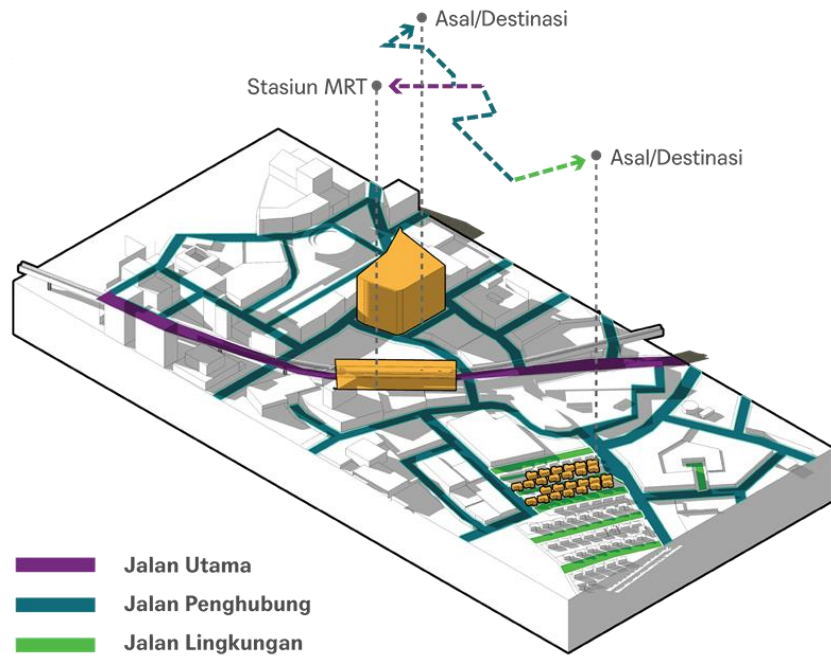
Active participation by the key stakeholders in the area focusing on journey experience



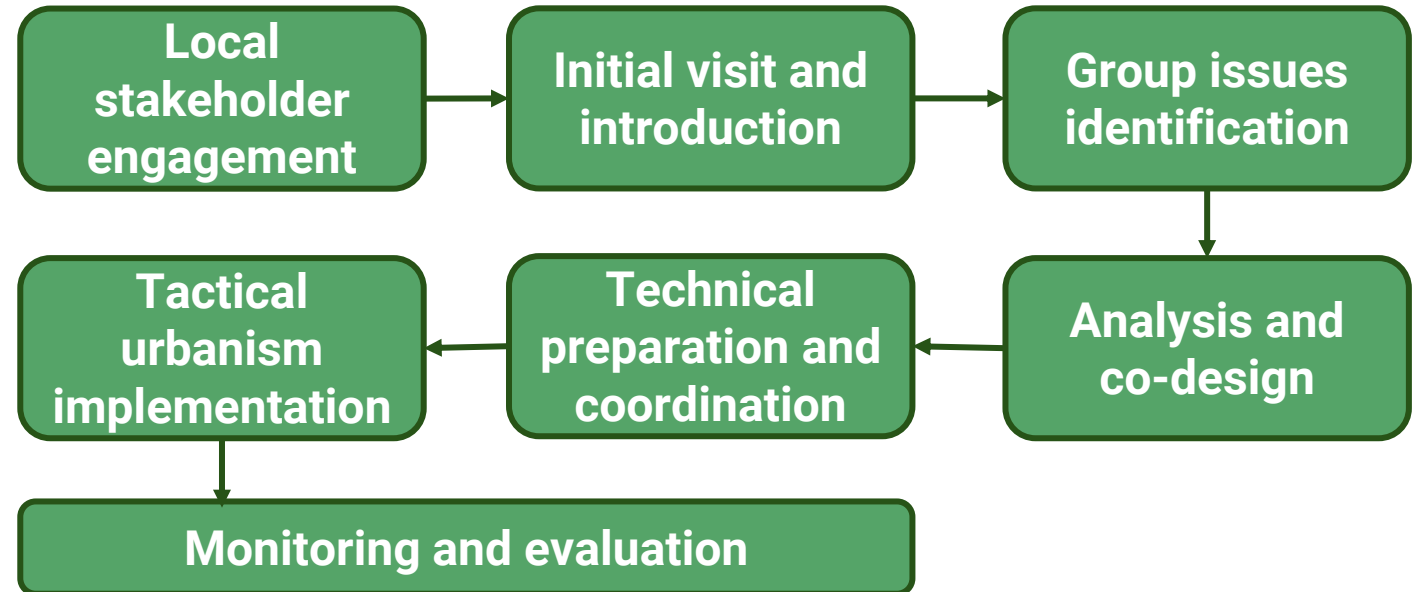
Involvement

Incorporating different concerns by various stakeholders for recommendation

Collaboration



- Assistance by MRTJ and ITDP in initiating accessibility improvements
- Empowering communities to develop solutions for accessibility issues (involvement of women and children)
- Collaboration of resources between stakeholders



Tactical Urbanism near MRT Cipete Raya

Pedestrian Safety



Make motorists more alert with pedestrians around the corner.

Pedestrian Path



Reinforce pedestrian paths in sharing the road between pedestrians and vehicles.

School Safety Zone

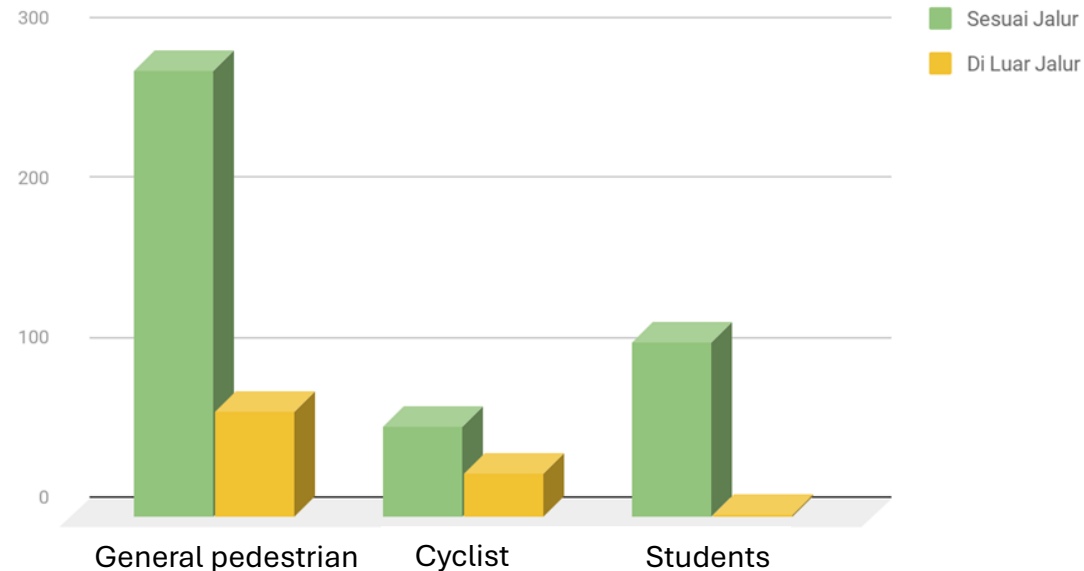


Slow down the vehicle that is going in front of the school by marking pedestrian zone

Monitoring and Evaluation for MRT Cipete Raya

After implementation, 80% of general pedestrians and 98% of students used the marked footpaths.

Pedestrians perceived an improvement in their safety, and vehicles experienced clearer maneuverability.



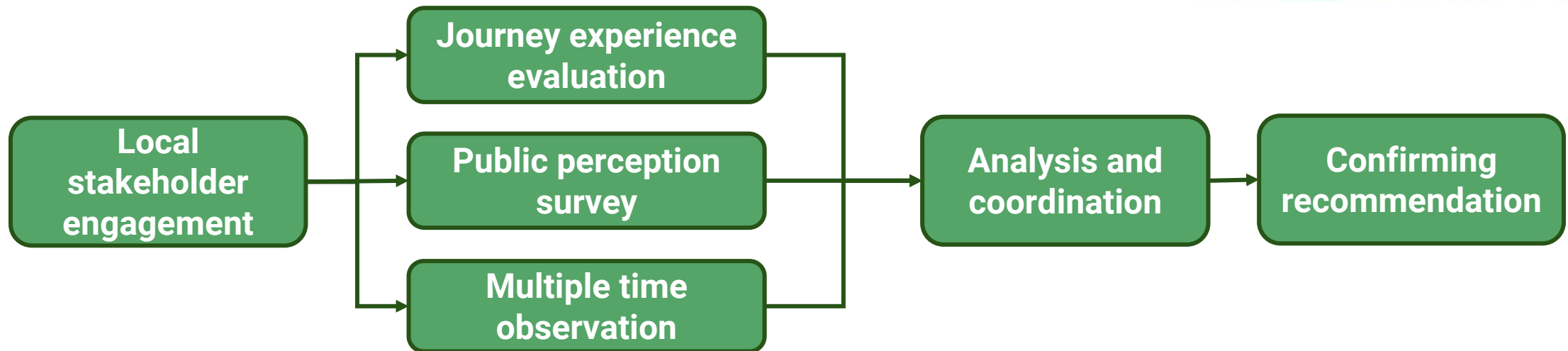
Tactical Urbanism near MRT Haji Nawi



Partnership

ITDP partnered with Pertuni and Gerkatin (organizations for people with disabilities) to conduct a joint survey for an accessibility audit.

(Medan, 2022)



Accessibility Audit in Medan



Difficulties
accessing bus



Inadequate
supporting
infrastructure



Unsafe
crossings



Lack of passenger
information system

Consensus for Universal Accessibility in Medan

KONSENSUS

Towards Medan, a City for All

We believe that Medan can become a city for everyone, including vulnerable groups such as children, women, the elderly, and persons with disabilities.

Various policies and regulations addressing the needs of vulnerable groups have been issued. However, we feel that the fulfillment of mobility rights has not yet been genuinely implemented.

Through this consensus, we believe that Medan can become a City for All by:



Ensuring the planning and development of public transport includes accessible and safe access for all vulnerable groups at every phase of mobility.



Non-motorized vehicle facilities should adhere to the principles of safety, inclusivity, comfort, and connectivity, with an emphasis on enhancing spatial justice, particularly at night, through building activation, improved road infrastructure, and better public transportation services.



Audio-visual information systems that are clear, concise, and accessible should be implemented across all public transportation facilities, including bus stops, onboard and external fleet information, and wayfinding tools, to support independent mobility.



Inclusive public transportation services can be achieved by expanding service coverage and enhancing staff skills to accommodate diverse abilities. This ensures support for vulnerable groups to travel independently, both during boarding and alighting, as well as while onboard the vehicles.



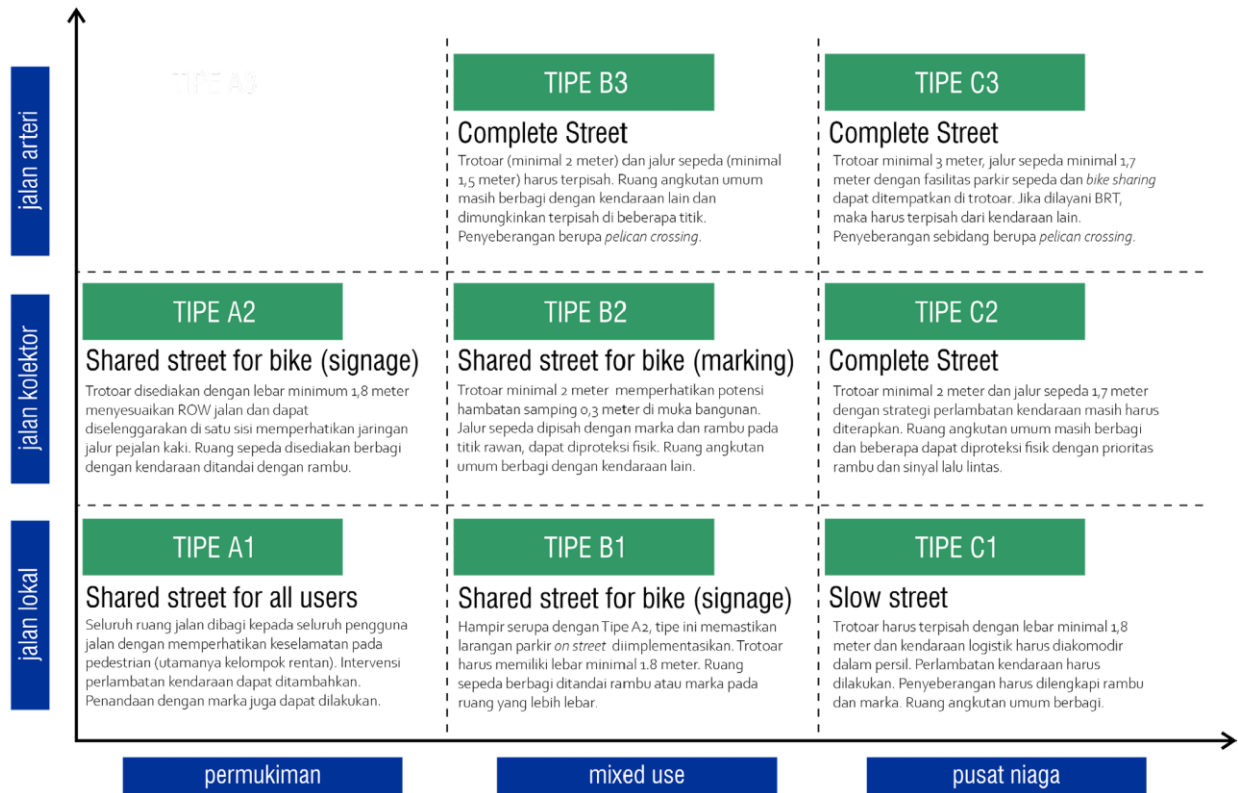
Involvement of vulnerable groups in the formulation of policies, planning, implementation, and evaluation of mobility services and infrastructure should be a top priority.



Supported by:
Federal Ministry
for the Environment, Nature Conservation
and Nuclear Safety
based on a decision of the German Bundestag



Street typology and infrastructure elements



Gambar 83. Rekomendasi Tipologi Ruang Jalan Kota Medan (ITDP Indonesia, 2022)

Develop street typology based on road class and land use in Medan

Recommendation of supporting infrastructure to ensure safety



Involvement

May, 2021
ITDP Does Safari to raise awareness of inclusive mobility to GAUN, Ministry of Public Works, and UN Women Indonesia
 This activity identified areas of potential collaboration with the institutions

22 July 2021
Biweekly discussion of revision of SE/02/M/2018 between Ministry of Public Works, PUPR, GAUN, ITDP
 Revision of guidelines sentence by sentence in biweekly meetings

16 December 2021
Acceleration of Guideline revision
 Weekly meeting by the revision committee to accelerate the publication of document

19 April 2022
Multi Stakeholder Dialogue (MSD)
 MSD was held to raise awareness of the revision of the guidelines as well as to gather inputs from various organisations

May 2022
Finalisation of the draft revision of SE/02/M/2018
 Using all the inputs from the MSD and hotline, the revision committee will finalize the guidelines

May - August 2022
Legitimation process of the final guidelines

15 June 2021
Submission of letter for Follow-up Discussion and Results of Initial Review of Guidelines
 After the initial audience, a follow up meeting was held to discuss initial reviews of the Pedestrian Facility guidelines

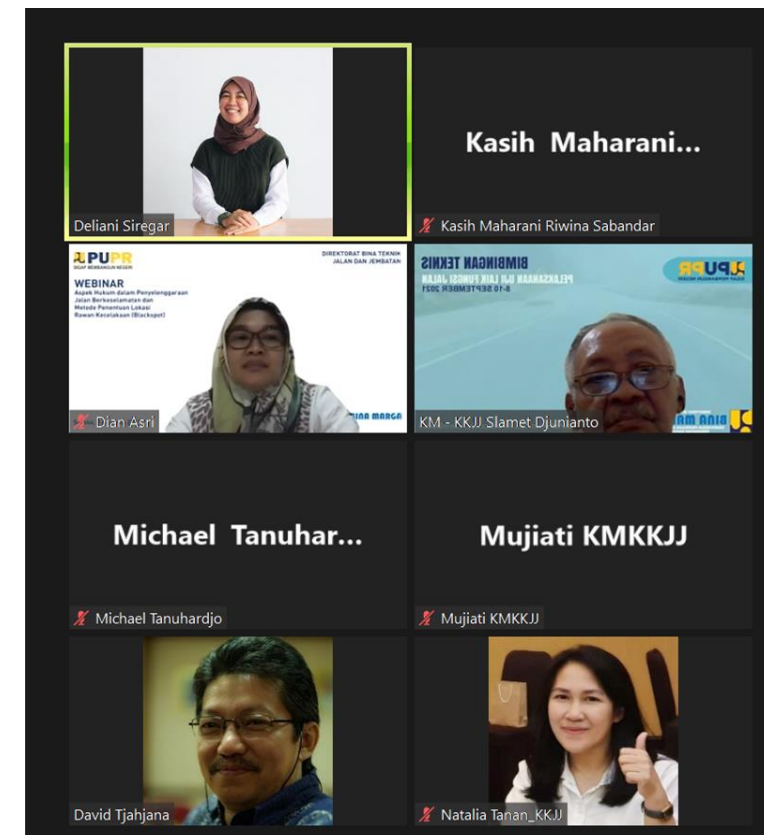
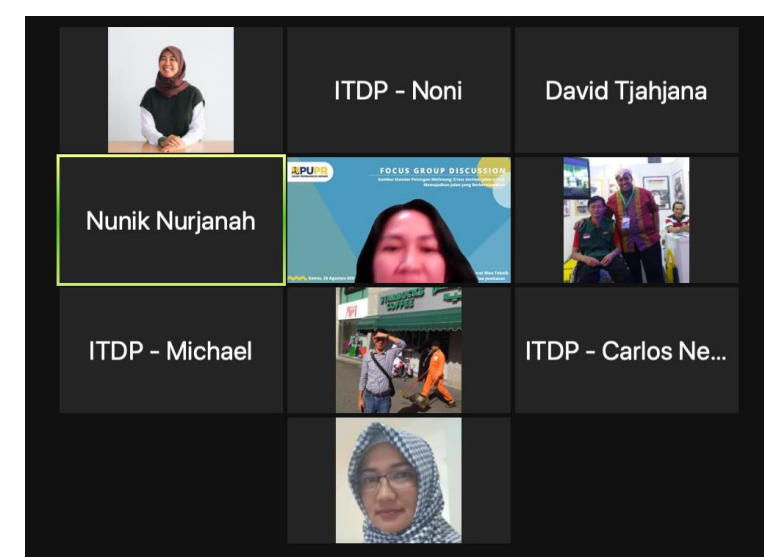
3 December 2021
Press Conference IDPWD 2021
 This event raised awareness regarding the revision of SE/02/M/2022 on International day for people with disabilities

7 April 2022
1st Draft of revision SE/02/M/2018
 The 1st draft of the revision of guidelines and the proposal of an MSD to include more perspectives

13 May 2022
Deadline for receiving inputs from MSD participants and general public
 Other than the MSD, people can also give their inputs in verbal or written form through a hotline

May - June 2022
Raising awareness of Draft revision of SE/02/M/2018
 Various activities that engage with public to increase awareness of the new guidelines

- The accessibility audit findings from ITDP's projects and experiences were used as the foundation for improving the *'Pedestrian Infrastructure Guideline'* by the MoPW.
- ITDP facilitated a Multi-Stakeholder Dialogue, incorporating input from various groups, including women and organizations for people with disabilities.
- The guideline, featuring an inclusive framework and design, was ratified in 2023 (*07/P/BM/2023 Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*)



Penyebrangan seperti di area Pantura

Apakah Jenis Tanaman harus diatur juga dalam pedoman ini?

Harus diperkuat untuk SE ini. Pedoman bisa dikuat kan oleh Permen.

Jenis atau material jalur pejalan kaki jangan sampai licin. harus ditegaskan dalam pedoman.

harus diutamakan kemenurusan jalur pejalan kaki ketika ada pelandaian ke persil. harus ditegaskan untuk persil-persil yang diutamakan

kemiringan harus memperhatikan mobilitas pengguna kursi roda secara mandiri

antara 1.5m dan 1.8m banyak yang akan menerapkan 1.5 yang sangat minim. sedikit ambigu. --> Harus juga di prioritaskan untuk 1.8m. Harus ditegaskan lebar efektif

Di kenyataan, banyak orang tidak menurunkan kecepatan pada zebra cross. harus ditetapkan kecepatannya

ketentuan adanya trotoar pada saat ada penyebrangan tidak sebidang

Bisa dimasukan peran masyarakat

Bisa ditetapkan zona zona aman untuk sekolah/rumah sakit dll. Harus ada rambu dan marka untuk pengurangan kecepatan, atau ada juga lapis kejut

Isu keterbatasan lahan

Kalau diangnt menjadi permen, harus ada sosialisasinya juga --> FLAJ

Akes jalan tertutup oleh Halte bus

harus ada spesifikasi material dan spek teknis lainnya

Bisa ada aturan bersama dengan instansi lain juga

Kebutuhan pelican crossing diutamakan di zona-zona aman

Kesulitan mendapatkan akses seperti juru bahasa isyarat yang berdampak pada kurangnya pemahaman bagi penyandang disabilitas

Pemerintah dapat menggandeng teman-teman tull

Di beberapa lokasi kesulitan mendapatkan informasi visual, seperti di desa-desa

Konsistensi lokasi jalur pemandu

Getaran dari tekstur paving block juga perlu diperhatikan untuk pengguna kursi roda, karena dapat menyulitkan pengguna kursi roda

Data sudah cukup lengkap, disertai detail-detail angka pada draft

Durasi waktu, perbaikan kerusakan pada rambu peringatan/atribut pejalan kaki dan penyandang disabilitas.

Permasalahan pedestrian di trotoar, umumnya sudah cukup akses namun terganggu oleh peringat/atribut pejalan kaki dan penyandang disabilitas.

Standardisasi material trotoar

Undang-undang perlindungan untuk pejalan kaki bersuara ketidakadiln terkait penggunaan trotoar

Penjelasan posisi lampu jalan untuk memudahkan disabilitas

Keberadaan emergency lamp yang mempertimbangkan cara pandang disabilitas

Solusi untuk konflik penggunaan trotoar dengan pedagang

Penggunaan panic button digital

Ketinggian halte yang disesuaikan dengan ketinggian bus juga

Perlu adanya kesadaran masyarakat umum terkait kebutuhan penyandang disabilitas dalam menggunakan trotoar atau penyebrangan

berkaitan dengan penyandang disabilitas, sudah sangat terakomodasi, untuk yang ada di daerah, bagaimana bisa untuk mensosialisasikan masukan pada pemangku kebijakan terutama di daerah

Trotoar pada daerah jabodetabek masih kurang bersahabat, untuk penyandang disabilitas sering butuh bantuan, seperti ketinggian yang berubah-berubah, jalan tidak rata, lebar terkadang tidak

Untuk kelompok tunanetra, ikon utama untuk pejalan kaki adalah jalur peringatan, sudah ada ketentuannya tetapi terkait ubin pemandu yang dipasang kualitasnya berbeda-beda, seperti tingkat ketajaman

Jarak bolart terkadang menghalangi pengguna kursi roda, bagaimana cara pengguna roda dua dan pedagang agar tidak menggunakan jalur pedestrian agar mereka paham

Masih banyak beberapa lokasi yang memiliki bolard yang rapat dan menyulitkan akses bagi pengguna kursi roda

Perlu adanya pemantauan penerapan pedoman fasilitas pejalan kaki

Penyediaan informasi dengan huruf braile

Perlu adanya inovasi pembeda jalur keluar masuk pertokoan maupun persimpangan jalan

Signage yang jelas, dapat terbaca, dan dapat dibedakan melalui warna

Lokasi fasilitas parkir disabilitas yang terlalu jauh dengan bangunan dan titik transit

konflik tuna netra dan pengguna motor saat berjalan

Pemasangan tutorial di sekitar penyebrangan atau titik-titik tertentu bagi disabilitas maupun bagi non disabilitas

Kalau bisa, di setiap daerah terdapat kota yang menjadi contoh agar diperoleh tolak ukur target pencapaian

Dasar dari ukuran dan dimensi fasilitas pejalan kaki harus diperjelas

Trotoar sebaiknya dibuat rata saja, kendaraan bermotor lah yang harus menyesuaikan jika ingin masuk ke bangunan/gedung

Lebar minimum trotoar sebaiknya dirancang agar 2 kursi roda yang berpasangan bisa bermanuver dengan nyaman

Latar belakang --> penambahan urgensi mengapa aspek GESI penting untuk dimasukkan dlm aspek perancangan fasilitas

Acuan normatif --> perlu penambahan mengenai mengenal gratifikasi SIDO, undang-undang mengenai infrastruktur yang berperan sebagai pendukung perlindungan kekerasan seksual

Perlu monitoring dan evaluasi implementasi fasilitas yang melibatkan kelompok rentan

Analisis situasi berbeda; ibu hamil, lansia. Membutuhkan fasilitas pendukung yang spesifik

Implementasi fasilitas pejalan kaki sesuai standar di zona-zona sekolah u/mengakomodasi keamanan anak-anak

Perlu instrumen yang mengukur pemahaman GESI pihak ke-3, sebagai pembangun fasilitas publik

Kepolisian sebagai penegak hukum harus sangat mendisiplinkan pengendara kendaraan bermotor untuk lebih tertib berlalu lintas dan memprioritaskan pejalan kaki

Kebutuhan akses dari trotoar menuju kendaraan umum bagi penyandang disabilitas seperti pengguna kursi roda.

Perumahan di Indonesia belum dibangun untuk mempromosikan budaya menggunakan angkutan umum dan berjalan kaki, terutama di luar Jakarta

Standardisasi ukuran dan bentuk bollard, dan kekokohan/structural integrity bollard untuk melindungi pejalan kaki dari ancaman lalu lintas kendaraan bermotor

Aturan dan regulasi lalu lintas masih mengutamakan kecepatan dan "kelancaran" kendaraan bermotor dibandingkan keselamatan pejalan kaki

Fasilitas peneduh (sheltered walkway) dibuat agar sesuai dengan aturan tata guna lahan di lokasi terkait

Perencanaan dan pembangunan infrastruktur pejalan kaki harus mempertimbangkan aspek GESI (gender equality and social inclusion)

Perlu adanya aturan pengadaan simbol/warning ketika memasuki wilayah padat anak/lansia

Perlu informasi call center darurat di fasilitas publik

Mapping lokasi-lokasi rentan kejahatan, sehingga fasilitas keamanan di lokasi tersebut bisa dimaksimalkan

Prioritas pejalan kaki harus lebih diutamakan daripada kendaraan bermotor, terutama terkait pengadaan fasilitas penyebrangan jalan

Perlu mendorong PUPR untuk merancang infrastruktur yang aman dari KS. Dengan dukungan dr disahkannya RUU PKS dan lembaga KPPA

Edukasi masyarakat luas bagaimana membantu teman-teman kelompok rentan dalam bermobilitas di ruang publik

Harus ada gerakan advokasi yang lebih kuat untuk melibatkan masyarakat menuju perubahan perilaku dan pola mobilitas yang berbasis angkutan umum dan berjalan kaki

Perencanaan dan pembangunan infrastruktur pejalan kaki harus diiringi dengan survei demografi apa yang akan paling banyak menggunakan fasilitas tersebut

Prinsip "active facade" dari bangunan harus lebih diterapkan agar secara natural orang akan lebih nyaman dan mudah bagi pejalan kaki

Wayfinding atau petunjuk arah penting untuk membuat trotoar sebagai fasilitas yang terintegrasi dengan pola mobilitas masyarakat, bukan hanya sebagai pelengkap dari jalan

Layanan hotline kecemasan seperti 112 harus lebih ditingkatkan kesigapan responnya, diiringi dengan penyediaan emergency box di fasilitas trotoar

Harus ada regulasi lebih tegas dan mengikat bagi pengembang perumahan untuk membangun infrastruktur bagi pejalan kaki

Room 1

Room 2

Room 3

Room 4

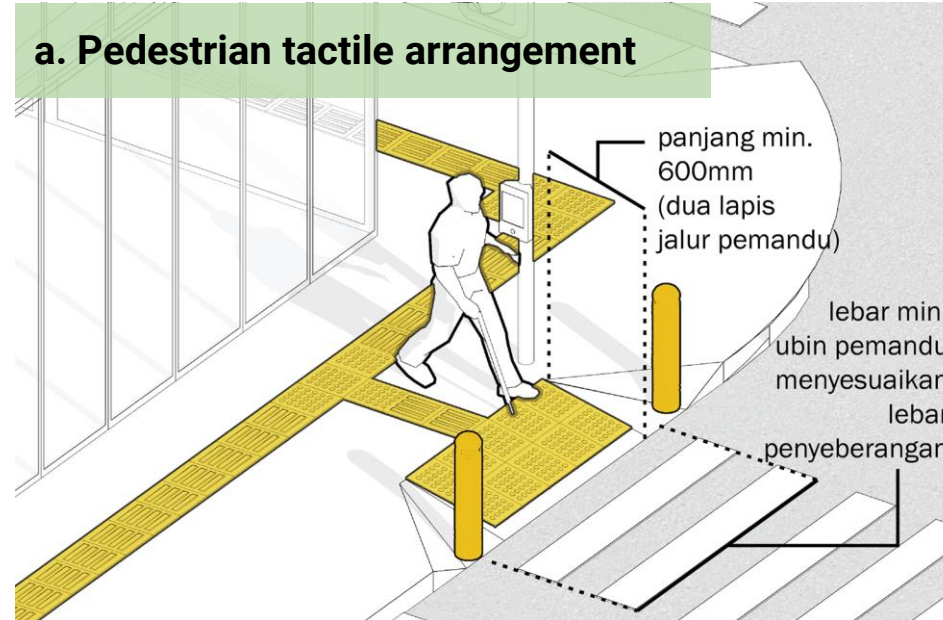
Room 5

Inclusive Components for Pedestrian Infrastructure

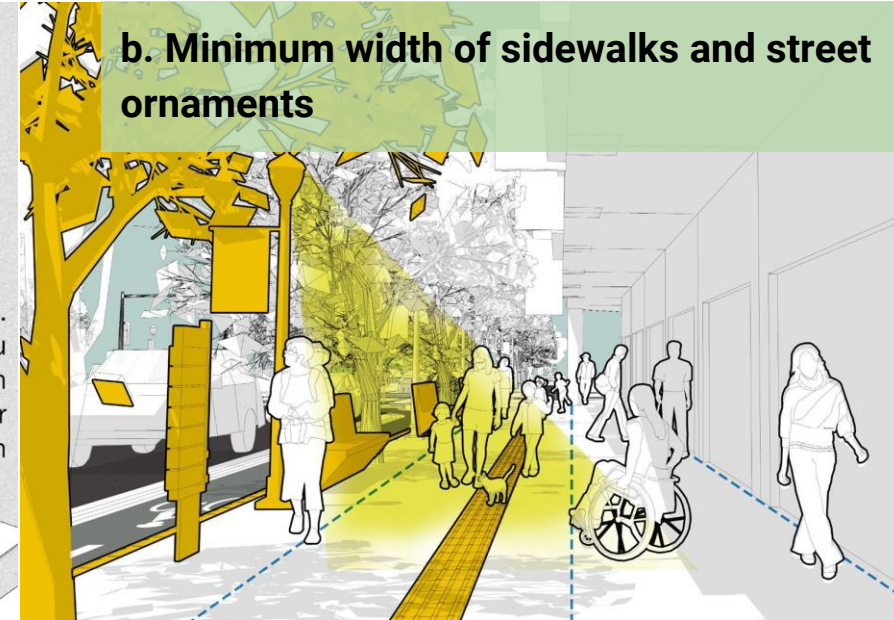
Some recurring errors commonly observed include the following:

- Principles of installation and/or placement of guiding paths;
- Minimum width required to accommodate pedestrian movement, including wheelchair users;
- Placement of utilities;
- Placement of bus stops on sidewalks;
- Construction of ramps or inclined surfaces.

a. Pedestrian tactile arrangement



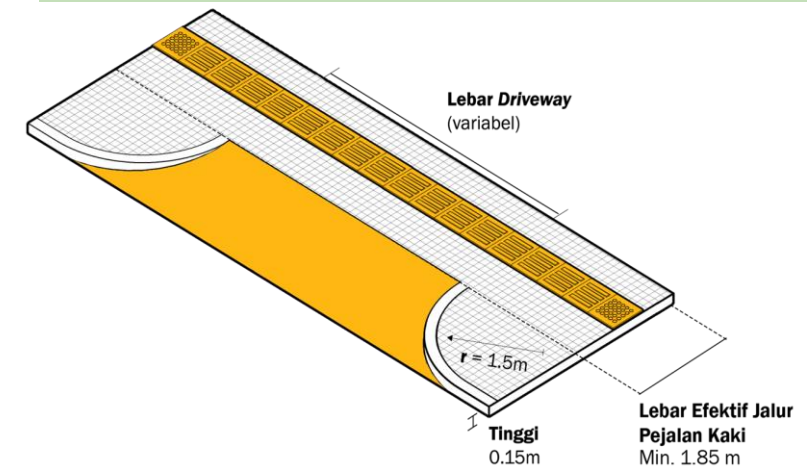
b. Minimum width of sidewalks and street ornaments



c. Bus stop facilities



d. Continuity of pathways at driveways

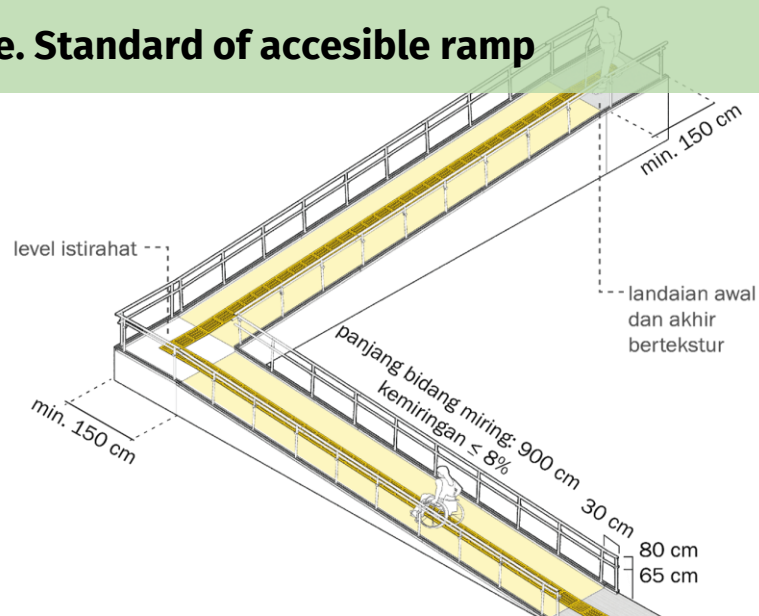


Inclusive Components for Pedestrian Infrastructure

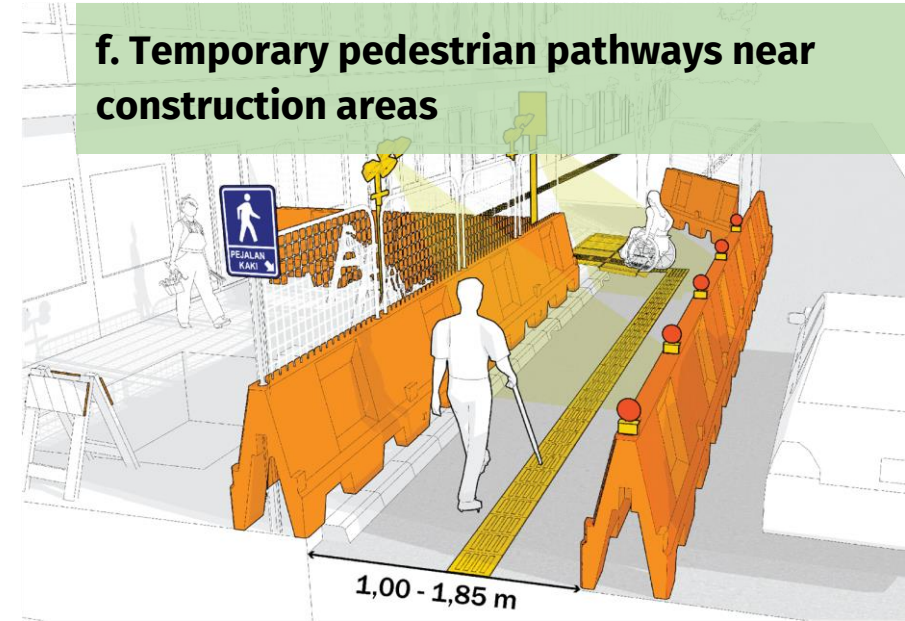
Some commonly recurring errors include the following:

- Construction of ramps or inclined surfaces;
- Mitigation of pedestrian space in construction areas and/or during repair works;
- Planning of pedestrian crossings.

e. Standard of accesible ramp



f. Temporary pedestrian pathways near construction areas



g. At grade crossing standard



h. Minimum facilities for pedestrian bridge



Terima kasih.

 www.itdp-indonesia.org

 [itdpindonesia](https://www.instagram.com/itdpindonesia)

 [@itdpindonesia](https://twitter.com/itdpindonesia)

 [ITDP Indonesia](https://www.linkedin.com/company/ITDP-Indonesia)

