

# ANALISIS EFEKTIVITAS KEBIJAKAN JALUR SEPEDA DI DAERAH KHUSUS JAKARTA

(STUDI KASUS MH. THAMRIN – SUDIRMAN)

**Favian Naufal Akbar Sunardi<sup>1</sup>, Hendra Try Ardianto<sup>2</sup>, Teguh Yuwono<sup>3</sup>**

*<sup>1</sup> Program Studi Ilmu Pemerintahan, Universitas Diponegoro*

*<sup>2</sup> Departemen Politik Dan Pemerintahan, Universitas Diponegoro*

*<sup>3</sup> Departemen Politik Dan Pemerintahan, Universitas Diponegoro*

## ABSTRAK

Efektivitas kebijakan jalur sepeda yang tersedia di jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman, Daerah Khusus Jakarta didasari atas ketersediaan fasilitas fisik sepeda berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM-59 Tahun 2020 Tentang Keselamatan Pesepeda Di Jalan. Ketersediaan fasilitas tersebut untuk menunjang keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas bagi pesepeda di jalur MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta. Namun, dalam keberlangsungannya masih dijumpai jalur yang tidak sempurna pada penyelesaian akhirnya, dan hal ini menimbulkan masalah bagi pesepeda di jalur tersebut. Efektivitas tersebut kemudian diteliti dalam penelitian ini menggunakan terori efektivitas Campbell (1989).

Tujuan penelitian ini untuk menganalisis efektivitas kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin-Sudiman, Jakarta dari sisi pengguna jalur sepeda. Melalui metode penelitian kuantitatif yang dilakukan dengan penyebaran 97 kuesioner kepada Warga Jakarta diperoleh hasil kebijakan yang berjalan secara efektif. Efektivitas tersebut juga didukung dengan keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran pengguna sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta.

**Kata Kunci:** Efektivitas, Kebijakan Jalur Sepeda, Jalur Sepeda MH. Thamrin-Sudirman, Jakarta

## ABSTRACT

*The effectiveness of the bicycle lane policy available in MH bicycle lanes. Thamrin-Sudirman, Jakarta Special Region is based on the availability of bicycle physical facilities based on the Regulation of the Minister of Transportation Number PM-59 of 2020 concerning Cyclist Safety on the Road. The availability of these facilities is to support safety, comfort, and smooth traffic for cyclists on the MH route. Thamrin – Sudirman, Jakarta. However, in its continuity, there are still imperfect paths at the final finish, and this poses problems for cyclists on the path. The effectiveness was then researched in this study using Campbell's (1989) theory of effectiveness.*

*The purpose of this study is to analyze the effectiveness of MH's bicycle lane policy. Thamrin-Sudirman, Jakarta from the side of bicycle lane users. Through a quantitative research method conducted by distributing 97 questionnaires to Jakarta residents, the results of the policy were obtained that ran effectively. This effectiveness is also supported by the safety, comfort, and smoothness of MH bicycle users. Thamrin – Sudirman, Jakarta.*

**Keywords:** *Effectiveness, Bicycle Lane Policy, MH Bicycle Path. Thamrin-Sudirman, Jakarta*

## PENDAHULUAN

### LATAR BELAKANG

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.

Namun pada implementasinya 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..

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

minat 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.

### **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?

### **DEFINISI OPERASIONAL**

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.
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.

### **HIPOTESIS**

Hipotesis dalam penelitian ini 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.**

**METODE PENELITIAN**

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.

**POPULASI**

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.

**SAMPEL**

Dari populasi di atas dapat dihitung: c

$$N$$

$$\frac{1+Ne^2}{3000}$$

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

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

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

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*.

**SKALA PENGUKURAN**

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

No.	Skala	Kode	Skor/Poin
4	Tidak Setuju	TS	2
5	Sangat Tidak Setuju	STS	1

Sumber: Likert dalam Sahi, 2024 dengan olah Pribadi

## PEMBAHASAN

Pengolahan data dilakukan dengan metode penyebaran kuesioner kepada 97 responden yang berdomisili di Daerah Khusus Jakarta dan pernah menggunakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta. Data dalam bab ini disajikan dalam bentuk kuantitatif. Pembahasan pada bab ini memberikan gambaran data mengenai efektivitas jalur sepeda yang menggunakan pendekatan teori efektivitas oleh Cambell, J. P. (1989).

### DATA RESPONDEN

#### DATA RESPONDEN BERDASARKAN GENDER

Tabel Data Responden berdasarkan Gender

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Perempuan	38	39,18%
Laki-laki	59	60,82%
<b>Jumlah</b>	<b>97</b>	<b>100,00%</b>

Sumber: Data olah pribadi, 2024

Tabel tersebut dapat dijelaskan bahwa jumlah responden laki-laki dalam penelitian ini sebanyak 59 orang dengan persentase 60,82%. Sedangkan jumlah responden perempuan dalam penelitian ini sebanyak 38 orang dengan persentase 39,18%. Berdasarkan tabel tersebut juga dapat dilihat bahwa laki-laki di Jakarta lebih gemar menggunakan sepeda dibandingkan dengan perempuan.

### DATA RESPONDEN BERDASARKAN WILAYAH TINGGAL

Tabel Data Responden berdasarkan Wilayah Tinggal

Wilayah Tinggal	Jumlah	Persentase
Jakarta Selatan	46	47,42%
Jakarta Timur	30	30,93%
Jakarta Pusat	11	11,34%
Jakarta Barat	6	6,19%
Jakarta Utara	4	4,12%
<b>Jumlah</b>	<b>97</b>	<b>100,00%</b>

Sumber: Data olah pribadi, 2024

Tabel tersebut menunjukkan bahwa responden yang paling pada penelitian ini didominasi dengan responden yang berdomisili pada Jakarta Selatan dengan jumlah 46 responden. Kemudian disusul dengan penduduk di wilayah Jakarta Timur dengan jumlah 30 responden, Jakarta Pusat dengan jumlah 11 responden, dan Jakarta Barat dengan jumlah enam (6) responden. Responden yang paling sedikit dalam penelitian ini adalah responden yang berdomisili pada Jakarta Utara dengan jumlah empat (4) responden.

### DATA RESPONDEN DALAM INTENSITAS BERSEPEDA DAN PENGGUNAAN JALUR SEPEDA MH. THAMRIN – SUDIRMAN

Berkaitan dengan penelitian ini, terdapat data juga intensitas responden yang bersepeda di Jalur Sepeda MH. Thamrin – Sudirman. Data tersebut disajikan dengan berikut;

Tabel Data Responden dalam Intensitasnya Bersepeda di Jalur Sepeda MH. Thamrin – Sudirman

Intensitas bersepeda di Jalur Sepeda MH. Thamrin – Sudirman	Jumlah	Persentase
<3 kali dalam seminggu	80	82,47%
3-5 kali dalam seminggu	12	12,37%
5-7 kali dalam seminggu	5	5,15%

<b>Intensitas bersepeda di Jalur Sepeda MH. Thamrin – Sudirman</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
>7 kali dalam seminggu	0	0,00%
<b>Jumlah</b>	<b>97</b>	<b>100,00%</b>

Sumber: Data olah pribadi, 2024

Berdasarkan tabel tersebut dapat dijelaskan bahwa intensitas bersepeda responden di area atau jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman berada pada intensitas yang rendah. Hal ini dibuktikan dengan dari 97 responden, 80 responden memiliki intensitas <3 kali dalam seminggu bersepeda di jalur tersebut. Pada posisi kedua, sebanyak 12 responden. Kondisi yang demikian didukung dengan data alasan pemilihan penggunaan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta sebagai berikut;

**Tabel Data Alasan Responden dalam Bersepeda di Jalur Sepeda MH. Thamrin – Sudirman**

<b>Alasan Penggunaan Jalur Sepeda MH. Thamrin – Sudirman</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
Olahraga	65	67,01%
Rekreasi	20	20,62%
Jalur transportasi utama	12	12,37%
<b>Jumlah</b>	<b>97</b>	<b>100,00%</b>

Sumber: Data olah pribadi, 2024

Tabel tersebut dapat dijelaskan bahwa dari 97 responden, 65 responden di antaranya memilih menggunakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta untuk berolahraga. Kemudian, 20 responden memilih menggunakan jalur tersebut dengan alasan rekreasi, dan 12 responden sisanya memilih dengan alasan sebagai jalur transportasi utama. Hal ini memperkuat kondisi minimnya intensitas

penggunaan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman pada penjelasan sebelumnya. Selain itu, hal ini juga diperkuat dengan kondisi observasi oleh peneliti yang menemukan responden penelitian jauh lebih banyak pada saat *event Car Free Day (CFD)* pada saat hari Sabtu/Minggu daripada hari efektif bekerja (Hari Senin-Jum'at).

## **EFEKTIVITAS KEBIJAKAN JALUR SEPEDA**

Analisis efektivitas pada subbab ini menjabarkan hasil dan olahan data dari 97 responden yang telah berpartisipasi dalam penelitian ini. Data tersebut disajikan secara runtut yang terbagi dalam indikator pendekatan teori analisis efektivitas oleh Campbell, J. P. (1989). Data tersebut akan dijabarkan ke dalam sub-subbab keberhasilan program, keberhasilan sasaran, kepuasan terhadap program, tingkat *Input* dan *Output*, pencapaian tujuan menyeluruh, serta analisis variabel efektivitas.

## **KEBERHASILAN PROGRAM**

Indikator Keberhasilan program merupakan bentuk atau wujud dari kemampuan operasional organisasi dalam melaksanakan program-program (Campbell, 1989). Oleh karenanya berkaitan dengan pernyataan tersebut, keberhasilan program dalam kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, DK Jakarta dapat dilihat dari data keberhasilan sumber daya fisik yang disediakan. Data tersebut dapat disajikan sebagai berikut;

**Tabel Nilai Rata-rata Indikator Keberhasilan Program**

<b>No</b>	<b>Pertanyaan</b>	<b>Rata Rata</b>	<b>Pembulatan</b>
1	Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang memadai meliputi jalan bagus	4,2	4
2	Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang aman meliputi garis pembatas keselamatan	4,2	4

No	Pertanyaan	Rata Rata	Pembulatan
3	Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang aman meliputi pembatas keamanan	3,7	4
4	Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang aman meliputi keselamatan penyebrangan sepeda	3,9	4
5	Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang aman meliputi rambu keselamatan	3,9	4
6	Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang nyaman	4,1	4
7	Keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang kelancaran lalu lintas	3,7	4
<b>Nilai Rata-rata Keseluruhan</b>		<b>3,9</b>	<b>4</b>

Sumber: Data olah pribadi, 2024

Berdasarkan hasil rata-rata nilai indikator keberhasilan program pada tabel tersebut dapat dijelaskan bahwa responden menyatakan setuju pada keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang memadai meliputi jalan bagus, keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang aman meliputi garis pembatas keselamatan, keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang aman meliputi pembatas keamanan, keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang aman meliputi keselamatan penyebrangan sepeda, keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang aman meliputi rambu keselamatan, keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang nyaman, dan keberhasilan penyediaan program fasilitas fisik yang kelancaran lalu lintas. Oleh karenanya, berdasarkan Hasil olah data tersebut, secara keseluruhan responden dalam penelitian ini menyatakan setuju pada nilai rata-rata keberhasilan program terhadap efektivitas kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, D.K. Jakarta.

## KEBERHASILAN SASARAN

Selanjutnya, indikator keberhasilan sasaran dalam efektivitas kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta merupakan indikator yang dapat ditinjau melalui sudut pandang aspek pelaksanaan program terhadap tujuan yang telah ditetapkan (Campbell, 1989). Tujuan kebijakan penyediaan fasilitas fisik jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan pada Bab III tentang Fasilitas Pendukung Pasal 11 ayat (3) tertuang tujuannya adanya fasilitas jalur sepeda semata mata untuk menyediakan keselamatan dan kenyamanan bagi pesepeda, serta mengurai kemacetan terhadap lalu lintas.

**Tabel Nilai Rata-rata Indikator Keberhasilan Sasaran**

No.	Pertanyaan	Rata-rata	Pembulatan
1	Keberhasilan sasaran jalur sepeda bagi pesepeda	3,6	4
2	Keberhasilan sasaran keselamatan jalur sepeda bagi pesepeda	3,4	3
3	Keberhasilan sasaran kenyamanan jalur sepeda bagi pesepeda	3,5	4
4	Keberhasilan sasaran kelancaran lalu lintas jalur sepeda bagi pesepeda	3,5	4
<b>Nilai Rata-rata Keseluruhan</b>		<b>3,5</b>	<b>4</b>

Sumber: Data olah pribadi, 2024

Berdasarkan tabel nilai rata-rata indikator keberhasilan sasaran maka dapat dijelaskan bahwa keseluruhan responden menyatakan setuju terhadap keberhasilan sasaran jalur sepeda bagi pesepeda, keberhasilan sasaran kenyamanan jalur sepeda bagi pesepeda, dan keberhasilan sasaran kelancaran lalu lintas sepeda bagi pesepeda. Pada opsi keberhasilan sasaran keselamatan jalur sepeda bagi pesepeda,

responden menyatakan untuk netral. Selanjutnya, berdasarkan Hasil olah data secara keseluruhan mengenai keberhasilan sasaran pada efektivitas kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, responden menyatakan setuju.

**KEPUASAN TERHADAP PROGRAM**

Indikator kepuasan terhadap program mengacu pada keberhasilan pemerintah dalam memenuhi kebutuhan pengguna kebijakan (Campbell, 1989). Oleh karenanya dalam indikator ini dititik beratkan pada nilai objektif dari kepuasan pengguna jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta.

**Tabel Nilai Rata-rata Indikator Kepuasan terhadap Program**

No.	Pertanyaan	Rata-rata	Pembulatan
1	Kepuasan pengguna jalur sepeda	3,7	4
2	Kepuasan kenyamanan pengguna jalur sepeda dengan sesama pesepeda	3,5	4
3	Kepuasan kenyamanan pengguna jalur sepeda dengan pejalan kaki	3,8	4
4	Kepuasan kenyamanan pengguna jalur sepeda dengan trotoar	3,9	4
5	Kepuasan keselamatan pengguna jalur sepeda dengan kendaraan bermotor	3,1	3
6	Kepuasan keselamatan pengguna jalur sepeda dengan BRT	3,4	3
<b>Nilai Rata-rata Keseluruhan</b>		<b>3,6</b>	<b>4</b>

Sumber: Data olah pribadi, 2024

Berdasarkan tabel tersebut dapat dinyatakan bahwa rata-rata dari 97 responden menyatakan setuju terhadap rasa puas akan kepuasan pengguna jalur sepeda, kepuasan kenyamanan pengguna jalur sepeda dengan sesama pesepeda, kepuasan kenyamanan pengguna jalur sepeda dengan pejalan kaki, dan kepuasan kenyamanan

pengguna jalur sepeda dengan trotoar. Namun, rata-rata responden menyatakan sikap netral pada pernyataan kepuasan keselamatan pengguna jalur sepeda dengan kendaraan bermotor dan kepuasan keselamatan pengguna jalur sepeda dengan BRT. Sehingga dapat dinyatakan bahwa secara keseluruhan responden menyatakan setuju indikator kepuasan terhadap program kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta.

**TINGKAT INPUT DAN OUTPUT**

Indikator tingkat *Input* dan *Output* dititik beratkan pada perbandingan apa yang telah disediakan oleh pemerintah terhadap hasil keluaran kebijakan, dalam hal ini implementasi atau pelaksanaan kebijakan (Campbell, 1989). Hasil dan sajian Indikator *Input* dan *Output* mengenai efektivitas kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman meliputi penilaian pengguna terhadap apa yang disediakan oleh pemerintah terhadap ketercapaian hasil yang telah digunakan

**Tabel Nilai Rata-rata Indikator Tingkat Input dan Output**

No.	Pertanyaan	Rata-rata	Pembulatan
1	Ketercapaian <i>Input</i> dan <i>Output</i> segi keberagaman	3,8	4
2	Ketercapaian <i>Input</i> dan <i>Output</i> segi kesesuaian	3,9	4
3	Ketercapaian <i>Input</i> dan <i>Output</i> segi fungsi	3,7	4
4	Ketercapaian <i>Input</i> dan <i>Output</i> kebermanfaatn	4,0	4
<b>Nilai Rata-rata Keseluruhan</b>		<b>3,8</b>	<b>4</b>

Sumber: Data olah pribadi, 2024

Berdasarkan hasil data tersebut, secara keseluruhan responden menyatakan untuk setuju pada ketercapaian *input* dan *output* segi keberagaman, Ketercapaian *input* dan *output* segi kesesuaian, ketercapaian *input* dan *output* segi fungsi, dan ketercapaian *input* dan *output* kebermanfaatn. Oleh karenanya dalam penelitian ini responden

secara keseluruhan menyatakan setuju pada indikator tingkat *input* dan *output* pada efektivitas kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta.

**PENCAPAIAN TUJUAN MENYELURUH**

Indikator pencapaian tujuan menyeluruh merupakan indikator di mana dalam hal ini pemerintah mampu bekerja secara maksimal untuk mencapai tujuan dari kebijakan. Data mengenai indikator pencapaian tujuan menyeluruh merupakan penilaian responden terhadap proses kinerja Pemerintah Daerah Khusus Jakarta terhadap penyediaan fasilitas jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta.

**Tabel Nilai Rata-rata Indikator Pencapaian Tujuan Menyeluruh**

No.	Pertanyaan	Rata-rata	Pembulatan
1	Ketercapaian tujuan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dalam penyediaan fasilitas fisik	3,8	4
2	Ketercapaian tujuan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dalam penyediaan fasilitas fisik untuk mencapai keselamatan	3,6	4
3	Ketercapaian tujuan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dalam penyediaan fasilitas fisik untuk mencapai kenyamanan	3,7	4
4	Ketercapaian tujuan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dalam penyediaan fasilitas fisik untuk mencapai kelancaran lalu lintas	3,7	4
5	Ketercapaian tujuan Organisasi Pemerintah Daerah Khusus Jakarta (Dishub) dalam pengaturan jalur sepeda	3,7	4
6	Ketercapaian tujuan Organisasi Keamanan Pemerintah dalam	3,6	4

No.	Pertanyaan	Rata-rata	Pembulatan
	penegakkan ketertiban jalur sepeda		
<b>Nilai Rata-rata Keseluruhan</b>		<b>3,7</b>	<b>4</b>

Sumber: Data olah pribadi, 2024

Berdasarkan hasil data tersebut, secara keseluruhan responden menyatakan setuju pada ketercapaian tujuan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dalam penyediaan fasilitas fisik, ketercapaian tujuan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dalam penyediaan fasilitas fisik untuk mencapai keselamatan, ketercapaian tujuan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dalam penyediaan fasilitas fisik untuk mencapai kenyamanan, ketercapaian tujuan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dalam penyediaan fasilitas fisik untuk mencapai kelancaran lalu lintas, ketercapaian tujuan Organisasi Pemerintah Daerah Khusus Jakarta (Dishub) dalam pengaturan jalur sepeda, dan ketercapaian tujuan Organisasi Keamanan Pemerintah dalam penegakkan ketertiban jalur sepeda. Oleh karenanya secara keseluruhan juga, responden menyatakan setuju pada indikator pencapaian tujuan menyeluruh.

**ANALISIS VARIABEL EFEKTIVITAS**

Berdasarkan Hasil olah data variabel mengenai efektivitas jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta pada sub-subbab sebelumnya, maka didapatkan hasil rata-rata secara keseluruhan dari indikator dalam penelitian ini. Data tersebut disajikan sebagai berikut;

**Tabel Nilai Rata-rata Variabel Efektivitas Jalur Sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta**

No	Kode	Indikator	Nilai Rata-rata
1	KP	Keberhasilan Program	4
2	KS	Keberhasilan Sasaran	4
3	KTP	Kepuasan Terhadap Program	4

4	TIO	Tingkat <i>Input</i> dan <i>Output</i>	4
5	PTM	Pencapaian Tujuan Menyeluruh	4
Nilai Rata-rata Keseluruhan			4

Sumber: Data olah pribadi, 2024

Berdasarkan hasil data tabel tersebut dapat dianalisis bahwa rata-rata nilai dari keseluruhan dalam keberhasilan program, keberhasilan sasaran, kepuasan terhadap program, tingkat *input* dan *output*, serta pencapaian tujuan menyeluruh mencapai pada nilai empat (4). Hal ini dapat dinyatakan bahwa responden secara keseluruhan menyatakan setuju bahwa indikator dalam variabel ini mampu menggambarkan efektivitas dalam kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta yang diangkat dalam penelitian ini. Hasil nilai rata-rata memperkuat adanya validitas teori Efektivitas (Campbel, 1989) yang menjadi dasar pemikiran dalam penelitian ini, selain hal tersebut validitas teori yang digunakan untuk menganalisis hasil efektivitas juga menunjukkan adanya penerimaan yang positif oleh responden dalam konteks kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta.

## UJI INSTRUMEN PENELITIAN

### UJI VALIDITAS

Uji Validitas dalam penelitian ini menggunakan pengujian *Product Moment Pearson (PMP)*. Berdasarkan hasil uji data pada penelitian ini menunjukkan adanya korelasi dari nilai masing-masing item terhadap nilai total jawaban. Uji validitas *Product Moment Pearson (PMP)* dalam tabel tersebut dapat menunjukkan adanya validitas dari setiap item pernyataan, karena  $R_{Hitung} > R_{Tabel}$  (0.1996) dan dapat digunakan untuk pengambilan data.

### UJI RELIABILITAS

Selanjutnya, hasil uji reliabel dalam penelitian ini dapat disajikan sebagai berikut;

**Tabel 3.21 Hasil Uji Reliabilitas Variabel**

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.970	27

Sumber: Data olah SPSS, 2024

Berdasarkan hasil uji reliabilitas variabel di atas maka dapat ditunjukkan adanya hasil uji *Cronbach's Alpha* pada penelitian ini sebesar 0.970. Variabel dinyatakan reliabel karena memiliki nilai *Cronbach Alpha* sebesar  $0.970 > 0.600$ .

## ANALISIS EFEKTIVITAS TUJUAN JALUR SEPEDA MH. THAMRIN – SUDIRMAN

### ANALISIS TUJUAN FUNGSIONAL

Analisis yang dikembangkan mengenai efektivitas kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman dengan tujuan fungsional dikembangkan dalam kurun waktu tahun 2019-2022. Tujuan fungsional dikembangkan oleh Pemerintah DKI Jakarta melalui jaminan kebijakan dan riset yang panjang. Upaya hukum tersebut dilandasi atas Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 128 tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda dan dikembangkan melalui riset secara ilmiah oleh *Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)*.

Penyediaan jalur sepeda di Jakarta (termasuk pada MH. Thamrin-Sudirman, DKJ) merupakan sebuah langkah dari “Konsensus Jakarta Ramah Bersepeda” yang didorong oleh *ITDP* melalui lokakarya (*workshop*) pada April 2019. Lokakarya dihadiri oleh anggota komunitas sepeda di Jakarta, pengguna sepeda, dan pengguna jalan non sepeda. Lokakarya ini kemudian menghasilkan harapan dan rekomendasi mengenai kebijakan jalur sepeda di DKI Jakarta. Dari segi harapan, harapan tersebut dikenal sebagai “Konsensus Jakarta Ramah Bersepeda” yang berisi sepuluh (10) harapan, di antaranya;

- 1) Adanya landasan dan kepastian hukum terkait bersepeda di Kota Jakarta yang mencakup infrastruktur, sanksi, prosedur penanganan kecelakaan, perilaku bersepeda, imbauan untuk mendorong budaya bersepeda, dan kewajiban penyediaan fasilitas bersepeda,
- 2) Adanya komitmen penganggaran infrastruktur bersepeda yang proporsional dengan anggaran untuk infrastruktur kendaraan bermotor,
- 3) Mudah akses terhadap penggunaan sepeda,
- 4) Lebih banyak anak-anak yang bersepeda di Kota Jakarta,
- 5) Tersedianya jalur sepeda yang layak di sepanjang jalan arteri di DKI Jakarta,
- 6) Kondisi infrastruktur jalan yang baik dan fasilitas parkir sepeda yang aman di area publik,
- 7) Tersedianya fasilitas ruang ganti dan/atau kamar mandi untuk pesepeda,
- 8) Terciptanya lingkungan bersepeda yang nyaman dengan kualitas udara yang baik,
- 9) Tersebar luasnya budaya bersepeda melalui pelibatan pemangku kepentingan, dan
- 10) Terciptanya rasa aman bagi masyarakat untuk bersepeda di Kota Jakarta. (ITDP, 2019)

Kesepuluh harapan tersebut mendorong atas lahirnya delapan (8) rekomendasi oleh ITDP kepada Pemprov DKI Jakarta untuk melakukan perencanaan yang bersifat partisipatif dan kolaboratif dalam mewujudkan kota ramah bersepeda; melakukan sinergi antar pemerintah, swasta dan sipil dalam mendorong agenda sebagai kota ramah sepeda; melakukan penyediaan infrastruktur dan jalur sepeda yang layak sepanjang jalan arteri di DKI Jakarta; mendorong percepatan perwujudan fasilitas bersepeda; mendorong komitmen penganggaran infrastruktur dan fasilitas bersepeda; mendorong peningkatan kemudahan akses bagi warga Jakarta untuk menggunakan sepeda sebagai moda pilihan; mendorong terciptanya lingkungan yang

aman dan nyaman bagi warga untuk bersepeda di dalam kota Jakarta; dan mendorong menyebarluaskan budaya bersepeda di Kota Jakarta. (ITDP, 2019)

Rekomendasi tersebut kemudian ditindak lanjuti sebagai bagian dari aspirasi kepada Pemprov DKI Jakarta, oleh karenanya dilahirkannya jaminan kebijakan sebagai kepastian hukum dalam penyediaan jalur sepeda di DKI Jakarta melalui Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 128 tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda. Hal tersebut tertuang dalam Pergub DKI Jakarta No. 128/2019 pada pasal 1 ayat (1) dan (2) yang kurang lebih lajur sepeda di DKI Jakarta disediakan oleh Pemda dengan tujuan untuk memisahkan jalur sepeda dengan kendaraan bermotor, dan menjamin adanya keselamatan antara pengguna sepeda di jalan raya dengan pejalan kaki pengguna trotoar. Kebijakan ini memuat secara umum peraturan penyediaan lajur sepeda di DKI Jakarta, secara spesifik penyediaan lajur sepeda di MH. Thamrin-Sudirman, Jakarta Pusat tertuang pada pasal 1 ayat (3) huruf (b). Jl. MH. Thamrin dan huruf (j.) Jl. Jenderal Sudirman. Melalui peraturan gubernur ini, penggunaan jalur sepeda yang terpisah hanya dikhususkan dan diperuntukkan bagi sepeda, sepeda listrik, otopet, skuter, *hoverboard*; dan/atau *unicycle*. Melalui aturan ini, Pemerintah DKI Jakarta memberikan kebijakan bagi pengguna sepeda hanya sebatas kepastian hukum sebagai penyedia modal awal pelayanan publik dalam bentuk fisik. Melalui kebijakan ini, Pemprov DKI Jakarta juga berhadapan adanya peralihan gaya hidup masyarakat menuju penggunaan kendaraan yang ramah lingkungan.

Secara jelas dan gamblang, penyediaan sarana fisik jalur/lajur sepeda di Daerah Khusus Jakarta memiliki tujuan fungsional untuk menyediakan pelayanan secara khusus bagi pengguna sepeda di Jakarta. Termasuk yang telah disediakan pada jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, hal ini telah direncanakan dengan matang. Terdapat hal menarik dari tujuan

perencanaan jalur sepeda yang khusus berada di kawasan Jalan MH. Thamrin-Sudirman, Jakarta Pusat. Pasalnya, jalur sepeda pada kawasan ini memiliki riset yang jauh mendalam dilakukan oleh *ITDP*.

Perencanaan dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta menggandeng *ITDP* pada tahun 2019-2020 untuk mematangkan konsep fasilitas fisik yang akan menjadi akomodasi bagi pesepeda di wilayah tersebut. Pasalnya jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman diintegrasikan pada 9 stasiun BRT Trans Jakarta, 6 stasiun MRT, jaringan LRT, KRL, dan KA Bandara. Sehingga membutuhkan perencanaan yang rumit dan matang agar fasilitas yang tersedia mampu melakukan akomodasi yang baik bagi pengguna sepeda di MH. Thamrin-Sudirman.

Selanjutnya, melalui perencanaan tersebut setidaknya, oleh Pemprov DKI Jakarta dan *ITDP* ditemukan lima (5) formulasi yang harus dihadirkan pada penyediaan jalur sepeda di MH. Thamrin-Sudirman, hal tersebut memuat; kriteria keamanan dengan pencapaian mampu mengamankan dan dianggap aman serta dapat menghindari konflik dengan pengguna jalan bermotor ataupun pejalan kaki; memuat koherensi yang dimana jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman mampu menghubungkan titik asal dengan titik tujuan dengan desain yang berkelanjutan dan konsisten serta dilengkapi dengan rambu-rambu juga area parkir bagi pesepeda yang tepat; memuat kenyamanan yang dapat diartikan sebagai fasilitas fisik jalan yang baik anti selip dengan lebar yang cukup untuk memudahkan manuver bagi pesepeda; memuat daya tarik dengan desain yang menarik serta terintegrasi dengan lingkungan sekitar dan juga dengan adanya perawatan yang baik; terakhir, memuat kelangsungan rute yang dimaksudkan sebagai desain rute yang tersistem terhindar dari rute yang memutar sehingga mampu menjadi keunggulan dan prioritas pesepeda dibandingkan dengan kendaraan bermotor.

Jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman secara akomodasi kebijakan memiliki

akomodasi yang kuat melalui Pergub DKI Jakarta No. 128/2019, hasil konsensus “Jakarta Ramah Bersepeda”, dan PM Kemenhub No. 59/2020 yang secara garis besar memuat tujuan fungsional untuk menjamin keamanan atau keselamatan, kenyamanan dan kenyamanan dan ruang bebas gerak individu, integritas jalur yang berkelanjutan, dan mendukung kelancaran lalu lintas. Melalui akomodasi kebijakan tersebut, direalisasikan jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman yang sesuai dengan kriteria pada tahun 2021 dengan alokasi penganggaran 30 miliar yang diambil dari alokasi kompensasi pihak ketiga (BPK RI, 2021).

Secara keseluruhan dari tujuh skema perencanaan desain jalur sepeda yang sesuai untuk memenuhi keamanan atau keselamatan, kenyamanan dan kenyamanan dan ruang bebas gerak individu, integritas jalur yang berkelanjutan, dan mendukung kelancaran lalu lintas dapat terimplementasi secara keseluruhan dengan baik. Namun, tetap ada modifikasi dan perubahan yang dilakukan pada implementasi tersebut karena terbatasnya lahan untuk menyediakan desain yang sesuai dengan perencanaan. Modifikasi dan perubahan tersebut tidak mengubah makna dan tujuan penyediaan jalur sepeda secara umum atau khusus. Hal ini mempertimbangkan faktor pada ketersediaan penggunaan jalan yang lebih efektif.

Tujuan fungsional dari penyediaan jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman juga didukung dengan asil data kuantitatif yang dapat diambil dari subbab pencapaian tujuan yang menyeluruh. Hal ini didasari atas bagaimana nilai proses penyediaan fasilitas fisik penyedia jalur sepeda oleh Pemprov DKJ yang diorientasikan pada pencapaian tujuan.

Segi pencapaian tujuan menyeluruh yang dilakukan oleh Pemprov DKJ mendapat nilai empat (4). Pencapaian tujuan menyeluruh tersebut didasari atas nilai dari pengguna jalan sepeda MH. Thamrin-Sudirman kepada Pemprov DKJ yang memuat ketercapaian tujuan dalam

penyediaan fasilitas fisik pesepeda yang memuat keselamatan mendapatkan poin empat (4), memuat kenyamanan mendapatkan poin empat (4), dan memuat kelancaran lalu lintas mencapai poin empat (4). Secara keseluruhan nilai pencapaian tujuan menyeluruh mendapatkan nilai empat (4) atau yang dapat diartikan secara keseluruhan dari responden menyatakan bahwa adanya kesetujuan.

Hal ini kemudian menjadi bukti bahwa tujuan fungsional yang didasari oleh akomodasi kebijakan sebagai kepastian hukum pesepeda di jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman, Jakarta untuk memenuhi keamanan atau keselamatan, kenyamanan dan kenyamanan dan ruang bebas gerak individu, dan mendukung kelancaran lalu lintas telah terimplementasi secara keseluruhan dengan baik oleh Pemprov DKI. Hal ini juga selaras dengan hasil nilai empat (4)/setuju dari subbab pencapaian tujuan yang menyeluruh dalam efektivitas kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman, Jakarta.

#### **ANALISIS TUJUAN OPERASIONAL**

Tujuan operasional yang dilakukan oleh Pemprov tidak terlepas dari tujuan fungsionalnya untuk menyediakan fasilitas fisik bagi pesepeda yang sesuai dengan Pergub DKI Jakarta No. 128/2019 dan “Konsensus Jakarta Ramah Bersepeda.” Oleh karenanya untuk mewujudkan hal tersebut setidaknya Pemrov DKI Jakarta memiliki tujuan operasional dalam penyediaan fasilitas fisik jalur sepeda yang menjamin keamanan atau keselamatan, kenyamanan dan kenyamanan dan ruang bebas gerak individu, dan mendukung kelancaran lalu lintas seperti yang tertuang pada Permenhub No. 59/2020 Bab III.

Tujuan operasional yang dalam rangka penyediaan fasilitas fisik jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman dapat ditunjukkan melalui hasil kesetujuan responden dalam menilai keberhasilan sasaran dalam implementasi kebijakan tersebut, dari 97 responden menyatakan setuju dengan keberhasilan sasaran keselamatan pada jalur sepeda bagi sepeda, menyatakan

setuju bagi keberhasilan sasaran kenyamanan pada jalur sepeda bagi sepeda, dan keberhasilan sasaran kelancaran lalu lintas pada jalur sepeda bagi sepeda. Secara keseluruhan nilai keberhasilan sasaran dinyatakan setuju oleh 97 responden. Artinya responden setuju apabila jalur sepeda yang telah disediakan oleh Pemprov DKI telah mencapai tujuan keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas. Selain nilai atas keberhasilan sasaran, nilai kepuasan pengguna dalam efektivitas kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman dapat menggambarkan adanya kondisi yang baik tau efektif.

Muatan nilai setuju tersebut terdiri dari kepuasan pengguna dari kenyamanan dengan sesama pesepeda, kenyamanan dengan pejalan kaki, dan kenyamanan dengan trotoar. Namun, kepuasan pengguna dari keselamatan dengan kendaraan bermotor dan BRT mendapatkan poin netral atau biasa saja. Hal ini dapat diartikan bahwa dari sisi pengguna jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman sudah merasa puas dengan segi kenyamanannya. Sedangkan dari segi keamanan, pengguna jalur sepeda tersebut masih merasa biasa saja. Berdasarkan tabel tersebut juga menunjukkan nilai rata-rata dari 97 responden menyatakan setuju akan kepuasan dari penggunaan jalur sepeda dan fasilitas fisik yang tersedia di MH. Thamrin-Sudirman, Jakarta.

Data tersebut kemudian juga dapat diperkuat dengan adanya testimonial positif yang diberikan oleh responden ketika mengisi kuesioner penelitian ini, seperti yang dinyatakan oleh Azaria Widya Dana dalam testimonialnya yang menunjukkan adanya respons yang positif mengenai ketersediaan fasilitas fisik jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman. Menurutnya, jalur tersebut telah didesain dan menyediakan fasilitas fisik yang menjamin keamanan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas. Kemudian Azaria berharap bahwa melalui jalur sepeda tersebut mampu mengubah gaya hidup sehat dari padatnya penggunaan

kendaraan bermotor menuju penggunaan sepeda untuk aktivitas sehari-hari.

Tujuan fungsional dari segi keamanan atau keselamatan, kenyamanan dan kenyamanan dan ruang bebas gerak individu, dan mendukung kelancaran lalu lintas dapat dicapai dengan baik pada kebijakan penyediaan fasilitas fisik jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman, Jakarta hal ini telah didukung dengan pencapaian nilai setuju dari keberhasilan sasaran dan kepuasan pengguna oleh responden yang didukung dengan beberapa pernyataan positif mengenai penyediaan jalur sepeda tersebut. Namun, terdapat juga respons yang kurang mengenai kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman oleh beberapa responden, hal ini didasari atas implementasi penyediaan yang baik tetapi pemanfaatannya belum menjangkau secara sempurna. Hal ini diperlukan juga dari segi dukungan aturan, ketegasan, pencerdasan sumber daya manusia agar mampu menggunakan jalur sepeda MH. Thamrin-Sudirman yang sesuai dengan aturannya untuk mencapai keamanan atau keselamatan, kenyamanan dan kenyamanan dan ruang bebas gerak individu, dan mendukung kelancaran lalu lintas.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### SIMPULAN

Berdasarkan hasil penyajian data, pembahasan, dan uji data pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik simpulan dalam penelitian efektivitas kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta sebagai berikut;

1. Kebijakan MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta yang difokuskan pada penggunaan dan pemanfaatan jalur dan fasilitas pesepeda di wilayah tersebut dapat dinyatakan kebijakan yang efektif. Hal ini mengacu dengan adanya nilai rata-rata hasil penelitian secara keseluruhan yang mencapai pada poin empat (4) atau setuju.
2. Keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran mempengaruhi efektivitas

Kebijakan Jalur Sepeda Jl. MH. Thamrin – Sudirman, Daerah Khusus Jakarta. Pengaruh efektivitas kebijakan jalur sepeda tersebut kemudian didukung dengan nilai rata-rata yang mencapai pada empat (4) atau setuju pada indikator dari keseluruhan dalam keberhasilan program, keberhasilan sasaran, kepuasan terhadap program, tingkat *input* dan *output*, serta pencapaian tujuan menyeluruh.

3. Hasil olah data tersebut juga dapat dinyatakan sebagai data yang valid dan reliabel. Hal ini dapat ditunjukkan dengan validitas karena hasil hitung  $R_{Hitung} > R_{Tabel}$  (0.1996). Sementara itu, dinyatakan sebagai penelitian yang reliabel karena nilai *Cronbach Alpha* sebesar  $0.970 > 0.600$ .

## SARAN DAN KRITIK

Saran dan kritik yang dapat dimasukkan dalam penelitian ini meliputi saran sebagai berikut;

1. Bagi penelitian selanjutnya, dikarenakan keterbatasan penelitian ini pada teori yang diadopsi dan responden pada angka minimal, maka perlu adanya pembuktian efektivitas yang jauh lebih luas dengan pendekatan variabel yang lebih dari satu, serta penggunaan rumus populasi dan sampel menggunakan rumus dengan hasil responden yang maksimal untuk menjangkau efektivitas kebijakan jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta yang lebih luas dan kaya akan data.
2. Bagi Pemerintah Jakarta, meskipun dalam penelitian ini dinyatakan adanya efektivitas, namun perlu adanya upaya peningkatan yang signifikan bagi penambahan fasilitas untuk mencakup keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas bagi pesepeda di jalur sepeda MH. Thamrin – Sudirman, Jakarta Pusat, Jakarta yang lebih luas dan kaya akan data. Melalui hal ini dapat diharapkan dapat meningkatkan jumlah pengguna sepeda di Daerah

Khusus Jakarta tidak sebatas pada pengguna bagi olahraga tetapi juga sarana mobilitas sehari-hari yang baik bagi pesepeda.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdoellah, A. Y., & Rusfiana, Y. (2016). *Teori & Analisis Kebijakan Publik*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Arikunto, Suharsimi. 2016. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Artiningsih, A. (2011). Jalur Sepeda Sebagai Bagian Dari Sistem Transportasi Kota Yang Berwawasan Lingkungan. *Tataloka*, 13(1), 27-41.
- Artiningsih, A. (2016). Jalur Sepeda Sebagai Bagian Dari Sistem Transportasi Kota Yang Berwawasan Lingkungan. *TATALOKA*, 13(1), 27-41.
- Asasi, A. N., & Astuti, P. (2019). Pandangan Komunitas Bike To Work Semarang Terhadap Fasilitas Jalur Sepeda di Kota Semarang. *Journal of Politic and Government Studies*, 8(04), 1-10.
- Budiardjo, M. (2009). *Dasar-dasar Ilmu Politik*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka.
- Dunn, Williams. (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. DIY Yogyakarta: Gajah Mada University Press..
- Edi Suharto. 2008. *Kebijakan Sosial Sebagai kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Freeman, R. (2006). *Learning in Public Policy*. In M. Moran, M. Rein, & R. E. Goodin, *The Oxford Handbook of Public Policy* (p. 367). New York: Oxford University Press.
- Handayani, Soewarno. (1995) *Azazas Manajemen Organisasi*. Jakarta, Mas Agung.
- Hill, Michael. (ed.). 1993. *The policy Process*. New York: harvester- Wheatsheaf
- Khisty, C. J., dan Lall, B. K. 2006. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta : Erlangga.
- Kurniawan, Agung. (2005) *Transformasi Pelayanan Publik*. Yogyakarta, Pembaruan
- Moleong, Lexy J. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nawawi, I. (2009). *Public Policy*. Surabaya: ITS Press.
- Neuman, W. (2014). *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches Seventh Edition*. Assex: Pearson Education Limited.
- Nugroho, Riant. (2003). *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. DAERAH KHUSUS Jakarta: Gramedia.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.CV
- Supranto, J. (2001). *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Thoaha, M. (2008). *Ilmu Administrasi Publik Kontemporer*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Thoaha, M. (2012). *Dimensi-dimensi Prima Ilmu Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Van Houten, R., & Seiderman, C. (2005). *How Pavement Markings Influence Bicycle and Motor Vehicle Positioning: A Case Study in Cambridge, MA*. Transportation Research Board Annual Meeting. Cambridge: Transportation Research Board
- Wahab, S. A. (2010). *Pengantar Analisis Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Wirawan, K. (2021). Perencanaan Jalur Sepeda Berdasarkan Persepsi dan Preferensi Wisatawan Bersepeda di Pantai Sanur Bali. *Jurnal Inovasi Penelitian*, 1(8), 1535-1542.
- Peraturan Gubernur DAERAH KHUSUS Jakarta nomor 128 tahun 2019.