

Bulan :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

2 0 1 9



SUBBAGIAN HUMAS

Tanggal :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Kompas	Sindo	Tempo
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		Indopos	Pos Kota	Warta Kota

## 82 Persen Dana untuk Cat

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menganggarkan Rp 62 miliar untuk membuat 200 kilometer jalur sepeda tahun 2020. Pengadaan cat khusus menghabiskan 82,7 persen anggaran ini.

**JAKARTA, KOMPAS** — Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengklaim cat khusus jenis *cold-plastic* menghabiskan anggaran paling besar untuk pembuatan jalur sepeda pada tahun 2020.

Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Syafrin Liputo, Senin (4/11/2019), menjelaskan, dari 200 kilometer, jalur sepeda yang akan menggunakan cat marka warna hijau sepanjang 49 km. Kebutuhan ini disebut paling besar memakan anggaran jalur sepeda tahun depan.

"Jadi, mahal di marka berwarna itu. Apa pun warnanya, jenis (cat) *cold-plastic* mahal harganya," ujar Syafrin.

Harga satuan cat marka jalan jenis *cold-plastic*, kata Syafrin, sekitar Rp 622.000 per meter kubik. Untuk mengecat penuh badan jalur sepeda sepanjang 49 km, dibutuhkan anggaran Rp 51,295 miliar. Angka ini sekitar 82,7 persen dari anggaran pembangunan jalur sepeda tahun 2020 senilai Rp 62 miliar yang diajukan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Untuk sisa jalan yang ada, Dinas Perhubungan DKI akan menggunakan cat marka jalan jenis *thermoplastic*. Harga satuan cat ini sekitar Rp 291.300 per meter kubik. Cat ini hanya digunakan untuk membuat garis pembatas jalur sepeda sehingga penggunaannya tak sebanyak cat *cold-plastic* hijau. Total anggaran cat *thermoplastic* Rp 9,196 miliar.

Selain pengecatan, Syafrin menambahkan, sisa anggaran akan digunakan untuk membeli tiang rambu jalur sepeda dan patok jalan (*stick cone*).

Jika dirata-rata, setiap kilometer jalur sepeda membutuhkan anggaran Rp 310 juta.

"Semua masih dalam pembahasan (dengan anggota DPRD). Namun, paling mahal memang di cat warna. Usia marka warna, kan, 5-8 tahun sehingga tak perlu cat ulang, kecuali aspal rusak," ucapnya.

Tahun 2019, Pemprov DKI membangun 63 km jalur sepeda. Saat ini jalur sepeda yang dibagi dalam tiga fase ini tengah proses uji coba hingga 19 November.

Aturan hukum jalur sepeda di Jakarta mulai resmi diterapkan pada 20 November. Penggunaan kendaraan yang melintas di jalur sepeda akan dijera Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Jalur sepeda yang ada sekarang umumnya mengambil sedikit badan jalan. Jalur sepeda umumnya dibatasi dengan garis putih dan sebagian lagi badan jalur sepeda dicat hijau. Di beberapa titik, batas jalur sepeda ditambah dengan *traffic cone* dan tali.

Sebagian jalur sepeda berbagi ruang dengan trotoar yang sudah diperlebar dan dibenahi Pemprov DKI. Jalur sepeda ditandai dengan cat hijau.

### Terintegrasi

Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta Iskandar Abubakar se usai diskusi tentang jalur sepeda, kemarin, mengatakan, jalur sepeda di Jakarta merupakan respons setelah Ibu Kota beberapa bulan lalu mendapat predikat sebagai kota dengan kualitas udara buruk.

"Memang ada aturan ganjil genap diperluas yang diterapkan (setelah kualitas udara buruk). Namun, masih perlu upaya lain. Muncullah upaya mendorong penggunaan kendaraan nonmotor, terutama sepeda," jelas Iskandar.

Penyusunan jalur sepeda ini, kata Iskandar, tidak bisa parsial. Jalur sepeda harus dibuat sesuai dengan kebutuhan dan terintegrasi. "Sebelum membuat jalur, perlu ada perencanaan detail dalam rencana induk. Ini menjadi bentuk konsistensi dan komitmen Pemprov DKI," katanya.

Pengamat transportasi dari

Unika Soegijapranata, Semarang, Djoko Setijawarno, berpendapat, rencana induk tentang jalur sepeda sebaiknya juga mengatur jalur pejalan kaki.

Keberadaan rencana induk ini perlu supaya tidak hanya jalur sepeda yang dibangun, tetapi perangkat pendukungnya juga ditata. Misalnya, lampu lalu lintas khusus sepeda, rak-rak sepeda, juga titik pemberhentian sepeda.

Dalam paparan pada 18 Oktober 2019, Syafrin Liputo menyatakan, jalur sepeda membentuk jaringan yang terintegrasi. Jaringan juga menghubungkan simpul-simpul kegiatan, seperti stasiun kereta, halte bus, pasar, dan sekolah.

### Jamin keselamatan

Djoko menambahkan, jalur sepeda harus menjamin pesepeda selamat dan aman. "Pengguna transportasi di negara kita masih kurang memperhatikan aspek keselamatan," katanya.

Jalur sepeda bisa dibuat tersendiri, bersama jalur pejalan kaki, atau di jalan umum tetapi diberi tanda dan pembatas.

Asisten Deputi Gubernur Bidang Transportasi Sunardi Sinaga mengatakan, ada sejumlah fase yang diperlukan dalam mendorong orang bersepeda. Salah satunya, penanaman pohon untuk jalur hijau, diikuti pembatasan kendaraan pribadi, dan mendorong penggunaan angkutan umum.

Berikutnya, sosialisasi dan edukasi bersepeda sejak usia dini. "Di sini, dinas pendidikan bisa dilibatkan untuk menyediakan sepeda yang bisa dipakai siswa. Sepeda itu adalah aset yang bisa dipakai siswa secara tercatat," katanya.

Jalur sepeda juga tidak boleh dipakai parkir sepeda motor pengojek daring. (HLN/BOW)