

KLIPING BERITA MEDIA MASSA

Rabu, 9 Oktober 2019



**BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT**

DAFTAR ISI

No	Media	Tanggal	News Title	Resume
1	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Rabu, 9 Oktober 2019	Jalan Tol Jakarta- Tangerang: Tarif Naik Tunggu Momentum	BPJT memastikan tarif jalan tol Jakarta-Tangerang akan mengalami kenaikan dan hanya tinggal menunggu momentum.
2	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Rabu, 9 Oktober 2019	Berita Foto	Jalan tol layang sepanjang 36,4 kilometer ini dipastikan rampung dan siap beroperasi pada akhir tahun ini yang diprediksi dapat mengurangi kepadatan lalu lintas hingga 30% di jalan tol yang sudah ada.
3	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Rabu, 9 Oktober 2019	Aturan Wajib SNI Bakal Diperkuat	Baja tulangan beton yang tidak berlabel SNI kian marak digunakan di sektor konstruksi. Pemerintah menyiapkan aturan baru yang memperkuat penggunaan bahan bangunan bersertifikat SNI melalui omnibus law.
4	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Rabu, 9 Oktober 2019	Akses Air Minum: Kebijakan Perlu Diselaraskan	Kementerian PUPR menilai perlu penyesuaian sejumlah regulasi dalam rencana penambahan tugas dan fungsi BPPSPAM.
5	Kompas (Halaman, 1)	Rabu, 9 Oktober 2019	Program SDGs Minim Dana	Tanpa inovasi pembiayaan, target menyejahterakan rakyat melalui Tujuan Pembangunan Berkelanjutan atau SDGs tahun 2030 akan meleset.
6	Kompas (Halaman, 18)	Rabu, 9 Oktober 2019	Surge Sepeda ala Singapura	Menjadikan sepeda sebagai bagian dari moda transportasi public adalah program utama Singapura. Program itu melengkapi program Walk2Ride, yang mendukung warga berjalan kaki di trotoar.

Judul	Jalan Tol Jakarta-Tangerang: Tarif Naik Tunggu Momentum	Tanggal	Rabu, 9 Oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	BPJT memastikan tarif jalan tol Jakarta-Tangerang akan mengalami kenaikan dan hanya tinggal menunggu momentum.		

► JALAN TOL JAKARTA-TANGERANG

Tarif Naik Tunggu Momentum

Bisnis, JAKARTA — Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) memastikan tarif jalan tol Jakarta-Tangerang akan mengalami kenaikan dan hanya tinggal menunggu momentum.

Kepala BPJT Danang Parikesit, mengatakan bahwa sampai akhir tahun ini akan ada beberapa ruas tol yang akan dilakukan kenaikan tarif, salah satu yang sudah pasti adalah tol Jakarta—Tangerang.

“Yang sudah adalah Jakarta-Tangerang, maksudnya yang sudah ditandatangani Menteri PUPR, tapi Pak Menteri berpesan kenaikan tarif ini harus melihat situasi di masyarakat,” ujarnya kepada *Bisnis*, pekan lalu.

Sebelumnya sempat tersiar kabar penyesuaian tarif Tol Jakarta—Tangerang yang sedianya dilakukan dalam waktu dekat, ditunda, dengan alasan masih membutuhkan waktu sosialisasi untuk menerapkan tarif baru tersebut.

Padahal, melalui akun Insta-

gram resminya, Jasa Marga sudah mengumumkan rencana penyesuaian tarif untuk ruas Tol Simpang Susun Tomang—Tangerang Barat—Cikupa.

Danang menambahkan, apabila dilihat dari perjanjian pengusahaan jalan tol (PPJT), terdapat beberapa ruas yang memang sudah dimungkinkan untuk dilakukan kenaikan tarif. “Tetapi kita lihat juga bagaimana dinamika di masyarakat, apakah waktunya juga sesuai untuk kenaikan tarif. Sampai akhir tahun ini ada 13 ruas yang akan dilakukan kenaikan tarif,” tuturnya.

Beroperasi sejak 1984, Jalan Tol Jakarta—Tangerang dengan panjang 33 km ini juga menghubungkan Jalan Tol Dalam Kota Jakarta dan JORR W1 yang menuju ke Jalan Tol Prof. Dr. Ir. Sedyatmo.

Sejak dioperasikan, Jalan Tol Jakarta-Tangerang telah melewati beberapa tahapan pengembangan untuk meningkatkan layanan. Misalnya

pada 2017, dihapuskan titik transaksi pada Gerbang Tol (GT) Karang Tengah agar mempercepat waktu tempuh dan mengurangi titik transaksi, yang berdampak pada perubahan sistem penarifan dari sebelumnya terbuka proporsional sesuai jarak tempuh menjadi pola terbuka merata (tarif tunggal) dengan menggabungkan 2 ruas tersebut.

Irra Susiyanti Marketing and Department Head PT Jasa Marga Regional Jabodetabek-jabar sebelumnya mengatakan bahwa ketiga ruas jalan tol milik Jasa Marga yakni Tol Jagorawi, Tol Jakarta—Tangerang, dan Tol Dalam Kota akan dilakukan penyesuaian tarif pada tahun ini.

“Untuk ketiga ruas tersebut, audit Standar Pelayanan Minimal [SPM]-nya untuk semester I/2019, tetapi apabila mau penyesuaian tarif, nanti dari tim audit akan turun lagi.” ujarnya kepada *Bisnis*. (Krizia Putri Kinanti)

Judul	Berita Foto	Tanggal	Rabu, 9 Oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	Jalan tol layang sepanjang 36,4 kilometer ini dipastikan rampung dan siap beroperasi pada akhir tahun ini yang diprediksi dapat mengurangi kepadatan lalu lintas hingga 30% di jalan tol yang sudah ada.		

► TOL JAKARTA-CIKAMPEK II SIAP BEROPERASI



Bisnis/Dedi Gunawan

Sejumlah kendaraan melintas di dekat proyek pembangunan jalan tol layang Jakarta-Cikampek (Japek) II di Bekasi, Jawa Barat, belum lama ini. Jalan tol layang sepanjang 36,4 kilometer ini dipastikan rampung

dan siap beroperasi pada akhir tahun ini yang diprediksi dapat mengurangi kepadatan lalu lintas hingga 30% di jalan tol yang sudah ada.

Judul	Aturan Wajib SNI Bakal Diperkuat	Tanggal	Rabu, 9 Oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	Baja tulangan beton yang tidak berlabel SNI kian marak digunakan di sektor konstruksi. Pemerintah menyiapkan aturan baru yang memperkuat penggunaan bahan bangunan bersertifikat SNI melalui omnibus law.		

► KONSTRUKSI TULANGAN BETON

Aturan Wajib SNI Bakal Diperkuat

Bisnis, JAKARTA — Baja tulangan beton yang tidak berlabel Standar Nasional Indonesia kian marak digunakan di sektor konstruksi. Pemerintah menyiapkan aturan baru yang memperkuat penggunaan bahan bangunan bersertifikat SNI melalui omnibus law.

Aprianus Dendi T
redaksi@bisnis.com

Direktur Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR Syarif Burhanuddin, mengatakan bahwa peredaran baja tulangan beton yang tidak terstandarisasi SNI salah satunya disebabkan oleh membludaknya impor baja di Indonesia yang hampir menyentuh 6 juta ton per tahunnya di tengah produksi baja nasional yang mencapai 16 juta ton per tahunnya.

"Jadi kalau ada impor 5,9 juta ton baja, lalu ditambah produk [baja tulangan beton] domestik yang tidak sesuai SNI, maka kualitas bangunan kita ke depan tidak bisa kita yakini [keamanan konstruksinya]. Padahal ke depannya kita harus mengacu pada kualitas yang bagus, tepat mutu, tepat waktu, dan tepat biaya," ujarnya di Jakarta, Selasa (8/10).

Diketahui, China adalah produsen terbesar baja di dunia. Negeri Tirai Bambu tersebut mampu memproduksi sekitar 800 juta ton baja per tahun atau setengah dari kebutuhan global yang mencapai 1,6 miliar ton baja per tahunnya.

Syarief berpendapat, pembangunan di China yang cenderung stagnan menyebabkan keran ekspor baja dibuka selebar-lebarnya ke banyak negara, termasuk ke Indonesia.

Menanggapi fenomena tersebut, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) pun melakukan sosialisasi Surat Edaran No. 13/SE/M/2019 tentang Penggunaan Baja Tulangan Beton Sesuai Deng-

► Rencana ke depan dari pemerintah adalah penerapan skema penyatuan aturan atau omnibus law, di mana salah satu dampaknya adalah pengesahan persyaratan pendirian bangunan.

an Standar Nasional Indonesia di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Surat Edaran ini menguatkan Permen Perindustrian No. 14/2018 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia Baja Tulangan Beton dan Permen PU No. 29/PRT/M/2006 tentang Pedoman Persyaratan Teknis Bangunan Gedung.

Syarief Burhanuddin mengatakan sosialisasi harus menyentuh tiga pemangku kepentingan yakni pengguna jasa konstruksi yakni pemerintah dan masyarakat; penyedia jasa konstruksi yakni konsultan dan kontraktor; dan produsen material konstruksi, yang dalam hal ini adalah produsen baja tulangan beton.

"Kami berharap seluruh tulangan baja yang beredar ber-SNI [Standar Nasional Indonesia]. Kuncinya juga bukan hanya di hilir tetapi di hulu juga, yaitu Kementerian Perdagangan dan Kementerian Perindustrian. Mereka harus jadi bagian dari tim [sosialisasi dan kontrol]."

OMNIBUS LAW

Selain itu, Syarif juga menyebutkan rencana ke depan dari pemerintah adalah penerapan skema penyatuan

aturan atau omnibus law, yang salah satu dampaknya adalah pengesahan persyaratan pendirian bangunan.

"Jadi bukan hanya IMB [Izin Mendirikan Bangunan] yang menjadi syarat untuk mendirikan bangunan. Bahkan,

nantinya IMB ada kecenderungan nanti tidak menjadi syarat. Yang akan ditingkatkan ke depannya adalah standarisasi bangunan," paparnya.

Menurutnya, dengan penerapan omnibus law maka akan dilakukan

pembongkaran bila ditemukan bangunan yang tidak sesuai dengan standar yang ditetapkan. "Itu yang lebih penting daripada sekadar izin pembangunan yang pelaksanaannya seringkali tidak sesuai dengan izin yang dikeluarkan," imbuhnya.

Selain itu penguatan di bidang pengawasan juga harus dilakukan, mulai dari tingkat kabupaten hingga provinsi.

Syarief menegaskan pengawasan kualitas dan standar material proyek menjadi tugas produsen dan kontraktor proyek konstruksi. Tujuannya adalah untuk meminimalisasi penggunaan produk yang belum bersertifikat SNI.

"Ada alat ukur untuk memeriksa ukuran [baja tulangan beton]. Bukan hanya ukuran saja tapi juga kualitas bajanya itu kan harus diuji," ujarnya.

Humas PT Wijaya Karya (Persero) Tbk. Fekun Ariesbowo, mengatakan bahwa pihaknya selalu melakukan pengecekan dan pengontrolan kualitas material atau produk yang akan digunakan dalam proyek konstruksi.

"Pasti ada SOP [standar operasional prosedur] yang harus dilewati sebelum menggunakan produk atau material tertentu. Salah satunya pengecekan kualitas. Apalagi Wika pun juga banyak memproduksi material yang juga dijual ke luar negeri. Pastinya standarisasinya harus sangat dijaga," ujarnya saat dihubungi Bisnis, Selasa (8/10).

Setali tiga uang, Syarif pun menilai produsen memiliki peran penting sebagai garda pertama dalam menjaga kualitas dan standar produk. Dia menambahkan, dengan produsen memproduksi material berstandar SNI maka konsumen tidak perlu ragu-ragu dan khawatir bahwa produk yang digunakannya berkualitas buruk.

"Jadi harus dipastikan semua produk yang ada di pasar sudah SNI. Itu yang paling penting. Masyarakat pun tidak pilih-pilih lagi karena semuanya SNI." ■



Pengaturan baja tulangan sesuai SNI adalah:

- SNI 2052:2017 tentang Baja Tulangan Beton: baja karbon atau baja paduan berbentuk penampang batang berpenampang bundar dengan permukaan polos atau sirip/ulir yang diproduksi dari bahan baku billet dengan cara canal panas.
 - SNI 2847:2013 tentang Persyaratan Beton Struktural untuk Bangunan Gedung: yang digunakan harus tulangan ulir, kecuali tulangan spiral atau baja prategang diperkenankan tulangan polos, dan tulangan mengandung stud geser berkepala, baja profil struktural, pipa baja tautabung baja, sesuai SNI.
- Tulangan ulir harus memenuhi persyaratan: baja karbon sesuai ASTM A615M; baja low alloy sesuai ASTM A706M; baja stainless sesuai ASTM A955M atau baja rel dan baja gandar ASTM A996M, batang tulangan dari baja rel menggunakan tipe R.

Sumber: Surat Edaran Kementerian PUPR No.13/SE/M/2019 tentang Penggunaan Baja Tulangan Beton Sesuai Dengan Standar Nasional Indonesia.

BISNIS/101 UTOMD

Judul	Akses Air Minum: Kebijakan Perlu Diselaraskan	Tanggal	Rabu, 9 Oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	Kementerian PUPR menilai perlu penyelarasan sejumlah regulasi dalam rencana penambahan tugas dan fungsi BPPSPAM.		

► AKSES AIR MINUM

Kebijakan Perlu Diselaraskan

Bisnis, JAKARTA — Kementerian Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat (PUPR) menilai perlu penyelarasan sejumlah regulasi dalam rencana penambahan tugas dan fungsi Badan Peningkatan Penyelenggaraan Sistem Penyediaan Air Minum (BPPSPAM). Penambahan tugas dan fungsi tersebut ditujukan guna mempercepat peningkatan akses air minum yang saat ini belum mencapai target.

Anggota BPPSPAM Unsur Penyelenggara Henry M. Limbong, mengatakan hingga saat ini penyusunan kajian penambahan tugas dan fungsi lembaga tersebut belum rampung. Penyusunan kajian sudah dimulai sejak dua bulan silam saat diminta oleh Menteri PUPR Basuki Hadimuljono.

Menurut Henry, salah satu fungsi yang akan ditambahkan adalah fungsi penanggung jawab proyek kerja sama (PJPK). Namun, inisiatif ter-

sebut terbentuk regulasi yang belum selaras. “Harmonisasinya yang lama. Regulasi kita banyak dan saling terkait. Jadi tidak mudah mengubah satu regulasi karena harus melihat regulasi di atasnya,” jelas Henry kepada *Bisnis*, Selasa (8/10).

Untuk diketahui, saat ini, tugas dan fungsi BPPSPAM diatur dalam Peraturan Presiden No.90 Tahun 2016 tentang BPPSPAM. Beleid ini merupakan turunan dari Peraturan Pemerintah No.122/2015 tentang SPAM. Pengaturan lebih rinci terkait operasional BPPSPAM diatur lewat Peraturan Menteri PUPR No.36/2016.

Berdasarkan payung hukum tersebut, BPPSPAM bertugas untuk membantu pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam meningkatkan penyelenggaraan SPAM yang dilaksanakan oleh badan usaha milik negara atau daerah.

Untuk mendukung tugas tersebut, BPPSPAM memiliki

fungsi penilaian kinerja perusahaan air minum, fasilitasi kerja sama, dan pemberian rekomendasi terkait penyelenggaraan SPAM dan pemenuhan pelayanan kepada pelanggan.

Selain fungsi PJPK, fungsi lain yang bakal ditambahkan yaitu fungsi penyiapan dan perencanaan proyek SPAM. BPPSPAM juga bakal bisa mengawasi penyelenggaraan SPAM. Henry mengatakan penambahan tugas dan fungsi bakal sejalan dengan revisi Peraturan Pemerintah No.122 Tahun 2015 yang ditargetkan rampung tahun ini.

Menteri PUPR Basuki Hadimuljono sebelumnya mengatakan aspek kelembagaan BPPSPAM perlu diperkuat untuk mempercepat pencapaian akses air minum. Hingga akhir 2019, pencapaian target akses air minum 100% diperkirakan hanya mencapai level 76,2% atau di bawah target. *(Rivki Maulana)*

Judul	Surge Sepeda ala Singapura	Tanggal	Rabu, 9 Oktober 2019
Media	Kompas (Halaman, 18)		
Resume	Menjadikan sepeda sebagai bagian dari moda transportasi public adalah program utama Singapura. Program itu melengkapi program Walk2Ride, yang mendukung warga berjalan kaki di trotoar.		

Surge Sepeda ala Singapura

Menjadikan sepeda sebagai bagian dari moda transportasi publik adalah program utama Singapura. Program itu melengkapi program Walk2Ride, yang mendukung warga berjalan kaki di trotoar. Jalur sepeda dan trotoar menghubungkan perumahan, halte, stasiun, perkantoran, dan fasilitas kota lainnya.

Helena F Nababan

Sudah hampir empat tahun ini Khaled (33) bersepeda dari rumahnya di kawasan perumahan rakyat (*public housing*) Woodlands di wilayah utara Singapura menuju tempat kerjanya di Punggol, wilayah timur Singapura.

Setiap hari ia menempuh sekurangnya 20 kilometer berangkat dan 20 kilometer pulang. Tak ada rasa lelah lagi seperti saat awal memulai, ia pun kini terbiasa dengan waktu tempuh yang lebih cepat daripada naik kendaraan umum.

"Kalau saya naik angkutan umum, saya perlu satu jam lebih untuk sampai Punggol atau sampai rumah. Dengan bersepeda, saya hanya butuh 40-45 menit untuk menempuh jarak itu," kata Khaled yang ditemui pada Kamis (12/9/2019) di kawasan Tiong Bahru, Singapura, tengah beristirahat setelah bersepeda dari rumahnya.

Pada Kamis pagi itu ia kebetulan tengah mendapat jadwal libur. Karena itu, ia memanfaatkan waktunya untuk bersepeda, menjelajah Singapura dari sisi utara ke pusat kota sekaligus mengunjungi kawannya.

"Trek sepeda di Singapura sudah lumayan. Saya tidak kepotan bersepeda meski kadang harus ekstra hati-hati saat berbagi jalur dengan pejalan kaki. Sepeda membuat badan sehat, dompet aman. Pada hari kerja, begitu sampai kantor, saya tinggal mandi dan ganti baju. Kantor saya menyiapkan fasilitas kamar mandi," katanya sambil tertawa.

Selain Khaled, pemandangan warga di "Kota Singa" bersepeda mudah dilihat. *Kompas* yang saat itu berada di Singapura bersama 15 jurnalis penerima Asia Journalism Fellowship (AJF) 2019, program yang diselenggarakan Lee Kuan Yew School of Public Policy, Institute of Policy Study, National University of Singapore, bekerja sama dengan Temasek Foundation, mudah melihat mereka saat hari-hari kerja, juga saat akhir pekan.

Yang membuat mereka, baik para penghobi maupun para pe-sepeda serius, tertarik adalah adanya jalur khusus sepeda. Kementerian Transportasi Singapura melalui badan yang berwenang, Land and Transport Authority (LTA) bekerja sama dengan sejumlah badan, seperti National Park Boards atau badan yang mengelola taman dan area konservasi, menata (kem-bali) kota seluas 720 kilometer persegi itu dan melengkapinya dengan jalur sepeda.

Dalam laman resmi LTA disebutkan, sampai dengan 2030, Singapura akan memiliki 700 km jalur sepeda yang terbentang di seluruh negeri. Dana yang digelontorkan juga tidak main-main, puluhan juta dolar Singapura, untuk membangun jalur sepeda yang aman dan nyaman. Jalur itu terbentang di sekitar kawasan perumahan, lalu menghubungkan kawasan taman dan hutan kota hingga ke pusat kota.

Target yang diluncurkan pada 2009 oleh LTA itu sasaran awalnya adalah di kawasan permukiman (Housing and Development Board/HDB Towns). Selanjutnya, setahun kemudian muncul program National Cycling Plan atau program sepeda nasional, yang dikerjakan bersama antara LTA, NPC (badan pengelola taman dan hutan kota dan area konservasi), dan Urban Redevelopment Authority (URA) atau badan yang berwenang atas penataan kota.

Jalur sepeda dibangun dengan cara mengurangi lajur jalan atau menata ulang jalur yang semula hanya ada untuk pejalan kaki. Di kawasan permukiman ada jalur khusus dengan tanda-tanda yang banyak dan jelas bagi sepeda dan memberi peringatan bagi kendaraan lain, tanda kecepatan, hingga pohon-pohon peneduh sehingga para pengguna sepeda bisa melaju lancar karena faktor keselamatan dan keamanan diperhatikan. Di taman-taman kota ada jalur bertuliskan *park connector network* (PCN) atau jaringan jalan sepeda yang menghubungkan antartaman.

Setiap lajur diberi tanda sehingga diharapkan pengguna tidak salah jalan. Di setiap stasiun MRT ataupun permukiman dan pusat perbelanjaan disiapkan rak-rak untuk parkir sepeda. Saat ini jalur sepeda yang dibangun sudah tercapai lebih dari setengah dari target. "Untuk di beberapa titik, sering kali kami harus berbagi jalan dengan pesepeda di jalur pejalan kaki," kata Dani (40) warga Yishun.

Saling berkait

Niat dan komitmen Singapura menjadikan kotanya sebagai kota yang ramah sepeda demi memperlancar perjalanan juga mengurangi polusi layak dicontoh. Apalagi, memang tren di dunia, banyak kota besar saat ini menempatkan sepeda sebagai sarana transportasi alternatif selain angkutan umum. Sebutlah di Kopenhagen, Denmark, atau di Belanda dan Taiwan.

Di Singapura, LTA mencatat, pada 2008 waktu tempuh perjalanan dengan angkutan umum masih 1,7 kali lebih lama daripada naik kendaraan pribadi. Maka, penataan kota dengan jalur sepeda diharapkan makin memberi kelancaran perjalanan dan mengurangi waktu tempuh bagi warga. Program itu juga melengkapi program lain yang diluncurkan, yaitu Walk2Ride, program yang mendukung warga berjalan kaki di jalur pejalan kaki. Caranya, dengan memberi peneduh pada trotoar di radius tertentu dari titik stasiun, halte bus, sekolah, dan perumahan.

Dalam laporan terbaru LTA 2018, bersepeda sudah menjadi bagian dari cara warga Singapura bermobilitas tanpa naik mobil pribadi.

"Kalau saya, karena pekerjaan, bersepeda lebih tepat pada akhir pekan. Namun, justru saya melihat bersepeda di area taman, seperti East Coast Park, tidak bisa lancar. Ada banyak

orang tua yang membawa anaknya bersepeda, tetapi tak memberi tahu harus bersepeda di lajur kiri supaya memberi jalan bagi yang lain. Kalau saya tidak hati-hati, saya bisa menabrak. Jadi, faktor-faktor semacam itu malah yang membuat agenda bersepeda tidak lancar," kata Choonwei, warga Tiong Bahru, yang juga teman Khaled.

Jalur lambat

Bagaimana dengan Indonesia? Djoko Setijowarno, pengamat transportasi dari Universitas Soegijapranata Semarang, yang juga Ketua Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Pusat, menjelaskan, mimpi semacam itu sudah dikerjakan di sejumlah kota besar di Indonesia. Sebutlah Solo, Yogyakarta, Semarang, Surabaya, Palembang, dan Balikpapan.

Keberadaan jalur sepeda diperkuat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Pasal 25g, setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat. Pasal 45b, fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi jalur sepeda. Pasal 62, pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda.

"Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas," ujar Djoko.

Jalur sepeda yang dibangun itu dikenal sebagai jalur lambat. Sayangnya, jalur lambat tersebut banyak yang sudah dihilangkan untuk pelebaran jalan demi kelancaran arus kendaraan bermotor, juga tempat parkir. Itu membuat minat dan semangat warga bersepeda berkurang. Ditambah lagi, polusi udara men-

jadi faktor penghambat orang memilih bersepeda sehari-hari.

Jakarta dengan segala perkembangan transportasi umum berencana membangun jalur sepeda sepanjang 63 km. Itu juga layak diapresiasi. Sebelumnya, meski masih minim, sesungguhnya sudah terbangun jalur sepeda. Itu di antaranya di Cipinang-Pondok Kopi sepanjang 6,7 km di area Kanal Banjir Timur/KBT, Pondok Kopi Marunda 14 km, Taman Ayodya-Kantor Wali Kota Jakarta Selatan sekitar 2 km, Jalan Imam Bonjol-Diponegoro sekitar 2 km, di Gelora Bung Karno, di Masjid Istiqlal, juga Jalan Jenderal Sudirman. Namun, jalur sepeda itu tidak terintegrasi dan berkesinambungan.

Integrasi

Jika Jakarta mau membangun jaringan jalan sepeda, didorong pula agar fasilitas jalur sepeda dibangun dengan memperhatikan faktor keselamatan, keamanan, dan ramah lingkungan. Jaringan jalur sepeda yang dibangun pun tidak hanya di jaringan jalan tengah kota, tetapi juga dimulai dari kawasan perumahan dan permukiman warga.

Sepeda juga bisa digunakan sebagai sarana transportasi jarak pendek dari rumah menuju halte, stasiun, ataupun pasar. Asalkan di tempat tersebut disediakan lahan parkir khusus sepeda. Pemerintah bisa membuat kebijakan mewajibkan semua kantor, sekolah, kampus, pasar, pusat perbelanjaan, stasiun, terminal, dan halte menyediakan parkir sepeda.

Lalu, karena iklim tropis membuat Jakarta selalu dicecar cuaca panas, pohon peneduh sekaligus jalur hijau di sepanjang jalur sepeda didesak untuk diadakan. Untuk mewujudkan itu semua, memang, perencanaan yang matang diperlukan. Supaya Jakarta juga bisa menempatkan diri sebagai kota ramah sepeda, sepeda harus jadi sarana alternatif yang dipilih untuk transportasi sehari-hari yang ramah lingkungan, selamat, aman, dan berkelanjutan.

