

# Tingkat Kepuasan Pengguna Sepeda yang Menggunakan Jalur Sepeda Permanen di Sudirman – Thamrin

Nelson Leonardo Patrick – 14010120140200

Departemen Politik dan Pemerintahan  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Diponegoro

## ABSTRAK

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Pasal 62 ayat 1 dan 2 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, berbunyi “Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda” dan “Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas”. Namun dalam penerapannya masih banyak kekurangan di jalur sepeda yang sudah ada. Masih adanya pengguna sepeda yang kecelakaan akibat dari pengguna kendaraan lain, masih minimnya jalur sepeda yang terencana secara baik, tidak terintegrasi dengan layanan transportasi publik, kurangnya fasilitas pendukung seperti lampu penerang, marka dan rambu, serta masih banyaknya pengguna kendaraan lain yang menggunakan jalur sepeda. Jalur sepeda permanen yang menggunakan *planter box* di Sudirman – Thamrin diharapkan dapat memenuhi kekurangan yang telah disebutkan sebelumnya. Teori pada penelitian ini menggunakan teori kepuasan oleh Hawkins dan Looney yang mempunyai tiga indikator berupa kesesuaian harapan, penggunaan kembali, dan kesediaan merekomendasikan. Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa mayoritas pengguna sepeda yang menggunakan jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin merasa puas dengan fasilitas yang disediakan. Kepuasan tersebut terutama didorong oleh faktor kenyamanan yang mereka rasakan, tingkat keamanan yang memadai, aksesibilitas yang baik, serta keberadaan marka dan rambu yang jelas. Namun demikian, terdapat masalah signifikan yang perlu mendapat perhatian lebih lanjut, yaitu ketertiban di jalur sepeda.

**Kata Kunci : Kepuasan, Jalur Sepeda Permanen, Pengguna Sepeda.**

### Pendahuluan

Jalur sepeda merupakan jalur yang dikhususkan untuk pengendara sepeda yang berada di bahu jalan dekat atau terpisah dari jalanan umum. Berdasarkan *American Association Of State Highway and Transportation Official* (AASHTO) jalur sepeda ialah komponen dari jalan raya yang

dirancang khusus untuk pengendara sepeda, biasanya menggunakan marka yang hanya berlaku untuk satu jalur lalu lintas yang searah dengan badan jalan, kecuali apabila didesain khusus bagi 2 ruas jalan. (Devin et al., 2021:2).

Adanya jalur sepeda sudah diatur berdasarkan Undang-Undang Nomor 22

Pasal 25 G Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan “Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat”. Adapun berdasarkan Pasal 62 ayat 1 dan 2, “Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda” dan “Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas”. Regulasi tentang pembuatan jalur sepeda ini menandakan bahwa pesepeda memiliki hak yang tidak berbeda dengan pengendara lain guna memakai jalan umum dengan merasa aman dan nyaman.

Secara lebih dalam, pembuatan dan pengembangan jalur sepeda ialah kewajiban, pemerintah daerah maupun pusat. Hal ini telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 Pasal 16 ayat (1) yang berisikan “Penyediaan fasilitas pendukung Sepeda berupa Lajur Sepeda dan atau Jalur Sepeda menjadi tanggung jawab pemerintah pusat dan pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya”.

Dalam implementasiannya, jalur sepeda yang sudah ada masih belum memenuhi berbagai fasilitas pendukung yang diperlukan untuk memastikan keselamatan dan kenyamanan pengendara,

seperti rambu-rambu yang jelas, penerangan yang memadai, dan area parkir sepeda yang aman.

Jalur sepeda di Jakarta belum memberikan rasa aman sepenuhnya kepada pengguna sepeda, seperti yang diberitakan dalam media massa Kompas.com yang ditulis oleh Muhammad Naufal pada tanggal 22 Oktober 2022 berjudul "6 Pesepeda Ditabrak Mobil di Jembatan PIK, Korban Luka Ringan hingga Berat". Dalam berita tersebut, dikatakan bahwa pada Minggu pagi, enam pesepeda menjadi korban kecelakaan lalu lintas di Jembatan Baruyungan, Pantai Indah Kapuk (PIK), Tangerang, Banten. Menurut Kanit Laka Lantas Polres Metro Tangerang Kota, AKP Badruzzaman, kejadian bermula ketika delapan orang sedang bersepeda di jalur sepeda Jembatan Baruyungan sedang melaju ke arah tanjakan jembatan tersebut. Pada saat yang bersamaan, sebuah mobil yang berada di belakang rombongan pesepeda juga melaju di tanjakan yang sama. Pengemudi mobil tersebut, yang diduga mengantuk, kemudian menabrak enam dari delapan pesepeda. Peristiwa ini menyoroti pentingnya keamanan di jalan bagi pesepeda. Pemerintah diharapkan dapat membuat kebijakan yang dapat melindungi pesepeda dari kendaraan lain.

Dalam hal kenyamanan, aksesibilitas dan fasilitas pendukung di jalur

sepeda juga masih belum memadai sepenuhnya, dalam berita kumparan.com yang berjudul Jalur Sepeda Perkotaan demi Kenyamanan Menggowes tulis oleh Aulia Malik Afif mengutip pendapat dari *Institute of Transportation and Development Policy* (ITDP), minimnya jalur sepeda yang terencana secara baik, tidak terintegrasi dengan layanan transportasi publik, dan kurangnya fasilitas pendukung seperti lampu penerang, marka dan rambu. Kurangnya hal-hal tersebut membuat pesepeda merasa bahwa jalur sepeda di Jakarta masih belum aman, nyaman, dan layak untuk digunakan secara optimal.

Ketertiban di jalur sepeda masih menjadi masalah besar. Dalam berita di Tempo.co berjudul "Jalur Sepeda Sering Diserobot Pengendara Sepeda Motor, Pesepeda Jadi Waswas" yang ditulis oleh Iqbal Muhtarom, disebutkan bahwa jalur sepeda di Jakarta sering disalahgunakan oleh pengendara sepeda motor dan mobil. Seorang pesepeda bernama Wafiyun, yang bersepeda seminggu sekali, mengungkapkan bahwa jalur sepeda seharusnya hanya digunakan oleh pesepeda agar mereka merasa nyaman dan tidak khawatir akan tersenggol kendaraan lain. Dia juga menyoroti bahwa, ketika jalanan ramai, pesepeda sering terpaksa menggunakan trotoar karena jalur sepeda dipenuhi oleh kendaraan bermotor. Situasi

ini menunjukkan bahwa ketertiban di jalur sepeda masih memerlukan perhatian lebih untuk memastikan keselamatan dan kenyamanan para pesepeda.

Kekurangan dari jalur sepeda yang ada membuat pengguna sepeda tidak puas dengan pelayanan pemerintah mengenai penyediaan dan pelaksanaan jalur sepeda. Pengguna sepeda merasa bahwa mereka tidak diperhatikan dalam memfasilitasi aktivitas bersepeda mereka di jalanan umum. Kemudian pada tahun 2021 Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta membuat jalur sepeda permanen yang terlindung dan terpisah dari pengendara lain sepanjang 11,2 KM di sepanjang jalan Sudirman – Thamrin. Dalam berita tempo.co yang ditulis oleh S. Dian Ardianto berjudul Alasan Dishub DKI Jakarta Buat Jalur Sepeda Permanen Jalan Sudirman – Thamrin, pada berita tersebut dikatakan bahwa alasan utama pembangunan jalur sepeda permanen untuk meningkatkan jumlah pengguna sepeda di Jakarta, dengan adanya *planter box* sebagai pemisah dari kendaraan lain diharapkan dapat membuat pengguna sepeda merasa aman dan nyaman dalam beraktivitas menggunakan sepeda.

Walaupun sudah ada peraturan pemerintah yang mengatur mengenai jalur sepeda, namun kenyataannya masih banyak jalur sepeda yang belum memadai sesuai

dengan standar yang telah ditetapkan dalam peraturan pemerintah tersebut. dari isu - isu masalah mengenai jalur sepeda di Jakarta, terdapat banyak keluhan dan ketidakpuasan dari pengguna sepeda terkait dengan kualitas dan efektivitas jalur sepeda yang ada. Jakarta, sebagai mantan ibu kota negara dengan tingkat lalu lintas yang tinggi, membutuhkan solusi transportasi alternatif yang aman dan nyaman. Salah satu solusi yang telah diimplementasikan adalah jalur sepeda permanen menggunakan *planter box* di kawasan Sudirman – Thamrin. Jalur ini diharapkan dapat memenuhi kebutuhan pengguna sepeda dalam melakukan aktivitas bersepedanya dengan mempertimbangkan aspek keamanan, kenyamanan, ketertiban, aksesibilitas, serta fasilitas pendukung seperti marka dan rambu yang sesuai dengan peraturan pemerintah.

## **Kajian Teoritis**

### **A. Kepuasan**

Menurut Kotler (2009) arti dari kepuasan pengguna yaitu sebuah perasaan senang atau kecewa yang dimiliki seseorang yang berasal dari hasil kesannya antara kinerja yang dirasakan dari suatu produk dan harapan-harapannya (*expectations*).

Menurut Hawkins dan Looney (2003), ada tiga indikator kepuasan

pengguna yang dapat dipertimbangkan, sebagaimana dikutip dalam Tjiptono (2015):

#### **A. Kesesuaian Harapan**

Ini mencerminkan sejauh mana kinerja produk atau layanan yang diterima oleh pengguna sesuai dengan harapan mereka. Semakin tinggi tingkat kesesuaian antara harapan dan kinerja aktual, semakin besar kemungkinan pengguna akan merasa puas.

#### **B. Penggunaan Kembali**

Indikator ini mengukur sejauh mana pengguna bersedia untuk kembali atau menggunakan layanan yang sama di masa depan. Tingkat minat berkunjung kembali yang tinggi menunjukkan tingkat kepuasan yang baik dari pengguna terhadap pengalaman sebelumnya.

#### **C. Merekomendasikan**

Tingkat kesediaan untuk merekomendasikan secara positif mencerminkan kepuasan pengguna terhadap produk atau layanan tersebut.

Ketiga indikator tersebut memberikan pandangan yang penting dalam mengevaluasi tingkat kepuasan pengguna dan mengidentifikasi area di mana perbaikan dapat dilakukan untuk

meningkatkan pengalaman pengguna dan mempertahankan loyalitas mereka.

## **Kebijakan Dalam Jalur Sepeda**

### **B. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa pemerintah memiliki peran penting dalam membangun fasilitas pendukung lalu lintas, khususnya bagi pesepeda. Berikut adalah hak-hak pesepeda atas fasilitas pendukung:

#### a) Kenyamanan

Kenyamanan sepeda tergantung pada kualitas jalur yang digunakan. Jalur harus rata, bebas lubang, kerikil, dan pasir untuk keselamatan dan kemudahan perjalanan. Lebar jalur juga harus cukup untuk pesepeda berpapasan atau menyalip dengan aman.

#### b) Keamanan

Pemerintah harus melindungi pesepeda dari ancaman kriminalitas dan gangguan lain, serta risiko kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, jalan, atau lingkungan.

#### c) Ketertiban

Ketertiban mencakup kondisi lalu lintas yang berlangsung secara

teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan. Pemerintah harus memastikan bahwa jalur sepeda tidak digunakan oleh pengguna kendaraan lain.

#### d) Kelancaran

Jalur sepeda harus terhubung dengan baik ke jaringan transportasi umum seperti stasiun kereta, halte bus, dan terminal. Jalur sepeda harus dirancang agar mudah digunakan oleh semua orang. Jalur sepeda harus mudah dijangkau dari berbagai lokasi, termasuk daerah perumahan, pusat bisnis, sekolah, dan area rekreasi.

### **C. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan**

Marka jalan berfungsi untuk mengatur lalu lintas, memperingatkan, atau menuntun pengguna jalan dalam berlalu lintas. Ketentuan khusus mengenai marka jalan untuk pesepeda antara lain :

- Marka lambang berbentuk gambar sepeda yang berwarna putih dan/atau marka jalan yang berwarna hijau.
- Marka jalur sepeda harus memiliki panjang setidaknya 3 (tiga) meter dan lebar yang sesuai dengan lebar jalur jalan, dengan jarak antara marka adalah 6 (enam) meter.

- Marka penyeberangan pesepeda terdiri dari dua garis putus-putus yang berbentuk persegi atau belah ketupat.

## METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Menurut Sugiyono (2017), metode penelitian deskriptif kuantitatif bertujuan untuk menggambarkan fenomena, peristiwa, gejala, dan kejadian yang terjadi secara nyata, terstruktur, dan tepat. Populasi dalam penelitian ini adalah pengguna sepeda di Daerah Khusus Jakarta, yaitu lebih detailnya ialah pengguna sepeda yang melakukan aktivitas bersepedanya atau pernah menggunakan jalur sepeda permanen di sepanjang jalan Sudirman – Thamrin, dengan populasi yang tidak diketahui. Sampel dan populasi penelitian ini adalah pengguna sepeda yang melakukan aktivitas bersepedanya menggunakan jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin. Populasi dari pengguna sepeda di Sudirman – Thamrin tidak diketahui jumlah pastinya, oleh karena itu rumus yang digunakan untuk mengetahui jumlah sampel pada penelitian ini yaitu menggunakan rumus Lemeshow (1997), sebagai berikut :

$$n = \frac{Z^2 \cdot P \cdot Q}{E^2}$$

Keterangan :

n = Jumlah sampel minimal yang diperlukan

Z = Nilai standar dari distribusi dengan 5% = 1.96

P = Peluang benar 50% = 0.5

Q = Peluang salah 50% = 0.5

E = Sampling error = 10%

Maka jumlah sampel pada penelitian ini adalah:

$$n = \frac{(1,96)^2 \cdot (0,5) \cdot (0,5)}{(0,1)^2} = 96 \text{ Responden}$$

Dibulatkan menjadi 100.

Teknik pengambilan sampel yang digunakan pada penelitian ini adalah *non-probability sampling* jenis *purposive sampling*. Data primer dalam penelitian ini adalah hasil jawaban kuesioner yang disebarkan kepada responden yaitu masyarakat yang melakukan aktivitas bersepedanya melewati Jalur Sepeda Permanen Sudirman – Thamrin. Data sekunder dalam penelitian ini diambil melalui platform berita yang membahas Jalur Sepeda Permanen Sudirman – Thamrin, data penelitian yang pernah dilakukan, dan juga dokumen-dokumen kebijakan. Instrumen penelitian ini berupa kuesioner tertutup. Pilihan jawaban pada penelitian ini menggunakan tipe skala likert dengan 5 opsi jawaban. Skala likert yang digunakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

- |                        |   |   |
|------------------------|---|---|
| a. Sangat tidak setuju | = | 1 |
| b. Tidak setuju        | = | 2 |
| c. Cukup setuju        | = | 3 |
| d. Setuju              | = | 4 |
| e. Sangat setuju       | = | 5 |

## Hasil Penelitian

Hasil penelitian tingkat kepuasan pengguna sepeda yang menggunakan jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin dijelaskan dengan teknik analisis kuantitatif deskriptif. Dalam pemaparan data, peneliti menggunakan cara kategorisasi data dan tabulasi silang indikator dengan karakteristik responden.

### Tabulasi silang

Analisis *crosstab* ialah salah satu teknik analisis yang menghasilkan tabel berbentuk tabulasi silang data yang dilakukan pengamatan. Tabel kontingensi ini berguna guna mengevaluasi maupun mengidentifikasi apakah terdapat hubungan ataupun korelasi antar satu variabel dan variabel lain. Untuk menentukan kriteria kepuasan peneliti menggunakan nilai pengkategorisasian data dalam skor yang dihasilkan dengan tabulasi silang.

Perpertanyaan/Peritem :

- 411 – 500	: Sangat Puas	21 – 25	: Sangat Puas
- 341 – 410	: Puas	18 – 20	: Puas
- 261 – 340	: Cukup Puas	14 – 17	: Cukup Puas
- 191 – 260	: Tidak Puas	11 – 13	: Tidak Puas
- 100 – 190	: Sangat Tidak Puas	4 – 10	:Sangat Tidak Puas

Perkarakteristik :

Perindikator :

- 2001 – 2500	: Sangat Puas	6001 – 7500	: Sangat Puas
- 1701 – 2000	: Puas	5001 – 6000	: Puas
- 1301 – 1700	: Cukup Puas	4001 – 5000	: Cukup Puas
- 901 – 1300	: Tidak Puas	3001 – 4000	: Tidak Puas
- 500 – 900	: Sangat Tidak Puas	1500 – 3000	: Sangat Tidak Puas

Jumlah Seluruh Indikator

### A. Tabulasi Silang Antara Kepuasan dengan Jenis Sepeda

Tabel 1

No	Jenis Sepeda	Kepuasan			Total	AVG	KET
		IND 1	IND 2	IND 3			
1	Seli	749	781	777	2307	57,6	P
2	Roadbike	1082	1121	1018	3221	58,5	P
3	Lainnya	54	83	89	226	45,2	CP
<b>Total</b>		<b>1885</b>	<b>1985</b>	<b>1884</b>	<b>5754</b>	<b>57,54</b>	<b>P</b>
<b>Keterangan</b>		<b>P</b>	<b>P</b>	<b>P</b>	<b>P</b>		

Sumber: Data primer yang diolah, 2024

Dari tabel 1, tabulasi silang pada indikator pertama mengenai kesesuaian harapan menghasilkan nilai total sebesar 1885. Tabulasi silang pada indikator kedua

mengenai penggunaan kembali, menghasilkan nilai total sebesar 1995. Terakhir, tabulasi silang pada indikator ketiga mengenai rekomendasi menghasilkan total nilai sebesar 1884. Jika dilihat dari skala nilai per indikator, angka ini termasuk dalam kategori puas. Hal ini menandakan bahwa pengguna sepeda merasa puas dengan jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin sehingga mereka merekomendasikan jalur sepeda tersebut kepada orang terdekatnya.

## B. Tabulasi Silang Antara Kesesuaian Harapan dengan Tujuan Bersepeda

Tabel 2

No	Tujuan	Kesesuaian Harapan					Total	AVG	KET
		Item1	Item2	Item3	Item4	Item5			
1	Bekerja	61	62	35	66	65	289	17	P
2	Olahraga	222	232	152	235	227	1068	19,4	P
3	Rekreasi	114	116	58	121	119	528	18,8	P
<b>Total</b>		<b>397</b>	<b>410</b>	<b>245</b>	<b>422</b>	<b>411</b>	<b>1885</b>	<b>18,85</b>	<b>P</b>
<b>Keterangan</b>		<b>P</b>	<b>P</b>	<b>TP</b>	<b>SP</b>	<b>SP</b>			

Sumber: Data primer yang diolah, 2024

Secara keseluruhan, hasil analisis menunjukkan bahwa jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin umumnya memenuhi ekspektasi pengguna sepeda dalam beberapa aspek utama. Mayoritas responden merasa puas atau sangat puas dengan kenyamanan, keamanan, aksesibilitas, serta kejelasan marka dan rambu di jalur sepeda. Namun, ada satu area penting yang membutuhkan perhatian lebih, yaitu ketertiban di jalur sepeda.

## C. Tabulasi Silang Antara Menggunakan Kembali dengan Frekuensi Penggunaan

Tabel 3

No	Frekuensi	Menggunakan Kembali					Total	AVG	KET
		Item1	Item2	Item3	Item4	Item5			
1	>12 kali	88	89	58	86	85	406	20,3	P
2	4-11 kali	173	176	109	173	173	804	20,1	P
3	1-3 kali	161	165	112	170	167	775	19,3	P
<b>Total</b>		<b>422</b>	<b>430</b>	<b>279</b>	<b>429</b>	<b>425</b>	<b>1985</b>	<b>19,85</b>	<b>P</b>
<b>Keterangan</b>		<b>SP</b>	<b>SP</b>	<b>CP</b>	<b>SP</b>	<b>SP</b>			

Sumber: Data primer yang diolah, 2024

Mayoritas responden merasa sangat puas dengan kenyamanan dan keamanan jalur sepeda ini. Aksesibilitas yang baik juga menjadi faktor penting yang mendorong pengguna untuk menggunakan kembali jalur tersebut. Meskipun terdapat sedikit kekurangan dalam ketertiban dan gangguan dari pengguna kendaraan lain, keseluruhan pengalaman penggunaan jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin dinilai positif.

#### D. Tabulasi Silang Antara Merekomendasikan dengan Hari Penggunaan

Tabel 4

No	Hari Penggunaan	Merekomendasikan					Total	AVG	KET
		Item1	Item2	Item3	Item4	Item5			
1	<i>Car Free Day</i>	178	169	122	185	184	<b>838</b>	<b>18,2</b>	<b>P</b>
2	<i>Weekdays</i>	116	111	88	123	118	<b>556</b>	<b>18,5</b>	<b>P</b>
3	<i>Weekend</i>	105	111	58	109	107	<b>490</b>	<b>20,4</b>	<b>P</b>
<b>Total</b>		399	391	268	417	409	<b>1884</b>	<b>18,84</b>	<b>P</b>
<b>Keterangan</b>		<b>P</b>	<b>P</b>	<b>CP</b>	<b>SP</b>	<b>P</b>			

Sumber: Data primer yang diolah, 2024

Secara keseluruhan, hasil analisis ini menunjukkan bahwa kenyamanan, keamanan, aksesibilitas, serta keberadaan marka dan rambu yang jelas adalah faktor-faktor utama yang mendorong pengguna sepeda untuk merekomendasikan penggunaan kembali jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin. Namun, ketertiban masih perlu ditingkatkan untuk mengurangi gangguan dari pengguna kendaraan lain dan meningkatkan pengalaman bersepeda yang lebih baik.

#### Kategorisasi Data

Kategorisasi atau pengukuran ialah proses memberikan interpretasi ataupun makna atas nilai skala yang diperoleh. Kategorisasi skala ini dilaksanakan dengan menggunakan statistik deskriptif dari distribusi data nilai kelompok, yang meliputi rata-rata skor skala, jumlah subjek dalam kelompok, varians, skor maksimum maupun minimum, serta standar deviasi skor skala (Azwar, 2012). Perumusan kategorisasi jenjang guna menetapkan lima (5) kategorisasi berdasarkan Azwar (2012) ialah :

$X > (\text{Mean} + 1,5 \text{ SD})$  : Kategori Sangat Tinggi

$(\text{Mean} + 0,5 \text{ SD}) < X \leq (\text{Mean} + 1,5 \text{ SD})$  : Kategori Tinggi

$$\text{Mean} = (\text{Xmaks} + \text{Xmin}) / 2$$

$$\text{SD} = \text{Range} / 6$$

$$\text{Range} = \text{Xmaks} - \text{Xmin}$$

$(\text{Mean} - 0,5 \text{ SD}) < X \leq (\text{Mean} + 0,5 \text{ SD})$  : Kategori Sedang

$(\text{Mean} - 1,5 \text{ SD}) < X \leq (\text{Mean} - 0,5 \text{ SD})$  : Kategori Rendah

$X \leq (\text{Mean} - 1,5 \text{ SD})$  : Kategori Sangat Rendah

#### A. Pengkategorisasian Tingkat Kepuasan Pengguna Sepeda yang Menggunakan Jalur Sepeda Permanen di Sudirman – Thamrin

Tabel 5

No	Skor	Frekuensi			Kategori	Total
		Seli	Roadbike	Lainnya		
1	$60 < X \leq 75$	11	23	0	Sangat Puas	34
2	$50 < X \leq 60$	24	27	1	Puas	52
3	$40 < X \leq 50$	1	4	3	Cukup Puas	8
4	$30 < X \leq 40$	4	1	1	Tidak Puas	5
5	$15 < X \leq 30$	0	0	0	Sangat Tidak Puas	0
Total		40	55	5		100

Sumber: Data primer yang diolah, 2024

Dari data tabel tersebut, menunjukkan jika tingkat kepuasan pengguna sepeda yang menggunakan jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin didominasi oleh responden yang termasuk dalam kategori “puas” yang berjumlah 52, responden berkategori “cukup puas” berjumlah 8 orang, kategori “tidak puas” memiliki responden berjumlah 6 orang dan tidak ada responden dengan kategori “sangat tidak puas”.

Secara keseluruhan, data menunjukkan bahwa jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin umumnya memberikan kepuasan untuk pengguna sepeda dari berbagai jenis. Baik pengguna sepeda seli maupun roadbike menunjukkan tingkat kepuasan yang tinggi, meskipun ada ruang untuk perbaikan untuk memastikan bahwa semua jenis sepeda dapat memanfaatkan jalur ini secara maksimal. Dominasi kategori "puas" dan "sangat puas" menegaskan keberhasilan jalur sepeda ini dalam menyediakan pengalaman berkendara yang positif dan memadai bagi mayoritas penggunanya.

**B. Pengkategorisasian Tingkat Kepuasan Pengguna Sepeda yang Menggunakan Jalur Sepeda Permanen di Sudirman – Thamrin Indikator Kesesuaian Harapan**

Tabel 6

No.	Skor	Frekuensi	Persentase(%)	Kategori
1	$20 < X \leq 25$	30	30	Sangat Puas
2	$17 < X \leq 20$	49	49	Puas
3	$13 < X \leq 17$	7	7	Cukup Puas
4	$10 < X \leq 13$	11	11	Tidak Puas
5	$4 < X \leq 10$	3	3	Sangat Tidak Puas
	Total	100	100	

Sumber: Data primer yang diolah, 2024

Dari data tabel di atas, tingkat kepuasan pengguna sepeda yang menggunakan jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin dilihat dari indikator kesesuaian harapan mayoritas responden ada pada kategori “puas” yang berjumlah 49 orang, kemudian responden dengan kategori terbanyak kedua adalah “sangat puas” yang memiliki jumlah 30 orang, responden dengan kategori “cukup puas” memiliki jumlah 7 orang, kategori “tidak puas” memiliki responden dengan jumlah 11 orang, dan responden dengan kategori “sangat tidak puas” memiliki jumlah 3 orang.

Secara keseluruhan, data ini menunjukkan bahwa jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin memberikan kepuasan berdasarkan indikator kesesuaian harapan karena memenuhi ekspektasi pengguna. Mayoritas pengguna merasa puas atau sangat puas dengan fasilitas yang disediakan.

**C. Pengkategorisasian Tingkat Kepuasan Pengguna Sepeda yang Menggunakan Jalur Sepeda Permanen di Sudirman – Thamrin Indikator Akan Menggunakan Kembali**

Tabel 7

No.	Skor	Frekuensi	Persentase(%)	Kategori
1	$20 < X \leq 25$	35	35	Sangat Puas

2	$17 < X \leq 20$	49	49	Puas
3	$13 < X \leq 17$	11	11	Cukup Puas
4	$10 < X \leq 13$	5	5	Tidak Puas
5	$4 < X \leq 10$	0	0	Sangat Tidak Puas
	Total	100	100	

Sumber: Data primer yang diolah, 2024

Dari data tabel tersebut, tingkat kepuasan pengguna sepeda yang mengguna jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin dilihat dari indikator akan menggunakan kembali memberikan hasil bahwa responden dengan jumlah terbanyak adalah kategori “puas” yang berjumlah 49 orang, kategori “sangat puas” memiliki jumlah terbanyak kedua, yaitu 35 orang, kemudian responden dengan kategori “cukup puas” memiliki jumlah 11 orang, responden yang berkategori “tidak puas” memiliki jumlah 5 orang, dan tidak ada responden dengan kategori “sangat tidak puas”.

Secara keseluruhan, data ini menunjukkan bahwa jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin jika dilihat dari indikator menggunakan kembali sudah merasa puas karena mayoritas responden merasa puas dan sangat puas.

#### **D. Pengkategorisasian Tingkat Kepuasan Pengguna Sepeda yang Mengguna Jalur Sepeda Permanen di Sudirman – Thamrin Indikator Kesiediaan Merekomendasikan**

Tabel 8

No.	Skor	Frekuensi	Persentase(%)	Kategori
1	$20 < X \leq 25$	29	29	Sangat Puas
2	$17 < X \leq 20$	51	51	Puas
3	$13 < X \leq 17$	10	10	Cukup Puas
4	$10 < X \leq 13$	3	3	Tidak Puas
5	$4 < X \leq 10$	7	7	Sangat Tidak Puas
	Total	100	100	

Sumber: Data primer yang diolah, 2024

Dari data tabel tersebut, tingkat kepuasan pengguna sepeda yang mengguna jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin dilihat dari indikator merekomendasikan mayoritas responden ada pada kategori “puas” yang berjumlah 51 orang, Kemudian responden dengan kategori terbanyak kedua adalah “sangat puas” yang memiliki jumlah 29 orang, Responden dengan kategori “cukup puas” memiliki jumlah 10 orang, Kategori “tidak puas” memiliki responden dengan jumlah 3 orang, dan terakhir responden dengan kategori “sangat tidak puas” memiliki jumlah 7 orang.

Secara keseluruhan, data menunjukkan bahwa jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin umumnya memberikan kepuasan untuk pengguna sepeda dari berbagai jenis. Baik hari pengguna saat *car freeday*, *weekend* maupun *weekdays* menunjukkan tingkat kepuasan yang tinggi, meskipun ada ruang untuk perbaikan. Dominasi kategori "puas" dan "sangat puas" menegaskan keberhasilan jalur sepeda ini dalam menyediakan pengalaman berkendara yang positif dan memadai bagi mayoritas penggunanya.

## **Kesimpulan**

Berdasarkan analisis dari ketiga indikator yang sudah dijelaskan di atas, yakni kesesuaian harapan, penggunaan kembali, dan rekomendasi, dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna sepeda yang menggunakan jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin secara umum merasa puas dengan fasilitas yang disediakan. Kepuasan tersebut terutama didorong oleh faktor kenyamanan yang mereka rasakan saat berkendara, tingkat keamanan yang memadai, aksesibilitas yang baik, serta keberadaan marka dan rambu yang jelas dan membantu dalam navigasi. Namun demikian, terdapat masalah signifikan yang perlu mendapat perhatian lebih lanjut, yaitu ketertiban di jalur sepeda. Banyak pengguna sepeda

mengeluhkan adanya pengguna kendaraan lain yang sering kali memasuki dan menggunakan jalur sepeda yang seharusnya eksklusif untuk pesepeda. Hal ini menjadi poin negatif yang cukup mencolok dan berdampak pada keseluruhan pengalaman bersepeda.

## **Saran**

Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta perlu meningkatkan pengawasan di jalur sepeda permanen untuk memastikan hanya pengguna sepeda yang dapat menggunakan jalur tersebut. Patroli rutin oleh petugas keamanan atau dinas perhubungan juga penting untuk memastikan kepatuhan terhadap aturan jalur sepeda. Penegakan

hukum yang tegas dengan memberlakukan sanksi dan denda yang signifikan bagi pelanggar akan menjadi langkah efektif dalam menjaga ketertiban.

Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta perlu memberlakukan sanksi yang tegas dan denda yang signifikan bagi pengguna kendaraan bermotor yang melanggar dan menggunakan jalur sepeda permanen. Penegakan hukum yang tegas ini dapat mencakup penerapan denda langsung di tempat bagi pelanggar, yang dapat diberikan oleh petugas keamanan atau dinas perhubungan yang melakukan patroli rutin. Pemasangan rambu-rambu yang jelas mengenai denda dan sanksi yang berlaku di sepanjang jalur sepeda juga akan memberikan efek jera bagi pelanggar.

Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya menjaga ketertiban di jalur sepeda juga perlu ditingkatkan. Melaksanakan kampanye kesadaran melalui berbagai media dan acara komunitas akan membantu meningkatkan pemahaman masyarakat.

Pemerintah juga perlu menyediakan fasilitas tambahan seperti tempat parkir sepeda yang aman, penunjuk arah yang jelas, dan pencahayaan yang memadai di sepanjang jalur sepeda. Pemeliharaan rutin terhadap jalur sepeda juga sangat penting untuk memastikan kenyamanan dan keamanan pengguna sepeda. Dengan langkah-langkah ini, diharapkan jalur sepeda permanen di Sudirman – Thamrin dapat menjadi lebih aman dan nyaman, mendukung pemakaian sepeda menjadi moda transportasi yang sehat serta ramah lingkungan.

## Daftar Pustaka

- AASHTO. (2012). *Guide for the development of bicycle facilities*. America: AASHTO.
- Aulia Malik Affif. 8 Januari 2021. Jalur Sepeda Perkotaan demi KenyamananMenggowes.<https://kumparan.com/aulia-malik-affif/jalur-sepeda-perkotaan>
- Azwar, S. (2012). *Metode penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Devin, D., Pranata, G., & Susanto, J. (2021). Analisis efektivitas lajur khusus sepeda pada kawasan Tomang-Cideng Timur. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 4(1), 13
- Hawkins, & Lonney. (2003). Faktor-faktor yang mempengaruhi kesetiaan terhadap merek pada konsumen pasta gigi Pepsodent di Surabaya. *Jurnal*.
- Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020.
- Indonesia, Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 Tentang Penyediaan Lajur Sepeda.
- Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Muhammad Naufal. 22 Oktober 2022. 6 Pesepeda Ditabrak Mobil di Jembatan PIK, Korban Luka Ringan hingga Berat. <https://megapolitan.kompas.com>
- Istikhomah, A. N., Priyanto, S., & Dewanti, D. (2022). Analisis Tingkat Kepuasan Pesepeda yang menggunakan Fasilitas Lajur Khusus Sepeda pada Kawasan Perkotaan Jl. Veteran–Jl. Pemuda Kabupaten Klaten. *Jurnal Syntax Admiration*, 3(10), 1231-1244.
- S. Dian Ardianto. 24 Februari 2021. Alasan Dishub DKI Jakarta Buat Lajur Sepeda Permanen Jalan Sudirman – Thamrin. <https://metro.tempo.co/read/1436181/alasan-dishub-dki-jakarta>
- Windarni, I. P., Wulandari, A., & Hernovianty, F. R. (2019). Tingkat Keinginan Masyarakat Menggunakan Jalur Sepeda di Kota Pontianak. *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang*, 5(3).