



DKI Fokus Rawat Lajur Sepeda

Pemprov DKI Jakarta menegaskan, hingga akhir tahun ini, akan fokus merawat lajur sepeda terbangun. Ahli transportasi meminta kebijakan terkait lajur sepeda tidak berubah-ubah.

JAKARTA, KOMPAS — Sampai akhir tahun ini, Dinas Perhubungan DKI Jakarta fokus merawat lajur sepeda terbangun sepanjang 303 kilometer. Salah satunya mengganti *stick cone* rusak dengan markah timbul mata kucing di 13 lajur sepeda.

Stick cone bengkok, patah, atau tersisa baut itu dicopot satu per satu di lajur sepeda Jalan Tentara Pelajar, Jalan Penjernihan, Jalan Tugu Tani, Jalan Prajurit KKO Usman dan Harun, Jalan Salemba Raya, Jalan Kramat Raya, Jalan HOS Cokroaminoto, Jalan Ahmad Yani, Jalan DI Panjaitan, Jalan Perintis Kemerdekaan, Jalan RP Soeroso, Jalan Dr Sutomo, dan Jalan Teuku Cik Ditiro.

Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Syafrin Liputo mengatakan, okupasi lajur sepeda oleh kendaraan bermotor jadi salah satu penyebab rusaknya *stick cone*. Demi keamanan, keselamatan, dan kenyamanan pesepeda ataupun pengguna jalan lain, *stick cone* diganti dengan markah timbul mata kucing.

"Sementara ini diganti di 13 ruas jalan karena mulai rusak. Untuk tahun ini, kami merawat dan memelihara lajur sepeda yang ada supaya tetap baik dan aspek keselamatan terjaga," katanya, Kamis (19/10/2023).

Dinas Perhubungan DKI Jakarta fokus merawat lajur sepeda karena lajur sepeda terbangun sudah melewati target dalam Rencana Pembangunan Daerah DKI Jakarta 2023-2026. Panjang lajur sepeda saat ini mencapai 303 kilometer atau 5 kilometer lebih panjang dari target 298 kilometer pada tahun 2024.

"Artinya sudah melampaui rencana sebelumnya. Jadi, tahun ini merawat dan memelihara lajur sepeda," ujarnya.

Penggantian *stick cone* ke markah timbul mata kucing itu tak lepas dari



KOMPAS/WISNU WARDHIANA/ILHANY

Puluhan *stick cone* lajur sepeda yang telah dicopot, Rabu (18/10/2023). *Stick cone* rusak itu bakal diganti markah timbul mata kucing yang memantulkan cahaya ketika terkena sinar lampu kendaraan.

protes pegiat ataupun pesepeda. Langkah pemerintah dianggap kemunduran bagi transportasi berkelanjutan.

Padahal transportasi aktif seperti sepeda cocok untuk mengurangi penggunaan kendaraan bermotor dalam jarak pendek. Kendati begitu, adanya lajur sepeda mesti ditunjang perubahan sosial dan pola pikir masyarakat.

Ketua Wilayah Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) DKI Jakarta Yusa Cahya Perdana menyebut, segala jenis pekerjaan fasilitas publik, termasuk lajur sepeda, berpegang pada kajian yang detail dan jelas.

Kajian merupakan dasar implementasi awal hingga penye-

luan dan pengembangan lajur sepeda pada masa yang akan datang. Misalnya, perlindungan awal dan kebutuhan volume di lajur sepeda sehingga diproteksi *stick cone*. Kemudian dasar penggantian *stick cone* ke markah mata kucing.

"Harus jelas dasarnya agar keberlangsungan fasilitas juga jelas. Tidak ada yang keliru asal memang sesuai dengan kajian perencanaan yang bisa dipertanggungjawabkan," katanya.

Multiaspek

Program atau kebijakan terkait sepeda tidak bisa hanya berfokus pada pembangunan lajur sepeda. Proyek dan pekerjaan ditempatkan sebagai sarana untuk mencapai tujuan meng-

hasilkan transportasi kota berkelanjutan.

Menurut Yusa, jika berangkat dari kajian, lajur sepeda harus bisa mengakomodasi pesepeda awam hingga penghobi. Lajur sepeda juga sesuai kebutuhan, inklusif, dan keselamatan pada nomor satu. "Pendekatan harus multiaspek. Tidak bisa selesai hanya dengan bangun lajur sepeda. Kalau memang ingin memopulerkan transportasi aktif seperti bersepeda, harus konsisten," ucapnya.

Dalam brosur Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) "Fakta-fakta Jalur Sepeda Jakarta" terdapat evaluasi dan prioritas tindak lanjut untuk mewujudkan lajur sepeda yang

aman dan nyaman.

Poin evaluasi implementasi lajur sepeda menyoroti mayoritas pesepeda akan merasa percaya diri dengan adanya lajur sepeda terproteksi dan konflik dengan kendaraan bermotor seperti tidak adanya ruang tunggu khusus menjadi kendala utama bagi pesepeda di simpang.

Kemudian penerangan jalan yang cukup akan meningkatkan rasa aman pesepeda, sedangkan permukaan jalan yang rata (tidak rusak dan tidak ada tutup boks utilitas) akan meningkatkan rasa nyaman pesepeda. Fasilitas pendukung yang paling dibutuhkan oleh pesepeda antara lain parkir sepeda, tempat sepeda dalam transportasi publik, dan kamar mandi.

Pesepeda merasa aturan hanya akan memberikan pengaruh jika disertai dengan penegakan hukum, seperti penerapan sanksi yang tegas, terutama pada kendaraan bermotor yang menggunakan lajur sepeda. Untuk menghubungkan lajur sepeda dengan permukiman, diperlukan penambahan visual pada jalan-jalan lokal untuk membantu meningkatkan keselamatan bersepeda.

ITDP menilai kampanye penggunaan sepeda melalui kegiatan bersepeda untuk rekreasi hal yang tepat. Upaya ini dapat menjangkau lebih banyak orang memanfaatkan lajur sepeda sesuai peruntukannya.

Prioritas tindak lanjut evaluasi berupa kombinasi implementasi antarpoin disertai kolaborasi dengan beragam pemangku kepentingan termasuk komunitas dan masyarakat, meningkatkan kualitas infrastruktur pesepeda (lajur sepeda), menindak tegas pelanggaran, dan penyalahgunaan lajur sepeda, memperbanyak fasilitas pendukung (sepeda sewa dan fasilitas parkir), dan program kampanye atau edukasi. (DAN)