

DAFTAR SINGKATAN/ISTILAH (*GLOSSARY*)

APBD	Anggaran Pendapatan Belanja Daerah
APBN	Anggaran Pendapatan Belanja Negara
B2W	<i>Bike to Work</i>
BBM	Bahan Bakar Minyak
BRT	<i>Buss Rapid Transit</i>
BUMN	Badan Usaha Milik Negara
Dishub	Dinas Perhubungan
DKI	Daerah Khusus Ibukota
HBKN	Hari Besar Keagamaan Nasional
ISPU	Indeks Standar Pencemaran Udara
ITDP	<i>Institute for Transportation and Development Policy</i>
Jabodetabek	Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi
Kemhub	Kementrian Perhubungan
LRT	<i>Light Rail Transit</i>
LU	Lapangan Usaha
Pemprov	Pemerintah Provinsi
PPKM	Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat
RITJ	Rancangan Induk Transportasi Jabodetabek
RTRW	Rencana Tata Ruang dan Wilayah
TOD	<i>Transit Oriented Development</i>
Yoy	<i>Year on Year</i>

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Di Indonesia fasilitas pesepeda merupakan bagian dari perlengkapan jalan. Ketentuan mengenai kewajiban menyediakan fasilitas berupa jalur atau lajur sepeda tertuang dalam Undang-Undang Nomor (UU) 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah (PP) No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 25 angka (1) huruf g disebutkan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat.

Dalam PP No. 34 Tahun 2006 pada bagian penjelasan Pasal 22 menjelaskan bahwa definisi dari perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan adalah bangunan atau alat untuk mendukung keselamatan, keamanan, ketertiban, kelancaran lalu lintas, dan kemudahan bagi pengguna jalan. Salah satu bagian dari perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 22 tersebut adalah jalur atau lajur sepeda.

Kadarisman (2014) menjelaskan bahwa masalah umum di kota-kota besar dunia, termasuk Indonesia, terutama di Jakarta, adalah sektor transportasi. Semakin aktif sebuah kota, maka mobilitas penduduknya juga semakin tinggi. Oleh karena itu, perlu diimbangi dengan pengembangan sarana transportasi (moda) dan infrastruktur yang memadai. Tantangan utamanya muncul ketika masyarakat lebih cenderung memilih kendaraan pribadi sebagai moda transportasi mereka. Masalah semakin kompleks ketika pertumbuhan kendaraan pribadi tidak sejalan dengan penambahan panjang jalan yang tersedia. Inilah yang menjadi latar belakang bagi para pengambil kebijakan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan ketersediaan sarana dan prasarana angkutan umum yang lebih baik.

Peningkatan jumlah penduduk di DKI Jakarta memiliki dampak yang signifikan terhadap pembangunan sarana dan prasarana transportasi umum

yang diperlukan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah mengubah pendekatan kebijakan transportasi dari yang sebelumnya berorientasi pada kendaraan pribadi (*Car Oriented*) menjadi berorientasi pada transportasi umum (*Transit Oriented*). Hal ini dilakukan dalam upaya untuk menciptakan kota Jakarta yang berfokus pada sistem transportasi berbasis transit, sekaligus sebagai upaya untuk menjaga lingkungan dengan memperbaiki sarana dan prasarana Transportasi Publik. Salah satu langkah yang diambil adalah menyediakan jalur khusus bagi pengguna sepeda.

Pengembangan Transportasi	PTM DKI 2007	RTRW DKI 2030	Capaian Transportasi DKI 2020	RITJ 2019-2039	PERPRES 60/2010
Kebijakan Pendukung Promosi Penggunaan Angkutan Umum	Rencana fasilitas pindah layanan (Terminal dan Sub Terminal)	1. Penyediaan fasilitas Antar Moda,	1. Revitalisasi jalur pedestrian,	1. Pembangunan 12 kawasan TOD	1. Mengembangkan keterpaduan sistem transportasi kawasan perkotaan melalui konsep Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit
		2. Pengembangan fasilitas <i>park and ride</i> dan jalur sepeda,	2. Fasilitas Transfer Antar Moda dan Kawasan TOD Dukuh Atas	2. Pengembangan TOD pada koridor MRT	
		3. Penataan dan Pengembangan Lahan Berbasis Pada Promosi Angkutan Umum (<i>Transit</i>)	3. 63 km Jalur Sepeda	3. Pengembangan TOD pada koridor LRT	2. Pengembangan 3 Terminal Tipe A 10 dan Tipe B
		4. Penggunaan Sistem Informasi Teknologi Pendukung Sistem Angkutan Umum	4. Fasilitas <i>Park and Ride</i>	4. Pembangunan 20 lokasi <i>park and ride</i>	
			5. Integrasi pembayaran antar moda bus	5. Pengembangan jalur sepeda di pusat kegiatan primer, sekunder, kawasan TOD dan pariwisata.	3. Pembangunan 2 Terminal Barang
			6. Pembentukan kelembagaan MITJ		
			7. Penetapan regulasi kawasan TOD		
			8. Subsidi angkutan massal		

Gambar 1. 1 Rancangan Pengembangan Transportasi DKI Jakarta

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2019 (Data diolah kembali)

Pada Gambar 1.1 merupakan Rancangan Pengembangan Transportasi di DKI Jakarta. Dalam rancangan tersebut terdapat Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) DKI 2030, salah satu poinnya berisi upaya pengembangan transportasi berfokus pada promosi penggunaan angkutan umum, pengembangan fasilitas *park and ride* serta jalur sepeda. Dalam Rancangan Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) 2019-2039, salah satu poin yang dijelaskan dalam RITJ tersebut adalah pengembangan jalur sepeda di pusat kegiatan utama, sekunder, kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) dan pariwisata. Dalam hierarki prioritas penanganan transportasi yang diungkapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Jakarta, prioritas tertinggi diberikan kepada pejalan kaki, kendaraan ramah lingkungan termasuk sepeda, angkutan umum, dan prioritas terendah diberikan kepada kendaraan pribadi.

Rekap Peningkatan Jumlah Sepeda 2019 - 2020

Lokasi Survey	Arah	Nov 2019	Juni 2020	Peningkatan
Halte Sarinah	Selatan	16	99	519 %
	Utara	37	62	68 %
Halte Dukuh Atas	Selatan	247	351	42 %
	Utara	21	235	1019 %
Halte Gelora Bung Karno	Selatan	20	146	630 %
	Utara	129	249	93 %
Halte Karet	Selatan	22	148	573 %
	Utara	90	182	102 %
Halte Bundaran Senayan	Selatan	108	77	-29 %
	Utara	62	297	379 %

(Dishub 2019 & ITDP 2020)

Gambar 1. 2 Rekap Peningkatan Pengguna Sepeda

Sumber: ITDP, 2020

Pada Gambar 1.2 merupakan peningkatan jumlah pengguna sepeda yang cukup signifikan di sepanjang ruas Sudirman - Thamrin, hingga 1000% di titik area Dukuh Atas. Jalur sepeda Sudirman - Thamrin memiliki cakupan yang luas terhadap jumlah kepadatan penduduk yang tinggi. Terintegrasi dengan jaringan transportasi publik yang lain seperti Transjakarta, MRT, LRT dan KRL, yang memerlukan *first and last mile connection*.

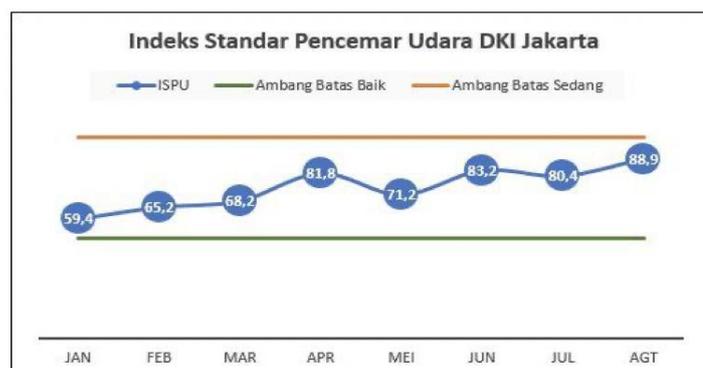


Gambar 1. 3 Jumlah Kecelakaan Sepeda DKI Jakarta

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2021. (Data telah diolah kembali)

Pada Gambar 1.3 merupakan data yang diperoleh Badan Pusat Statistik mengenai jumlah korban kecelakaan lalu lintas pada sepeda. Meskipun Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menyediakan lajur khusus untuk

pesepeda, Provinsi ini tetap memimpin dalam jumlah kecelakaan pesepeda yang terjadi. Berdasarkan data yang diperoleh Badan Pusat Statistik terdapat peningkatan angka kecelakaan sepeda dari tahun 2018 sebanyak 80 kasus menjadi 96 kasus di tahun 2021.



Gambar 1. 4 Indeks Standar Pencemaran Udara

Sumber: Dinas Lingkungan Hidup, 2019

Pada Gambar 1.4 terdapat data Indeks Standar Pencemaran Udara (ISPU) DKI Jakarta. Data dari bulan Januari menunjukkan bahwa rata-rata skor Indeks Standar Pencemaran Udara (ISPU) di lima wilayah DKI Jakarta mencapai 59,4. Selama bulan-bulan berikutnya, angka ini terus meningkat dan mencapai puncaknya pada bulan Agustus dengan rata-rata skor 88,9, meskipun terjadi penurunan pada bulan Mei dan Juli. Meskipun mengalami peningkatan, kualitas udara di DKI Jakarta hingga Agustus tahun 2019 masih tergolong sedang, dengan rentang skor ISPU antara 51 hingga 100.

Selain karena meningkatnya jumlah pengguna sepeda di DKI Jakarta dengan diiringi peningkatan volume kecelakaan yang melibatkan pengguna sepeda, alasan lainnya Pemprov DKI Jakarta membangun lajur sepeda ialah meningkatnya tingkat pencemaran udara. Tujuan dari jalur khusus sepeda adalah mendorong masyarakat untuk menggunakan jaringan jalan yang lebih terbatas dan mempromosikan penggunaan fasilitas bagi pejalan kaki dan pesepeda serta mengurangi polusi

Penerbitan peraturan perundangan terkait penyediaan lajur sepeda merupakan tindakan preventif yang dilakukan oleh pemerintah untuk

mengurangi jumlah kecelakaan di jalan, terutama bagi pengguna jalan yang rentan mengalami kecelakaan. Langkah ini sejalan dengan Rencana Umum Nasional Kecelakaan 2011-2035, di mana salah satu arah kebijakan yang ditetapkan adalah penyediaan prasarana yang memenuhi standar keselamatan jalan. Komponen ini dievaluasi dalam standar keselamatan jalan dan Standar Pelayanan Minimal Jalan yang telah ditetapkan sebelumnya, di mana lajur sepeda menjadi bagian dari perlengkapan jalan (Hendrawan, H., & Amelia, S. 2018).

Penyediaan lajur sepeda membutuhkan perhatian khusus, terutama di wilayah perkotaan yang padat dan didominasi oleh kendaraan bermotor. Sesuai dengan Peraturan Gubernur Nomor 128 Tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Khusus Sepeda, langkah ini diambil dengan pertimbangan sebagai berikut:

1. Pasal 16 Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi menyebutkan bahwa jalan harus disediakan untuk kendaraan non-motor, termasuk lajur sepeda.
2. Penyediaan lajur sepeda diharapkan dapat mendorong perubahan gaya hidup masyarakat menuju penggunaan kendaraan yang ramah lingkungan.
3. Berdasarkan pertimbangan tersebut, serta untuk memberikan dasar hukum yang jelas, diperlukan penetapan Peraturan Gubernur tentang Penyediaan Lajur Sepeda.

Dengan adanya peraturan ini, Pemprov DKI Jakarta berupaya untuk meningkatkan penyediaan lajur sepeda sebagai bagian dari infrastruktur transportasi yang lebih baik untuk mendorong penggunaan sepeda sebagai alat transportasi yang ramah lingkungan dan mengutamakan pejalan kaki dan pesepeda dalam sistem transportasi kota.

Sulistyo Satriawan dan Hidayatullah (2021) menyatakan bahwa perumusan kebijakan merupakan pekerjaan yang tidak mudah dan sederhana, sehingga setiap administrator dituntut memiliki kemampuan/ keahlian, tanggung jawab dan kemauan, sehingga dapat membuat kebijaksanaan dengan

segala resikonya, baik yang diharapkan (*intended risks*) maupun yang tidak diharapkan (*unintended risks*).



Gambar 1.5 Peta Jalur Sepeda DKI Jakarta

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2019

Pada Gambar 1.5 terdapat peta lajur sepeda. Sejak tahun 2019, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah memulai pembangunan lajur khusus sepeda di wilayah Jakarta dengan total panjang 63 km. Pada tahun 2022, Pemprov DKI Jakarta berencana menambahkan 195,6 km lajur khusus sepeda di 20 lokasi tambahan setelah sebelumnya telah membangun lajur sepanjang 103,5 km. Langkah ini diambil sebagai respons terhadap meningkatnya penggunaan sepeda di masyarakat sebesar 100 persen sejak dimulainya pandemi Covid-19. Penggunaan sepeda telah meluas baik untuk kegiatan olahraga, rekreasi, maupun kegiatan sehari-hari. Dengan adanya peningkatan

infrastruktur jalur khusus sepeda ini, Pemprov DKI Jakarta berusaha mendukung dan memfasilitasi penggunaan sepeda sebagai alternatif transportasi yang ramah lingkungan dan menguntungkan kesehatan. Tujuan dari pembangunan ini adalah untuk meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan bagi pengendara sepeda, serta mendorong lebih banyak masyarakat untuk memilih sepeda sebagai sarana transportasi sehari-hari mereka.

#JakartaTanggapCorona

**UJI COBA LAYANAN BIKE SHARING
DI DKI JAKARTA**

Mulai gowes tanggal 3 Juli 2020

- 6 Lokasi Parkir Sepeda GOWES*
- Tersedia 200 unit sepeda
- Jam Operasional 06.00 s.d. 18.00 WIB

Tetap patuhi protokol kesehatan Wajib pakai masker Selalu jaga jarak aman

ITDP GOWES Jakarta
member of MCASH & CIVIA group a city of collaboration

* 1. Stasiun Tanahabang 2. Pintu MRT Bundaran HI 3. Balai Kota DKI Jakarta
4. Kantor Dinas Teknis Jati Baru 5. Kantor Walikota Jakarta Pusat 6. Kantor Dinas Teknis Abdul Muis

Gambar 1. 6 Uji Coba Layanan *Bike Sharing*

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2020

Pada Gambar 1.6 merupakan titik lokasi layanan bike sharing yang diadakan oleh Pemprov DKI. Selain mengembangkan jalur sepeda baru, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga telah menyediakan layanan peminjaman sepeda atau bike sharing. Layanan ini pertama kali diuji coba pada tahun 2020, program ini dilaksanakan guna membantu Pemprov DKI Jakarta menciptakan transportasi yang terintegrasi. Namun, setelah dua tahun berjalan, layanan

penyewaan tersebut berhenti. Di beberapa tempat penyewaan sepeda tersebut, terlihat beberapa unit sepeda terbengkalai dan tidak terawat. Deretan sepeda yang tidak terawat itu seolah hanya menjadi pajangan di tengah jalan kota DKI Jakarta. Layanan penyewaan sepeda ini disediakan oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta dengan tujuan untuk mempromosikan sepeda sebagai alat transportasi alternatif yang dapat digunakan oleh penduduk Jakarta selain angkutan umum.



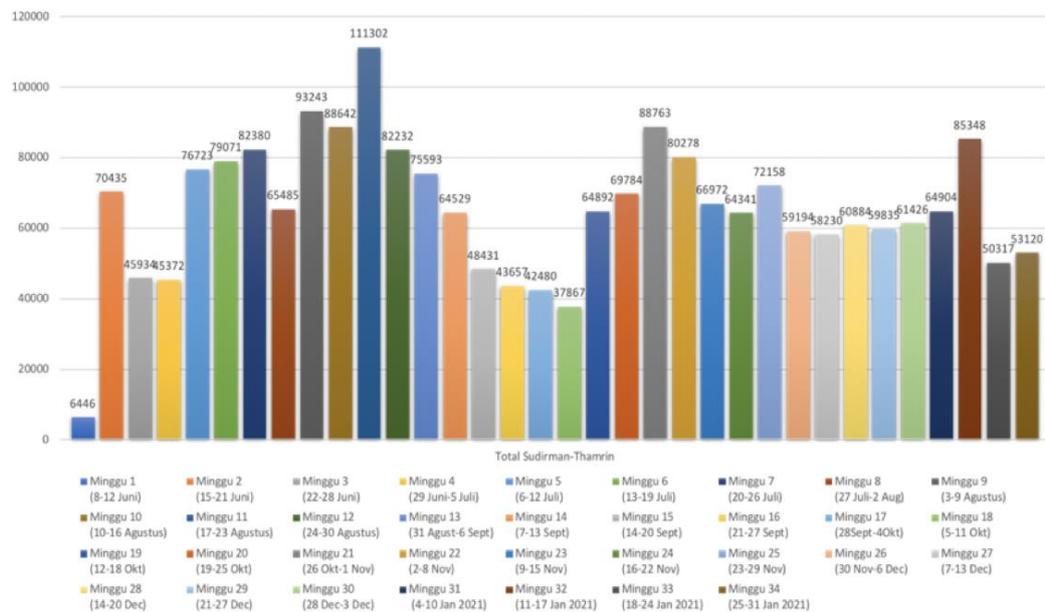
Gambar 1. 7 Jalur Sepeda Tidak Rata

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2020

Pada Gambar 1.7 Pengguna sepeda masih merasa rentan terhadap kecelakaan karena lebar jalan yang terbatas dan perkerasan jalan yang tidak rata, banyaknya *manhole* terutama di sisi kiri jalan yang menjadi lajur sepeda serta kurangnya keamanan antara lajur sepeda dan jalur umum. Berdasarkan pemantauan *Bike to Work* Indonesia pada bulan Februari 2022, faktor keselamatan menjadi salah satu halangan bagi warga Jakarta untuk beralih ke sepeda dalam menjalankan aktivitas sehari-hari.

Menurut penjelasan yang disampaikan oleh Hendra Hendrawan dan Sri Amelia (2018), keberhasilan penyediaan jalur sepeda dapat diukur dari peningkatan jumlah pesepeda yang menggunakan jalur sepeda yang telah disediakan. Selain itu, pemilihan lokasi juga memiliki dampak terhadap tingkat penggunaan jalur sepeda. Kawasan yang tidak secara khusus ditujukan untuk

permukiman atau kawasan campuran (*mixed land use*) dan perkantoran dapat menjadi tantangan tersendiri dalam mendorong penggunaan jalur sepeda.



Gambar 1. 8 Volume Pesepeda Mingguan Sudirman-Thamrin

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Januari 2021

Pada Gambar 1.8 merupakan rekap data Dinas Perhubungan DKI Jakarta pada Januari 2021, terdapat Minggu ke-1 pelaksanaan pop-up bike lane pada Juni 2020 jumlah pesepeda sebesar 6.466 pesepeda. Terjadi peningkatan volume pesepeda tiap minggunya dengan volume tertinggi pada minggu ke-11 sebesar 111.302 pesepeda. Rata-rata kenaikan volume pesepeda tiap minggu sebesar 2% (1.414 pesepeda).

Dalam konteks ini, penting untuk mempertimbangkan faktor-faktor seperti aksesibilitas, koneksi dengan titik-titik penting, dan keberadaan infrastruktur penunjang lainnya untuk meningkatkan daya tarik dan kenyamanan penggunaan jalur sepeda. Dengan memperhatikan aspek-aspek ini, upaya untuk mendorong penggunaan jalur sepeda dapat lebih efektif dan

berhasil di kawasan yang mungkin memiliki tantangan khusus dalam mengadopsi transportasi berbasis sepeda.

Menurut ketentuan dalam Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu pasal 122 ayat (1) huruf c, pengendara kendaraan bermotor dilarang menggunakan jalur jalan yang telah disediakan khusus bagi kendaraan tidak bermotor, yaitu jalur khusus sepeda. Pelanggaran terhadap jalur khusus sepeda ini dapat mencakup tindakan seperti melewati jalur khusus sepeda, menyerobot area jalur sepeda, dan memarkir mobil atau sepeda motor di jalur sepeda. Jika seseorang tertangkap melanggar aturan ini oleh polisi atau teridentifikasi melalui pengawasan kamera tilang CCTV, maka orang tersebut dianggap melanggar hukum dan akan dikenakan sanksi sesuai Pasal 287 ayat 1 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Sanksi yang diberikan atas pelanggaran jalur khusus sepeda adalah denda maksimal sebesar Rp. 500.000. Jika sanksi tersebut tidak dibayarkan, maka pelanggar dapat dijatuhi hukuman penjara dengan durasi maksimal dua bulan.



Gambar 1. 9 Motor pada jalur sepeda

Sumber: Nasional Kontan, 2020

Pada Gambar 1.9 merupakan salah satu pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor. Kurangnya pengawasan terhadap jalur sepeda

sehingga sepeda motor melintas menggunakan jalur sepeda dan parkir di dalam jalur sepeda.

Berdasarkan observasi awal, inisiatif penggunaan sepeda sebagai kendaraan ramah lingkungan di Jakarta telah dimulai oleh komunitas yang menganut gaya hidup yang peduli terhadap lingkungan, seperti komunitas B2W (*Bike to Work*). Banyak orang tertarik memilih sepeda karena biaya operasionalnya yang terjangkau serta kemampuannya untuk menghemat waktu tempuh di tengah kemacetan dan kemampuannya untuk bermanuver di antara kendaraan lain. Namun, saat ini lajlor khusus sepeda dan area parkir khusus sepeda di perkotaan masih terbatas. Hal ini mengakibatkan ancaman terhadap keselamatan pengguna sepeda karena mereka harus berbagi jalan dengan kendaraan bermotor tanpa adanya pemisah jalur yang jelas. Dampaknya adalah beberapa area pejalan kaki menjadi jalur sepeda, yang pada akhirnya mengancam keselamatan pejalan kaki.



Gambar 1. 10 Parkir Liar Lajur Sepeda

Sumber: Pos Kota, 2020

Pada Gambar 1.10 terdapat sejumlah kendaraan roda empat yang parkir pada lajur sepeda. Perkembangan ekonomi yang meningkat tanpa intervensi pemerintah dapat menyebabkan peningkatan jumlah kendaraan yang memanfaatkan jalan sebagai tempat parkir, terutama jika tempat usaha tidak memiliki area parkir yang mencukupi untuk menampung kendaraan yang

parkir. Pelaku usaha yang melanggar aturan dengan menggunakan jalur khusus sepeda juga berargumen bahwa aktivitas mereka sah karena tidak pernah dilarang oleh aparat penegak hukum (Radhite H. A, 2018).

Hal ini menimbulkan banyak pertanyaan. Apa urgensi lajur sepeda dalam pengembangan infrastruktur jalan di perkotaan? Apakah upaya pengembangan lajur sepeda akan bertentangan dengan penataan ruang yang efektif? Hal ini penting dipertanyakan mengingat bahwa penciptaan kota yang berkelanjutan melalui perencanaan dan pengelolaan sistem transportasi baru akan efektif jika terintegrasi dengan strategi pengelolaan penggunaan lahan dan lingkungan secara menyeluruh. Menyediakan lajur sepeda di perkotaan bukanlah tindakan yang terisolasi, tetapi harus menjadi bagian integral dari rangkaian strategi pembangunan berkelanjutan yang dilaksanakan secara bersamaan (Artiningsih, A. 2016).

Menurut Kenworthy (2006), suatu kota dianggap berkelanjutan ketika perencanaan masa depannya dibuat secara proaktif dan melibatkan proses debat dan pengambilan keputusan, bukan hanya didasarkan pada prediksi, penyediaan, atau pengategorian yang dilakukan melalui proses komputer. Setiap keputusan yang diambil harus didasarkan pada pertimbangan keberlanjutan, integrasi aspek sosial, ekonomi, lingkungan, dan budaya, serta prinsip pembentukan kota yang kompak dan berorientasi pada transportasi publik.

Jumlah Kendaraan Bermotor Periode 2017 – 2021		
No	Tahun	Jumlah Unit Kendaraan
1.	2017	17.583.978
2.	2018	18.784.550
3.	2019	19.883.246
4.	2020	20.221.821
5.	2021	21.758.695

Tabel 1. 1 Data Kendaraan Bermotor Periode 2017-2021

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2021

Berdasarkan data yang dikumpulkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS), observasi atas jumlah kendaraan bermotor di wilayah Jakarta menunjukkan tren peningkatan yang konsisten dalam kurun waktu 2017 hingga 2021. Grafik yang mewakili data tersebut menggambarkan pertumbuhan yang terjadi pada periode tersebut.

Pada tahun 2021, tercatat bahwa jumlah kendaraan di Jakarta telah mencapai angka sekitar 21,75 juta unit, mengalami pertumbuhan sebanyak 7,6% (year-on-year/yoy) jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Secara lebih rinci, sepeda motor mendominasi jumlah kendaraan dengan proporsi mencapai 75,92% dari keseluruhan kendaraan yang beroperasi di Jakarta pada tahun 2021. Proporsi mobil tercatat sebesar 18,89%, sementara kendaraan truk menyumbang 3,61% dari total kendaraan. Sementara itu, kendaraan jenis bus memiliki andil paling kecil dalam lalu lintas Jakarta, hanya sekitar 1,57% dari total kendaraan pada tahun yang sama.

Jenis Penindakan							
Bulan/Tahun	Roda 2		Roda 3		Roda 4		Jumlah
	Tilang	OCP	Tilang	OCP	Tilang	OCP	
November 2019	577	0	33	0	63	0	673
Desember 2019	422	12	71	0	114	2	641
Januari 2020	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1.019	12	104	0	177	2	0

Tabel 1. 2 Data Pelanggaran Lajur Sepeda

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2021

Meningkatnya angka pertumbuhan kendaraan bermotor juga menyebabkan tingginya jumlah pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalan terhadap kebijakan penyediaan lajur khusus sepeda di Provinsi DKI Jakarta. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan tersebut belum optimal dalam mengubah sikap dan perilaku pengguna kendaraan bermotor atau masyarakat agar patuh terhadap larangan melintasi lajur sepeda.

Menurut Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda, Pasal 2 menjelaskan dengan jelas bahwa lajur sepeda adalah tempat khusus yang diperuntukkan bagi berbagai jenis kendaraan seperti sepeda, sepeda listrik, otopet, skuter, *hoverboard*, dan *unicycle*. Sementara itu, Pasal 3 dari peraturan tersebut menguraikan konsekuensi pelanggaran terhadap marka jalan dan rambu lalu lintas di lajur sepeda, sesuai dengan definisi yang diberikan dalam Pasal 1 ayat (1). Pelanggaran tersebut diancam dengan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dengan demikian, Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 ini memiliki ketentuan yang jelas mengenai penggunaan lajur sepeda dan sanksi bagi pelanggarnya, dengan tujuan untuk menciptakan ketertiban dan keselamatan dalam mobilitas para pengguna sepeda dan kendaraan sejenisnya di wilayah DKI Jakarta.

Namun, kenyataannya menunjukkan bahwa implementasi dari regulasi tersebut tidak sesuai dengan harapan. Masih terdapat pelanggaran yang terjadi di lajur sepeda, dan sanksi terhadap pelanggaran tersebut belum diterapkan secara konsisten. Hal ini menciptakan situasi di mana aturan yang telah ditetapkan untuk menjaga ketertiban dan keselamatan di lajur sepeda belum sepenuhnya terlaksana dengan efektif. Kendala yang masih terjadi seperti meningkatnya angka kemacetan, meningkatnya kasus kecelakaan pengguna sepeda, serta meningkatnya angka pelanggaran pada lajur sepeda karena kurangnya konsistensi dalam penegakan kebijakan dan kebutuhan akan kerjasama antara pemerintah dan masyarakat untuk memastikan keberlanjutan penggunaan lajur sepeda.

Berdasarkan permasalahan tersebut, peneliti tertarik untuk mengkaji implementasi kebijakan penyediaan lajur khusus sepeda di DKI Jakarta. Dalam penelitian ini, subjek yang diteliti adalah lajur khusus sepeda di DKI Jakarta. Oleh karena itu, judul penelitian ini adalah "**Implementasi Kebijakan Penyediaan Lajur Khusus Sepeda di Provinsi DKI Jakarta**".

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, identifikasi masalah dalam penelitian ini antara lain:

1. Apakah masyarakat memahami dan menyadari pentingnya lajur khusus sepeda?
2. Apakah pembangunan lajur khusus sepeda di DKI Jakarta sudah memadai?
3. Apakah pengawasan dan koordinasi penegak hukum terhadap pelanggaran sudah diterapkan dengan optimal?
4. Apakah implementasi kebijakan lajur sepeda di DKI Jakarta dianggap ideal?

1.3. Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah, maka batasan masalah guna memperkecil fokus pembahasan penelitian ini antara lain: Penelitian ini difokuskan pada objek penelitian Implementasi Kebijakan Penyediaan Lajur Khusus Sepeda di Provinsi DKI Jakarta pada jalur Sudirman – Thamrin.

1.4. Rumusan Masalah

Mengingat identifikasi dan batasan masalah diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut: Bagaimana Implementasi Kebijakan Penyediaan Lajur Khusus Sepeda Di Provinsi DKI Jakarta?

1.5. Rumusan Masalah

Mengingat identifikasi dan batasan masalah diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut: Bagaimana Implementasi Kebijakan Penyediaan Lajur Khusus Sepeda Di Provinsi DKI Jakarta?

1.6. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis Implementasi Kebijakan Penyediaan Lajur Khusus Sepeda di Provinsi DKI Jakarta.

1.7. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

1. Diharapkan hasil penelitian ini dapat menambah pengetahuan dan wawasan mahasiswa serta bermanfaat bagi perkembangan disiplin Ilmu Administrasi Publik khususnya yang berkaitan dengan Implementasi Kebijakan Lajur Khusus Sepeda di Provinsi DKI Jakarta.
2. Dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya yang memiliki kesamaan variable penelitian.

b. Manfaat Praktis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi informasi tambahan untuk khalayak umum dan memberikan sumbangan pemikiran yang berkaitan dengan Implementasi Kebijakan Penyediaan Lajur Khusus Sepeda di Provinsi DKI Jakarta.