

EFEKTIVITAS KEBIJAKAN BERSEPEDA KE SEKOLAH PADA PROGRAM SEPEDA GRATIS UNTUK SISWA SMP NEGERI DI KOTA BLITAR, PROVINSI JAWA TIMUR, INDONESIA

EFFECTIVENESS OF BIKE TO SCHOOL POLICY FOR JUNIOR HIGH SCHOOL STUDENTS IN BLITAR MUNICIPALITY, PROVINCE OF EAST JAVA, INDONESIA

Arif Budiman¹, Bambang Hari Wibisono², Ogawa Keiichi³

¹Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Gadjah Mada
Email: arifbudiman.asn@gmail.com

Dikirim 24 September 2020, Direvisi 12 November 2020, Disetujui 24 November 2020

Abstrak: Moda transportasi aktif seperti berjalan kaki atau sepeda memiliki banyak manfaat. Namun tren ketergantungan terhadap kendaraan bermotor justru terus meningkat termasuk di Indonesia. Pada tahun 2016, Walikota Blitar menginisiasi Program Sepeda Gratis untuk mendorong siswa bersepeda ke sekolah. Program ini diimplementasikan tahun 2017 dengan anggaran Rp.14.171.895.000,- untuk menyediakan 5.600 unit sepeda bagi siswa SMP Negeri di Kota Blitar. Kebijakan ini menarik karena merupakan model kebijakan baru dan pertama di Indonesia. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat efektivitas kebijakan ini. Penelitian dilakukan dengan pendekatan deduktif kuantitatif dan kualitatif. Kuesioner survei didistribusikan kepada 448 siswa, 448 orang tua siswa, dan 118 guru serta wawancara dilakukan kepada 15 instansi pemerintah. Hasil penelitian menunjukkan peningkatan pengguna sepeda oleh siswa dari 15.9 persen ke 29.5 persen dan menurunnya penggunaan sepeda motor. Pada skala 1-10, tingkat kepuasan siswa pada kebijakan ini pada angka 7.42 sedangkan persepsi orang tua siswa dan guru akan tercapainya tujuan kebijakan ini mencapai skor 8.17. Analisis Uji Chi-square menunjukkan ada delapan variabel signifikan yang memiliki korelasi dengan pilihan moda transportasi siswa.

Kata kunci: efektivitas, kebijakan bersepeda ke sekolah, moda transportasi aktif, perilaku berkendara siswa

Abstract: Active travel mode such as walking, or cycling has many advantages. However, the dependence on motor vehicle happened continuously over the world. In 2016, Mayor of Blitar Municipality initiated a new model of active travel policy intervention by proposed a Bike to School Policy, a specific policy by directly providing a bike for junior high school students. In 2017, the local government provided 5,660 units of bicycles by allocating 14,171,895,000 IDR. The aim of this research is to measure the effectiveness of the policy. Deductive quantitative and qualitative study utilized in this research. The questionnaire survey distributed to 448 students, 448 parents, and 118 teachers while interview conducted to 15 government institutions. The result of the study showed that the policy can increase the student's cyclist almost double from 15.9 percent to 29.5 and decreased the number of the motor vehicle users until 17 percent. On a scale of 1-10, the level of student satisfaction on this policy is 7.42, while the perception of parents and teachers of the goals achievement of this policy reached a score of 8.17. Chi-square test analysis showed eight significant variables that correlated with student's transport mode choice.

Keywords: effectiveness, bike to school policy, active travel, student's travel behavior

PENDAHULUAN

Penggunaan moda transportasi aktif (seperti berjalan kaki, bersepeda, dan transportasi publik) memiliki banyak manfaat antara lain manfaat kesehatan, pengurangan kemacetan, menjaga lingkungan dari polusi udara, mengurangi biaya transportasi, dan juga waktu perjalanan (Healy, 2017). Studi dari Institute for Transportasi and Development

Policy (ITDP) menyebutkan bahwa kontribusi emisi CO₂ dari kendaraan bermotor di area perkotaan mencapai 2.3 gigaton pada tahun 2010, hampir seperempat dari kontribusi total dari sektor transportasi. Pada laporan ini, ITDP juga menyimpulkan bahwa dengan skenario perubahan tingkat tinggi (*High Scenario shift*) penggunaan moda transportasi menjadi transportasi nonkendaraan bermotor yang ramah lingkungan,

diperkirakan akan dapat menghemat 100 triliun USD pada rentang tahun 2015-2050. Selain itu, perubahan mendasar ini juga dapat mengurangi emisi gas karbon (CO₂) sebesar 1.7 giga ton setiap tahunnya (McDonald, Z. dkk, 2015)

Sedangkan untuk siswa ke sekolah, penggunaan moda transportasi aktif memiliki kelebihan seperti meningkatkan kemandirian dan memperlambat interaksi sosial dengan teman-temannya. Selanjutnya, penelitian yang lain juga menyebutkan hal ini berkaitan dengan peningkatan prestasi akademik.

Meskipun moda ini juga memberikan dampak negatif seperti kemungkinan untuk terpapar dengan polusi udara yang dan kecelakaan lalu lintas, tetapi banyak studi yang menyebutkan bahwa manfaat yang didapatkan dari pengguna moda transportasi aktif ini masih jauh lebih besar dibandingkan dengan kemungkinan resiko negatifnya (de Hartog, J. J. Dkk, 2010). Dengan adanya banyak manfaat dari penggunaan moda ini, maka moda transportasi aktif harus terus didukung dan dipromosikan di masa depan untuk menggantikan kendaraan bermotor.

Namun pada kenyataannya, terjadi tren negatif penggunaan moda transportasi aktif di seluruh dunia termasuk Indonesia. Ketergantungan terhadap kendaraan bermotor seperti sepeda motor dan mobil menjadi faktor utama yang menyebabkan kondisi ini.

Merujuk pada penelitian yang dilakukan oleh (Herawati, 2019), jumlah siswa yang menggunakan kendaraan bermotor ke sekolah di Kota Blitar (baik dengan diantar ataupun dikendarai sendiri) mencapai hampir 75 persen. Sebagai perbandingan, jumlah siswa yang menggunakan sepeda hanya 15 persen, sedangkan sisanya (berjalan kaki, bus, dan mobil) berjumlah 10 persen. Ini menjadi sebuah indikasi bahwa ketergantungan terhadap kendaraan bermotor masih sangatlah besar.

Hal ini berbanding lurus dengan terus meningkatnya jumlah kendaraan bermotor

yang selalu mengalami tren kenaikan setiap tahunnya baik secara nasional maupun lokal di Kota Blitar. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mencapai 146 juta unit pada tahun 2018, meningkat lebih dari 10 persen dari tahun sebelumnya. Jumlah kendaraan bermotor ini didominasi oleh sepeda motor yang mencapai 120 juta atau 82.19 persen dan mobil yang berada di posisi kedua dengan jumlah 16.44 juta atau sekitar 11 persen (BPS, 2020).

Intervensi kebijakan untuk mendukung moda transportasi aktif dengan tujuan mengurangi penggunaan kendaraan motor pribadi sudah banyak dilakukan di beberapa kota besar di dunia dan Indonesia. Sebagai contoh adalah pembangunan jalur sepeda dan rambu-rambu sepeda, perluasan rute Bus Rapid Transit (BRT), pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) dan Ligh Rapid Transit (LRT) di kota-kota seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, dan Yogyakarta.

Menariknya, pada tahun 2016, Walikota Blitar menginisiasi sebuah model kebijakan baru di Indonesia dengan tujuan mengintervensi moda transportasi yang digunakan siswa SMP Negeri ke sekolah menjadi moda transportasi aktif. Pemerintah kota setempat meluncurkan kebijakan bersepeda ke sekolah dengan Program Sepeda Gratis untuk siswa SMP Negeri dengan tujuan mendorong siswa untuk menggunakan sepeda ke sekolah. Program ini dilakukan dengan memberikan sepeda gratis kepada siswa dengan sistem pinjam pakai selama tiga tahun.

Tujuan dari kebijakan ini adalah untuk mengurangi tingkat kemacetan, meningkatkan kesehatan siswa, dan mengurangi polusi udara (Samanhudi, Walikota Blitar, 2016). Model kebijakan ini adalah yang pertama di Indonesia sebagai sebuah inovasi kebijakan yang mendukung siswa untuk bersepeda ke sekolah dengan langsung menyediakan sepeda kepada masing-masing siswa.

Kebijakan ini dapat dikategorikan sebagai sebuah intervensi kebijakan yang diharapkan dapat merubah pola perilaku berkendara siswa ke sekolah terutamanya dari kendaraan bermotor menjadi bersepeda.

Pemerintah Kota Blitar meluncurkan kebijakan bersepeda ke sekolah dengan Program Sepeda Gratis pada tahun 2017. Pada tahap pertama, Pemerintah Kota Blitar mengalokasikan anggaran sebesar 11 Milyar rupiah dari APBD untuk menyediakan 4.398 unit sepeda. Selanjutnya sepeda ini didistribusikan kepada siswa SMP Negeri kelas 8 dan 9 di Kota Blitar yang terdaftar sebagai warga Kota Blitar.

Tahap kedua pengadaan sepeda ini dilanjutkan pada tahun 2018 dengan mengalokasikan anggaran sebesar 2.3 Milyar rupiah untuk menyediakan tambahan sepeda sejumlah 1.262 unit yang kemudian diperuntukkan bagi siswa kelas 7 SMP Negeri. Pada awalnya, kebijakan ini juga akan menysasar siswa SMA di Kota Blitar, tetapi tidak terlaksana dikarenakan adanya perubahan pengelolaan SMA yang beralih ke pemerintah provinsi sesuaidengan UU No. 23 Tahun 2014.

Implementasi kebijakan bersepeda ke sekolah ini menjadi titik awal penggunaan sepeda sebagai moda transportasi siswa ke sekolah secara massif. Dalam perspektif sebuah model kebijakan yang baru dan pertama kali di Indonesia, hal ini sangat menarik untuk diteliti. Oleh karenanya, tujuan dari penelitian ini adalah untuk melihat sejauh mana efektivitas dari pelaksanaan kebijakan ini dari awal proses pembuatan kebijakan sampai dengan hasil yang dicapai setelah implementasinya.

LANDASAN TEORI

Perjalanan Aktif (*Active Travel*)

Perjalanan aktif (*active travel*) atau mobilitas aktif dapat didefinisikan sebagai sebuah cara untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya yang dilakukan

dengan bergerak dengan fisik secara langsung. Moda perjalanan ini biasanya yang paling utama adalah berjalan kaki atau sepeda, termasuk juga penggunaan moda seperti skuter (Cavill N. dkk, 2019). Beberapa penelitian lain juga memasukkan penggunaan transportasi publik kedalam kategori ini.

Secara khusus, dalam berbagai riset, penggunaan moda transportasi aktif ke sekolah memiliki banyak dimensi dalam pembahasannya. Hal ini berhubungan dengan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi ini, manfaat yang didapatkan oleh penggunanya, dan juga pengembangan kebijakan terkait dengan moda transportasi ini. Dalam studi literatur komprehensifnya, (Panter, J. R., dkk, 2008) mengidentifikasi empat faktor utama yang mempengaruhi perilaku perjalanan aktif. Empat faktor itu adalah faktor individu, faktor yang berhubungan dengan lingkungan fisik, faktor eksternal, dan moderator utama.

Dalam studi ini, Panter dkk menyebutkan bahwa intervensi kebijakan termasuk dalam klasifikasi faktor eksternal dimana faktor ini akan mendorong persepsi orang tua dalam mempertimbangkan keputusan untuk mendukung anaknya menggunakan moda transportasi aktif.

Sedang dalam penelitian lain, (Ghekiere, A. dkk, 2014) menyebutkan bahwa faktor yang mempengaruhi anak-anak untuk menggunakan sepeda ke sekolah dapat dikategorikan menjadi: tingkat kepadatan lalu lintas, desain kota, fasilitas bersepeda, desain jalan, fasilitas di tempat tujuan, keindahan, topografi, cuaca, kontrol sosial, ancaman orang asing, dan lingkungan yang dikenali.

Untuk mendukung penggunaan moda transportasi aktif ke sekolah, sudah banyak intervensi kebijakan yang telah dilakukan di berbagai negara dengan berbagai modelnya. Hal ini menyesuaikan dengan kebutuhan dan permasalahan yang ada yang menjadi pertimbangan pengambil keputusan. Sebuah riviui sistematis yang

dilakukan oleh (Laraouche, R. dkk, 2018) menyebutkan terdapat 13 intervensi yang secara positif mempengaruhi perjalanan aktif ke sekolah sedangkan delapan artikel menyebutkan tidak ada perubahan dengan adanya intervensi. Intervensi kebijakan yang mempengaruhi perubahan perjalanan aktif ke sekolah yaitu program Rute Aman Sekolah, Rencana Perjalanan ke Sekolah, Berjalan dengan model Bus Sekolah, Training Bersepeda, Acara Khusus, Intervensi Multi-komponen, Intervensi Berbasis Kurikulum, Titik Pengantaran, dan Penjaga Penyeberangan.

Pada penelitian yang lain, (Cavil, N. dkk, 2009) mengelompokkan intervensi kebijakan ini menjadi delapan tipologi: intervensi yang luas, pembangunan atau perbaikan rute, marketing sosial, tempat kerja, intervensi berbasis institusi, intervensi interpersonal, dan intervensi berbasis sekolah. Temuan dalam penelitian ini menyebutkan bahwa intervensi yang dilakukan secara efektif meningkatkan perilaku perjalanan aktif.

Kebijakan Publik

Menurut (Thomas Dye, 1981) yang dikutip dalam bukunya oleh (Subarsono AG., 2013) mendefinisikan kebijakan publik adalah sebuah keputusan yang diambil oleh pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu dalam merespon sebuah isu publik. Dalam hal ini, kebijakan publik merujuk pada kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah, bukan sektor swasta atau organisasi nonpemerintah.

Dalam penjelasan lain, (Herabudin, 2016) dalam bukunya yang mengutip pernyataan (Jenkins, 1995) menyebutkan bahwa kebijakan publik adalah sebuah aturan yang berhubungan antara kebijakan yang diputuskan oleh pembuat kebijakan dengan tujuan tertentu melalui prinsip-prinsip yang ada dengan sebuah proses pembuatan kebijakan publik itu sendiri.

Sedangkan (Dun, W., 1994) mendeskripsikan proses pembuatan kebijakan dalam lima fase, yaitu:

penentuan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan, dan evaluasi kebijakan. Siklus dari kebijakan ini menyediakan sebuah gagasan dari proses awal kebijakan hingga akhir.

(Lamberts, B.F., 2017) secara khusus menyatakan bahwa para peneliti yang mendalami kebijakan terkait dengan moda transportasi sepeda memberikan perhatian utama pada pengukuran efektivitas intervensi kebijakan yang dapat memberikan pengaruh pada peningkatan penggunaan sepeda.

Dalam hal ini, (Lamberts, B.F., 2017) menyebutkan bahwa secara umum kebijakan terkait sepeda ini terdiri dari tiga tahapan yaitu input (masukan) kebijakan, output (keluaran) kebijakan, dan outcome (hasil) kebijakan. Input dan output kebijakan adalah tahapan yang akan mengarahkan pada outcome kebijakan.

Input kebijakan dapat diartikan sebagai aspek institusional dan organisasional. Sebagai contoh, input kebijakan meliputi segala hal yang harus dilakukan dalam proses pembuatan dan pengembangan kebijakan. Misalnya adalah analisis masalah, pembuatan keputusan, implementasi kebijakan, dan evaluasi. Pendalaman input kebijakan akan mampu memberikan pemahaman mengapa sebuah keputusan diambil.

Pembuat kebijakan menggunakan beberapa output kebijakan untuk mencapai outcome kebijakan. Outcome kebijakan ini dapat dibagi dalam dua hal: pertama adalah hal yang bersifat fisik seperti penyediaan infrastruktur, atau hal yang bersifat nonfisik seperti kebijakan yang bertujuan untuk merubah persepsi dan kebiasaan masyarakat tentang penggunaan sepeda.

Hasil kebijakan memberikan sebuah indikasi apakah sebuah kebijakan sukses atau tidak. Kebijakan terkait sepeda memiliki banyak *outcome* (capaian) seperti peningkatan pengguna sepeda, berkurangnya pengguna kendaraan bermotor, penurunan jumlah kecelakaan, atau penurunan kemacetan.

Efektivitas Kebijakan Publik

Secara bahasa, efektivitas dapat diartikan sebagai kemampuan untuk menghasilkan sesuatu atau mampu menghasilkan sesuatu yang diinginkan. Sedangkan menurut (Dunn, 2014), efektivitas pada kebijakan publik dapat dideskripsikan sebagai prinsip bahwa sebuah alternatif dapat digunakan untuk mencapai sebuah nilai capaian pada sebuah aksi.

(Pradhan, N. S., dkk, 2017) mengutip teori yang dikemukakan oleh (Sadler, 1996) menjelaskan tentang “*effectiveness triangle*”. Dalam hal ini, Sadler menjelaskan bahwa efektivitas adalah ketika sebuah aksi yang berjalan sesuai dengan yang diinginkan dan bertemu dengan tujuan yang telah dirancang atau direncanakan.

Lebih lanjut lagi, Sadler memaparkan bahwa efektivitas dievaluasi melalui tiga kriteria: prosedural (untuk menemukan prinsip yang diterima), substantif (untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan), dan transaktif (untuk menentukan sejauh mana prinsip-prinsip prosedural dapat mencapai tujuan-tujuan substantif).

Sedangkan dalam konteks transportasi, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), pemerintah mendeskripsikan definisi efektif dalam bidang transportasi adalah sesuai dengan kriteria berikut:

1. Keselamatan
2. Aksesibilitas tinggi
3. Terpadu
4. Kapasitas mencukupi
5. Teratur, lancar, dan cepat
6. Mudah dicapai
7. Tepat waktu
8. Nyaman
9. Biaya terjangkau
10. Tertib
11. Aman
12. Ramah lingkungan

METODOLOGI

Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk mengetahui efektivitas implementasi kebijakan bersepeda ke sekolah pada Program Sepeda Gratis untuk siswa SMP Negeri di Kota Blitar. Untuk mencapai tujuan tersebut, penelitian dilakukan dengan pendekatan deduktif kualitatif dan kuantitatif.

Penelitian dilakukan di Kota Blitar, Provinsi Jawa Timur. Kota Blitar adalah kota terkecil kedua di provinsi ini dengan luas wilayah Kota Blitar adalah 32.58 km² yang dibagi dalam tiga kecamatan: Sananwetan, Kepanjenkidul, Sukorejo. Kota Blitar terdiri dari 139.995 jiwa dengan rincian laki-laki 69.411 jiwa dan perempuan 70.584 jiwa dan kepadatan penduduk mencapai 4.297 jiwa/km².

Pengumpulan Data

Data primer dalam penelitian ini didapatkan melalui kuesioner survei, wawancara, dan survei lapangan. Kuesioner survei diberikan kepada 448 siswa, 448 orang tua siswa, dan 118 guru baik pada 7 SMP negeri dan 2 SMP swasta. Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Pendidikan Kota Blitar, terdapat 9 SMP negeri dan 10 SMP swasta di Kota Blitar dengan total jumlah siswa dan guru masing-masing adalah 8542 siswa dan 518 guru.

Penentuan jumlah sampel data dilakukan dengan menggunakan rumus Slovin sebagai berikut:

$$n = N / (1 + (N \times e^2))$$

Tingkat kepercayaan yang digunakan dalam penelitian ini adalah 95%. Maka dari perhitungan yang dilakukan untuk sampel minimal siswa dan orang tua diperoleh hasil sebagai berikut:

$$n = 8542 / (1 + (8542 \times 0,052))$$
$$n = 382$$

Sedangkan jumlah sampel dari guru yang digunakan untuk data penunjang diambil sekitar sepuluh sampel untuk tiap sekolah.

Data primer selanjutnya diperoleh dengan proses wawancara yang dilakukan pada 15 institusi pemerintah yang terdiri dari 5 institusi Pemerintah Kota Blitar, 8 sekolah negeri, dan 2 sekolah swasta. Selain itu, dilakukan pengumpulan data sekunder melalui dokumen dan peraturan terkait untuk melengkapi analisis yang dilakukan.

Analisis Data

Analisis data dilakukan secara kualitatif dan kuantitatif secara bersamaan untuk saling melengkapi. Data primer yang diperoleh dari wawancara dengan instansi pemerintah dianalisis secara kualitatif, sedangkan data yang diperoleh dari kuesioner survei dianalisis secara kuantitatif. Hasil temuan penelitian baik kualitatif maupun statistik diinterpretasikan dan dibandingkan dengan data pendukung primer dan sekunder untuk memperkaya pembahasan sekaligus merumuskan kesimpulan penelitian yang sesuai.

Proses analisis diawali dengan analisis perilaku berkendara siswa menggunakan analisis statistik dengan menggunakan bantuan perangkat lunak SPSS. Analisis yang dilakukan adalah analisis deskriptif dan tabulasi silang. Sedangkan analisis efektivitas kebijakan dilakukan dengan analisis campuran antara kualitatif dan kuantitatif.

Analisis ini dilakukan dengan memadukan variabel dari teori yang telah dijelaskan di bagian landasan teori. Analisis ini secara khusus akan mengikuti tahapan dari kebijakan yang dikemukakan oleh (Lamberts, B.F., 2017) yaitu input kebijakan, *output* (keluaran) kebijakan, dan *outcome* (capaian) kebijakan seperti disebutkan dalam Tabel 1.

Tabel 1. Variabel Analisis

Tahapan	Variabel	Indikator Efektivitas
Input Kebijakan	Tujuan/target	Kejelasan tujuan/target
	Dukungan publik	Tingkat dukungan publik
	Dasar hukum	Dasar hukum yang kuat

	Pemangku kepentingan	Peran dan keterlibatan pemangku kepentingan
	Sumber dana	Dukungan sumber dana
	Mekanisme evaluasi	Kejelasan mekanisme evaluasi
<i>Output</i> Kebijakan	Sepeda	- Penyediaan infrastruktur pendukung kebijakan - Tingkat kepuasan siswa sebagai <i>end-user</i> kebijakan
	Jalur sepeda	
	Rambu-rambu sepeda	
	Area parkir	
	Jalur hijau	
	Polisi lalu-lintas	
	Petugas penyebrangan	
	Zona Aman Sekolah	
<i>Outcome</i> Kebijakan	Dukungan publik	Tercapainya tujuan kebijakan berdasarkan persepsi orang tua siswa dan guru
	Meningkatnya jumlah pesepeda	
	Menurunnya pengguna sepeda motor	
	Meningkatnya kemandirian siswa	
	Menurunnya angka kecelakaan siswa	
	Mengurangi biaya perjalanan	
	Meningkatkan kesehatan siswa	
	Mengurangi kemacetan	
	Mengurangi polusi udara	

(Sumber: Analisis berbagai referensi, 2020)

Analisis selanjutnya yang dilakukan adalah Uji Chi-square. Pilihan moda transportasi yang digunakan siswa ke sekolah dibagi menjadi dua kelompok besar yaitu pengguna sepeda dan bukan pengguna sepeda. Analisis ini dilakukan dengan bantuan *software* SPSS untuk mengetahui hubungan antara pilihan moda transportasi siswa dengan variabel sosio ekonomi dan karakteristik perjalanan. Data dari variabel-variabel ini didapatkan dari kuesioner yang didistribusikan kepada siswa.

Terdapat 12 variabel yang diuji yaitu jarak, waktu tempuh perjalanan (menggunakan sepeda), biaya transportasi, jenis kelamin, kelas, dukungan orang tua, pendapatan orang tua, pendidikan orang tua, asal siswa, kepemilikan sepeda, kepemilikan sepeda motor, dan kepemilikan mobil.

Untuk variabel rasio (jarak, waktu tempuh, biaya, pendapatan, kepemilikan sepeda, kepemilikan sepeda motor, dan kepemilikan mobil) diubah menjadi data kategorik terlebih dahulu. Tingkat signifikansi 95% (0,05) dan nilai α pada tabel distribusi Chi-square digunakan untuk melihat signifikansi penghitungan. Jika level signifikansi kurang dari 0,05 dan nilai α lebih besar dari α dari tabel distribusi Chi-square maka dapat disimpulkan sebagai signifikansi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perilaku Berkendara Siswa

Bagian ini menganalisis perilaku berkendara siswa SMP di Kota Blitar menggunakan pendekatan analisis statistik deskriptif. Analisis ini digunakan untuk mengetahui perilaku berkendara siswa SMP di Kota Blitar secara umum dari hasil pengolahan kuesioner yang diberikan kepada siswa.

Hasil dari analisis yang didapatkan adalah komparasi antara siswa pada SMP negeri dan swasta dengan variabel utama karakteristik perjalanan yaitu jarak, waktu tempuh, dan biaya seperti ditampilkan pada Tabel 2. Dengan membandingkan pilihan moda transportasi di kedua jenis sekolah tersebut, jarak siswa di sekolah swasta lebih jauh daripada siswa di sekolah negeri. Salah satu faktor penyebabnya diperkirakan sebagai dampak dari kebijakan zonasi sekolah.

Dengan peraturan tersebut, siswa di sekolah negeri sebagian besar tinggal di dekat sekolah dibandingkan dengan siswa di sekolah swasta yang tidak terikat dengan kebijakan zonasi tersebut. Dalam perbandingan moda transportasi yang digunakan, jarak terjauh tampak pada siswa yang menggunakan bus sekolah sebagai pilihan moda transportasi, baik pada sekolah negeri maupun swasta.

Hal tersebut dikarenakan siswa yang menggunakan bus sebagian besar tinggal di wilayah kabupaten. Di sisi lain, terlihat pula bahwa siswa yang menggunakan

moda transportasi aktif (berjalan kaki dan bersepeda) merupakan siswa yang paling dekat dengan rumah. Waktu tempuh dan biaya yang dikeluarkan juga paling rendah dibandingkan dengan moda transportasi yang lain.

Tabel 2. Rata-rata Jarak, Waktu Tempuh, dan Biaya Perjalanan Siswa

Tipe Sekolah	Moda Transportasi Pilihan	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Biaya (per bulan)
SMP Negeri	Berjalan kaki	0.60	9	0
	Bersepeda	1.69	12.43	40741
	Bus sekolah	5.02	21.19	73333
	Sepeda motor	3.46	12.86	169090
	Mobil	3.56	12.83	345833
SMP Swasta	Berjalan kaki	0.75	5	0
	Bersepeda	2.46	15	44615
	Bus sekolah	8.67	25	100000
	Sepeda motor	4.93	15.36	203607
	Mobil	2.40	5.67	350000

(Sumber: Analisis, 2020)

Pilihan Moda Transportasi Siswa

Hasil pengolahan angket siswa selanjutnya disajikan pada Tabel. 3 yang menunjukkan bahwa siswa memilih menggunakan sepeda motor adalah yang paling dominan baik di SMP negeri maupun swasta. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan bersepeda ke sekolah masih perlu ditingkatkan kembali efektivitasnya untuk mencapai hasil yang lebih optimal.

Sedangkan sepeda yang menjadi fokus utama dari kebijakan ini menempati posisi kedua jumlah pengguna, dimana dapat diketahui bahwa jumlah siswa pengguna sepeda di SMP negeri lebih banyak dibandingkan dengan di SMP swasta yaitu 29.5 persen berbanding 15.9 persen. Hal ini memberikan gambaran bahwa dengan adanya intervensi kebijakan ini, ada perbedaan yang cukup signifikan pengguna sepeda di SMP negeri.

Tabel 3. Moda Transportasi Siswa

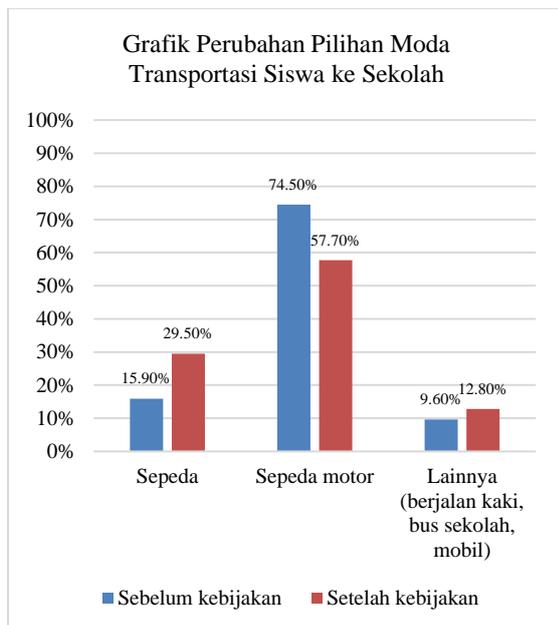
Moda Transportasi	SMP Negeri		SMP Swasta		Total	
	Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%
Berjalan kaki	14	3.8	2	2.4	16	3.6
Bersepeda	108	29.5	13	15.9	121	27.00

Moda Transportasi	SMP Negeri		SMP Swasta		Total	
	Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%
Bus sekolah	21	5.7	3	3.7	24	5.4
Sepeda motor (diantar)	192	52.5	57	69.5	249	55.60
Sepeda motor (mengendarai sendiri)	19	5.20	4	4.9	23	5.10
Mobil (diantar)	12	3.30	3	3.7	15	3.30
Total	366	100	82	100	448	100

(Sumber: Analisis, 2020)

Perubahan Pilihan Moda Transportasi Setelah Penerapan Kebijakan

Dampak dari kebijakan bersepeda ke sekolah pada Program Sekolah Gratis ini dilakukan dengan membuat perbandingan dengan kondisi sebelum kebijakan diterapkan. Data moda transportasi yang digunakan oleh siswa SMP negeri Kota Blitar didapatkan dari penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Herawati, 2019).



Gambar 1. Grafik Perubahan Moda Transportasi Siswa ke Sekolah Sebelum dan Setelah Kebijakan

Dari hasil perbandingan yang ditampilkan pada Gambar 1 diketahui bahwa jumlah pengguna sepeda setelah adanya kebijakan meningkat hampir dua kali lipat (dari 15.9 persen menjadi 29.5 persen). Pada saat yang sama, penurunan pengguna sepeda motor terjadi dengan signifikan mencapai hampir 17 persen. Hal

ini menunjukkan bahwa meskipun terdapat ketidakefektifan jumlah siswa yang menggunakan sepeda, namun kebijakan ini tetap mampu mendorong siswa untuk menggunakan sepeda dengan persentase yang besar.

Analisis Efektivitas

Sumber utama untuk menganalisis efektivitas kebijakan ini adalah hasil wawancara dan survei kuesioner. Selain itu, penulis juga mengumpulkan beberapa dokumen dan laporan dari instansi pemerintah daerah dan sekolah sebagai sumber sekunder untuk memperkaya analisis.

Untuk mengetahui efektivitas kebijakan bersepeda ke sekolah pada Program Sepeda Gratis di Kota Blitar, penulis menganalisis tiga tahapan kebijakan yang dikemukakan oleh (Lamberts, B.F., 2017) utama yaitu input kebijakan, output kebijakan, dan outcome kebijakan. Walaupun ide utama dari efektivitas itu sendiri adalah tercapainya tujuan atau maksud dari kebijakan, namun dengan adanya telaah dari proses awal kebijakan maka akan dapat memberikan gambaran yang lebih detail dan menyeluruh.

A. Input Kebijakan

Masukan kebijakan mencakup segala sesuatu yang berkaitan dengan pembuatan dan pengembangan kebijakan sebelum implementasi (misalnya, analisis masalah dan pengambilan keputusan) dan setelah (misalnya, evaluasi) pelaksanaan yang sebenarnya. Dengan mempelajari masukan kebijakan, seseorang pada dasarnya menggali pertanyaan mengapa keputusan tertentu dibuat selama proses pembuatan kebijakan. Temuan dari tahapan input kebijakan ini yaitu:

1. Tujuan Kebijakan

Kebijakan bersepeda ke sekolah pada Program Sepeda Gratis ini digagas oleh Walikota Blitar pada tahun 2016. Program ini menjadi bagian dari kebijakan yang telah diterapkan

sebelumnya dalam jargon "APBD Pro Rakyat" yang salah satunya adalah Program Sekolah Gratis.

Beberapa hal seperti kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar, upaya meningkatkan kesehatan dan kemandirian siswa, sempat dikemukakan Walikota Blitar saat mengajukan kebijakan ini. Untuk melaksanakan kebijakan tersebut, maka pemerintah daerah menunjuk dinas pendidikan sebagai koordinator dalam melaksanakan kebijakan tersebut.

Dari hasil wawancara dan telaah dokumen, tujuan dari kebijakan ini dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Menyediakan transportasi yang terjangkau bagi mahasiswa;
2. Meningkatkan kemandirian siswa;
3. Menurunkan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar;
4. Menurunkan biaya perjalanan;
5. Meningkatkan kesehatan siswa;
6. Mengurangi kemacetan;
7. Menurunkan polusi udara.

Hasil analisis menunjukkan bahwa program ini memiliki tujuan yang jelas dan terarah.

2. Aktor dan Stakeholder

Pemangku kepentingan adalah setiap individu atau kelompok yang secara langsung atau tidak langsung, formal atau informal, berafiliasi dengan atau dipengaruhi oleh proses kebijakan pada setiap tahap. Mereka dapat mencakup pemerintah, bisnis, LSM, organisasi masyarakat sipil, dan komunitas serta individu. Pemangku kebijakan berusaha mempengaruhi hasil dari suatu proses kebijakan (www.fao.org).

Dalam studi lain, beberapa peneliti membedakan istilah aktor dan *stakeholder* berdasarkan perannya. Aktor berperan aktif dalam proses pengadaan, sedangkan *stakeholder* berperan lebih pasif. Dalam melaksanakan kebijakan tersebut, pemerintah daerah melibatkan banyak pemangku kepentingan dengan kewenangan dan perannya masing-masing.

Berdasarkan hasil analisis, terdapat 9 aktor dan 2 *stakeholder*, sebagaimana dijelaskan pada Tabel 4 berikut:

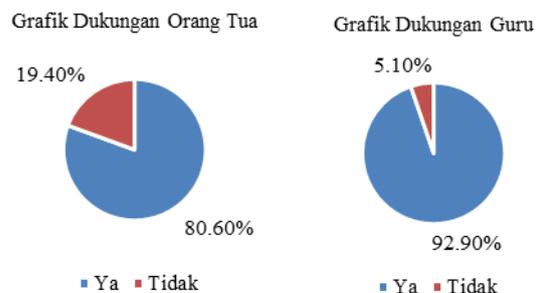
Tabel 4. Aktor dan *Stakeholder*

No.	Aktor/Stakeholder	Peran Utama
Aktor		
1	Walikota Blitar	Inisiator kebijakan
2	DPRD	Persetujuan anggaran
3	Dinas Pendidikan	Leading sektor kebijakan
4	Dinas Perhubungan	Studi kelayakan jalur sepeda dan pembangunannya
5	Bappeda	Penyiapan dokumen perencanaan
6	Bagian Hukum	Pembuatan dasar hukum
7	Bagian Keuangan	Perencanaan anggaran
8	Kepolisian	Dukungan pengaturan lalu lintas
9	Sekolah	Implementasi program
Stakeholder		
1	Siswa	Pengguna kebijakan
2	Orang tua siswa	Pemberian persetujuan kepada siswa untuk menggunakan sepeda

(Sumber: Analisis, 2020)

Selain itu, kebijakan publik yang baik harus didukung oleh masyarakat luas. Jika kebijakan tersebut diterima dengan baik oleh publik, maka akan membantu membuat kebijakan ini lebih efektif. Dalam studi ini, ada dua pemangku kepentingan yang dilibatkan dalam survei kuesioner untuk mengetahui dukungan mereka terhadap kebijakan tersebut. Dari hasil analisis survei kuesioner diketahui bahwa sebagian besar responden memberikan dukungan terhadap kebijakan tersebut.

Dari Gambar 2 dapat diketahui bahwa keduanya memberikan dukungan lebih dari 80 persen, dimana jumlah orang tua kurang dari 80 persen dan guru sekitar 95 persen.



(Sumber: Analisis, 2020)

Gambar 2. Grafik Dukungan Orang Tua Siswa dan Guru pada Kebijakan Bersepeda ke Sekolah

3. Pendanaan

Penyediaan sepeda dialokasikan dari APBD yang dilaksanakan dalam dua tahap pada tahun 2017 dan 2018. Jumlah total anggaran terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5. Anggaran Penyediaan Sepeda

No.	Tahapan	Tahun	Anggaran
1	Tahap I	2017	10,995,000,000
2	Tahap II	2018	3,176,895,000
Total			14,171,895,000

(Sumber: Dinas Pendidikan Kota Blitar, 2020)

Selain anggaran penyediaan sepeda, untuk mendukung pelaksanaan kebijakan tersebut, pemerintah kota juga mengalokasikan anggaran penunjang. Alokasi anggaran ini terdapat pada anggaran dari 2017 hingga tahun 2020 dan disalurkan ke SMP negeri di Kota Blitar. Informasi rinci anggaran tambahan ditunjukkan pada Tabel 6 di bawah ini.

Tabel 6. Anggaran Penunjang Kebijakan

No.	Item	Tahun		
		2017	2018	2020
1	Perawatan	117,406,000	76,898,200	191,475,000
2	Rak sepeda	156,052,000	0	0
3	Area parkir	627,490,000	49,160,000	102,960,000
4	Kompresor	20,000,000	6,000,000	4,000,000
Total (IDR)		920,948,000	132,058,200	298,435,000

(Sumber: Dinas Pendidikan Kota Blitar, 2020)

Dukungan anggaran ini menunjukkan kebijakan ini dipersiapkan dengan baik.

4. Dasar Hukum

Penerapan kebijakan publik harus didasarkan pada regulasi hukum yang kuat. Landasan hukum inilah yang akan menjadi acuan dalam menjalankan kebijakan tersebut. Selain itu, dengan dasar hukum yang jelas, pelaksana juga dapat terhindar dari masalah yang mungkin timbul di kemudian hari.

Dalam pelaksanaan kebijakan bersepeda ke sekolah ini, Pemerintah Kota Blitar membuat Peraturan Walikota Blitar Nomor 65 Tahun 2017 tentang Program Bantuan Sepeda Siswa. Kebijakan ini memuat segala sesuatu yang berkaitan erat dengan kebijakan ini mulai dari tujuan

yang ingin dicapai hingga peran khusus dan dokumen administrasi yang diperlukan.

5. Monitoring dan evaluasi

Salah satu bagian yang kurang jelas dari kebijakan ini adalah tahapan monitoring dan evaluasi. Pemerintah Kota Blitar tidak menetapkan target yang jelas dalam menentukan keberhasilan kebijakan tersebut. Misalnya, tidak ada target yang ditetapkan berapa banyak siswa yang menggunakan sepeda, sehingga kebijakan ini bisa dikatakan berhasil.

Pada saat wawancara peneliti tidak bisa ditemukan data-data evaluasi berkala yang telah dilakukan. Jadwal bersepeda yang ada menurut regulasi juga hanya berlaku di awal kebijakan, namun setelah kebijakan memasuki tahun ketiga, tidak ada lagi kejelasan jadwal penggunaan sepeda ini.

B. Output Kebijakan

Untuk mencapai hasil kebijakan ini, pembuat kebijakan menggunakan beberapa keluaran kebijakan untuk mencapai hasil yang diinginkan. Output pada kebijakan bersepeda dapat dilihat dari dua aspek, yaitu penyediaan infrastruktur fisik seperti membangun lebih banyak jalur sepeda atau memisahkan jalur sepeda dari jalan. Selain itu ada aspek *soft* dari kebijakan yang ditujukan untuk mengubah persepsi, keyakinan, dan sikap orang terhadap bersepeda.

Dalam penelitian ini, ada dua hal yang dilakukan untuk mengetahui efektivitas pada tahap output kebijakan ini. Pertama adalah analisis dari hasil observasi lapangan pada kegiatan di tahap ini dan kedua adalah menganalisis tingkat kepuasan siswa atas kebijakan ini. Tingkat kepuasan siswa dilihat dapat dijadikan perspektif utama dikarenakan siswa adalah *end-user* atau pengguna kebijakan ini.

1. Penyediaan Sepeda

Merujuk pada alokasi APBD di pembahasan terkait pendanaan di atas, pemerintah daerah menyediakan 5.660 unit

sepeda dalam 2 tahap (2017 dan 2018). Sepeda ini didistribusikan kepada siswa 9 (sembilan) SMP negeri untuk siswa yang terdaftar sebagai warga Kota Blitar. Distribusi sepeda dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 7. Distribusi Sepeda

No.	Sekolah	Jumlah Sepeda	
		Tahap I (2017)	Tahap II (2018)
1	SMPN 1	469	255
2	SMPN 2	491	239
3	SMPN 3	550	261
4	SMPN 4	520	254
5	SMPN 5	310	114
6	SMPN 6	122	151
7	SMPN 7	652	0
8	SMPN 8	656	0
9	SMPN 9	585	0
10	Tidak terdistribusi	-	31
Total		4,355	1,305

(Sumber: Dinas Pendidikan Kota Blitar, 2020)

Distibusi sepeda ini menyesuaikan jumlah siswa pada saat pertama kali program ini dijalankan. Dari analisis hasil wawancara ditemukan kendala bahwa jumlah siswa berubah setiap tahunnya, khususnya saat diterapkannya sistem zonasi.

Sehingganya ada sekolah yang memiliki kelebihan sepeda, dan sebaliknya ada yang kekurangan jumlah sepeda. Beberapa dokumentasi penggunaan sepeda oleh siswa dapat dilihat pada Gambar 3 di bawah ini.



(Sumber: Dokumentasi Penelitian, 2020)

Gambar 3. Penggunaan Sepeda oleh Siswa

2. Area parkir dan rak sepeda

Area parkir merupakan salah satu fasilitas penting untuk menunjang siswa

dalam menggunakan sepeda ke sekolah. Areal parkir di setiap sekolah di Kota Blitar sudah ada. Fasilitas yang ada hanya perlu diperbaiki, terutama rak sepeda, agar sepeda lebih layak diparkir di areal parkir.

Dari hasil observasi, terdapat beberapa sekolah yang memiliki area parkir yang layak, namun ada juga beberapa sekolah yang tidak memiliki area parkir yang layak karena tidak memungkinkan lagi untuk membangun area parkir baru di sekolah tersebut.

Beberapa contoh tempat parkir dengan rak sepeda terlihat pada Gambar 4 di bawah ini.



(Sumber: Dokumentasi Penelitian, 2020)

Gambar 4. Area Parkir dan Rak Sepeda

Jika dibandingkan dengan sekolah swasta yang tidak dilibatkan dalam kebijakan ini, ada perbedaan terutama pada penyediaan rak sepeda. Sebagai contoh dapat dilihat pada gambar di bawah ini yang menunjukkan areal parkir di SMP Al-Ghifari dan SMP Yohanes Gabriel.

Hal ini menunjukkan bahwa program ini telah memberikan dampak terhadap peningkatan infrastruktur pendukung yang dibutuhkan.



(Sumber: Dokumentasi Penelitian, 2020)

Gambar 5. Area Parkir Sepeda di SMP Swasta

Salah satu tantangan dalam kebijakan ini adalah adanya lahan parkir di luar sekolah. Area parkir milik warga ini muncul karena kebutuhan siswa dengan beragam alasan baik tidak mencukupinya lahan parkir di dalam sekolah maupun akses yang lebih mudah. Berdasarkan hasil survei kuisisioner, sekitar 5 persen siswa yang menggunakan sepeda ke sekolah masih memarkir sepeda di area parkir tersebut.

Selain itu, lahan parkir di luar sekolah ini memiliki dampak negatif dengan dimanfaatkannya oleh siswa yang menggunakan sepeda motor untuk memarkir kendaraan mereka di luar sekolah. Dalam hal ini, tentu saja penggunaan sepeda motor tidak dapat dibenarkan dikarenakan usia siswa SMP belum memasuki usia untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

3. Jalur dan Rambu-rambu Sepeda

Pemerintah setempat menyediakan jalur sepeda dan rambu-rambunya di beberapa jalan utama di Kota Blitar. Dinas Perhubungan menjadi instansi yang melakukan studi kelayakan sebelum kebijakan ini diterapkan.

Selain itu, dinas ini juga berperan dalam membangun jalur dan rambu-rambu sepeda seperti pada Gambar 6 di bawah ini.



(Sumber: Dokumentasi Penelitian, 2020)

Gambar 6. Jalur dan Rambu-rambu Sepeda

Namun jalur dan rambu-rambu sepeda di Kota Blitar belum cukup untuk menghubungkan semua SMP yang ada.

Pembangunan baru dilakukan di pusat kota. Pengembangan harus dilanjutkan pada tahap pengembangan selanjutnya.

4. Jalur Hijau

Jalur hijau tersedia hampir di pinggir jalan di Kota Blitar. Berfungsi sebagai tumbuhan untuk mengurangi dampak pencemaran udara. Selain itu, jalur hijau ini juga membantu pengguna sepeda untuk tetap nyaman dalam perjalanannya terutama di siang hari atau setelah jam sekolah.



(Sumber: Dokumentasi Penelitian, 2020)

Gambar 7. Contoh Jalur Hijau

5. Polisi Lalu-lintas

Kepolisian berperan menjaga lalu lintas di jalan raya terutama pada pagi hari. Bantuan ini juga membantu siswa untuk menyeberang persimpangan dekat sekolah mereka. Beberapa contoh petugas polisi yang sedang mengatur lalu-lintas dapat dilihat pada Gambar 8 di bawah ini.



(Sumber: Dokumentasi Penelitian, 2020)

Gambar 8. Polisi Lalu-lintas

Kegiatan pada tahap *output* (keluaran) kebijakan ini yang telah dipaparkan di atas menunjukkan bahwa Pemerintah Kota Blitar telah menyiapkan daya dukung kebijakan bersepeda ke sekolah. Hanya diperlukan kesinambungan dan pengembangan yang sudah ada seperti penambahan jalur dan rambu-rambu sepeda.

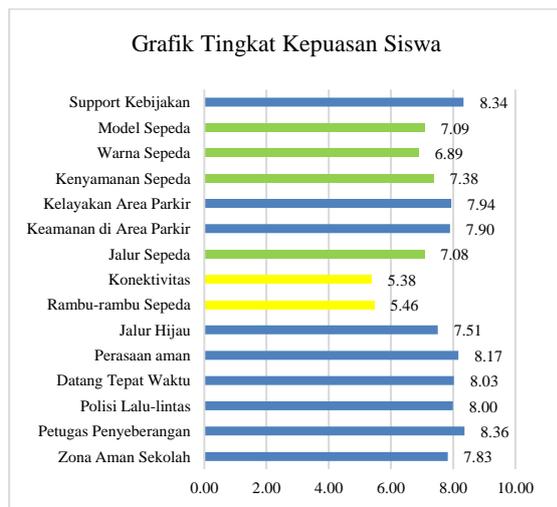
Tingkat Kepuasan Siswa

Untuk menilai efektivitas output yang ada, digunakan pendekatan dari aspek kepuasan siswa. Hal ini dikarenakan siswa adalah *end-user* (pengguna akhir) dan pihak yang paling terdampak dengan kebijakan. Oleh karenanya akan sangat penting untuk mengetahui persepsi siswa dari implementasi kebijakan ini.

Pengukuran persepsi ini dilakukan melalui analisis pada kuesioner. Unsur-unsur yang dinilai adalah output kebijakan yang ada dan juga faktor lain yang diperlukan. Pada bagian ini, siswa memberikan ranking kepuasan dengan skala 1-10 untuk menunjukkan kepuasannya terhadap kebijakan yang telah dijalankan. Penilaian terdiri dari unsur:

1. Dukungan siswa;
2. Fasilitas: sepeda dan tempat parkir;
3. Infrastruktur: jalur sepeda, rambu-rambu sepeda, konektivitas, jalur hijau;
4. Faktor pendukung lainnya: persepsi keselamatan, tiba tepat waktu ke sekolah, polisi lalu lintas, penjaga penyeberangan, zona aman sekolah.

Hasil dari analisis dapat dilihat pada Gambar 9 di bawah ini.



S k o r	0.0 - 2.0	2.1 - 4.0	4.1 - 6.0	6.1 - 8.0	8.1 - 10.0
Nilai	Sangat Tidak Puas	Tidak Puas	Sedang	Puas	Sangat Puas
Tanda					

(Sumber: Analisis, 2020)

Gambar 9. Grafik Tingkat Kepuasan Siswa

Dari hasil analisis di atas, secara umum tingkat kepuasan siswa berada pada tingkat puas dengan skor rata-rata pada angka 7.42. Namun dari seluruh indikator yang diberikan terdapat dua indikator yang nilainya mendekati skor 5.0 yaitu indikator konektivitas jalur sepeda dan pemberian rambu jalur sepeda. Hal ini menunjukkan bahwa pada kedua kasus tersebut kepuasan mahasiswa masih sangat rendah.

Hasil ini sesuai dengan hasil observasi lapangan yang dilakukan, dimana memang pembangunan jalur sepeda belum tersedia untuk semua sekolah. Jalur sepeda eksisting hanya melewati SMPN 1, SMPN 3, SMPN 4, SMPN 5, SMPN 6, SMP Yohanes Gabriel, dan SMP Muhammadiyah 1 Kota Blitar.

C. *OUTCOME* KEBIJAKAN

Outcome atau capaian kebijakan memberikan indikasi apakah suatu kebijakan berhasil atau tidak. Kebijakan bersepeda dapat memiliki banyak hasil, seperti perubahan jumlah orang yang bersepeda, berkurangnya jumlah kecelakaan yang terkait dengan bersepeda, peningkatan aktivitas ekonomi, atau menurunnya tingkat kemacetan.

Dari hasil wawancara dan telaah dokumen, tujuan dari kebijakan ini dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Meningkatkan kesehatan siswa;
2. Menurunkan biaya transportasi;
3. Menurunkan polusi udara;
4. Menyediakan transportasi yang terjangkau bagi siswa;
5. Menurunkan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar;
6. Meningkatkan kemandirian siswa;
7. Mengurangi kemacetan.

Tingkat *Outcome* (Capaian) Kebijakan Berdasarkan Persepsi Orang Tua Siswa dan Guru

Pada penelitian ini, persepsi orang tua dan guru digunakan sebagai alat bantu untuk mengukur pencapaian tujuan kebijakan. Pendekatan perseptual ini

dilakukan karena keterbatasan penelitian untuk mengukur secara langsung capaian kebijakan seperti meningkatnya kesehatan siswa, menurunnya polusi udara, berkurangnya kemacetan, dll.

Orang tua dan guru memiliki peran sangat penting karena memiliki keterkaitan langsung dengan siswa sebagai objek utama dalam kebijakan ini. Hasil analisis pada Gambar 10 menunjukkan bahwa persepsi orang tua siswa dan guru terhadap capaian kebijakan berada pada tingkat sangat efektif dengan skor rata-rata mencapai 8.17. Hal ini menunjukkan bahwa orang tua dan guru melihat kebijakan ini efektif untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan.

Orang tua dan guru memiliki peran sangat penting karena memiliki keterkaitan langsung dengan siswa sebagai objek utama dalam kebijakan ini. Hasil analisis pada Gambar 10 menunjukkan bahwa persepsi orang tua siswa dan guru terhadap capaian kebijakan berada pada tingkat sangat efektif dengan skor rata-rata mencapai 8.17. Hal ini menunjukkan bahwa orang tua dan guru melihat kebijakan ini efektif untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan.



(Sumber: Analisis, 2020)

Gambar 10. Grafik Persepsi Orang Tua Siswa dan Guru pada Capaian Kebijakan

Analisis Korelasi dengan Uji Chi-Square

Analisis selanjutnya yang dilakukan adalah Uji Chi-square. Analisis ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara pilihan moda transportasi siswa dengan variabel sosio ekonomi dan karakteristik perjalanan.

Dari hasil pengujian seperti yang ditampilkan pada Tabel 8, terdapat delapan variabel yang signifikan memiliki korelasi dengan moda transportasi yang digunakan, yaitu jarak, waktu tempuh, biaya, jenis kelamin, dukungan orang tua, asal tinggal siswa, kepemilikan sepeda, dan kepemilikan sepeda motor.

Sedangkan empat variabel lainnya yaitu jenjang kelas, pendapatan orang tua, pendidikan orang tua, dan kepemilikan mobil tidak memiliki korelasi terhadap pilihan moda transportasi yang digunakan ke sekolah.

Tabel 8. Resume Hasil Uji Chi-square

No.	Variabel	Chi-square test		Kesimpulan
		Signifikansi	Contingency coefficient	
1	Jarak	.000	0.329	Signifikan
2	Waktu tempuh (dihitung menggunakan sepeda)	.000	0.287	Signifikan
3	Biaya transportasi	.000	0.551	Signifikan
4	Jenis kelamin	.000	0.191	Signifikan
5	Jenjang kelas	0.201	0.084	Tidak signifikan
6	Dukungan orang tua	.000	0.217	Signifikan
7	Pendapatan orang tua	0.633	0.062	Tidak signifikan
8	Pendidikan orang tua	0.071	0.108	Tidak signifikan
9	Asal tinggal siswa	.000	0.202	Signifikan
10	Kepemilikan sepeda	0.001	0.148	Signifikan
11	Kepemilikan sepeda motor	0.027	0.104	Signifikan
12	Kepemilikan mobil	0.362	0.043	Tidak signifikan

(Sumber: Analisis, 2020)

SIMPULAN DAN SARAN

Hasil analisis efektivitas kebijakan bersepeda ke sekolah pada Program Sepeda Gratis untuk siswa SMP Negeri di Kota Blitar menunjukkan tingkat efektivitas yang cukup baik. Peningkatan jumlah siswa yang menggunakan sepeda sebagai salah satu moda transportasi aktif dan juga disaat yang bersamaan menurunnya siswa yang menggunakan sepeda motor ke sekolah tentunya akan memberikan banyak manfaat khususnya bagi siswa itu sendiri, dan juga secara umum pihak-pihak terkait.

Secara umum, efektivitas kebijakan ini juga terlihat pada setiap tahapan kebijakan yaitu input kebijakan, output kebijakan, dan outcome kebijakan. Pada tahap output kebijakan, terlihat kebijakan ini sudah dijalankan dengan baik. Hal ini juga tampak pada tingkat kepuasan siswa dan terutama tingkat persepsi orang tua siswa dan guru yang menyimpulkan bahwa kebijakan ini efektif dalam mencapai tujuan yang ingin dicapai.

Hal krusial yang masih belum efektif adalah proses evaluasi atau monitoring kebijakan ini sendiri. Diperlukan evaluasi rutin antar pemangku kepentingan untuk terus memastikan kebijakan ini berjalan dengan baik dan dapat mencapai tujuan yang diharapkan. Selain itu, hal teknis seperti penambahan jalur dan rambu-rambu sepeda juga menjadi penting untuk direncanakan pada periode selanjutnya agar semakin mendukung bertambahnya siswa yang menggunakan sepeda ke sekolah.

Sekolah dan pemerintah kota juga memiliki tantangan yang besar untuk menggunakan kewenangannya dalam memaksimalkan penggunaan sepeda yang telah diberikan. Meskipun jumlah siswa yang menggunakan sepeda telah naik signifikan, namun siswa yang memilih sepeda motor sebagai moda transportasi masih mencapai ditas 50 persen.

Oleh karenanya, peneliti menyarankan perlu dilakukannya evaluasi berkala yang terukur, perbaikan dan penambahan

infrastruktur pendukung seperti jalur sepeda dan tempat parkir, serta mengoptimalkan besarnya dukungan orang tua siswa yang mendukung anaknya menggunakan sepeda ke sekolah.

Selain itu, pemerintah kota juga dapat memperluas kebijakan ini pada siswa di SMP negeri yang berasal dari luar Kota Blitar dan siswa di sekolah swasta untuk turut juga mendapatkan sepeda gratis dari pemerintah kota. Ditambah lagi, pemerintah kota dan juga sekolah dapat meningkatkan performa kebijakan dengan memperhatikan variabel-variabel yang berkorelasi dengan pemilihan moda transportasi siswa.

DAFTAR PUSTAKA

- AG Subarsono. (2013). *Public Policy Analysis: Concept, Theory, and Application (2nd Edition)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- BPS. (2020). The number of Motorized Vehicle in Indonesia (2018). Retrieved from <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>
- Cavill, N., Davies, A., Cope, A., & Corner, D. (2019). Active Travel & Physical activity Evidence Review, (May), 1–86. Retrieved from <https://www.sportengland.org/media/13943/active-travel-full-report-evidence-review.pdf>
- de Hartog, J. J., Boogaard, H., Nijland, H., & Hoek, G. (2010). Do the health benefits of cycling outweigh the risks? *Environmental Health Perspectives*, 118(8), 1109–1116. <https://doi.org/10.1289/ehp.0901747>
- Dunn, W. (2014). *Public Policy Analysis Dunn* (Fifth Edit). Pearson.
- Ghekiere, A., Van Cauwenberg, J., De Geus, B., Clarys, P., Cardon, G.,

- Salmon, J., ... Deforche, B. (2014). Critical environmental factors for transportation cycling in children: A qualitative study using bike-along interviews. *PLoS ONE*, 9(9). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0106696>
- Healy, C. (2017). Active Travel Literature Review. *Joint Strategic Needs Assessment*, (July). Retrieved from [https://www.jsna.info/sites/default/files/Active Travel Literature Review 2017_0.pdf](https://www.jsna.info/sites/default/files/Active%20Travel%20Literature%20Review%202017_0.pdf)
- Herawati, H. (2019). Perencanaan jalur sepeda Kota Blitar yang terintegrasi dengan stasiun dan terminal. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 16(2), 89–100. <https://doi.org/10.25104/mtm.v16i2.966>
- Kemhub. 2005. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Larouche, R., Mammen, G., Rowe, D. A., & Faulkner, G. (2018). Effectiveness of active school transport interventions: A systematic review and update. *BMC Public Health*, 18(1), 1–18. <https://doi.org/10.1186/s12889-017-5005-1>
- Lamberts, B. F. (2017). *Making the Perfect Cycling Policy: The Role of Evaluations in Dutch Municipal Cycling Policy*. Radboud University Nijmegen.
- McDonald, Z., Fulton, L., & Mason, J. (2015). A Global High Shift Scenario. *International Journal for Sustainable Transportation*, (November). Retrieved from https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2015/11/A-Global-High-Shift-Cycling-Scenario_Nov-2015.pdf
- Panther, J. R., Jones, A. P., & van Sluijs, E. M. F. (2008). Environmental determinants of active travel in youth: A review and framework for future research. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 5(December). <https://doi.org/10.1186/1479-5868-5-34>
- Pradhan, N. S., Su, Y., Fu, Y., Zhang, L., & Yang, Y. (2017). Analyzing the Effectiveness of Policy Implementation at the Local Level: A Case Study of Management of the 2009–2010 Drought in Yunnan Province, China. *International Journal of Disaster Risk Science*, 8(1), 64–77. <https://doi.org/10.1007/s13753-017-0118-9>