

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keberlangsungan sebuah perencanaan yang besar terhadap program atau pembangunan pasti akan membutuhkan sebuah kebijakan publik. Kebijakan publik memberikan pengaturan perangkat pada suatu wilayah untuk mencapai tujuan publik, sehingga di dalamnya termuat sebuah visi dan misi bersama. Kebijakan publik ada tujuan tertentu untuk mengatur kehidupan bersama dan untuk mencapai tujuan (visi dan misi) bersama yang sudah disetujui. Riant Nugroho (2003:51) menjelaskan Kebijakan publik ialah tujuan bersama yang dicita-citakan. Bila cita-cita bangsa Indonesia guna terwujudnya masyarakat adil dan makmur, maka kebijakan publik ialah alat untuk mencapai tujuan itu. Kebijakan publik mudah diukur karena suatu ukuran yang jelas dan seberapa besar kemajuan yang telah dicapai menuju terwujudnya cita-cita tersebut.

Kebijakan publik bisa dibilang sebagai seperangkat tindakan atau aktivitas yang diajukan oleh individu, kelompok, atau pemerintah pada sebuah lingkungan tertentu yang merupakan adanya halangan serta kemudahan pada rancangan usulan kebijakan itu guna mencapai cita-cita tersebut. Maksud dan kegiatan menjadi aspek penting dalam kebijakan karena pada akhirnya kebijakan harus menunjukkan beberapa aktivitas tentang permasalahan yang sebenarnya dilaksanakan, bukan apa yang disarankan.

Dari semua kebijakan publik tentunya memiliki banyak hasil yang telah terimplementasi dengan baik seperti kebijakan pendidikan di Indonesia sesuai UU No. 20 tahun 2003 mengenai Sistem Pendidikan Nasional. Pemerintah tetapkan

kebijakan publik pula seperti dana BOS (Bantuan Operasional Sekolah) guna bantu kembangkan fasilitas sekolah serta para siswa, selain dari kurikulum. Dibiidang kesehatan adanya program PPKM (Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat) guna cegah penyebaran Virus Covid-19. Bidang infrastruktur sering kali disandingkan dengan fasilitas dasar atau kepentingan umum. Salah satunya ialah penerapan jalur sepeda.

Jalur sepeda merupakan infrastruktur transportasi yang ditujukan kepada masyarakat yang beraktivitas atau berkegiatan menggunakan sepeda. Keberadaan jalur sepeda ialah guna mengurangi polusi dan kemacetan juga. Jalur sepeda juga memantik kembali antusiasme kegiatan masyarakat untuk aktif berolahraga lagi, serta menjadi alternatif untuk pergi bekerja. Masyarakat yang tiap hari menggunakan sepeda sebagai alat transportasi sehari-hari buka saja membuat tubuh jadi bugar serta sehat melainkan membantu sebagai alternatif pengurangan pemanasan global. Pemakaian sepeda bisa kurangi kendaraan bermotor yang berefek ke pemakaian bahan bakar minyak (BBM) menurun.

Strategi pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta untuk mengurangi polusi yang menyebabkan pemanasan global ialah dengan menghadirkan sarana dan prasarana yang ramah lingkungan dengan membangun kebijakan adanya jalur sepeda. Salah satu jalur sepeda yang ada di Jakarta adalah di MH. Thamrin, Jalan Pangeran Diponegoro, Jalan Proklamasi, sampai Jalan Sudirman. Jalur ini mencapai 11 kilometer dengan lebar jalur sekitar 2 meter. Jalur tersebut sudah jelas diprioritaskan bagi pengguna sepeda. Terdapat pembatas-pembatas yang dibangun

untuk menjadi sebuah tanda bahwa pengguna jalan lain seperti pengendara motor atau pejalan kaki tidak boleh melintas di jalur tersebut.

Pemerintah provinsi Daerah Khusus Jakarta, melaksanakan kewajiban fungsi pemerintahannya dengan memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat Daerah Khusus Jakarta dengan jalur sepeda yang mendapatkan reaksi yang cukup positif. Hal ini sejalan dengan arah kebijakan pembangunan Pemprov Daerah Khusus Jakarta karena arah kepentingan publik untuk mewujudkan konsepsi sistem transportasi terintegritas. Arah terkait *Bike To Work*, sejalan dengan arah kebijakan pembangunan Pemprov Daerah Khusus yang berkeinginan untuk mengurai kemacetan di Daerah Khusus Jakarta khususnya kawasan MH. Thamrin sampai Sudirman. Di kawasan MH. Thamrin - Sudirman sendiri kegiatan bersepeda lebih banyak digunakan sebagai masyarakat Jakarta untuk mengurangi volume kendaraan bermotor.

Kebijakan Pemprov Daerah Khusus membuat jalur sepeda kawasan MH. Thamrin sampai Sudirman menjadi suatu hal penting. Ini membuat para pesepeda terasa aman dan nyaman saat beraktivitas. Akan tetapi, hak-hak pelayanan publik bagi pengguna sepeda masih sering terabaikan. Padahal hak-hak pengendara sepeda sudah diatur pada UU Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 62, yang berisi, pemerintah perlu memberi fasilitas lalu lintas untuk pesepeda dan pesepeda berhak mendapatkan kenyamanan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban saat berlalu lintas. Lalu, pada pasal 45 berbunyi fasilitas penunjang penyelenggaraan lalu lintas serta angkutan jalan meliputi jalur sepeda menyatakan bahwa pemerintah perlu menggalakkan lalu lintas pengendara sepeda.

Pada jalur sepeda kawasan MH. Thamrin sampai Jalan Sudirman masih ditemukannya jalur yang tidak sempurna pada penyelesaian akhirnya. Seperti jalur yang tidak rata, rusak, dan bagian cat yang memudar. Pesepeda sering kali merasa kesulitan dalam menggunakan infrastruktur ini yang sudah diberikan. Hal ini membuat pesepeda merasa tidak nyaman. Bahkan sempat ada wacana jalur sepeda kawasan MH. Thamrin-Sudirman akan dibongkar lagi. Pendapat ini diutarakan Wakil Ketua Komisi III DPR RI, Ahmad Sahroni. Beliau menyatakan jalur sepeda berpotensi menimbulkan diskriminasi antar pengguna jalan dan kendaraan bermotor. Pemerintah terasa tersirat membuat bahwa adanya kebijakan jalur sepeda dirasa tidak penting.

Permasalahan dalam penerapan jalur sepeda ini bukan saja dari sisi pemerintah saja, namun masyarakat pula. Pesepeda masih merasa adanya gangguan dari kendaraan bermotor sehingga membuat kegiatan bersepeda kurang aman dan nyaman. Kenyataannya, hadirnya jalur sepeda tidak selalu aman. Masih banyak yang bukan pengguna sepeda yang memasuki jalur sepeda seperti kendaraan bermotor. Ditambah adanya PKL yang berjualan di jalur sepeda di sepanjang kawasan MH. Thamrin – Sudirman yang diperuntukkan hanya untuk masyarakat bersepeda dan masyarakat yang membawa kendaraan bermotor menjadi faktor krusial karena hadirnya konflik kepentingan antara kedua masyarakat pengguna alat transportasi ini.

Munculnya kebijakan jalur sepeda ini terutama pada kawasan MH. Thamrin – Sudirman bila dalam penerapannya tidak sedikit masalah yang ditimbulkan tentunya jalur sepeda yang telah dibangun ini akan menjadi tidak

efektif. Tidak hanya masyarakat yang kurang minat mengendarai sepeda sebagai alat transportasi sehari-hari, melainkan masih ada beberapa masalah yang dapat membahayakan atau para pesepeda ini terancam keselamatannya. Karena hal inilah yang membuat masyarakat yang ingin beraktivitas menggunakan jalur sepeda ini menjadi terhambat.

Hal yang menjadi masalah dalam penerapan kebijakan jalur sepeda di kawasan tersebut berdampak pada tidak minatnya masyarakat untuk menggunakan jalur sepeda ini. Mereka berpikir bahwa dengan menggunakan sepeda di jalur sepeda ini tidak nyaman dan beralih ke kendaraan bermotor. Jika dilihat dari sisi kemacetan jalanan, dengan menggunakan sepeda dapat mengurai kemacetan terutama di jam-jam sibuk pulang kerja. Namun pada kenyataannya, jalur sepeda hanya mengurangi lebar jalan yang sudah terpotong jalur Trans Jakarta juga membuat semakin padat volume kendaraan karena jalurnya terpotong atau semakin sempit. Hadirnya jalur sepeda ini diharapkan para warga dapat menerapkan *lifestyle* menggunakan sepeda sehari-hari menjadi aktivitas yang rutin dilaksanakan seperti *bike to work*. Adanya aktivitas *bike to work* ini membuat para warga semakin banyak menggunakan sepeda dalam kesehariannya. Hal ini bisa membuat asumsi bahwasannya kepuasan masyarakat dalam menilai jalur sepeda pada kawasan ini.

Kebijakan jalur sepeda di kawasan MH. Thamrin – Sudirman ini tentu perlu dikaji ulang mengenai kesesuaian dan penerapannya. Dalam mencari nilai efektivitas jalur sepeda ini menggunakan metode BLOS (*Bicycle Level Of Service*) yang dipakai oleh sebagian kota di negara bagian Amerika Utara. Louis Guttman (1994) dalam metode ini untuk mengetahui tingkat penerapan kesesuaian jalur

sepeda dan tingkat pelayanan pengguna sepeda untuk mengetahui kondisi bersepeda pada suatu jalan. Metode ini bekerja melalui volume lalu lintas sepeda, kecepatan sepeda, persentase pengguna sepeda, jumlah jalur pada 1 arah perjalanan yang digunakan pesepeda, lebar perkerisan yang ada bagi sepeda dalam mengukur tingkat kepuasan. Infrastruktur jalur sepeda juga harus dibarengi agar pengguna jalur sepeda nyaman. Masyarakat merasa jalur sepeda ini tidak penting karena mengganggu lalu lintas lain. Pemerintah juga harus memikirkan lagi cara yang efektif untuk pengguna sepeda bisa menggunakan jalurnya agar tetap aman. Jangka panjang keberadaan jalur sepeda kawasan MH. Thamrin – Sudirman ini membuat Daerah Khusus Jakarta lebih sehat karena mengurangi volume udara yang kotor karena kendaraan bermotor. Jalur sepeda menjadi harapan yang positif dari Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta yang mendukung memperbagus jalur sepeda

MH. Thamrin – Sudirman dengan melestarikan fasilitas yang ada. Sarana dan prasarana ialah alat yang menunjang kesuksesan sebuah tahap sehingga dilaksanakan pada kebijakan publik sebab bila 2 hal itu tidak ada maka seluruh aktivitas dilaksanakan tidak akan terealisasi hasil sesuai rencana.

1.2 Rumusan Masalah

Permasalahan yang bisa dirumuskan di studi ini ialah bagaimana efektivitas kebijakan jalur sepeda di Daerah Khusus Jakarta terutama pada kawasan MH. Thamrin - Sudirman?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengukur efektivitas kebijakan Jalur Sepeda MH. Thamrin-Sudirman, Jakarta.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil studi ini bisa bermanfaat untuk banyak pihak, yakni:

- a. Untuk peneliti, bisa berikan informasi bagaimana strategi yang tepat mengenai efektivitas kebijakan jalur sepeda di Daerah Khusus Jakarta, terutama pada jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat.
- b. Bagi masyarakat, penelitian ini dapat menjadi manfaat bagi pengguna sepeda di Daerah Khusus Jakarta dengan menilai fasilitas pada jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat.

1.5 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan usaha penulis untuk mencari perbandingan lalu mencari sumber ide baru untuk diterapkan pada penelitian berikutnya. Kajian penelitian terdahulu membantu penulis dalam memosisikan penelitian serta menunjukkan orisinalitas dari hasil yang diteliti. Dengan demikian keberadaan penelitian terdahulu akan menambah khazanah informasi dan referensi dalam menyusun penelitian. Terdapat beberapa penelitian sejenis sebelumnya yang penulis temukan, di antaranya adalah sebagai berikut:

Komang Wirawan (2021) meneliti tentang perencanaan jalur sepeda di Pantai Sanur Bali. Penelitiannya dengan judul “Perencanaan Jalur Sepeda Berdasarkan Persepsi dan Preferensi Wisatawan Bersepeda Di Pantai Sanur Bali”.

Pantai Sanur Bali yang memerlukan infrastruktur yang mendukung aktivitas berwisata sepeda, salah satunya dengan membangun jalur sepeda permudah wisatawan berjalan-jalan jelajahi destinasi Pantai Sanur. Metode yang digunakan di studi ini mencakup survei, observasi, pembagian kuesioner, dan penghimpunan data sekunder untuk pemangku kepentingan itu. Analisis mencakup analisis kualitatif serta deskriptif kualitatif. Data jurnal ini didapatkan di Destinasi Pariwisata Sanur.

Artiningsih (2011) meneliti tentang jalur sepeda merupakan transportasi yang tidak lepas dari lingkungan. Penelitiannya dengan judul “Jalur Sepeda Sebagai Bagian Dari Sistem Transportasi Kota yang Berwawasan Lingkungan”. Jurnal ini menjelaskan jalur sepeda ciptakan kota berwawasan lingkungan bisa diusahakan guna kurangi volume kendaraan, seperti lewat pemakaian angkutan umum massal atau pemakaian kendaraan ramah lingkungan. Sepeda merupakan pilihan yang menarik karena biaya operasionalnya yang rendah, waktu tempuh yang lebih cepat di jalan yang sibuk, dan kemampuan manuver untuk berpindah di antara kendaraan lainnya. Tapi sekarang jalur sepeda dan tempat parkir sepeda di perkotaan terbatas. Hal ini membahayakan pengendara sepeda sebab perlu berkendara di keadaan jalan raya tanpa memisahkan jalur kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Maka hunian pejalan kaki jadi jalur sepeda dan bisa membahayakan keselamatan pejalan kaki. Metode yang dipakai dalam jurnal ini bersifat deskriptif dan mempertimbangkan serta membandingkan praktik bermacam ide dan rencana. Konsep pengembangan jalur sepeda didasarkan pada tinjauan literatur tentang

standar kota berkelanjutan dan penerapannya dalam strategi transportasi, tata guna lahan, dan perencanaan lingkungan.

Afida Nur Asasi (2019) meneliti tentang Padangan komunitas sepeda di Semarang. Penelitiannya dengan judul “Pandangan Komunitas *Bike to Work* Semarang terhadap Fasilitas Jalur Sepeda di Kota Semarang”. Jurnal yang ditulis oleh Afida Nur Asasi membahas Komunitas *Bike To Work* Semarang yang merupakan sebuah gerakan moral yang lahir dari ketertarikan mereka terhadap kemacetan lalu lintas, pemborosan energi, dan peningkatan polusi. Guna mengkoordinir hak-hak pengendara sepeda, dibutuhkan suatu program serta kebijakan Pemerintah Kota Semarang yang terhadap pengendara sepeda untuk memakai jalan bagi pesepeda di Kota Semarang. Metode penelitian dalam jurnal ini deskriptif analitis lewat pendekatan kualitatif. Memberi penjabaran yang akurat tentang masalah yang dihadapi, dengan tujuan untuk menjelaskan kejadian sosial/alam secara terstruktur, faktual serta akurat. Sumber data diambil dari data primer dan data sekunder.

Bila membandingkan dengan penelitian terdahulu, terdapat beberapa perbedaan dan kesamaan yang ditemukan. Kesamaan yang didapati adalah sama-sama membahas tentang bagaimana jalur sepeda khususnya untuk mengatasi permasalahan yang timbul dari kendaraan bermotor juga tingginya nilai kesadaran dan partisipasi dari seluruh elemen guna terciptanya jalur sepeda tersebut. Sedangkan hal yang menjadi pembeda dengan penelitian penulis adalah objek dan lokasi penelitian. Penulis memilih Daerah Khusus Jakarta dikarenakan Jakarta sendiri merupakan Ibukota yang memiliki berbagai permasalahan yang muncul di

bidang transportasi karena kepadatan mobilitas kepadatan penduduk sendiri. Tidak heran jika Daerah Khusus Jakarta sendiri kerap menjadi contoh bagaimana pembangunan untuk mengatasi berbagai permasalahan khususnya di bidang transportasi.

1.6 Kerangka Teori

1.6.1 Kebijakan Jalur Khusus Sepeda

Jalur sepeda adalah jalur yang dirancang khusus lalu lintas sepeda, terpisah dari kendaraan lain. Pemisahan ini dilaksanakan menggunakan separator atau garis marka jalan. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No. 59 Tahun 2020 mengenai Keselamatan dalam menggunakan sepeda di jalan. Pada peraturan tersebut disebutkan bahwa jalur sepeda ialah bagian dari rute yang terbentang cukup lebar guna dilalui sepeda bukan sepeda motor, dengan atau tanpa marka jalan. Peraturan Menteri tersebut berdasarkan dari turunan Undang-undang nomor 22 tahun 2009 mengenai Angkutan dan lalu lintas pasal 45 jalur sepeda sebagai fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, yang berisi seluruh lalu lintas harus dilengkapi dengan sarana bagi pengguna sepeda. UU itu juga diperkuat Keputusan Nomor 79 Tahun 2013 mengenai jaringan lalu lintas dan Angkutan Jalan yang atur fasilitas sepeda.

Desain jalur sepeda merupakan jalur yang terdapat marka khusus pengguna sepeda. Jalur ini dipisahkan dari lalu lintas mobil dan kendaraan bermotor dengan memasang rambu-rambu di jalan raya. Jalur sepeda khususnya diterapkan pada kawasan yang tingkat pemakaian sepedanya tinggi serta pemisahan sepeda dari lalu lintas kendaraan bermotor bisa di implementasikan. Berdasarkan Khisty

dan Lall (2006), jalur sepeda ialah jejak, rute, atau bagian jalan atau bahu jalan, trotoar, atau cara-cara lainnya yang khusus ditandai serta diprioritaskan untuk pemakai sepeda. Artiningsih (2011) Rute jalur sepeda harus ditempatkan dalam bentuk ruang publik pada jaringan yang terhubung yang tujuan utamanya perjalanan. Rute jalur sepeda diinformasikan dengan jelas seperti rute alternatif yang tersedia, tempat parkir dan tempat istirahat.

Rancangan ideal jalur sepeda yang digagas bahwasanya lebar jalur sepeda memerlukan beberapa kriteria penting. Penempatan jalur sepeda di jalan adalah tidak mengurangi lebar jalur. Berdasarkan Pasal 13 Peraturan Menteri No. 59 Tahun 2020 menyatakan bahwa lebar minimal jalur sepeda ialah 1,2 m. Lebar ini memungkinkan adanya kecenderungan arah kiri dan arah kanan saat gerakan mengayuh pengendara sepeda. Memberikan kenyamanan bagi pengendara sepeda dengan memisahkan mereka dari kendaraan lain seperti mobil dengan menciptakan ruang (khusus) untuk pengguna sepeda. (Van Houten dan Seiderman, 2005).

Penempatan jalur sepeda mempengaruhi tingkat keamanan bagi pengguna sepeda. Bila jalur sepeda dipakai bersama jalur lain yakni jalur pejalan kaki, jalur bus, dan jalur kendaraan bermotor maka dapat mempengaruhi kenyamanan pengguna sepeda. Guna jamin keamanan serta kenyamanan pemakai sepeda diperlukan penempatan yang tepat dan terbebas dari kendaraan lain. Melalui Peraturan Pembangunan marka dan fasilitas jalur Sepeda yang diatur dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 79 Tahun 2013 dan Peraturan Menteri perhubungan mengenai jaringan lalu lintas dan Angkutan umum nomor 34 tahun 2014.

Desain jalur sepeda juga merupakan jalur yang terdapat marka khusus pengguna sepeda. Jalur ini dipisahkan dari lalu lintas mobil dan kendaraan bermotor dengan memasang rambu-rambu di jalan raya. Jalur sepeda khususnya diterapkan pada kawasan yang tingkat pemakaian sepedanya tinggi dan pemisahan sepeda dari lalu lintas kendaraan bermotor bisa di implementasikan Berdasarkan Khisty dan Lall (2006), jalur sepeda ialah jejak, rute, atau bagian jalan, atau cara lainnya yang khusus ditandai dan diprioritaskan untuk dipakai sepeda. Artiningsih (2011) Rute jalur sepeda harus ditempatkan dalam bentuk ruang publik pada jaringan yang terhubung pada tujuan utama perjalanan. Rute jalur sepeda diinformasikan dengan jelas seperti rute alternatif yang tersedia, tempat parkir dan tempat istirahat.

Rancangan ideal jalur sepeda yang digagas bahwasanya lebar jalur sepeda memerlukan beberapa kriteria penting. Penempatan jalur sepeda di jalan adalah tidak mengurangi lebar jalur. Berdasarkan Pasal 13 Peraturan Menteri No.59 Tahun 2020 menyatakan bahwa lebar minimal jalur sepeda ialah 1,2 m. Lebar ini memungkinkan adanya kecenderungan arah kiri dan arah kanan saat gerakan mengayuh pengendara sepeda. Memberikan kenyamanan bagi pengendara sepeda dengan memisahkan mereka dari kendaraan lain seperti mobil dengan menciptakan ruang (khusus) untuk pengguna sepeda. (Van Houten dan Seiderman, 2005).

1.6.2 Efektivitas

Efektivitas kebijakan merupakan penilaian terhadap keberlangsungan kebijakan, terutama pada sektor kebijakan publik. Efektivitas Kebijakan berdiri pada dua poin efektivitas dan kebijakan.

Efektivitas dalam dewasa ini didefinisikan oleh beberapa pakar secara umum bagaimana hasil dari suatu proses sesuai dengan tujuan atau perencanaannya. Namun secara pasti pengertian efektivitas menurut Handyaningrat (1995, h.16) adalah “pengukuran dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya”. Jika kontribusi terhadap suatu tujuan yang ingin dicapai memiliki nilai yang cukup besar, maka akan semakin efektif suatu program tersebut berjalan. Indikator efektivitas menggambarkan jangkauan akibat dan dampak (*outcome*) dari keluaran (*output*) program dalam mencapai tujuan program. Budiani (2007, h.53) menyatakan bahwa “untuk mengukur efektivitas suatu program dapat dilakukan dengan menggunakan variabel-variabel antara lain ketepatan sasaran program, sosialisasi program, tujuan program, pemantauan program.” Sementara menurut pendapat Gibson yang dikutip oleh Kurniawan (2005, h.107) mengatakan “mengenai ukuran efektivitas, sebagai berikut: kejelasan tujuan yang hendak dicapai; kejelasan strategi pencapaian tujuan; proses analisis dan perumusan kebijaksanaan yang mantap; perencanaan yang matang; penyusunan program yang tepat; tersedianya sarana dan prasarana; sistem pengawasan dan pengendalian yang bersifat mendidik.”

Seorang ahli organisasi keternuka, J.P. Campbell juga turut andil memberikan definisi konsep efektivitas bagi organisasi, program, atau kebijakan. Campbell (1989) dalam pemikirannya menjelaskan bahwa efektivitas dapat berjalan apabila operasional yang dilakukan oleh perangkat melalui pelaksanaan program (kebijakan) sesuai dengan arah tujuan yang telah ditetapkan. Campbell dalam pemikirannya menegaskan, bahwa sesuatu akan komprehensif apabila proses

dikerjakan sesuai dengan tujuan, sehingga hasil tidak akan jauh berbeda dengan apa yang diperoleh. Proses ini melibatkan intrik yang kuat dalam organisasi.

Efektivitas yang dikembangkan oleh Campbell setidaknya memiliki indikator sebagai berikut; terdapat keberhasilan program; keberhasilan sasaran, kepuasan terhadap program, tingkat *input* dan *output*, serta pencapaian tujuan yang menyeluruh. Pengembangan indikator tersebut saling berkaitan dan mengikat untuk mencapai hasil yang sesuai dengan tujuan.

Secara rinci penjelasan tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut;

1. Keberhasilan program, keberhasilan ini diukur melalui keberhasilan program dapat dijalankan. Keberhasilan ini memuat kemampuan operasional (proses atau mekanisme) dalam hal ini wujud dari perangkat untuk melaksanakan program yang sesuai dengan tujuan.
2. Keberhasilan sasaran, keberhasilan sasaran ditinjau dari hasil keluaran program. Hal ini dapat dilihat sejauh mana tujuan dan proses memberikan jangkauan kepada hasil. Keberhasilan sasaran juga dapat diartikan sebagai bentuk ketepatan program yang telah direncanakan. Artinya program/kebijakan yang dilakukan memiliki kaidah dan urgensi/manfaat untuk dilakukan.
3. Kepuasan terhadap program, penggunaan kepuasan ini dititikberatkan bagi pengguna program/ kebijakan. Muatan kepuasan ini dipengaruhi oleh keberhasilan program dan keberhasilan sasaran. Kepuasan akan memberikan peningkatan apabila kualitas yang diberikan dari program dan sasaran dengan tingkat yang tinggi.

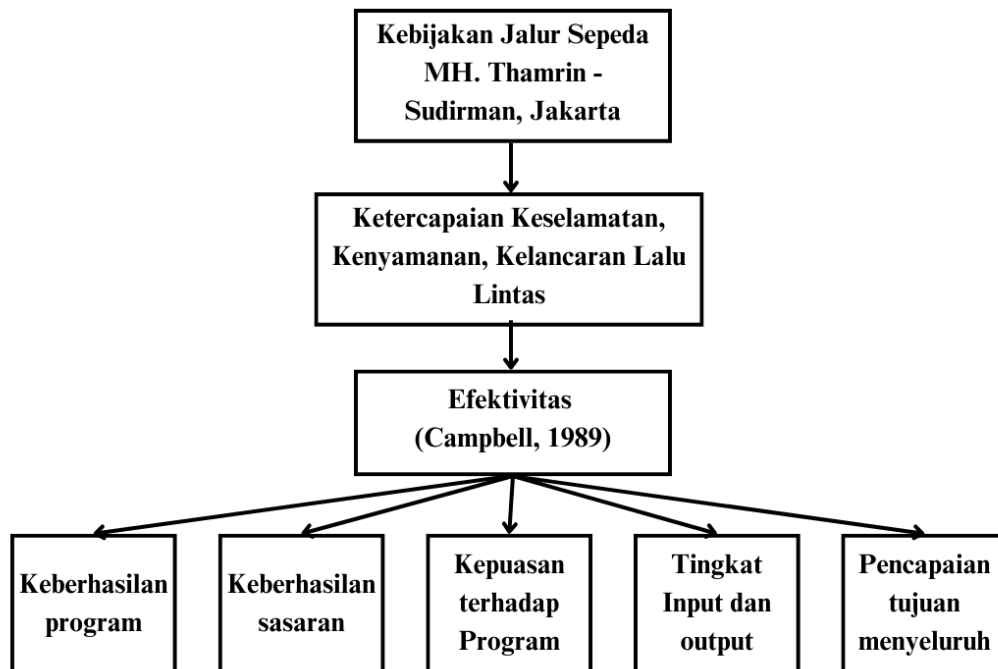
4. Tingkat *input* dan *output*, efektivitas juga mengacu dengan perbandingan antara masukan dengan keluaran. Apabila keluaran yang dirasakan jauh lebih baik daripada masukan maka program atau kebijakan tersebut dapat dinyatakan efektif, sebaliknya apabila masukan jauh lebih besar daripada keluaran program atau kebijakan maka hal tersebut tidak efektif.
5. Pencapaian tujuan menyeluruh, pencapaian tujuan yang menyeluruh didasari atas sikap perangkat dalam melaksanakan operasional mencapai tujuan. Hal ini menjadi sebuah penilaian umum dari pengguna program/kebijakan kepada perangkat yang menyediakan.

Sesuai pada pengertian dan substansi dari beberapa ahli kebijakan di atas, maka bisa dikaitkan kebijakan jalur sepeda pada Kawasan MH. Thamrin – Sudirman yang digagas oleh Pemprov Daerah Khusus Jakarta merupakan langkah kebijakan publik dengan dasar Peraturan Kementerian Perhubungan tentang Keselamatan Pesepeda Di Jalan. Kebijakan tersebut mengatur kondisi pengguna dan kondisi fisik bagi pesepeda yang ada di jalur atau jalur sepeda. Pengadaan fasilitas fisik sebagaimana yang dimaksud disediakan oleh Pemprov Daerah Khusus Jakarta setidaknya untuk mencapai beberapa tujuan, hal tersebut telah diatur pada Peraturan Kementerian Perhubungan No. 59 Tahun 2020 BAB III Tentang Fasilitas Pendukung, Pasal 11 ayat (4) yang kurang lebih berbunyi, “Jalur Sepeda dan/ atau Jalur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus memenuhi persyaratan; keselamatan; b. kenyamanan dan ruang bebas gerak individu; dan c. kelancaran lalu lintas.”

Selanjutnya, untuk mengukur efektivitas kebijakan jalur sepeda yang telah disediakan pada MH. Thamrin- Sudirman, maka dalam penelitian ini menggunakan teori efektivitas menurut Campbell J.P. Penilaian efektivitas ini ditunjukkan kepada masyarakat Jakarta sebagai *usser* yang pesepeda di jalur tersebut. Oleh karenanya meminjam indikator Campbell tentang keberhasilan program, keberhasilan sasaran, kepuasan pengguna, tingkatan *input* dan *output*, serta pencapaian tujuan menyeluruh untuk mencapai segi implementasi kebijakan penyediaan fasilitas jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman, Jakarta untuk mencapai tujuan keselamatan kenyamanan dan ruang bebas gerak individu, dan kelancaran lalu lintas.

1.7 Definisi Operasional

Bagan 1.1 Operasionalisasi Konsep



Sumber: Data olah Pribadi, 2024

Berdasarkan bagan tersebut dapat dijabarkan operasionalisasi konsep sebagai berikut;

1. Kebijakan Jalur Sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Daerah Khusus Jakarta merupakan kebijakan yang implementasinya dalam bentuk fasilitas fisik untuk menunjang pengguna sepeda di jalan protokol MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta. Kebijakan tersebut memiliki standar dengan tujuan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Sepeda di Jalan pada Bab III Pasal 11 ayat (3) untuk memenuhi standar keselamatan, kenyamanan dan ruang bebas gerak individu, dan kelancaran lalu lintas.
2. Pengukuran efektivitas dalam kebijakan ini digunakan teori Efektivitas (Campbell, 1989). Teori ini menjadi variabel dalam penelitian ini untuk mencapai apakah kebijakan tersebut terlaksana secara efektif atau sebaliknya. Variabel dalam penelitian ini kemudian dijabarkan dalam indikator; keberhasilan program, keberhasilan sasaran, kepuasan terhadap program, tingkat *Input* dan *Output*, serta pencapaian tujuan menyeluruh.

Tabel 1.2 Definisi Konsep

No.	Variabel	Indikator	Poin Ketercapaian
1	Efektivitas	Keberhasilan Program	1. Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang memadai meliputi jalan bagus 2. Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang aman meliputi garis pembatas keselamatan

No.	Variabel	Indikator	Poin Ketercapaian
			3. Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang aman meliputi pembatas keamanan 4. Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang aman meliputi keselamatan penyebrangan sepeda 5. Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang aman meliputi rambu keselamatan 6. Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang nyaman 7. Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang kelancaran lalu lintas
		Keberhasilan Sasaran	1. Keberhasilan sasaran lajur sepeda bagi pesepeda 2. Keberhasilan sasaran keselamatan lajur sepeda bagi pesepeda 3. Keberhasilan sasaran kenyamanan lajur sepeda bagi pesepeda 4. Keberhasilan sasaran kelancaran lalu lintas lajur sepeda bagi pesepeda
		Kepuasan Terhadap Program	1. Kepuasan pengguna lajur sepeda 2. Kepuasan kenyamanan pengguna lajur sepeda dengan sesama pesepeda 3. Kepuasan kenyamanan pengguna lajur sepeda dengan pejalan kaki 4. Kepuasan kenyamanan pengguna lajur sepeda dengan trotoar 5. Kepuasan keselamatan pengguna lajur sepeda dengan kendaraan bermotor 6. Kepuasan keselamatan pengguna lajur sepeda dengan kendaraan bermotor
		Tingkat Input dan Output	1. Ketercapaian Input dan Output segi keberagaman 2. Ketercapaian Input dan Output segi kesesuaian 3. Ketercapaian Input dan Output segi fungsi 4. Ketercapaian Input dan Output kebermanfaatan
		Pencapaian Tujuan Menyeluruh	1. Ketercapaian tujuan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dalam penyediaan fasilitas fisik 2. Ketercapaian tujuan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dalam penyediaan

No.	Variabel	Indikator	Poin Ketercapaian
			fasilitas fisik untuk mencapai keselamatan
			3. Ketercapaian tujuan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dalam penyediaan fasilitas fisik untuk mencapai kenyamanan
			4. Ketercapaian tujuan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dalam penyediaan fasilitas fisik untuk mencapai kelancaran lalu lintas
			5. Ketercapaian tujuan Organisasi Pemerintah Daerah Khusus Jakarta (Dishub) dalam pengaturan lajur sepeda
			6. Ketercapaian tujuan Organisasi Keamanan Pemerintah dalam penegakkan ketertiban lajur sepeda

Sumber: Campbell (1989) dengan oleh pribadi, 2024

1.8 Hipotesis

Hipotesis adalah dugaan sementara atau sudut pandang yang masih belum cukup untuk pengembangan pertanyaan penelitian. Sedangkan jawaban yang diberikan berasal dari hipotesis yang relevan dan didukung oleh bukti empiris yang telah dikumpulkan melalui pengumpulan data.

Hipotesis penelitian ini didasarkan pada teori yang digunakan dan juga indikator yang telah dipilih penulis yaitu dengan menggunakan aspek pelayanan dan pengukuran efektivitas yang di mana apakah ada pengaruh antara pelayanan pada jalur sepeda yang diberikan Pemerintah Kota Daerah Khusus Jakarta. Oleh karena itu, peneliti menyusun hipotesis penelitian sebagai berikut:

Ho: Jalur sepeda di Jakarta khususnya Jl. Thamrin-Sudirman berjalan efektif.

Keselamatan, kelancaran, kenyamanan mempengaruhi Efektivitas Kebijakan Jalur Sepeda Jl. MH. Thamrin – Sudirman, Daerah Khusus Jakarta.

Ha: Jalur sepeda di Jakarta khususnya Jl. Thamrin-Sudirman berjalan tidak efektif.

Keselamatan, kelancaran, kenyamanan tidak mempengaruhi Efektivitas Kebijakan Jalur Sepeda Jl. MH. Thamrin – Sudirman, Daerah Khusus Jakarta.

1.9 Metode Penelitian

1.9.1 Desain Penelitian

Penelitian dengan judul “Analisis Efektivitas Kebijakan Jalur Sepeda di Daerah Khusus Jakarta (Studi Kasus MH. Thamrin – Sudirman)” ini mengadopsi pendekatan penelitian dengan metode penelitian kuantitatif. Azwar (2013) menjelaskan bahwa, “Metode penelitian kuantitatif merupakan penelitian yang berorientasi pada data empiris berupa angka atau suatu fakta yang bisa dihitung. Penelitian kuantitatif adalah penelitian yang menekankan data-data numerikal (angka) yang diolah dengan metode statistika”.

Pendekatan metode penelitian kuantitatif digunakan untuk menyelidiki populasi tertentu atau pengujian, mengumpulkan informasi dengan menggunakan investigasi pembangkangan, investigasi dan bersifat kuantitatif atau terukur dengan tujuan menguji spekulasi yang telah ditentukan sebelumnya. Informasi yang dikumpulkan bersifat jelas sehingga diharapkan untuk mencari klarifikasi,

membuat prakiraan, serta tingkat penggambarannya, untuk lebih spesifik menganalisis dan menampilkan kebenaran secara numerik, dalam bingkai kata, gambar, dan angka. Terlebih lagi, penelitian ini dilakukan di wilayah Khusus Jakarta, tepatnya di jalur sepeda. Sudirman - MH Thamrin.

1.9.2 Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2009). Studi ini memiliki fokus kepada pengguna sepeda pada yang melintasi kawasan MH. Thamrin – Sudirman. Para pengguna sepeda yang melintasi kawasan tersebut menjadi fokus penulis dalam menilai sarana dan prasarana jalur sepeda. Penulis ingin mengetahui apakah pengguna sepeda sudah merasa puas dengan fasilitas jalur sepeda yang sudah diberikan.

Lokasi penelitian ini akan dilaksanakan peneliti bertitik pada jalur sepeda di Jalan MH. Thamrin - Jalan Pangeran Diponegoro - Jalan Proklamasi - Jalan Sudirman. Penelitian terhadap lokasi ini didasarkan beberapa pada beberapa pertimbangan:

1. Implementasi kebijakan jalur sepeda kawasan MH. Thamrin – Sudirman tidak sesuai ekspektasi para pengguna sepeda
2. Jalur sepeda di kawasan MH. Thamrin – Sudirman dirasa tidak nyaman dan aman karena masih banyak pengguna motor yang melintasi jalur tersebut.

3. Kawasan MH. Thamrin – Sudirman adalah kawasan yang paling ramai pengguna sepeda
4. Jarak lokasi yang dekat dan mudah dijangkau oleh peneliti

Dengan pertimbangan di atas maka kebijakan jalur sepeda di kawasan MH. Thamrin – Sudirman dapat dijadikan sebagai suatu pertimbangan untuk diteliti lebih lanjut dalam merumuskan suatu kebijakan.

1.9.3 Sampel

Sampel adalah, “bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut” (Sugiyono, 2009). Tugas pertama dalam pemilihan sampel adalah menegaskan batasan populasi yang hendak diselidiki. Dari berbagai rumus yang ada, rumus yang dapat digunakan untuk menentukan besaran sampel yaitu rumus Slovin dengan nilai kritis sebesar 10%.

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan:

n = besaran sampel N = besaran populasi e = nilai kritis (batas ketelitian) yang digunakan (persen kelonggaran tidak telitian karena kesalahan penarikan sampel)

Dari populasi di atas dapat dihitung: c

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} = \frac{3000}{1 + 3000(0,1)^2}$$

$$n = \frac{3000}{1 + 30}$$

$$n = \frac{3000}{31} = 96,77 = 97$$

Penelitian ini mengambil sampel sebanyak 97 pengguna sepeda dari jumlah total 3000 pesepeda yang lewat di JL. Sudirman – MH. Thamrin. 97 skala di sebar di sepanjang jalan. Sampel mewakili populasi dengan karakteristik penelitian. Penelitian ini menggunakan *Accidental Sampling* atau yang biasa disebut sampling insidental, yaitu teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan/incidental, artinya, “siapa saja yang secara kebetulan/*incidental* bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data” (Sugiyono, 2009).

1.9.4 Jenis dan Sumber data

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang didapat secara langsung dari objek penelitian yang sedang diteliti (Arikunto, 2010). Untuk mendapatkan data primer, penulis melakukan observasi, survei dan dokumentasi secara langsung dengan objek penelitian penulis dengan kata lain mencari responden, yang dalam hal ini yaitu para pengguna sepeda di JL Sudirman – MH. Thamrin.

2. Data Sekunder

Berbeda dengan data primer, data sekunder menggali informasi dari pihak kedua atau tidak secara langsung berinteraksi dengan objek penelitian. Dalam hal ini bisa berupa koran, jurnal, buku, artikel, skripsi, dan lain

sebagainya (Sugiyono, 2013). Untuk itu, dalam memenuhi data-data yang dibutuhkan oleh penulis. Penulis akan memanfaatkan literatur-literatur berupa artikel dan berita yang memuat tentang perencanaan jalur sepeda di kota-kota besar.

1.9.5 Skala Pengukuran

Skala pengukuran dalam penelitian kuantitatif berfungsi sebagai sebuah referensi standar nilai untuk menentukan panjang interval pada ke dalam pengukuran. Hal ini digunakan dengan tujuan menghasilkan data secara kuantitatif (angka) yang digunakan untuk mengukur tujuan. Selanjutnya dalam penelitian ini digunakan skala pengukuran sikap (Likert dalam Sahi, 2023) untuk mengukur skala pengukuran instrumen dalam variabel. Skala dijabarkan sebagai berikut;

Tabel 1.3 Skala Pengukuran dalam Penelitian

No.	Skala	Kode	Skor/Poin
1	Sangat Setuju	SS	5
2	Setuju	S	4
3	Netral	N	3
4	Tidak Setuju	TS	2
5	Sangat Tidak Setuju	STS	1

Sumber: Likert dalam Sahi, 2024 dengan olah Pribadi

1.9.6 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data ialah suatu proses paling krusial sebab tujuan utama penelitian ini untuk dapatkan data (Sugiono, 2013). Teknik yang dipakai di studi ini guna mendapatkan informasi guna bantu penelitian, yakni:

1. Observasi

Menurut Sugiyono (2013:145) observasi adalah tahap yang terstruktur dimana proses yang tersusun dari bermacam kajian biologis dan psikologis. Dua hal yang terpenting dalam observasi ialah pengamatan

dan ingatan. Lewat melakukan observasi, peneliti akan belajar tentang perilaku masyarakat dan makna masyarakat. Observasi dalam penelitian dilakukan untuk mendapatkan data yang akurat dan sesuai dengan keasliannya. Dalam masalah penelitian diatas, peneliti mengobservasi: pengguna sepeda kawasan MH. Thamrin – Sudirman, pengguna kendaraan bermotor serta pejalan kaki kawasan MH. Thamrin – Sudirman, Kelayakan jalur sepeda kawasan MH. Thamrin – Sudirman, dan Rambu-rambu lalu-lintas pelengkap jalur sepeda kawasan MH. Thamrin – Sudirman.

2. Angket atau Kuesioner

Fokus utama penelitian ini menggunakan metode kuesioner, kuesioner dipilih sebagai bentuk dengan cara pengumpulan data dengan cara memberikan perangkat yang berisi sekumpulan pertanyaan kepada responden untuk dijawab secara tertulis (Sugiyono, 2009).. Dalam penelitian ini akan menggunakan kuesioner tertutup, yaitu jawaban di dalam pertanyaan sudah ditentukan oleh peneliti/penulis. Penyebaran kuesioner dalam penelitian ini dilakukan dalam kurun waktu empat (4) minggu/ 1 bulan di wilayah Jakarta Pusat tepatnya di jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman kepada 97 responden.

3. Dokumentasi

Sugino (2013: 240) menyatakan Dokumentasi adalah catatan peristiwa yang terdapat di masa lalu. Dokumen dapat berupa teks, foto, atau karya monumental. Dokumen tertulis misalnya buku harian, kisah hidup,

cerita, biografi, peraturan, pedoman. Dokumen gambar seperti foto, gambar hidup, sketsa. Dokumentasi salah satunya cara pengambilan data dengan pengumpulan dokumen-dokumen yang diperlukan dalam penelitian. Dokumentasi dalam penelitian ini dengan cara mencatat dan memahami dokumen-dokumen seperti, standar operasional prosedur, keluhan masyarakat, serta mengambil foto jalur sepeda sepanjang kawasan MH. Thamrin – Sudirman.

1.9.7 Teknik Pengolahan Data

1. Editing

Editing pada tahapan ini adalah proses atau mengelola data mentah dengan pemeriksaan, pemilahan, dan pengelompokan data. Proses editing ini merupakan tahapan awal dalam pengolahan data untuk memeriksa kelengkapan data lapangan sebelum proses coding dan pengolahan data. Dalam proses ini juga tidak dipungkiri, adanya proses pelengkapan data yang lebih lanjut yang dilakukan oleh peneliti apabila data mengalami kekurangan atau kesalahan.

2. Coding

Coding menjadi proses yang kedua setelah melakukan editing, proses ini melibatkan pemberian kode dari hasil kuesioner untuk memudahkan mengolah dan menganalisis data. Coding ini merupakan kegiatan pemberian skor atau bobot atau nilai pada jawaban kuesioner sebelum proses tabulasi data.

3. Tabulasi

Setelah pemberian kode, data kemudian ditabulasi. Tabulasi menjadi proses penyajian data yang diperoleh dari hasil kuesioner dalam bentuk tabel-tabel (kelompok). Proses ini bertujuan agar data menjadi lebih ringkas. Proses tabulasi ini terdiri dari proses pengelompokan hasil coding, penyajian data, dan pengujian. Proses ini juga merupakan proses hasil penghitungan sebelum data dianalisis untuk memperoleh temuan lapangan dan penarikan kesimpulan.

1.9.8 Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mengambil dan menyusun data secara sistematis yang didapatkan dari penyebaran kuesioner, catatan lapangan dan sumber lain,. Analisis data mempermudah untuk memahami dan mendapatkan informasi tentang yang akan di informasikan kepada orang lain (Bogdan dalam Sugiyono, 2013:244). Analisis data merupakan suatu kegiatan mengukur, mengurutkan, mengelompokkan, dan membuat kategori pada sebuah data yang kemudian akan membentuk sebuah kode yang dapat memuat permasalahan yang dihasilkan menjadi mudah untuk dimengerti sehingga menghasilkan sebuah solusi tersebut (Neuman, 2014). Metode analisis ini juga digunakan untuk mendapatkan gambaran tentang pokok permasalahan yang akan diteliti, yaitu efektivitas kebijakan jalur sepeda di kawasan MH. Thamrin – Sudirman.