

BAB IV

HASIL PENELITIAN

4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1. Sejarah Singkat DKI Jakarta

Sejarah Jakarta bermula dari kawasan pelabuhan Sunda Kelapa yang sibuk. Pada 22 Juni 1527, Pangeran Fatahillah datang dan mendirikan Kota Jayakarta untuk mengganti Sunda Kelapa. Tanggal inilah yang kemudian ditetapkan sebagai peristiwa berdirinya Kota Jakarta, Kota Jayakarta juga menjadi tempat perdagangan komoditas antar pedagang dari Cina, India, Arab, Eropa, dan nusantara. Pada 1619, Jayakarta dihancurkan VOC Belanda di bawah pimpinan Jan Pieterszoon Coen. Pemerintah kolonial ini membangun kota baru di bagian barat sungai Ciliwung. Wilayah yang dibangun VOC kelak dinamai Batavia. Nama Batavia diambil dari Batavieren, nenek moyang bangsa Belanda. Batavia dibangun mirip dengan kota-kota di Belanda. Susunannya lurus dan dipisahkan kanal. Kawasan Batavia dikelilingi tembok sebagai benteng dan parit sebagai perlindungan. Kawasan Batavia pada 1650 menjadi tempat bermukim bangsa Eropa. Di luar tembok dan gerbang Batavia, hidup bangsa Cina, Jawa, India, dan pribumi lainnya. Nama Batavia digunakan lebih dari 3 abad, mulai sekitar 1619 -1621 hingga 1942. Setelah itu dibawah jajahan Jepang, Batavia berganti nama menjadi Djakarta Tokubetsu Shi atau Djakarta pada 8 Desember 1942. Kata Jakarta merupakan akronim dari Djajakarta (Jayakarta). Upaya perubahan nama ini bertujuan untuk menghilangkan pengaruh Belanda di kawasan ini atau de-Nederlandisasi. Nama Jakarta kelak tetap dipakai setelah Jepang kalah di Perang Dunia II dan Indonesia merdeka pada 17 Agustus 1945. Nama lengkap Djakarta Tokubetsu Shi tidak lagi dipakai. Jakarta belum disebut secara spesifik di UUD 1945. Baru pada Konstitusi RIS 1949 Pasal 50 ayat 1 dan Undang-Undang Pemerintahan Jakarta Raya, pemerintah menyoal kedudukan Jakarta lebih lanjut. Dalam UU Darurat No. 20 Tahun 1950, diatur pemerintahan atas Ibu Kota Jakarta dan kedudukan Kota Jakarta sebagai daerah yang mengurus rumah tangganya sendiri. Nama Jakarta kembali dikukuhkan pada 22 Juni 1956 oleh Wali Kota Jakarta Sudiro (1953-1960). Pada 1959, kotapraja

di bawah wali kota ini naik status menjadi Daerah Tingkat Satu di bawah pimpinan gubernur. Gubernur pertama Jakarta adalah Soemarno Sosroatmodjo. Pada 1961, status Jakarta naik dari Daerah Tingkat Satu menjadi Daerah Khusus Ibu Kota (DKI). Momen perebutan Sunda Kelapa itu lah setiap 22 Juni kini diperingati sebagai hari ulang tahun Jakarta, Ibu Kota Republik Indonesia.

4.1.2. Letak Geografis DKI Jakarta

Provinsi DKI Jakarta merupakan ibukota negara yang sekaligus berfungsi sebagai pusat pemerintahan mempunyai luas daratan 661,52 km² dan lautan seluas 6.977,5 km² serta tercatat ±110 pulau yang tersebar di Kepulauan Seribu. Secara administrasi, Provinsi DKI Jakarta terbagi menjadi 5 wilayah Kotamadya dan 1 Kabupaten Administrasi yaitu Jakarta Pusat dengan luas daratan 47,90 km²; Jakarta Utara dengan luas daratan 154,01 km², Jakarta Barat dengan luas daratan 126,15 km²; Jakarta Selatan dengan luas daratan 145,73 km²; Jakarta Timur dengan luas daratan 187,73 km² dan Kabupaten Adm. Kepulauan Seribu serta 43 Kecamatan dan 267 Kelurahan. Panjang jalan kira-kira mencapai 6.400-an meter, dimana baru kurang lebih setengahnya yang dilalui jaringan pipa air minum PDAM dan panjang jalur sepeda mencapai 300 Km. Dilintasi oleh 13 kali, besar dan kecil, di antaranya kali Ciliwung, Kali Malang, Kali Cideng, Kali Krukut. Jumlah penduduk kurang-lebih 11 juta pada siang hari, dan 8 juta pada malam hari, dengan kepadatan rata-rata 16.500 jiwa/Km². Jakarta beriklim tropis, dengan suhu tahunan rata-rata 28 – 31°C dengan kelembaban 80-90%. Karena terletak di dekat garis khatulistiwa, arah angin dipengaruhi oleh angin musim. Angin musim barat bertiup antara November dan April, sedang angin musim timur antara Mei dan Oktober. Curah hujan rata-rata 2.000 mm, curah hujan paling besar sekitar bulan Januari dan paling kecil pada bulan September.

Gambar 4.1

Peta DKI Jakarta



Sumber : Portal Tata Ruang.com (

Provinsi DKI Jakarta terletak disebelah Selatan Laut Jawa; sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten/Kota Bekasi; sebelah Selatan dengan Kabupaten/Kota Bogor dan Depok serta sebelah Barat dengan Kabupaten/Kota Tangerang. Lokasi Provinsi DKI Jakarta yang strategis di Kepulauan Indonesia menjadikan Jakarta pintu gerbang utama dalam perdagangan antar pulau dan hubungan Internasional dengan pelabuhan utamanya Tanjung Priok dan Bandara Soekarno Hatta.

4.1.3. Visi Misi DKI Jakarta

Visi

Jakarta kota maju, lestari dan berbudaya yang warganya terlibat mewujudkan keberadaban, keadilan dan kesejahteraan bagi semua.

Misi

1. Menjadikan Jakarta kota yang aman, sehat, cerdas, berbudaya, dengan memperkuat nilai-nilai keluarga dan memberikan ruang kreativitas melalui kepemimpinan yang melibatkan, menggerakkan dan memanusiaikan.
2. Menjadikan Jakarta kota yang memajukan kesejahteraan umum melalui terciptanya lapangan kerja, kestabilan, dan keterjangkauan kebutuhan pokok, meningkatnya keadilan sosial, percepatan pembangunan infrastruktur, kemudahan investasi dan berbisnis, serta perbaikan pengelolaan tata ruang.
3. Menjadikan Jakarta tempat wahana aparatur negara berkarya, mengabdikan, melayani, serta menyelesaikan berbagai permasalahan kota dan warga, secara efektif, meritokratis dan berintegritas.
4. Menjadikan Jakarta kota yang lestari, dengan pembangunan dan tata kehidupan yang memperkuat daya dukung lingkungan dan sosial.

tahun 2022 ada peningkatan juga sebanyak 674 ribu penumpang. Pengguna sepeda pada tahun 2021 sebanyak 3000 orang perhari dan meningkat di 2022 sebanyak 4000 orang perharinya.

4.1.6. Tata Cara Penggunaan *Bike Sharing*.

Bike Sharing atau di Indonesia disebut Gowes yang artinya “genjot ora genjot wis teles” arti dalam bahasa Indonesia yaitu dikayuh atau tidak dikayuh badannya basah. Pengambilan nama Gowes bagi produk *Bike Sharing* ini bertujuan agar pengguna memiliki keuntungan badan menjadi lebih sehat, walau mungkin sedikit berkeringat, namun dengan aplikasi yang mudah digunakan dan teknologi kekinian Gowes diharapkan menjadi alternatif pilihan moda transportasi murah dan bersahabat terhadap lingkungan dan juga sudah ada payung hukumnya yaitu Pergub nomor 36 tahun 2022 tentang penyelenggaraan penyewaan sepeda terintegrasi angkutan umum massal. Tata cara penggunaannya sebagai berikut :

1. Unduh aplikasi Gowes.

Gambar 4.3



Sumber : gowesin.id

2. Buka aplikasi Gowes dan temukan sepeda sekitar anda.

Gambar 4.4



Sumber : gowesin.id

3. Scan QR Code untuk membuka kunci sepeda.

Gambar 4.5



Sumber : gowesin.id

4. Kunci gembok sepeda untuk mengakhiri perjalanan anda dan agar tagihan tidak terus berjalan.

Gambar 4.6



Sumber : gowesin.id

4.2. Hasil Penelitian

Penelitian merupakan data dan fakta yang ada di lapangan sesuai dengan teori yang digunakan. Penelitian dilakukan dengan cara melakukan observasi, studi dokumentasi dan wawancara dengan : Petugas Dishub Bidang Angkutan Jalan (1 orang), Petugas Dishub Bidang Angkutan Barang dan Kendaraan Tidak Bermotor (1 orang), pekerja yang ada di Jakarta (3 orang), pengguna sepeda di Jakarta (1 orang), masyarakat yang sedang berada di Jakarta (4 orang).

Penelitian ini memiliki pertanyaan-pertanyaan terkait dengan Evaluasi Program *Bike Sharing* di Jakarta. Dalam Bab ini akan dibahas dan diuraikan hasil temuan dilapangan terkait Evaluasi Program *Bike Sharing* di Jakarta yang disajikan dengan indikator efektivitas program menurut Malcom Provus dalam (Stufflebeam, Madaus & Kellaghan, 2002: 128) antara lain tahap definisi, tahap instalasi, tahap proses, tahap produk, tahap analisis biaya manfaat.

4.2.1. Tahap Definisi.

Apakah program *bike sharing* yang didefinisikan sudah memadai sesuai dengan dasar dibuatnya yaitu agar menekan jumlah kendaraan pribadi dan masyarakat berpindah ke transportasi alternatif.

Bike Sharing dibuat untuk masyarakat yang tidak punya sepeda bisa meminjamnya. Seperti pernyataan informan 2 selaku Staff Badan Angkutan Barang dan Kendaraan tidak Bermotor sebagai berikut :

“yaitu yang pertama Pemprov DKI Jakarta ingin meningkatkan kualitas pelayanan umumnya yang kedua ingin menekan jumlah kendaraan pribadi, dari dua skema itu dibutuhkan dukungan transportasi *first mile* dan *last mile* yang seperti menghubungkan dari rumah ke stasiun atau halte, atau dari stasiun ke tempat lain, dan bisa juga untuk jalan-jalan berkeliling di Jakarta, maka dari itu dibuat *bike sharing* agar masyarakat berpindah ke transportasi alternatif sehingga menekan jumlah kendaraan pribadi yang berada di Jakarta.”(Hasil Wawancara dengan Staff Badan Angkutan Barang dan Kendaraan tidak Bermotor pada 28 Maret 2023 jam 13:30 di Dishub DKI Jakarta)

Kemudian sasaran yang ingin dicapai dalam *Bike Sharing* adalah masyarakat beralih menggunakan transportasi alternative dan ramah lingkungan. Seperti pernyataan informan 1 selaku Staff Pusdatin dan Badan Angkutan Jalan sebagai berikut :

“Jadi kami ingin masyarakat beralih ke kendaraan alternatif dan ramah lingkungan maka dari itu kami buat titik titik peminjaman di tempat seperti

halte dan stasiun agar dapat dijangkau masyarakat.”(Hasil Wawancara dengan Staff Pusdatin dan Badan Angkutan Jalan pada 27 Jan 2023 jam 09:00 lewat zoom)

Selanjutnya, bahwa program *Bike Sharing* juga sudah dilakukan sosialisasi oleh Dishub DKI Jakarta. Seperti pernyataan informan 1 selaku Staff Pusdatin dan Badan Angkutan Jalan sebagai berikut :

“sudah melakukan sosialisasi dengan dibantu oleh lembaga non profit ITDP dan komunitas sepeda serta media sosial seperti instagram dan twitter.”(Hasil Wawancara dengan Staff Pusdatin dan Badan Angkutan Jalan pada 27 Jan 2023 jam 09:00 lewat zoom)

Gambar 4.7

Percobaan dan Sosialisasi Dishub



Sumber : Twitter Dishub (2020)

Gambar 4.8



Sumber : Instagram Dishub (2020)

Informan 2 juga menambahkan sebagai berikut :

“sosialisasi *bike sharing* ke masyarakat sudah dimulai sejak 2020 yang dimana di sosialisasi pertama kita menerapkan tarif gratis untuk menggunakan bike sharing agar masyarakat tertarik untuk mencoba bike

sharing yang tarif gratis tersebut berlaku selama 3 bulan setelah 3 bulan baru dikenakan tarif dan juga tetap terus melakukan sosialisasi di sosial media.”
.”(Hasil Wawancara dengan Staff Badan Angkutan Barang dan Kendaraan tidak Bermotor pada 28 Maret 2023 jam 13:30 di Dishub DKI Jakarta)

Selanjutnya, bahwa program *Bike Sharing* masih belum sesuai dengan dasar dibuatnya, karena masih belum banyak orang tahu tentang program *Bike Sharing* dikarenakan sosialisasinya tidak sampai ke masyarakat luas sehingga tidak ada yang memakainya seperti pernyataan informan 5 selaku pekerja di Jakarta sebagai berikut :

“belum tahu saya.”(Hasil Wawancara dengan Pekerja di Jakarta pada 4 Januari 2023 jam 16:00 di Stasiun Tanah Abang)

Berdasarkan hasil wawancara bahwa di tahap definisi belum sesuai dengan dasar dibuatnya *Bike Sharing* karena masih banyak masyarakat di Jakarta yang belum mengetahui program tersebut dikarenakan sosialisasi yang tidak sampai ke masyarakat luas sehingga tidak ada yang memakainya, sedangkan hasil dari observasi bahwa memang sudah tidak ada dari pihak Dishub yang melakukan sosialisasi lagi disekitar tempat peminjaman *Bike Sharing*, lalu dari hasil dokumentasi menunjukkan bahwa memang dari pihak Dishub sudah melakukan sosialisasi lewat media sosial tetapi upaya itu masih kurang karena masih banyak masyarakat tidak tahu dengan program *Bike Sharing*.

4.2.2. Tahap Instalasi

Apakah program *Bike Sharing* sudah sesuai dengan sasaran yang dibuat, seperti di tahap definisi dijelaskan bahwa sasaran utama *Bike Sharing* adalah agar masyarakat berpindah dari kendaraan pribadi ke transportasi alternatif. Terkait hal sasaran itu informan 1 memberikan pernyataan sebagai berikut :

“untuk ditahun awal pandemik banyak masyarakat yang menggunakan sepeda sampai stok sepeda habis itu menandakan masyarakat mulai sadar untuk menggunakan kendaraan alternatif tetapi saat pasca pandemik dan penghapusan PPKM penggunaan sepeda mulai menurun dikarenakan sudah aktif kembali bekerja di kantor dan tidak bekerja di rumah.” (Hasil Wawancara dengan Staff Pusdatin dan Badan Angkutan Jalan pada 27 Jan 2023 jam 09:00 lewat zoom)

Lalu informan 2 menambahkan sebagai berikut :

“masih belum optimal tetapi setidaknya masyarakat masih menggunakannya dulu saat car free day.”(Hasil Wawancara dengan Staff Badan Angkutan

Barang dan Kendaraan tidak Bermotor pada 28 Maret 2023 jam 13:30 di Dishub DKI Jakarta)

Dari hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa saat ini sasaran tersebut belum tercapai karena jika tidak ada yang memakainnya maka masyarakat tetap menggunakan kendaraan pribadinya, seperti menurut informan 6 sebagai berikut :

“kalau programnya untuk mengurangi kemacetan ya bagus, tetapi kalau tidak ada perubahan ya berarti kurang bagus.”(Hasil Wawancara dengan Masyarakat yang Sedang Berada di Jakarta pada 4 Januari 2023 jam 14:30)

Selanjutnya terkait dengan cara mensosialisasikan program *Bike Sharing* masih belum optimal menurut informan 2 sebagai berikut :

“dari segi cara sosialisasinya sudah cukup seperti memberlakukan tarif gratis dan sosialisasi lewat sosial media, tetapi untuk menjaga tren penggunaannya kurang cukup karena setelah tarif gratis selesai turun penggunaannya.””(Hasil Wawancara dengan Staff Badan Angkutan Barang dan Kendaraan tidak Bermotor pada 28 Maret 2023 jam 13:30 di Dishub DKI Jakarta)

Lalu ditambah pernyataan dari informan 1 sebagai berikut :

“kita belum mengevaluasi karena saat ini fokus utama kita pemeliharaan kembali dan penambahan sepeda agar meningkatkan kembali pengguna *bike sharing*.” (Hasil Wawancara dengan Staff Pusdatin dan Badan Angkutan Jalan pada 27 Jan 2023 jam 09:00 lewat zoom)

Gambar 4.9

Keadaan Sepeda *Bike Sharing* di Stasiun Tanah Abang Saat Ini



Sumber : Hasil Observasi Pada Saat Penelitian (2023)

Dilihat dari foto diatas menunjukkan bahwa memang sudah banyak sepeda terbengkalai dan harus segera dilakukan pemeliharaan karena jika hanya melakukan sosialisasi saja tanpa dilakukannya pemeliharaan rutin, dan pemeliharaan rutin ini tidak bisa terjadi kalau tidak ada operatornya, karena menurut informan 1 Dishub saat

ini fokus mencari operator baru agar bisa beroperasi kembali Bike Sharing, berikut pernyataannya :

“belum ada karena masih fokus untuk pemeliharaan kembali dan penambahan unit sepeda, maka dari itu kita fokus untuk mencari investor luar negeri untuk bekerja sama.” (Hasil Wawancara dengan Staff Pusdatin dan Badan Angkutan Jalan pada 27 Jan 2023 jam 09:00 lewat zoom)

Berdasarkan hasil wawancara menunjukkan bahwa di tahap instalasi tidak sesuai dengan sasaran yang dibuat karena masyarakat masih menggunakan kendaraan pribadinya yang disebabkan sepeda yang ter bengkalai, sedangkan berdasarkan hasil observasi menunjukkan bahwa memang ditempat peminjaman *Bike Sharing* sudah banyak sepeda yang tidak layak dipakai, lalu berdasarkan hasil dokumentasi menunjukkan bahwa memang sepeda ter bengkalai penyebab masyarakat tidak mau menggunakan *Bike Sharing*.

4.2.3. Tahap Proses

Sumber daya dan teknik yang digunakan untuk menjalankan program *Bike Sharing* menurut informan 1 sebagai berikut :

“untuk standar operasionalnya dibagi menjadi dua jalanan dan sepedanya, untuk jalanan seperti adanya rambu lalu lintas dan marka jalan, untuk sepedanya seperti ada lampu utama, spakbor, *reflector*, pedal, GPS, dan hanya untuk satu orang pengguna setiap satu sepeda dan juga klakson atau bel dan untuk sepeda listrik sendiri ada tambahan seperti ada batas kecepatannya yaitu 25 km/jam.” (Hasil Wawancara dengan Staff Pusdatin dan Badan Angkutan Jalan pada 27 Jan 2023 jam 09:00 lewat zoom)

Selanjutnya menurut informan 2 sebagai berikut :

“yaitu dengan bekerja sama dengan operator untuk menyiapkan hal-hal yang diperlukan sesuai dengan pergub nomor 36 seperti keamanan dan kelengkapan alat bersepeda sudah disiapkan dan juga menyiapkan rute sepeda, tempat parkir sepedanya dan juga mengusulkan tarif ke operatornya.” (Hasil Wawancara dengan Staff Badan Angkutan Barang dan Kendaraan tidak Bermotor pada 28 Maret 2023 jam 13:30 di Dishub DKI Jakarta)

Dengan persiapan awal yang bagus tetapi tidak bertahan lama sampai saat ini sudah ter bengkalai seperti di gambar 4.9 dikarenakan sudah tidak ada operator untuk bekerja sama melakukan pemeliharaan, tetapi saat masih ada operator sering melakukan monitoring dan evaluasi, menurut informan 2 sebagai berikut:

“evaluasi dilakukan karena tidak mungkin suatu program ditinggalkan jalan sendirian begitu saja, monitoring juga dilakukan untuk pengecekan seperti sekarang ini saat tidak ada operator kita melakukan pengecekan berapa sisa

sepeda yang masih berfungsi dan yang diangkut karena sudah tidak berfungsi.” (Hasil Wawancara dengan Staff Badan Angkutan Barang dan Kendaraan tidak Bermotor pada 28 Maret 2023 jam 13:30 di Dishub DKI Jakarta)

Gambar 4.10

Hasil Evaluasi Dishub

- Hasil evaluasi yang sudah dilakukan menunjukkan urgensi perbaikan layanan operasional oleh operator (735 responden)
- Keinginan Masyarakat untuk perbaikan penyelenggaraan sepeda sewa cukup tinggi

"Seran, jika sedang error, itu dibentahkan dahulu di notifikasi aplikasi, atau di media sosial Instagram nya GOWES"

"Please make gowes application for android hp"

"Aplikasinya ditingkatkan donk, masa' ratingnya cuma 1.7... semuanya pada ngomel2 di reviewnya"

"Aplikasi diperbaiki tampilan agar lebih informatif dan tdk error, disediakan helm juga"

"Semoga kedepannya bisa langsung login jd tdk usah memasukkan no telp karna td error terus"

Sumber : Dokumentasi Zoom (tahun 2023)

Tetapi banyak masyarakat yang tidak pernah melihat adanya petugas dari operator atau dari Dishub sendiri melakukan pengecekan sepeda sehingga dibiarkan terbengkalai seperti itu saja di tempat meminjamannya, seperti menurut informan 3 sebagai berikut :

“untuk sampai saat ini belum pernah melihat sih.”(Hasil Wawancara dengan Pekerja di Jakarta pada 3 Januari 2023 jam 16:00 di Stasiun Tanah Abang)

Berdasarkan hasil wawancara menunjukan bahwa tahap proses tidak berjalan dengan baik karena banyak sepeda yang terbengkalai akibat tidak adanya pemeliharaan yang disebabkan tidak ada operator untuk melaksanakan pemeliharaan sepeda bersama, sehingga saat ini fokus dishub untuk pemeliharaan sepeda, sedangkan berdasarkan hasil observasi menunjukan bahwa memang sudah tidak ada pemeliharaan sepeda sehingga dibiarkan terbengkalai begitu saja, lalu berdasarkan hasil dokumentasi menunjukan bahwa memang banyak masukan dari masyarakat tetapi tidak bisa ditanggapi masukan tersebut karena programnya sudah tidak beroperasi lagi.

4.2.4. Tahap Produk

Bagaimana Dishub dalam menjalankan tujuan program *Bike Sharing* untuk sukses dalam pelaksanaannya. Tujuan *Bike Sharing* bukanlah untuk menurunkan kemacetan dan polusi, tetapi tujuan *Bike Sharing* yaitu menghubungkan masyarakat ke tempat transportasi umum atau dari transportasi umum ke tempat tujuan, sedangkan untuk menurunkan kemacetan dan polusi itu hanya dampaknya saja, seperti yang dijelaskan oleh informan 1 sebagai berikut :

“untuk menjadi tujuan menurunkan kemacetan sebenarnya tidak, tujuan *bike sharing* ini agar menjadi transportasi penghubung masyarakat ke tempat tujuan seperti jika ingin ke stasiun bisa menggunakan *bike sharing* atau dari stasiun mau ke tempat lain juga bisa menggunakan *bike sharing*, tetapi jika untuk menurunkan kemacetan memang memiliki dampak tidak langsungnya karena jika *bike sharing* sudah terintegrasi dengan seluruh halte atau stasiun memungkinkan masyarakat berpindah ke transportasi umum karena menghindari kemacetan di jalan sehingga menurunkan volume kendaraan di jalan.” (Hasil Wawancara dengan Staff Pusdatin dan Badan Angkutan Jalan pada 27 Jan 2023 jam 09:00 lewat zoom)

Informan 2 juga menjelaskan tujuan *Bike Sharing* sama dengan informan 1 sebagai berikut :

“untuk menurunkan kemacetan dan polusi itu hanya dampaknya saja tetapi untuk tujuannya itu agar menjadi *supporting system* bagi transportasi lainnya agar pada beralih ke transportasi umum.” (Hasil Wawancara dengan Staff Badan Angkutan Barang dan Kendaraan tidak Bermotor pada 28 Maret 2023 jam 13:30 di Dishub DKI Jakarta)

Walaupun tujuan *Bike Sharing* sudah dijelaskan, tetapi masih belum efektif bagi masyarakat di Jakarta karena sudah banyak sepeda yang sudah tidak layak dipakai sehingga sudah tidak ada lagi penggunaannya, seperti yang dijelaskan informan 4 sebagai berikut :

“belum efektif sih menurut saya.”(Hasil Wawancara dengan Masyarakat yang sedang di Jakarta pada 3 Januari 2023 jam 17:00 di Stasiun Tanah Abang)

Pihak Dishub juga menyetujui bahwa saat ini tujuan dari program *Bike Sharing* tidak efektif karena masih belum ada operator untuk bekerja sama, berikut penjelasan dari informan 2 :

“belum efektif karena seperti yang sudah saya bilang bahwa untuk saat ini program ini terhenti karena tidak ada operatornya yang menjalankan.”(Hasil Wawancara dengan Staff Badan Angkutan Barang dan Kendaraan tidak Bermotor pada 28 Maret 2023 jam 13:30 di Dishub DKI Jakarta)

Berdasarkan hasil wawancara menunjukkan bahwa tahap produk tidak sesuai dengan tujuan yang ditetapkan karena *Bike Sharing* tidak menunjukkan bisa untuk menjadi

support system masyarakat untuk berpindah menggunakan transportasi umum sehingga masyarakat tidak ada yang menggunakannya, sedangkan berdasarkan hasil observasi menunjukkan bahwa memang masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi ke tempat tujuan atau ke stasiun, lalu berdasarkan hasil dokumentasi menunjukkan bahwa seperti di gambar 4.9 memang program Bike Sharing tidak efektif karena program terhentikan sehingga sepeda dibiarkan terbengkalai.

4.2.5. Tahap Analisis Biaya Manfaat

Jika dilihat dari tujuan dari *Bike Sharing* yang tadi dibahas dengan hasil yang dicapai maka masih belum efektif atau belum berhasil dijalankan program *Bike Sharing* ini sehingga masukan masyarakat tidak bisa ditanggapi karena monitoring dan evaluasi sudah diberhentikan sampai ada operator terbaru, berikut penjelasan dari informan 1 :

“kalau masukan dari masyarakat banyak ya dari instagram dan twitter kita selalu melakukan monitoring dan evaluasi tetapi untuk saat ini dihentikan karena masih menunggu operator terbaru agar bisa melakukan pemeliharaan dan memperbanyak unit sepeda.” (Hasil Wawancara dengan Staff Pusdatin dan Badan Angkutan Jalan pada 27 Jan 2023 jam 09:00 lewat zoom)

Informan pun juga setuju bahwa tidak ada perubahan dari berjalannya *Bike Sharing* sampai sudah tidak berjalan lagi, berikut penjelasan dari informan 6 :

“masih belum ada perubahan.”(Hasil Wawancara dengan Masyarakat yang sedang di Jakarta pada 4 Januari 2023 jam 14:30 di Stasiun Tanah Abang)

Dishub pun akan memperbaiki lagi dan meningkatkan kualitas pelayanannya saat ada operator baru, berikut penjelasan dari Informan 1 :

“kita ingin meningkatkan kualitas pelayanannya setelah pelayanan sepedanya sudah oke baru kita tingkatkan kualitas sepeda dan perbanyak tempat meminjamannya, tetapi itu semua bisa dicapai jika sudah ada partner kerja samanya.”(Hasil Wawancara dengan Staff Pusdatin dan Badan Angkutan Jalan pada 27 Jan 2023 jam 09:00 lewat zoom)

Informan 8 juga memberikan saran kepada Dishub sebagai berikut :

“yang pertama tingkatkan sosialisasi, kedua ditingkatkan dari segi jumlah tempat peminjaman karena hanya ada tempat tertentu saja seharusnya tersebar di seluruh stasiun, dan juga ditingkatkan kualitas sepedanya karena sudah banyak model sepeda yang bagus agar minat masyarakat menggunakannya naik.”(Hasil Wawancara dengan Masyarakat Pengguna Sepeda di Jakarta pada 4 Januari 2023 jam 15:20 di Stasiun Tanah Abang)

Berdasarkan hasil wawancara menunjukkan bahwa tahap analisis biaya manfaat tidak sesuai dengan tujuan dan hasil yang dicapai karena monitoring dan evaluasi tidak bisa berjalan lagi karena program bike sharing sudah dihentikan karena sudah tidak ada operatornya sehingga tidak ada lagi pemeliharaan sepeda yang menyebabkan sepeda terbengkalai dan tidak ada perubahan yang terjadi di Jakarta, berdasarkan hasil observasi menunjukkan bahwa memang hasil yang dicapai tidak sesuai dengan tujuan karena masyarakat masih memilih menggunakan kendaraan pribadi, berdasarkan hasil dokumentasi menunjukkan bahwa memang monitoring dan evaluasi sudah tidak berjalan seperti di gambar 4.10 karena kalau monitoring dan evaluasi masih berjalan pasti akan meningkatkan kualitas pelayanannya dan tidak ada sepeda yang terbengkalai.