

**IMPLEMENTASI PERATURAN GUBERNUR
DKI JAKARTA NO. 164 TAHUN 2016 TENTANG
PEMBATASAN LALU LINTAS GANJIL-GENAP
DI PROVINSI DKI JAKARTA**

SKRIPSI

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ilmu Administrasi Publik
pada Konsentrasi Kebijakan Publik Program Studi Ilmu Administrasi Publik



Oleh

Randi Alifio Yori

NIM 6661131709

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI PUBLIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA**

2018

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI PUBLIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : RANDI ALIFIO YORI
NIM : 6661131709
Judul Skripsi : Implemetasi Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 164
Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-
Genap Di Provinsi DKI Jakarta

Telah diujikan di hadapan Dewan Penguji Sidang Skripsi di Serang, tanggal 09
April tahun 2018 dan dinyatakan LULUS.

Serang, 09 April 2018

Ketua Penguji:

Riny Handayani, S.Si., M.Si

NIP. 197601062006042007

Anggota:

Yeni Widayastuti, S.Sos., M.Si

NIP. 197602102005012003

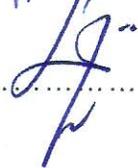
Anggota:

Listyaningsih, M.Si

NIP.197603292003122001

(..........)

(..........)

(..........)

Mengetahui,

Dekan FISIP
Universitas Sultan Ageng Tirtayasa


Dr. Agus Sjafari, M.Si
NIP.197108242005011002

Ketua Program Studi
Ilmu Administrasi Publik


Listyaningsih, S.Sos., M.Si
NIP.197603292003122001

PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Randi Alifio Yori

NIM : 6661131709

Tempat Tanggal Lahir : Jakarta, 12 Agustus 1994

Program Studi : Ilmu Administrasi Publik

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul IMPLEMENTASI PERATURAN GUBERNUR NO. 164 TAHUN 2016 TENTANG PEMBATAAN LALU LINTAS GANJIL-GENAP DI PROVINSI DKI JAKARTA adalah hasil karya saya sendiri, dan seluruh sumber yang dikutip maupun yang dirujuk telah saya nyatakan dengan benar. Apabila kemudian hari skripsi ini terbukti mengandung unsur plagiat, maka segala keserjanaan saya bias dicabut.

Serang, 09 April 2018



Randi Alifio Yori

LEMBAR PERSETUJUAN

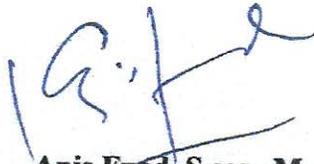
Nama : Randi Alifio Yori
NIM : 6661131709
Judul Skripsi : **IMPLEMENTASI PERATURAN GUBERNUR DKI JAKARTA NO. 164 TAHUN 2016 TENTANG PEMBATAAN LALU LINTAS GANJIL-GENAP DI PROVINSI DKI JAKARTA.**

Serang, Maret 2018

Skripsi ini telah Disetujui untuk diujikan

Menyetujui,

Pembimbing I



Anis Fuad, S.sos., M.si.
NIP: 198009082006041002

Pembimbing II



Drs. Atto'ullah, M.si.
NIP. 1968030620021210001

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Sultan Ageng Tirtayasa


Dr. Agus Sjaferi M.Si
NIP. 197108242005011002

ABSTRAK

RANDI ALIFIO YORI. 6661131709. 2018. Implementasi Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap Di Provinsi DKI Jakarta. Program Studi Ilmu Administrasi Publik. Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik. Dosen Pembimbing I: Anis Fuad, S.Sos., M.Si. dan dosen pembimbing II: Drs. Atto'ullah, M.Si.

Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil genap merupakan kebijakan lalu lintas yang bertujuan untuk merekayasa keadaan lalu lintas agar dapat mengurangi kemacetan di sepanjang koridor Jalan Sisingamangaraja – Jalan Jendral Sudirman – Jalan M.H Thamrin dan Koridor Jalan Jendral Gatot Subroto, yang di atur melalui Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 164 Tahun 2016. Penelitian dilakukan di Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Direktorat lalu lintas Polda Metro Jaya, dan Pos Pengawasan pembatasan lalu lintas ganjil genap. Metode yang dilakukan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Dalam penelitian ini, Peneliti menggunakan model implementasi kebijakan publik menurut Van Meter dan Van Horn, yang mana meliputi ukuran dasar dan tujuan kebijakan, sumberdaya, komunikasi antar organisasi, karakteristik badan-badan pelaksana, kondisi ekonomi, sosial, dan politik, dan disposisi pelaksana. Hasil penelitian menunjukkan implementasi yang dilakukan oleh pihak yang berwenang telah dilakukan dengan baik namun masih ada beberapa masalah yang menghambat dan membuat permasalahan baru, seperti masih tingginya angka pelanggaran, kemacetan masih cukup tinggi terutama saat musim hujan, dan perpindahan arus kemacetan ke jalur alternatif. Berdasarkan hasil penelitian, peneliti memberikan saran yaitu Pemerintah harus memperbanyak dan memperbagus kendaraan umum, mengurangi penjualan kendaraan dan impor kendaraan, dan pemerintah harus membuat rekayasa lalu lintas yang berdampak lebih besar lagi, seperti membuat pembatasan kendaraan dengan sistem zonasi wilayah.

Kata kunci : kebijakan publik, Implementasi, rekayasa lalu lintas.

ABSTRACT

RANDI ALIFIO YORI. 6661131709. 2018. Implementation of Governor Regulation No. DKI Jakarta. 164 Year 2016 About Even-Odd Traffic Limitations In Province of DKI Jakarta. Public Administration Science Program. Faculty of Social Science and Political Science. Supervisor I: Anis Fuad, S.Sos., M.Si. and lecturer II: Drs. Atto'ullah, M.Si.

Even odd traffic restriction policy is a traffic policy that aims to engineer traffic conditions in order to break down congestion along the corridor of Jalan Sisingamangaraja - Jalan Jendral Sudirman - Jalan MH Thamrin and Jalan Gatot Subroto Corridor, which is arranged through Jakarta Governor Regulation No . 164 Year 2016. The study was conducted at Jakarta Transportation Department, Traffic Directorate of Polda Metro Jaya, and even odd odd traffic control post. The method used in this research is descriptive method with qualitative approach. In this study, the researcher uses a model of public policy implementation according to Van Meter and Van Horn, which includes basic measures and policy objectives, resources, inter-organizational communication, characteristics of implementing agencies, economic, social and political conditions, and disposition of implementers. The results show that the implementation performed by the authorities has done well but there are still some problems that hamper and create new problems, such as the high number of violations, congestion is still quite high especially during the rainy season, and the flow of traffic congestion to alternative routes. Based on the results of the study, the researcher suggests that the Government should improve and improve the public transportation, reduce vehicle sales and import vehicles, and the government should make traffic engineering that has greater impact, such as limiting vehicles with zonation system.

Keywords: public policy, Impelementation, traffic engineering.

KATA PENGANTAR

Puji Syukur peneliti panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan rahmat dan karunia-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul ***IMPLEMENTASI PERGUB DKI JAKARTA NO. 164 TAHUN 2016 TENTANG PEMBatasan LALU LINTAS GANJIL-GENAP DI PROVINSI DKI JAKARTA***. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat tugas akhir Studi Strata Satu (S1) untuk mendapat gelar kesarjanaan pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

Peneliti meyakini sepenuhnya bahwa keberhasilan dan kesempurnaan pada penyusunan proposal penelitian ini tidak akan terwujud tanpa adanya dukungan dari berbagai pihak yang telah membantu dalam memberikan motivasi dan masukan untuk menambah wawasan terkait bidang yang diteliti oleh penulis. Oleh sebab itu, maka pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. H. Sholeh Hidayat, M.Pd., Rektor Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
2. Dr. Agus Sjafari, M.Si., Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
3. Rahmawati, S.Sos, M.Si., Wakil Dekan I Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
4. Iman Mukhroman, S.Sos, M.Si., Wakil Dekan II Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

5. Kandung Sapto Nugroho, S.Sos, M.Si., Wakil Dekan III Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
6. Listyaningsih, M.Si., Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
7. Riswanda, Ph.D Sekretaris Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
8. Juliannes Cadith, M.Si sebagai Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan waktu, tenaga, arahan dan motivasi dalam proses kegiatan akademik peneliti.
9. Anis Fuad, M.Si sebagai Dosen Pembimbing Skripsi I yang telah memberikan waktu, tenaga, arahan dan motivasi dalam menyelesaikan proposal penelitian ini.
10. Drs. Atto'ullah, M. Si, M.Si sebagai Dosen Pembimbing Skripsi II yang telah memberikan waktu, tenaga, arahan dan motivasi dalam menyelesaikan proposal penelitian ini.
11. Kepada seluruh Dosen dan Staff Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa yang tidak bisa Saya sebutkan satu persatu, yang telah membekali ilmu selama perkuliahan dan membantu dalam memberikan informasi selama proses perkuliahan.

12. Kepada kepala bidang dan seluruh staff bidang fasilitas umum Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kabupaten Tangerang yang telah memberikan informasi dan data terkait Program Gebrak Pakumis
13. Kepada kedua orang tuaku tercinta yaitu Ayahanda Yusrizal dan Khususnya kepada Ibunda Dra. Eriwati yang senantiasa mendoakan, mendidik, membantu baik materil maupun non-materil dengan sentuhan penuh kasih sayang.
14. Kepada kedua saudara kandung saya yaitu Detta Istifanni Yori dan Muhammad Rafli Akhromi yang selalu memotivasi saya untuk menyelesaikan penelitian ini, dan memberikan semangat selama proses penelitian.
15. Kepada para sahabat seperjuanganku Eko Nurcahyo, Ahmad Hidayat, Maulana Aditya, Saka Mada, dan Ferdy Ardyansyah, Muamar Aqrom, Pindo Prayogi, Nucky Nugraha, Aji Dewantoro, Masdi, Imam Rifai, Murni dan masih banyak lagi yang tak mungkin saya ucapkan satu-persatu, yang selalu dapat dijadikan tempat untuk selalu bertukar pikiran untuk mendapatkan solusi dalam setiap masalah dan memotivasi dalam menyelesaikan proposal penelitian ini.
16. Kepada sahabat-sahabatku di tongkrongan SMAN 85 Jakarta angkatan 2013 yang selalu ada disaat saya susah, senang, sedih dan bahagia dalam menjalani kehidupan ini, karena kita adalah keluarga.
17. Serta semua pihak yang terlibat dalam membantu peneliti untuk memberikan arahan, bimbingan, semangat, dan doa yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Peneliti menyadari bahwa sebagai manusia yang tak luput dari kesempurnaan yang tentunya memiliki keterbatasan yang terdapat kekurangan dalam penyusunannya. Oleh sebab itu, peneliti meminta maaf apabila ada kesalahan dan kekurangan dalam Penelitian Skripsi ini. Peneliti mengharapkan segala masukan baik kritik maupun saran dari pembaca yang dapat membangun demi penyempurnaan skripsi ini.

Serang, Maret 2018

Peneliti,

Randi Alifio Yori

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL

LEMBAR PENGESAHAN

PERNYATAAN ORISINALITAS

LEMBAR PERSETUJUAN

ABSTRAK

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI v

DAFTAR GAMBAR ix

DAFTAR TABEL x

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah 1

1.2 Identifikasi Masalah 16

1.3 Pembatasan Masalah 16

1.4 Rumusan Masalah 17

1.5 Tujuan Penelitian 17

1.6 Manfaat Penulisan 18

1.7 Sistematika Penulisan 18

BAB II	DESKRIPSI TEORI, KERANGKA BERFIKIR DAN ASUMSI	
	DASAR PENELITIAN	
2.1	Tinjauan Pustaka	20
2.1.1.	Deskripsi Teori	20
2.1.2.	Pengertian Kebijakan Publik	20
2.1.3.	Tahap-tahap Kebijakan Publik	23
2.1.4.	Pengertian Implementasi Kebijakan	26
2.1.5.	Model Implementasi Kebijakan Publik	28
2.1.6.	Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan	33
2.1.7.	Pergub DKI Jakarta No. 164 tahun 2016	34
2.1.8.	Manajemen Rekayasa Lalu Lintas	36
2.2	Penelitian Terdahulu	38
2.3	Kerangka Berfikir	42
2.4	Asumsi Dasar	44
BAB III	METODOLOGI PENELITIAN	
3.1	Metode Penelitian	45
3.2	Fokus Penelitian.....	46
3.3	Lokasi Penelitian	46
3.4	Instrumen Penelitian	47
3.5	Teknik Pengumpulan Data	48

3.6	Informan Penelitian	52
3.7	Pedoman Wawancara	54
3.8	Teknik Analisa Data	55
3.9	Uji Keabsahan Data	57
3.10	Jadwal Penelitian	59

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1	Deskripsi Objek Penelitian.....	60
4.1.1	Profil DKI Jakarta	60
4.1.2	Profil Dinas Perhubungan DKI Jakarta	61
4.1.3	Profil Dirlantas Polda Metro Jaya	66
4.1.4	Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas Ganjil Genap	68
4.2	Deskripsi Data	70
4.2.1	Deskripsi Data Penelitian	70
4.2.2	Deskripsi Informan Penelitian	71
4.2.3	Analisis Data	72
4.3	Deskripsi Hasil Penelitian	74
4.4	Pembahasan	92

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1	Kesimpulan	99
-----	------------------	----

5.2 Saran 100

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 pemberitahuan uji coba penghapusan 3 in 1	9
Gambar 1.2 rute jalur kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil genap	13
Gambar 1.3 Pemberitahuan Aturan Kawasan Pembatasan Lalu Lintas Ganjil- Genap	14
Gambar 2.1 Bagan Kerangka Berfikir	47
Gambar 4.1 Bagan Struktur Organisasi Direktorat lalu lintas polda metro jaya	72

DAFTAR TABEL

Halaman

Daftar tabel 1.1 Data kendaraan bermotor di JABODETABEK berdasarkan Nomor polisi ganjil dan genap s.d bulan maret 2016.....	4
Daftar tabel 1.2 Data kendaraan bermotor di DKI Jakarta berdasarkan Nomor polisi ganjil dan genap s.d bulan maret 2016	4
Daftar tabel 1.3 data pelanggaran selama masa pemberlakuan kebijakan ganjil genap hingga awal bulan Desember tahun 2016	15
Daftar tabel 2.1 tabel penelitian terdahulu	42
Daftar tabel 3.1 Informan penelitian	57
Daftar tabel 4.1 Deskripsi Informan Penelitian	76

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Provinsi DKI Jakarta merupakan Ibu Kota dari Negara Kesatuan Republik Indonesia sekaligus menjadi kota terbesar Indonesia. Sejatinya DKI Jakarta merupakan daerah otonomi berbentuk provinsi tetapi karena lingkupnya wilayahnya yang tidak terlalu luas maka Jakarta biasa disebut sebuah Kota Besar.

Menurut data dari <https://jakarta.bps.go.id> pada tahun 2017 jumlah penduduk Jakarta berjumlah 10.374.200 jiwa dan pada pagi/siang hari bisa melebihi dari 11 juta penduduk. Perbedaan penduduk DKI Jakarta pada siang dan malam hari dapat berbeda karena banyaknya migrasi penduduk dari kota-kota satelit di Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (BODETABEK).

Kegiatan migrasi yang dilakukan oleh warga yang ditinggal di wilayah BODETAK seperti : bekerja, bersekolah, berwisata dan lain-lain. Dengan masuknya para pekerja, pelajar dan para penduduk dari wilayah BODETABEK membuat volume kendaraan yang melintasi jalanan Jakarta pun meningkat. Berdasarkan data yang didapatkan dari Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta total kendaraan yang masuk ke DKI Jakarta pada tahun 2011 yaitu 9.895.419 unit kendaraan dan pada tahun 2016 bertambah menjadi 11.704.432 unit kendaraan.

Melihat dari data yang didapatkan maka wajar jika DKI Jakarta merupakan salah satu kota termacet di Indonesia bahkan di dunia. Pada tahun 2014 salah satu

perusahaan pelumas ternama PT. Castrol Indonesia mengadakan penelitian yang menyatakan bahwa Jakarta termasuk dalam 10 kota termacet di dunia. Kemacetan yang melanda DKI Jakarta disebabkan oleh beberapa faktor, seperti: faktor jalan di Jakarta, faktor kendaraan bermotor dan faktor individunya.

Berdasarkan data BPS Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2015 jumlah ruas jalan di Provinsi DKI Jakarta tidak sebanding dengan volume kendaraan bermotor yang melintasi jalanan Ibu Kota, Total panjang jalan di Jakarta sepanjang 6.956.842 M dan total luas jalan di Jakarta hanya 48.502.763,16 M² atau hanya sebesar 7% dari luas wilayah daratan Jakarta. Dikutip dari metro.sindonews.com, Deputi Gubernur DKI Jakarta Bidang Transportasi, Perdagangan, dan Industri, bapak Sutanto Suhodho mengatakan, Jakarta dengan luas wilayah 661 km² seharusnya memiliki rasio luas jalan sebesar 12% sama seperti dengan Negara Singapura yang luas daratan hampir sama. Sutanto Suhodho menambahkan, apabila semua kendaraan yang ada di Jakarta masuk dalam waktu bersamaan maka per unit kendaraan hanya mendapatkan jatah jalan sepanjang 0,6 meter.

Menurut data dari Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI total jumlah unit kendaraan bermotor di DKI Jakarta sampai dengan bulan Maret 2016 yaitu 8.780.142 unit kendaraan, dan total jumlah unit kendaraan bermotor di JABODETABEK sampai dengan Bulan Maret 2016 yaitu sebanyak 16.973.727 unit kendaraan. Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta mengkategorikan jenis-jenis kendaraan bermotor yang ada di Jabodetabek dengan jumlah kendaraannya, yaitu : Kendaraan

penumpang/ mobil, kendaraan beban, kendaraan bus, kendaraan ransus, dan sepeda motor.

Berdasarkan PP nomor 44 tahun 1993 tentang definisi kendaraan bermotor menjelaskan pengertian kendaraan bermotor yang di Indonesia yaitu, Kendaraan penumpang/Mobil adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi. Kendaraan bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

Kendaraan beban/barang adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus, kendaraan khusus/Ransus adalah kendaraan bermotor selain dari pada kendaraan bermotor untuk barang, yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau mengangkut barang-barang khusus, kendaraan sepeda motor kendaraan bermotor roda dua, atau tiga tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping.

Berdasarkan data yang dihimpun dari Manajemen Rekayasa Lalu lintas Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta, Dishubtrans DKI Jakarta menjabarkan 16.973.727 kendaraan yang berada di JABODETABEK berdasarkan kategorinya, yaitu sebagai berikut

:

Tabel 1.1 Data kendaraan bermotor di JABODETABEK berdasarkan Nomor polisi ganjil dan genap s.d bulan maret 2016

No	Jenis kendaraan bermotor	Ganjil	genap	Total
1	Penumpang	1.499.042	1.478.744	2.986.786
2	Beban	393.429	396.536	789.965
3	Bus	33.459	36.221	69.680
4	Ransus	14.007	14.095	28.102
5	Sepeda Motor	6.555.537	6.543.657	13.099.194
		8.495.474	8.478.253	16.973.727

(sumber: manajemen rekayasa lau lintas Dishubtrans DKI Jakarta)

Sedangkan jumlah kendaraan bermotor yang berasal dari DKI Jakarta, yaitu sebagai berikut

Tabel 1.2 Data kendaraan bermotor di DKI Jakarta berdasarkan Nomor polisi ganjil dan genap s.d bulan maret 2016

No	Jenis kendaraan bermotor	Ganjil	genap	Total
1	Penumpang	928.543	917.351	1.845.894
2	Beban	220.450	220.777	441.227
3	Bus	6718	6894	13.612
4	Ransus	934	892	1.826
5	Sepeda Motor	3.245.101	3.232.482	6.477.583
		4.401.746	4.378.396	8.780.142

(sumber: manajemen rekayasa lau lintas Dishubtrans DKI Jakarta)

Dari data Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta diatas terjadi peningkatan jumlah kendaraan di JABODETABEK yang cukup signifikan dalam 5 tahun terakhir sebanyak $\pm 3.500.000$ unit kendaraan, dimana dalam tahun 2011 jumlah total kendaraan yang ada di JABODETABEK sebanyak 13.347.652 unit kendaraan.

Berdasarkan jumlah total kendaraan yang telah didata oleh Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta maka tidak heran jika DKI Jakarta termasuk dalam 10 kota termacet didunia. Dengan luas wilayah daratan 661,52 km² tetapi diisi lebih dari 11 juta lebih kendaraan setiap harinya di wilayah DKI Jakarta.

Salah satu jalanan di pusat kota Jakarta yang selalu menjadi sorotan publik dan media karena kemacetan yang menjadi makanan sehari-hari di tempat ini dan merupakan lokasi fokus penelitian ini yaitu Jalan Sisingamangaraja hingga Jalan Merdeka barat dan sebagian Jalan Gatot Subroto mulai dari Gerbang Pemuda sampai dengan Simpang Kuningan. Tak heran apabila nama-nama jalanan tersebut membuat kemacetan, karena Jalan Sisingamangaraja hingga Jalan Merdeka barat dan Jalan Gatot Subroto merupakan salah satu jalan Protokol di DKI Jakarta dimana sepanjang jalan tersebut terdapat puluhan gedung, dan ratusan perkantoran swasta maupun BUMN dan gedung perkantoran pemerintahan.

Secara tidak langsung kemacetan merupakan aktivitas keseharian bagi pengguna Jalan Sisingamangaraja hingga Jalan Merdeka Barat dan Jalan Gatot Subroto terutama pada saat jam masuk kerja yaitu pukul 07.00-10.00 dan pukul 16.00-20.00 yang merupakan jam pulang kantor. Berbagai upaya telah dilakukan oleh

Pemda DKI Jakarta untuk mengurangi kemacetan di jalan tersebut seperti membuat kebijakan 3 in 1 pada tahun 2003. Kebijakan 3 in 1 dibuat berdasarkan keputusan Gubernur Jakarta saat itu yaitu H. Sutiyoso melalui Pergub No. 4104/2003 tertanggal 23 Desember 2003, dan diperbarui melalui pergub DKI Jakarta No. 110 tahun 2012 tentang kawasan pengendalian lalu lintas. Kebijakan 3 in 1 dibuat dengan tujuan agar penggunaan kendaraan pribadi berkurang karena kebijakan tersebut mengharuskan pengguna kendaraan bermotor roda 4 atau kendaraan penumpang (Mobil) harus berisi minimal 3 orang atau lebih.

kebijakan 3 in 1 diberlakukan di jalan-jalan protokol DKI Jakarta, antara lain, Jalan Sisingamangaraja, Jalan Jendral Sudirman, Jalan MH. Thamrin, Jalan HR Rasuna Said, Jalan Merdeka Barat, dan Jalan Gatot Subroto. Nama-nama Jalan yang telah disebutkan tadi memiliki julukan daerah segitiga emas Jakarta. Julukan ini tercipta karena ruas jalan-jalan tersebut berisi perusahaan-perusahaan besar berskala nasional dan ternama, seperti : PT. Djarum Indonesia, PT. Indofood, Perusahaan Sinarmas, PT Bank BCA, PT Bank BNI dan masih banyak lagi.

Menurut kepala Unit Pengelola System Jalan Berbayar Elektronik Dinas perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta Bapak Zulkifli, ST, MT pada 13 Desember 2016 di Kantor Mekanis Jatibaru Pemprov DKI Jakarta, mengatakan bahwa pekerja yang menggunakan mobil di ruas Jalan Sisingamangaraja hingga Jalan Merdeka Barat dan Jalan Gatot Subroto cukup tinggi karena rata-rata pekerja yang bekerja di sepanjang ruas jalan tersebut dan sudah memiliki gaji yang besar biasanya menggunakan kendaraan mobil sebagai kendaraan menuju kantor.

Kebijakan 3 in 1 di Jalan Jendral Besar Sudirman dan Jalan MH. Thamrin hanya berlaku pada ruas jalan cepat dan dimulai pada pukul 07.00-10.00 dan pukul 16.00-19.00 yang merupakan jam pulang kantor. Diluar jam-jam tersebut pengendara mobil bebas melewati ruas jalan 3 in 1 dengan penumpang kurang dari 3 orang.

Selain memberlakukan kebijakan 3 in 1 di jalan-jalan protokol di DKI Jakarta untuk mengurangi kemacetan, pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga membuat kebijakan pengadaan bus angkutan masa yaitu Transjakarta/Busway. Transjakarta/Busway disediakan oleh Pemprov DKI guna memberikan moda transportasi publik yang nyaman dan aman bagi masyarakat Jakarta ataupun yang beraktivitas di Jakarta.

Transjakarta/Busway mulai beroperasi pada pertengahan tahun 2004 didesain sebagai bus berpenumpang banyak. Koridor 1 merupakan rute awal pembangunan Transjakarta dengan rute Blok-m – Kota, dimana rute ini melawati jalan Sisingamangaraja hingga Jalan Merdeka barat, dan terdapat 11 halte Transjakarta sepanjang kedua jalan tersebut, dan dukuh atas yang berada di ruas jalan Jendral Besar Sudirman merupakan salah satu halte yang memiliki kepadatan yang cukup tinggi karena di halte tersebut terhubung dengan koridor kearah timur Jakarta dan berada dekat dengan stasiun Sudirman.

Akan tetapi dengan dibuatnya 2 solusi pemecah kemacetan di Jalan Sisingamangaraja hingga Jalan Merdeka Barat dan Jalan Gatot Subroto yang telah diimplementasikan tetap tidak membuat kemacetan di jalan tersebut mengurang secara signifikan, bahkan menimbulkan permasalahan-permasalahan baru yang

menyebabkan salah satu kebijakan dihapuskan yaitu kebijakan 3 in 1. Pada tahun 2016 pemerintah Provinsi DKI Jakarta resmi menghapus kebijakan 3 in 1 melalui Pergub DKI Jakarta No. 114 tahun 2016.

Penghapusan kebijakan 3 in 1 di DKI Jakarta disebabkan bukan hanya karena 3 in 1 tidak bisa mengurai kemacetan di Jalan Protokol di Jakarta secara signifikan, tetapi menimbulkan permasalahan sosial, yaitu munculnya joki-joki 3 in 1 yang berada di sepanjang ruas jalan sebelum memasuki jalanan kawasan 3 in 1. Joki 3 in 1 adalah sekelompok orang yang memanfaatkan kebijakan tersebut guna mendapatkan keuntungan sebagai penumpang. Para Joki 3 in 1 akan mendapat bayaran karena telah memenuhi kewajiban mobil yang mereka tumpangi.

Selain keberadaan joki-joki yang menjadi permasalahan sosial yang timbul karena kebijakan tersebut ada satu permasalahan lain yang cukup meyakinkan Gubernur DKI Jakarta menghapus kebijakan 3 in 1. Dikutip dari laman berita online www.liputan6.com, menurut Gubernur DKI Jakarta, Basuki Tjahaja Purnama, Banyak joki yang bekerja sambil membawa anak-anak kecil atau bayi, biasanya anak dan bayi yang diajak menjadi joki diberi obat tidur agar tidak rewel. Basuki Tjahaja Purnama menambahkan, Pemprov DKI Jakarta bersama dengan Ditlantas Polda Metro Jaya masih terus berkoordinasi mengenai rencana penghapusan 3 in 1. Uji coba untuk penghapusan sistem itu akan dilakukan di beberapa ruas jalan di Jakarta.

Kepala Unit Pengelola System Jalan Berbayar Elektronik Dinas perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta Bapak Zulkifli, ST, MT mengatakan , perilaku joki-joki yang melakukan eksploitasi terhadap anak-anak agar lebih mudah mendapatkan

panggilan oleh pengendara karena adanya rasa iba kepada joki-joki yang membawa anak kecil. Menurut Zulfikli, anak-anak kecil yang biasa dieksploitasi umumnya berusia dibawah lima tahun dan mudah untuk digendong, tujuannya agar mendapatkan rasa iba dari para pengemudi yang sedang mencari joki dan mendapatkan uang lebih karena membawa anak-anak.

Sebelum melakukan penghapusan kebijakan 3 in1 Pemprov DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta terlebih dahulu melakukan uji coba penghapusan kebijakan 3 in 1 pada tanggal 5 s.d 8 April 2016 dan 11 s.d 13 April 2016 serta perpanjangan dari 14 April s.d 13 Mei 2016.



Gambar 1.1 pemberitahuan uji coba penghapusan 3 in 1

(sumber ; republika.co.id)

Setelah menghapus kebijakan 3 in 1, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta membuat kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap sebagai pengganti kebijakan 3 in 1. Kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap atau dikenal kebijakan ganjil-genap merupakan kelanjutan manajemen rekayasa lalulintas yang ditetapkan melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016.

Melalui Peraturan Gubernur No. 164 tahun 2016 menyatakan Pembatasan lalu lintas ganjil-genap merupakan sistem manajemen rekayasa lalu lintas yang berpatokan terhadap Plat nomor kendaraan/TNKB. Kendaraan dengan akhiran nomor plat ganjil hanya bisa beroperasi pada tanggal ganjil, sementara kendaraan dengan nomor plat genap hanya bisa beroperasi pada tanggal genap.

Kebijakan Pembatasan plat nomor kendaraan bermotor ganjil genap berlaku di Jl. Sisingamangaraja – Jl. Jend. Sudirman – Jl. MH. Thamrin – Jl. Merdeka Barat dan Jl. Gatot subroto. Pembatasan plat nomor ganjil-genap berlaku pada hari Senin S.D Jumat pada pukul 07.00 WIB & pukul 16.00-20.00 WIB. Berikut gambar rute kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil genap.



Gambar 1.2 rute jalur kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil genap (sumber : detik.com)

Pemprov DKI Jakarta melakukan pelaksanaan implementasi kebijakan plat nomor kendaraan ganjil dan genap dengan 3 tahapan, yaitu tahap sosialisasi, ujicoba dan pemberlakuan. Tahap sosialisasi dilakukan mulai tanggal 28 Juni s/d 26 Juli 2016, lalu pada tanggal 27 Juli 2016 s/d 26 Agustus 2016 Dishubtrans DKI Jakarta melakukan Ujicoba sistem Ganjil-Genap dan memberikan teguran kepada pelanggar yang melanggar aturan kebijakan plat nomor ganjil dan genap.

Mulai tanggal 30 Agustus 2016 Dishub DKI Jakarta memberlakukan kebijakan sistem Ganjil-Genap bekerja sama dengan Polda Metro Jaya bagian Satuan

lalu Lintas. Polda Metro Jaya menetapkan sanksi untuk pelanggar kebijakan tersebut dengan sanksi sebesar Rp 500.000 atau dengan kurungan paling lama 2 bulan sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.



Gambar 1.3 pemberitahuan aturan kawasan pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap (sumber: Peneliti)

Dalam implementasinya, Dishubtrans DKI Jakarta bersama dengan Satlantas Polda metro Jaya menempatkan personilnya di 9 titik pengawasan, antara lain: TL. Oteva, Bunderan patung kuda, TL Bank Indonesia, TL, Sarinah, Bundaran HI, Bundaran Senayan, TL CSW, TL. Kuningan, dan gerbang pemuda (setelah slipi).

Berdasarkan peraturannya Dishubtrans DKI Jakarta memberikan pengecualian khusus kepada beberapa kendaraan, yaitu mobil Presiden dan Wakil Presiden, mobil Ambulans, Damkar, mobil pejabat lembaga tinggi negara setingkat menteri, mobil

dinas petugas, kendaraan angkutan pelat kuning, mobil barang ada dispensasi dari Dishubtrans. Menurut Bapak Nesbudih Dasrul dari Dishubtrans DKI Jakarta pada 23 Januari 2018 mengatakan bahwa selain untuk mengganti kebijakan 3 in 1, keberadaan pembatasan lalu lintas ganjil genap juga diharapkan dapat membuat masyarakat mengubah pola berpergian dari menggunakan kendaraan pribadi menjadi menggunakan kendaraan umum.

Berdasarkan penjabaran latar belakang dan pengamatan lapangan penulis melihat dan mengamati jalannya implementasi kebijakan tersebut, masih memunculkan beberapa masalah, yaitu sebagai berikut:

Pertama, kebijakan pembatasan kendaraan bermotor Ganjil-Genap yang diharapkan dapat menekan angka kemacetan sebagai pengganti 3 in 1 tampaknya belum berjalan sesuai dengan harapan. Masih terjadinya kemacetan disepanjang koridor jalan yang diberlakukan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sebagai bukti bahwa kebijakan ini masih belum berjalan optimal. Belum optimalnya dampak dari kebijakan ini bisa disebabkan dengan bertambah terus jumlah kendaraan roda 4 dijalanan seperti yang disampaikan oleh Bapak Dharmaningtyas Ketua Istitut transportasi pada 5 Januari 2018 yang mengatakan bahwa penambahan volume kendaraan di Jakarta menjadi penghambat kesuksesan kebijakan ini, salah satu faktor yaitu keberadaan mobil LCGC yang bisa kita lihat saat ini terus bertambah banyak dijalan. Keadaan jalanan yang tiap pagi dan sore hingga malam hari selalu macet menjadi pertanyaan apakah kebijakan ini merupakan kebijakan yang sesuai dengan kebutuhan permasalahan kemacetan yang timbul.



Gambar 1.4 berita elektronik tentang kurang efektifnya kebijakan Ganjil-Genap
(Sumber: Vivanews.com)

Kedua, berdasarkan data dari Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta selama masa pembatasan Ganjil-Genap hingga pada awal bulan Desember telah terjadi 5113 pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara. Berikut rincian pelanggaran selama \pm 3 bulan. hal ini sangat disayangkan mengingat sosialisasi yang telah lama dilakukan oleh pemerintah dan informasi yang mudah didapatkan dari mulut ke mulut tetapi masih banyak yang melanggar. Keberadaan pelanggaran yang dilakukan masyarakat sangat disayangkan, karena apabila masyarakat melakukan pelanggaran maka akan dilakukan penindakan oleh Polisi, dimana selama proses penindakan akan memakan sedikit bahu jalan yang akan membuat ruas jalan menjadi terhambat.

Tabel 1.3 data pelanggaran selama masa pemberlakuan kebijakan ganjil genap hingga awal bulan Desember tahun 2016

Bulan	Pelanggaran
Agustus – September	2.116
Oktober	1.513
November – Desember	1.484
Total	5113

(sumber: Manajemen rekayasa lalu lintas (MRL) Dishubtrans DKI Jakarta)

Ketiga, dalam penerapannya penulis mengamati keadaan disekitaran jalan-jalan yang tidak dibatasi pembatasan kebijakan ganjil-genap. Penulis mengamati terjadi perpindahan kemacetan yang terjadi ke jalan-jalan alternatif di sekitar koridor jalan yang jalan tidak diberlakukan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap. Hasil pengamatan Penulis pun ternyata dialami oleh pengguna jalan yang terdampak dari kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap, seperti yang disampaikan oleh Rino Mointi pengguna jalan yang beraktivitas menuju kantor di kawasan Jalan Gatot Subroto pada 23 Januari 2018 yang mengatakan bahwa Apabila sedang berlaku tanggal genap maka dirinya akan melewati Jalan Dr. Satrio dimana dirinya harus terkena kemacetan satu sampai satu setengah jam untuk meunuju kantor di Graha BIP, Jalan Gatot Subroto.

Melihat permasalahan yang timbul dari penjabaran latar belakang diatas mendorong penulis untuk melakukan penelitian dengan judul “IMPLEMENTASI PERGUB DKI JAKARTA NO. 164 TAHUN 2016 TENTANG PEMBATAAN LALU LINTAS GANJIL-GENAP DI PROVINSI DKI JAKARTA”

Secara lebih detail penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap yang telah dilakukan oleh pemerintah dilihat dari aspek: komunikasi, sumberdaya, disposisi dan birokrasi.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari latar belakang masalah, maka peneliti mengidentifikasi masalah-masalah yang menjadi pertimbangan penelitian yaitu:

1. Masih terjadinya kemacetan yang cukup panjang selama jam-jam berangkat kerja dan pulang kerja yaitu pukul 07.00 – 10.00 WIB dan 16.00 – 20.00 WIB pada ruas jalan yang menerapkan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap.
2. Masih kerap terjadinya pelanggaran di kawasan jalan yang menerapkan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap
3. Terjadinya Perpindahan kemacetan di berbagai jalan-jalan alternatif yang dekat dengan kawasan jalan yang menerapkan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap.

1.3 Pembatasan Masalah

Dari uraian-uraian latar belakang dan identifikasi masalah yang ada peneliti menyadari memiliki keterbatasan kemampuan dan berfikir secara menyeluruh, peneliti membatasi penelitiannya yakni mengenai Implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap Di Provinsi DKI Jakarta.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah peneliti buat, maka membuat rumusan masalah penelitian sebagai berikut, Bagaimana Implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap Di Provinsi DKI Jakarta?

1.5 Tujuan penelitian

Berdasarkan uraian diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui bagaimana implementasi kebijakan pembatasan plat nomor kendaraan bermotor ganjil-genap di provinsi DKI Jakarta
2. Mengetahui apakah kebijakan pembatasan plat nomot kendaraan ganjil-genap di Provinsi DKI Jakarta menjadi solusi kemacaten atau menambah permasalahan di DKI Jakarta
3. Mendeskripsikan pandangan *expert- expert* dan pengguna kendaraan bermotor roda empat atau lebih terkait kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap di Provinsi DKI Jakarta

4. Sebagai salah satu tugas akhir dan syarat kelulusan untuk memperoleh gelar Sarjana ilmu sosial pada konsentrasi kebijakan public, Program Administrasi Negara, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

Dimana dari tujuan yang telah dipaparkan, diharapkan dapat memberi kemudahan dalam mengerjakan penelitian ini sesuai dengan rumusan masalah yang telah dijabarkan.

1.6 Manfaat penelitian

setelah penelitian ini selesai dilakukan, diharapkan akan memberikan manfaat bagi berbagai pihak, diantaranya adalah:

1. untuk kepentingan pustaka, diharapkan dari hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangan terhadap pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dibidang Tranportasi
2. sebagai bahan masukan untuk para stakeholder dalam menetapkan kebijakan untuk kedepannya
3. bagi masyarakat luas, khususnya masyarakat akademik, semoga penelitian ini dapat dijadikan refrensi pada penelitian yang relevan

1.7 Sistematika penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini, yakni:

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada bab ini dijelaskan mengenai; Latar belakang masalah, Identifikasi masalah, pembatasan masalah, rumusan masalah, Tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penelitian

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini terdapat deskripsi teori, penelitian terdahulu, kerangka berfikir penelitian dan asumsi dasar. Deskripsi teori mengkaji tentang berbagai teori yang relevan dengan permasalahan, penelitian terdahulu merupakan penelitian yang dilakukan seorang peneliti lain yang hasil penelitiannya dapat dijadikan acuan dan perbandingan dalam melakukan penelitian. Kerangka berpikir merupakan alur pemikiran dari si peneliti, sedangkan asumsi dasar merupakan penilaian atau asumsi peneliti terhadap obyek yang diteliti berangkat dari alur pemikiran peneliti atau kerangka berpikir

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini dijelaskan mengenai; desain penelitian, instrumen penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, informan penelitian, teknik analisis data dan uji keabsahan data.

BAB IV HASIL PENELITIAN

Pada bab ini dijelaskan mengenai; deskripsi obyek penelitian, deskripsi data, deskripsi hasil penelitian, dan pembahasan

BAB V PENUTUP

Pada bab ini memuat penjelasan mengenai kesimpulan dan sarandari hasil penelitian yang telah dilakukan

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA, KERANGKA BERFIKIR DAN ASUMSI DASAR

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Deskripsi Teori

Teori merupakan bagian terpenting dalam sebuah penelitian karena teori pada dasarnya dapat dijadikan acuan dalam sebuah penelitian. Berikut pengertian teori menurut beberapa pakar. Menurut wiliam Wiersma dalam Sugiyono (2012:52), Teori adalah generalisasi atau kumpulan generalisasi yang dapat digunakan untuk menjelaskan berbagai fenomena secara sistematis. Menurut Sitirahayu dalam Sugiyono (2012:53), menyatakan bahwa suatu teori akan memperoleh arti penting, bila ia lebih banyak melukiskan, menerangkan, dan meramalkan gejala yang ada. Deskripsi teori dalam suatu penelitian merupakan uraian sistematis tentang teori (dan bukan sekedar pendapat para pakar atau penulis buku) dan hasil-hasil penelitian yang relevan dengan variabel yang diteliti.

2.1.2 Definisi Kebijakan Publik

Sebelum berbicara lebih jauh tentang Analisis Kebijakan Plat Nomor Kendaraan Bermotor Ganjil-Genap Dijalan Jendral Sudirman Dan Jalan Mh. Thamrin Provinsi Dki Jakarta yang dicanangkan oleh Pemprov DKI terlebih dahulu kita harus mengetahui konsep-konsep dasar dari Kebijakan Publik dahulu. Proses Implementasi Kebijakan Publik merupakan tahapan dari sebuah Kebijakan Publik maka dari

peneliti akan membahas terlebih dahulu konsep-konsep Kebijakan Publik oleh beberapa ahli Kebijakan Publik yang dikutip dari beberapa buku mengenai Kebijakan Publik, berikut definisi kebijakan;

Menurut Richard dalam Winarno, (2007 : 17) bahwa kebijakan dipahami sebagai serangkaian kegiatan yang sedikit banyak berhubungan serta konsekuensi-konsekuensi bagi mereka yang bersangkutan sebagai keputusan yang berdiri sendiri.

Sedangkan menurut Frederick dalam Agustino, (2008 : 7) mengatakan bahwa kebijakan sebagai serangkaian kegiatan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijakan tersebut dalam rangka mencapai tujuan tertentu. Pendapat ini juga menunjukkan bahwa ide kebijakan harus melibatkan perilaku yang memiliki maksud dan tujuan merupakan bagian yang terpenting dalam definisi kebijakan, karena bagaimanapun kebijakan harus menunjukkan apa yang sesungguhnya dikerjakan dari apa yang diusulkan dalam beberapa kegiatan dalam suatu masalah.

Menurut william N. Dunn (2000:3) dalam bukunya mengatakan bahwa Kebijakan adalah pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling tergantung termasuk keputusan-keputusan untuk bertindak yang tidak dibuat oleh badan atau kantor pemerintah.

Menurut Anderson dalam Agustino, (2008 : 7) menjelaskan bahwa Kebijakan Publik adalah serangkaian kegiatan yang mempunyai maksud dan tujuan tertentu

yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang aktor atau sekelompok faktor yang berhubungan dengan suatu permasalahan atau suatu hal yang diperlukan.

Menurut Pressman dan Widavsky dalam Winarno, (2007 : 17) mendefinisikan kebijakan publik sebagai hipotesis yang mengandung kondisi-kondisi awal dan akibat yang bisa diramalkan, sedangkan menurut Thomas R. Dye dalam Winarno, (2007 : 17) kebijakan merupakan “*whatever government choose to do or not to do*” yang berarti kebijakan merupakan apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan ataupun tidak dilakukan. Pengertian ini menjelaskan apapun tindakan yang dilakukan oleh pemerintah baik bertindak ataupun tidak bertindak merupakan sebuah kebijakan.

Menurut ahli kebijakan Publik lainnya yaitu Chandler dan Plano dalam Winarno, (2007 : 17) mengatakan bahwa kebijakan publik yaitu pemanfaatan yang strategis terhadap sumber daya yang ada untuk memecahkan masalah-masalah publik atau pemerintah. Selanjutnya dikatakan bahwa kebijakan publik merupakan suatu bentuk intervensi yang dilakukan secara terus menerus oleh pemerintah demi kepentingan kelompok yang kurang beruntung dalam masyarakat agar mereka dapat hidup, dan ikut berpartisipasi dalam pembangunan secara luas.

Berdasarkan beberapa pendapat ahli Kebijakan Publik diatas penulis dapat menyimpulkan bahwa kebijakan publik merupakan tindakan yang dilakukan oleh pemerintah sebagai pemecah masalah atau obat dari permasalahan-permasalahan yang timbul dimasyarakat guna menyelesaikan permasalahan publik dan untuk

kepentingan publik/masyarakat. Guna menyukseskan suatu kebijakan biasanya kebijakan tertuang dalam bentuk peraturan pemerintahan baik presiden dan gubernur atau perundang-undangan yang dibuat oleh berwenang sehingga memiliki sifat yang mengikat dan memaksa kebijakan tersebut dapat dilaksanakan berjalan dengan baik.

2.1.3 Tahap- Tahap Kebijakan Publik

Proses pembuatan Kebijakan Publik merupakan proses yang kompleks karena melibatkan banyak proses maupun variabel yang harus dikaji. Oleh karena itu beberapa ahli politik yang menaruh minat untuk mengkaji kebijakan publik membagi proses-proses. Tujuan pembagian seperti ini adalah untuk memudahkan kita dalam mengkaji kebijakan publik. Namun demikian beberapa ahli mungkin membagi tahap-tahap dengan urutan yang berbeda. Tahap-tahap kebijakan publik menurut Dunn (dalam Winarno, 2007 : 32-34) adalah sebagai berikut:

a. Tahap penyusunan agenda

Agenda setting adalah sebuah fase & proses yg sangat strategis dalam realitas kebijakan publik. Dalam proses inilah memiliki ruang untuk memaknai apa yg disebut sebagai masalah publik & prioritas dalam agenda publik dipertarungkan. Jika sebuah isu berhasil mendapatkan status sebagai masalah publik, & mendapatkan prioritas dalam agenda publik, maka isu tersebut berhak mendapatkan alokasi sumber daya publik yg lebih daripada isu lain.

Dalam agenda setting juga sangat penting untuk menentukan sesuatu isu publik yang akan diangkat dalam sesuatu agenda pemerintah. Issue kebijakan (*policy issues*) sering disebut juga sebagai masalah kebijakan (*policy problem*). Policy issues biasanya muncul karena telah terjadi silang pendapat di antara para aktor mengenai arah tindakan yang telah atau akan ditempuh, atau pertentangan pandangan mengenai karakter permasalahan tersebut. Menurut William Dunn (1990), isu kebijakan merupakan produk atau fungsi dari adanya perdebatan baik tentang rumusan, rincian, penjelasan maupun penilaian atas sesuatu masalah tertentu.

Namun tidak semua isu bisa masuk menjadi sesuatu agenda kebijakan. Penyusunan agenda kebijakan seyogianya dilakukan berdasarkan tingkat urgensi & esensi kebijakan, juga keterlibatan stakeholder. Sebuah kebijakan tidak boleh mengabaikan tingkat urgensi, esensi, & keterlibatan stakeholder.

b. Tahap formulasi kebijakan

Masalah yang sudah masuk dalam agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah-masalah tadi didefinisikan untuk kemudian dicari pemecahan masalah yang terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif atau pilihan kebijakan yang ada. Sama halnya dengan perjuangan sesuatu masalah untuk masuk dalam agenda kebijakan, dalam tahap perumusan kebijakan masing-masing alternatif bersaing untuk dapat dipilih sebagai kebijakan yang diambil untuk memecahkan masalah.

c. Tahap Adopsi Kebijakan

Tahapan Adopsi Kebijakan merupakan tahapan dimana *Stakeholder* atau otoritas yang membuat kebijakan mengadopsi alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para perumus kebijakan publik. Pada tahapan ini otoritas yang mengambil kebijakan akan melihat analisis dan peramalan untuk mendapatkan alternatif kebijakan sesuai dengan permasalahan dan tujuan dari kebijakan tersebut. Dalam tahapan ini para *Stakeholder* dituntut untuk sebisa mungkin mengadopsi kebijakan yang sesuai dan dapat diterima oleh banyak kalangan/masyarakat dan tidak merugikan orang lain.

d. Tahap implementasi kebijakan

Adopsi kebijakan yang telah disusun dengan secara sistematis dengan matang akan menjadi catatan elit-elit *Stakeholder* jika adopsi tersebut tidak direalisasikan. Implementasi kebijakan merupakan tahapan merealisasikan adopsi kebijakan yang telah ditetapkan oleh *Stakeholder* atau pemangku kepentingan. Dalam tahapan baik pemerintah dan masyarakat yang terdampak dari kebijakan yang telah ditetapkan harus dapat mengimplementasikan kebijakan yang telah ditetapkan agar kebijakan tersebut dapat berjalan dengan baik.

e. Tahap evaluasi kebijakan

Secara umum evaluasi kebijakan dapat dikatakan sebagai kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi dan dampak. Dalam hal ini, evaluasi dipandang sebagai sesuatu kegiatan fungsional. Artinya, evaluasi kebijakan tidak hanya

dilakukan pada tahap akhir saja, melainkan dilakukan dalam seluruh proses kebijakan. Dalam tahapan evaluasi kebijakan akan menilai sejauh mana kebijakan yg telah dicanangkan dan diimplementasikan berhasil atau tidak, apabila kebijakan yang telah ditetapkan berjalan dengan baik kebijakan tersebut akan tetap dilanjutkan dan sebaliknya apabila kebijakan tersebut tidak berjalan dengan baik maka kebijakan tersebut akan diterminasi dan diganti dengan kebijakan yang baru. Selain menjadi penilaian kebijakan, evaluasi kebijakan juga menjadi bahan pertimbangan stakeholder untuk mengambil kebijakan pengganti yang telah diterminasi (dihapuskan).

2.1.4 Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi sangat dibutuhkan dalam proses kebijakan publik. Tanpa proses implementasi sebuah kebijakan akan terbuang secara sia-sia. Untuk mengetahui lebih lanjut apa itu implementasi dibawah ini akan diuraikan berbagai penjelasan implementasi menurut berbagai ahli :

Menurut Agustino (2008:139) Implementasi merupakan suatu proses yang dinamis. Dimana pelaksana kebijakan melakukan suatu kativitas atau kegiatan sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri.

Ripley dan franklin dalam Winarno (2007:148) Mendefinisikan implementasi adalah apa yang terjadi setelah undang-undang ditetapkan yang memeberikan otoritas

program, kebijakan, keuntungan, atau suatu jenis keluaran yang nyata, implementasi mencakup tindakan-tindakan oleh actor, khususnya para birokrat yang dimaksudkan untuk membuat program berjalan.

Grindle dalam Winarno, (2007 : 149) mendefinisikan implementasi sebagai, membentuk suatu kaitan (linkage) yang memudahkan tujuan-tujuan kebijakan dapat direalisasikan sebagai dampak dari suatu kebijakan pemerintah. Menurut Van Meter Van Horn dalam Agustino, (2006 : 139) mendefinisikan implementasi merupakan Tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang di arahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijaksanaan.

Menurut purwanto dan sulistyahuti dalam Agustino (2006 : 21) mendefinisikan implementasi merupakan kegiatan mendistribusikan keluaran kebijakan yang dilakukan oleh para implementor kepada kelompok sasaran sebagai upaya-upya dalam mewujudkan kebijakan.

Dari beberapa definisi tersebut dapat diketahui bahwa implementasi kebijakan menyangkut tiga hal, yaitu : (1) adanya tujuan atau sasaran kebijakan, (2) adanya aktivitas atau kegiatan pencapaian tujuan, dan (3) adanya hasil kegiatan. Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan merupakan suatu proses yang dinamis, dimana pelaksanaan kebijakan melakukan suatu aktivitas kegiatan, sehingga pada akhirnya akan mendapatkan hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri.

2.1.5 Model Implementasi Kebijakan Publik

1. Model Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier

Model implementasi kebijakan public lain ditawarkan oleh Daniel Mazmanian dan Paul Sebastier. Model implementasi yang ditawarkan oleh mereka disebut dengan *A Framework for Policy Implementation Analysis*. Kedua ahli kebijakan publik ini berpendapat bahwa peran penting dari implementasi kebijakan public adalah kemampuannya dalam mengidentifikasi variabel-variabel yang mempengaruhi tercapainya tujuan-tujuan formal pada keseluruhan proses implementasi. Variabel-variabel yang dimaksud dapat diklasifikasikan menjadi tiga kategori besar, yaitu (dalam Agustino 2006 : 163) :

- a. Mudah atau Tidaknya Masalah yang akan Digarap, meliputi :
 - 1) Kesukaran-kesukaran Teknis
 - 2) Keberagaman Perilaku yang Diatur
 - 3) Presentase Totalitas Penduduk yang Tercakup dalam Kelompok Sasaran
 - 4) Tingkat dan Ruang Lingkup Perubahan Perilaku yang dikehendaki
- b. Kemampuan Kebijakan Menstruktur Proses Implementasi Secara Tepat

Para pembuat kebijakan mendayagunakan wewenang yang dimilikinya untuk menstruktur proses implementasi secara tepat melalui beberapa cara:

 - 1) Kecermatan dan kejelasan penjenjangan tujuan-tujuan resmi yang akan dicapai

- 2) Keterandalan teori kausalitas yang diperlukan
 - 3) Ketetapan alokasi sumberdana
 - 4) Keterpaduan hirarki di dalam lingkungan dan di antara lembaga-lembaga atau instansi-instansi pelaksana
 - 5) Aturan-aturan pembuat keputusan dari badan badan pelaksana
 - 6) Kesepakatan para pejabat terhadap tujuan yang termaktub dalam undang-undang
 - 7) Akses formal pihak-pihak luar
- c. Variabel-variabel di luar undang-undang yang mempengaruhi implementasi
- 1) Kondisi social-ekonomi dan teknologi
 - 2) Dukungan publik
 - 3) Sikap dan sumber-sumber yang dimiliki kelompok masyarakat Kesepakatan dan kemampuan kepemimpinan para pejabat pelaksana.
2. Model Van Meter dan Van Horn

Dalam pandangan van Meter dan van Horn, kita mempunyai harapan yang besar untuk menguraikan proses-proses dengan cara melihat bagaimana keputusan-keputusan kebijakan dilaksanakan dibandingkan hanya sekedar menghubungkan variabel bebas dan variabel terikat dalam suatu cara yang semena-mena. Variabel-variabel tersebut dijelaskan oleh van Meter dan van Horn sebagai berikut (dalam Winarno, 2007 : 156) :

- a. Ukuran-ukuran dasar dan Tujuan-tujuan kebijakan

Variabel ini didasarkan pada kepentingan utama terhadap faktor-faktor yang menentukan kinerja kebijakan. Identifikasi indikator-indikator kinerja merupakan tahap yang paling krusial dalam proses implementasi kebijakan untuk menilai sejauh mana ukuran-ukuran dasar dan tujuan-tujuan kebijakan telah direalisasikan. Ukuran-ukuran dasar dan tujuan-tujuan kebijakan

berguna dalam menguraikan tujuan-tujuan keputusan kebijakan secara menyeluruh dan juga merupakan bukti itu sendiri.

b. Sumber Daya

Disamping ukuran-ukuran dasar dan tujuan-tujuan kebijakan, yang perlu diperhatikan dalam proses implementasi kebijakan adalah sumber daya. Sumber daya layak mendapatkan perhatian karena menunjang keberhasilan implementasi kebijakan. Sumber daya yang dimaksud mencakup dan atau perangsang lain yang mendorong dan memperlancar implementasi yang efektif.

c. Komunikasi antar organisasi dan kegiatan pelaksanaan

Implementasi akan berjalan efektif bila ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan dipahami oleh individu-individu yang bertanggung jawab dalam kinerja kebijakan, oleh karena itu menurut van Meter dan van Horn, prospek-prospek tentang implementasi yang efektif ditentukan oleh kejelasan ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan yang dinyatakan oleh ketepatan dan konsistensi dalam mengkomunikasikan ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan tersebut.

d. Karakteristik badan-badan pelaksana

Dalam melihat karakteristik badan-badan pelaksana maka tidak bisa lepas dari struktur birokrasi. Struktur birokrasi diartikan sesuai karakteristik-karakteristik, norma-norma dan pola-pola hubungan yang terjadi berulang-ulang dalam badan-badan eksekutif yang mempunyai hubungan baik potensial maupun nyata dengan apa yang mereka miliki dalam menjalankan kebijakan. Komponen ini terdiri dari ciri-ciri struktur formal dari organisasi-organisasi dan atribut-atribut yang tidak formal dari personil mereka. Di samping itu, perhatian juga perlu ditujukan kepada ikatan-ikatan badan pelaksana dengan pemeran-pemeran serta dalam sistem penyampaian kebijakan.

e. Kondisi-kondisi ekonomi, sosial, dan politik.

Variabel ini mencakup sumberdaya ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan, sejauh mana kelompok-kelompok kepentingan memberikan dukungan bagi implementasi kebijakan, karakteristik para partisipan, bagaimana sifat opini publik yang ada dilingkungan, dan apakah elite politik mendukung implementasi kebijakan.

f. Disposisi Pelaksana (implementors)

Disposisi pelaksana menakup tiga hal yang penting, yakni : (a) respons pelaksana terhadap kebijakan, yang akan mempengaruhi kemauannya untuk melaksanakan kebijakan. (b) kognisi, yakni pemahaman terhadap kebijakan. dan (c) intensitas disposisi pelaksana, yakni preferensi nilai yang dimiliki oleh pelaksana.

3. Model George C. Edwards III

Menurut George Edwards III terdapat empat variabel yang sangat menentukan keberhasilan implementasi suatu kebijakan, yaitu (dalam Agustino, 2006 : 156) :

a. Komunikasi

Untuk mengetahui keberhasilan dari faktor komunikasi, Edwards mengungkapkan pernyataan sebagai berikut:

“The first requirement for effective policy implementation is that those who are implement a decision must know what they are supposed to do. In the second, the problems created by lack of clarity in implementation instruction are examined and explanations of why ambiguity occurs are presented. Another aspect of the communication of implementation directives is their concistency.” (Edwards, 1980, p.17)

Berdasarkan kutipan tersebut dijelaskan bahwa menurut Edwards implementasi akan berjalan efektif apabila ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan kebijakan dipahami oleh individu-individu yang bertanggungjawab dalam pencapaian tujuan kebijakan. Penyaluran komunikasi yang baik akan menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Komunikasi yang diterima oleh pelaksana kebijakan harus jelas dan tidak membingungkan atau tidak ambigu. Kejelasan tujuan kebijakan perlu dikomunikasikan secara tepat dengan para pelaksana. Konsistensi atau

keseragaman dari ukuran dasar dan tujuan perlu dikomunikasikan sehingga implementors mengetahui secara tepat ukuran maupun tujuan kebijakan itu.

b. Sumberdaya

Sumberdaya merupakan hal penting dalam implementasi kebijakan yang baik.

“No metter how clear and consistent implementation orders are and no matter how accurately they are transmitted, if he personnel responsible for carrying out policies lack the resources to do an affective job, implementation will not be effective.” (Edwards, 1980, p.17)

Berdasarkan kutipan tersebut dijelaskan bahwa menurut Edwards tidak menjadi masalah bagaimana jelas dan konsisten implementasi kebijakan dan bagaimana akuratnya komunikasi dikirim, jika personel yang bertanggungjawab untuk melaksanakan program kekurangan sumberdaya dalam melakukan tugasnya, maka dapat dimungkinkan pelaksanaan kebijakan tersebut tidak efektif. Edwards menyebutkan terdapat beberapa indikator yang digunakan untuk melihat sejauhmana sumberdaya mempengaruhi implementasi kebijakan. Indikator tersebut terdiri dari staf, informasi, dan fasilitas.

c. Disposisi

Salah satu faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan adalah sikap implementor.

“If implementors are well-disposed toward a particular policy, they are more likely to carry it out as the original decisionmakers intended. But when implementors attitude or perspectives differ from the decisionmakers, the process of implementing a policy becomes infinitely more complicated.”(Edward, 1980, p.89)

Berdasarkan kutipan tersebut dijelaskan bahwa menurut Edwards jika implementor setuju dengan bagian-bagian dari kebijakan, maka mereka akan melaksanakan dengan senang hati. Tetapi, jika sikap atau pandangan mereka berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses implementasi akan mengalami banyak masalah. Pelaksana tidak selalu bersedia melaksanakan kebijakan seperti yang mereka inginkan sebelumnya. Oleh karena itu, pembuat kebijakan seringkali dihadapkan dengan tugas mencoba memanipulasi atau menghindari atau mengurangi ketentuan pelaksana kebijaksanaan mereka.

d. Struktur Birokrasi

Membahas badan pelaksana suatu kebijakan, tidak bisa dilepaskan dari struktur birokrasi. Struktur birokrasi adalah karakteristik, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi berulang-ulang dalam badan-badan eksekutif yang mempunyai hubungan baik potensial maupun nyata dengan apa yang mereka miliki dalam menjalankan kebijakan.

“Two prominent characteristics of bureaucracies are standard operating procedures (SOPs) and fragmentation.” (Edwards, 1980, p. 125)

Berdasarkan pernyataan Edwards diatas disebutkan bahwa terdapat dua karakteristik yang paling dikenal dalam birokrasi, yaitu prosedur standar operasi dan fragmentasi. Prosedur standar operasi merupakan perkembangan dari tuntutan internal akan kepastian waktu, sumber daya serta kebutuhan penyeragaman dalam organisasi kerja yang kompleks dan luas. Fragmentasi merupakan penyebaran tanggung jawab suatu kebijakan kepada beberapa badan yang berbeda sehingga memerlukan koordinasi.

2.16 Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan

Menurut Sunggono (1994: 149-153), Implementasi kebijakan mempunyai beberapa faktor penghambat, yaitu:

a. Isi kebijakan.

Pertama, implementasi kebijakan gagal karena samarnya isi kebijakan, maksudnya apa yang menjadi tujuan tidak cukup terperinci, sarana-sarana dan penerapan prioritas, atau program-program kebijakan terlalu umum atau sama sekali tidak ada. Kedua, karena kurangnya ketetapan intern, maupun ekstern dari kebijakan yang dilaksanakan. Ketiga, kebijakan yang dilaksanakan dapat juga menunjukkan adanya kekurangan yang sangat berarti. Keempat, penyebab lain dari timbulnya kegagalan implementasi suatu kebijakan publik dapat terjadi karena kekurangan yang menyangkut sumberdaya-sumberdaya pembantu, misalnya menyangkut waktu, biaya/dana dan tenaga manusia.

b. Informasi

Implementasi kebijakan public mengasumsikan, bahwa pemegang peran yang terlibat langsung, mempunyai informasi yang perlu atau sangat berkaitan untuk dapat memainkan perannya dengan baik.

c. Dukungan

Pelaksanaan kebijakan publik akan sangat sulit dilaksanakan apabila pada pengimplementasiannya tidak cukup.

d. Pembagian potensi

Sebab musabab yang berkaitan dengan gagalnya implementasi suatu kebijakan publik juga ditentukan aspek pembagian potensi diantara para pelaku yang terlibat dalam implementasi. Dalam hal ini berkaitan dengan diferensiasi tugas dan wewenang organisasi pelaksana. Struktur organisasi pelaksanaan dapat menimbulkan masalah-masalah apabila

pembagian wewenang dan tanggung jawab kurang disesuaikan dengan pembagian tugas atau ditandai oleh adanya pembatasan-pembatasan yang kurang jelas.

2.1.7 Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 164 tahun 2016

Peraturan Gubernur No. 164 tahun 2016 yang berisi tentang pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap merupakan salah satu kebijakan yang ditetapkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta guna mengganti kebijakan sebelumnya yaitu Kebijakan 3 in 1. Adapun kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil genap menimbang beberapa hal, antara lain:

- a. bahwa sesuai ketentuan pasal 93 ayat (2) huruf g Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan serta pasal 78 ayat (2) huruf n peraturan daerah no 5 tahun 2014 tentang transportasi diatur mengenai pengendalian lalu lintas pada ruas jalan;
- b. bahwa sebagai salah satu bentuk pengendalian lalu lintas pada ruas jalan sebagaimana dimaksud dalam huruf a telah dilakukan uji coba penerapan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap pada ruas-ruas jalan tertentu yang dimulai sejak tanggal 27 Juli sampai dengan 26 Agustus 2016;
- c. bahwa berdasarkan nilai evaluasi terhadap uji coba penerapan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap sebagaimana dimaksud dalam huruf b berdampak pada peningkatan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang jalan dan pengendalian lalu lintas jalan;

- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c, perlu menetapkan peraturan gubernur tentang pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap.

Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil genap dibuat karena kebijakan 3 in 1 menimbulkan permasalahan baru yaitu keberadaan joki-joki 3 in 1. Selain keberadaan joki, permasalahan yang timbul yaitu adanya pengeksploitasian anak kecil yang dilakukan oleh orang-orang untuk menjadi joki-joki 3 in 1. Berdasarkan kajian yang dilakukan oleh pihak Manajemen Rekayasa Lalu lintas Dishubtrans DKI Jakarta, sebelum menetapkan pembatasan lalu lintas ganjil genap, Pemprov DKI Jakarta melakukan perbandingan alternatif kebijakan yang akan digagas yaitu pembatasan lalu lintas ganjil genap dan pembatasan lalu lintas warna kendaraan mobil. Alasan pemilihan pembatasan lalu lintas ganjil genap, karena keberadaan jumlah kendaraan berplat nomor akhiran ganjil dan genap cukup berimbang, yaitu sama-sama berkisar 8 juta lebih unit kendaraan. Sedangkan apabila pembatasan lalu lintas berdasarkan warna kendaraan dinilai cukup sulit karena beragamnya warna kendaraan yang menjadi sulit untuk dibatasi.

2.1.8 Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

System Pembatasan Ganjil dan Genap di Jalan yang terdampak dari kebijakan Pembatasan Kendaraan berpenumpang ganjil dan genap merupakan bagian dari rekayasa lalu lintas yang dibuat oleh Pemprov DKI Jakarta. Menurut peraturan Menteri Perhubungan Nomor. KM 14 tahun 2006 Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah kegiatan yang dilakukan untuk mengoptimalkan penggunaan

seluruh jaringan jalan guna meningkatkan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Menurut Leksmono Putranto (2013:1) bidang kajian rekayasa lalu-lintas adalah kajian yang mempelajari metoda perancangan ruang lalu-lintas jalan yang aman dan nyaman bagi pengguna jalan dan efisien dari sudut pandang pembiayaan/penggunaan lahan.

Dalam melakukan rekayasa lalu-lintas dibutuhkan manajemen lalu-lintas yang baik pula, guna menunjang program/kebijakan rekayasa lalu-lintas yang telah dibuat. Menurut Leksmono Putranto (2013:1) manajemen lalu-lintas adalah suatu proses pengaturan pasokan (supply) dan kebutuhan (demand) system jalan raya yang ada dengan tujuan untuk memenuhi suatu tujuan tertentu tanpa penambahan prasarana baru . manajemen lalu-lintas biasanya diterapkkn untuk memecahkan masalah lalu-lintas jangka pendek (sebelum pembuatan prasarana baru dapat dilaksanakan), atau diterapkan untuk mengantisipasi masalah lalu lintas pada periode terntetu (misalnya gangguan lalu lintas pada tahap konstruksi).

Secara garis besar Leksmono S. Putranto dalam bukunya membedakan upaya manajemen lalu-lintas menjadi dua, yaitu:

a. Optimasi pasokan

Upaya manajemen lalu-lintas yang termasuk dalam kategori ini ditunjukkan memanfaatkan ruang lalu-lintas yang ada secara lebih efisien

guna meningkatkan kinerja lalu-lintas. Terdapat beberapa contoh upaya manajemen lalu-lintas dalam kelompok ini, diantaranya adalah:

- Pelarangan parkir ditepi jalan selama jam puncak
- Lokasi parkir khusus untuk parkir jangka pendek
- Jalan satu arah
- Penggunaan kapasitas sisa pada jalur arah lawan

b. Pengendalian kebutuhan

Upaya manajemen lalu-lintas yang termasuk dalam kategori ini ditunjukkan untuk mengendalikan atau mengatur lalu-lintas yang tidak efisien. Bentuknya dapat berupa pemberian insentif bagi yang perilaku berlalu-lintasnya efisien maupun disinsentif bagi yang perilaku berlalu-lintasnya tidak efisien. Terdapat beberapa contoh upaya manajemen lalu-lintas dalam kelompok ini, diantaranya adalah:

- Waktu kerja fleksibel
- Penyesuaian tariff tol pada jam sibuk
- Park and ride sepanjang jalur angkutan umum
- Peningkatan tariff parkir
- Penerapan denda parkir dan pembatasan waktu parkir
- Pengendalian akses ke jalan bebas hambatan
- Carpool matching program
- Lajur khusus bus dan kendaraan berokupasi tinggi

2.2 Penelitian terdahulu

Penelitian terdahulu adalah penelitian yang pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya, yang dapat diambil dari berbagai sumber ilmiah, seperti skripsi, jurnal, tesis ataupun disertasi. Adapaun dalam penelitian kali ini, peneliti memasukan data dua penelitian terdahulu, yang dalam focus penelitiannya membahas tentang kajian rekayasa lalu lintas. Dasar atau acuan yang berupa teori atau temuan temuan melalui hasil berbagai penelitian sebelumnya merupakan hal sangat perlu dan dapat disajikan sebagai data pendukung. Berikut data penelitian terdahulu yang dikemas dalam bentuk tabel.

No	Item	Peneliti 1	Peneliti 2	Peneliti 3
1	Nama	Africo Ramadhan	Rudy Setiawan	Randi Alifio Yori
2	Judul	Strategi dinas perhubungan dalam mengatasi kemacetan di kota Bandar Lampung	Simulasi Manajemen Lalu Lintas untuk mengurangi kemacetan dijalan jemursari dan kendangsari	Implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap Di Provinsi DKI Jakarta
3	Jenis & tahun penelitian	Jurnal – 2011	Jurnal - 2014	Skripsi - 2017
4	Sumber	Univ. Negeri Lampung	Univ. Kristen Petra Surabaya	Univ. Sultan Ageng Tirtayasa
5	Tujuan penelitian	Tujuan penelitian ini untuk menggambarkan akar masalah yang menjadi penyebab utama kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung, untuk mengetahui strategi yang telah dilakukan oleh departemen transportasi untuk	Mengetahui seberapa besar pengaruh penerapan manajemen lalu lintas untuk mengurangi kemacetan dijalan jemursari dan raya kendangsari	Mengetahui bagaimana implementasi kebijakan pembatasan plat nomor kendaraan bermotor ganjil-genap di provinsi DKI Jakarta dan Mengetahui apakah kebijakan pembatasan plat nomot kendaraan

		memecahkan kemacetan lalu lintas di kota bandar lampung, untuk menganalisis strategi implementasi, dan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi hambatan untuk memecahkan kemacetan lalu lintas di Kota bandar lampung		ganjil-genap di Provinsi DKI Jakarta menjadi solusi kemacetan atau menambah permasalahan di DKI Jakarta
6	teori	Manajemen strategi		Implementasi Kebijakan Publik
7	Metode penelitian	Deskriptif kualitatif	Kuantitatif	Deskriptif Kualitatif
8	Hasil penelitian/ kesimpulan	<p>Kesimpulan berdasarkan penelitian yang dilakukan antara lain:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. peningkatan jumlah volume kendaraan yang tidak sesuai dengan kapasitas jalan, masih banyaknya masyarakat yang melanggar aturan, dan buruknya pelayanan angkutan umum yang ada. 2. Strategi yang dicanangkan Dishub Kota Bandar Lampung tidak semuanya berjalan dengan baik. Penyebab kurang maksimalnya strategi yang dilakukan oleh pemerintah setempat, 	<p>Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan dengan membandingkan 2 alternatif manajemen lalu lintas yang telah diterapkan, alternative pertama yang merupakan penerapan rerouting merupakan alternative yang bekerja lebih optimum. Penerapan rerouting dalam penelitiannya, yaitu meminimalkan konflik pergerakan lalu lintas melalui larangan belok kanan pada persimpangan bagi kendaraan yang datang dari jalan raya kendangsari yang hendak menuju ke</p>	<p>Hasil dari penelitian ini belum dapat disimpulkan karna penelitian ini belum selesai seratus persen, tetapi peneliti mengasumsikan bahwa Implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap Di Provinsi DKI Jakarta belum berjalan maksimal karena, 1. Masih terjadinya kemacetan yang cukup panjang selama jam-jam berangkat kerja dan pulang kerja yaitu</p>

		<p>antara lain: terbatasnya anggaran yang dimiliki oleh Dishub Kota Bandar Lampung, kurangnya pemahaman staff dalam masalah kemacetan di Kota Bandar Lampung, kurang maksimalnya pengawasan yang dilakukan Dishub Kota Bandar Lampung sehingga masih banyak masyarakat yang melanggar lalu lintas, dan minimnya SDM yang dimiliki Dishub Kota Bandar Lampung</p>	<p>jalan tenggilis tengah, dengan memanfaatkan keberadaan jalan tenggilis barat 1 yang menghubungkan jalan kendagsari raya dan jalan tenggilis tengah</p>	<p>pukul 07.00 – 10.00 WIB dan 16.00 – 20.00 WIB pada ruas jalan yang menerapkan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap. 2. Masih kerap terjadinya pelanggaran di kawasan jalan yang menerapkan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap 3. Terjadinya penambahan volume kemacetan di berbagai jalan-jalan alternatif yang dekat dengan kawasan jalan yang menerapkan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap.</p>
9	persamaan	<p>Dalam penelitian terdahulu ingin melihat strategi yang dilakukan pihak Dishub Kota Bandar Lampung dan ingin mengetahui implementasi dari strategi yang telah dilakukan oleh Dishub Kota Bandar Lampung agar dapat menilai strategi tersebut berjalan dengan sukses atau tidak. Penelitian</p>	<p>Peneliti terdahulu dan penelitian yang dilakukan oleh peneliti sekarang sama-sama berkaitan dengan implementasi kebijakan manajemen lalulintas. Tujuan yang diinginkan pada peneliti terdahulu dan penelitian yang dilakukan sekarang pun sama, yaitu ingin mengetahui</p>	<p>Peneliti terdahulu dan penelitian yang dilakukan oleh peneliti sekarang sama-sama berkaitan dengan implementasi kebijakan manajemen lalulintas. Tujuan yang diinginkan pada peneliti terdahulu dan penelitian yang dilakukan sekarang pun sama, yaitu</p>

		terdahulu memiliki kemiripan dalam melihat bagaimana implementasi strategi yang dilakukan oleh pemerintahnya dalam mengatasi kemacetan.	bagaimana implementasi kebijakan yang telah dilakukan dan bagaimana hasil dari implementasi tersebut.	ingin mengetahui bagaimana implementasi kebijakan yang telah dilakukan dan bagaimana hasil dari implementasi tersebut
10	Perbedaan	Penelitian terdahulu memfokuskan kepada strategi penanganan kemacetan yang dilakukan oleh pihak Dishub Kota Bandar Lampung, sedangkan penelitian yang sekarang dilakukan berfokus kepada implementasi kebijakan tentang manajemen lalu lintas oleh Pihak Dishubtrans DKI Jakarta	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian yang saat ini sedang dilakukan yaitu dari sisi teori dan cara pembahasannya.	Perbedaan penelitian yang saat berjalan saat ini dengan 2 penelitian terdahulu yaitu, Pada penelitian terdahulu pertama, peneliti terdahulu memfokuskan kepada strategi penanganan kemacetan yang dilakukan oleh pihak Dishub Kota Bandar Lampung, sedangkan penelitian yang sekarang dilakukan berfokus kepada implementasi kebijakan tentang manajemen lalu lintas oleh Pihak Dishubtrans DKI Jakarta dan pada penelitian kedua, perbedaan terjadi dalam teori yang digunakan dan cara pembahasan oleh peneliti.

2.3 Kerangka Berpikir

Menurut Sugiyono (2007 : 60) kerangka berfikir adalah sintesa hubungan antara variabel yang disusun dari berbagai teori yang telah di deskripsikan. Berikut kerangka berpikir penelitian ini:

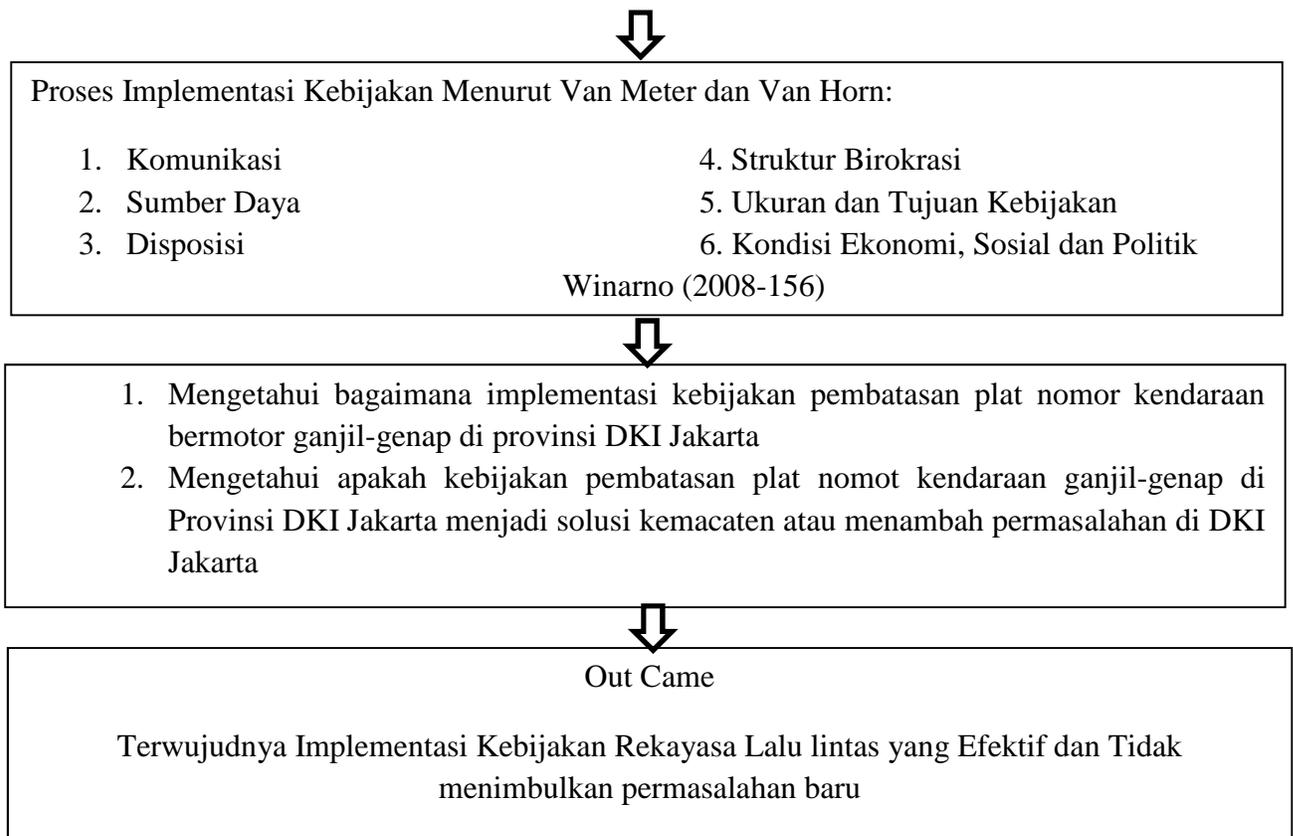
Implementasi Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap Di Provinsi DKI Jakarta

Peraturan Gubernur No. 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap Di Provinsi DKI Jakarta



Masalah di kebijakan pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap

1. Masih terjadinya kemacetan yang cukup panjang selama jam-jam berangkat kerja dan pulang kerja yaitu pukul 07.00 – 10.00 WIB dan 16.00 – 20.00 WIB pada ruas jalan yang menerapkan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap.
2. Masih kerap terjadinya pelanggaran di kawasan jalan yang menerapkan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap
3. Terjadinya penambahan volume kemacetan di berbagai jalan-jalan alternatif yang dekat dengan kawasan jalan yang menerapkan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap.



Gambar 2.1 bagan kerangka berpikir

2.4 Asumsi Dasar

Berdasarkan pada kerangka pemikiran yang telah dipaparkan sebelumnya, peneliti telah melakukan pengamatan terhadap objek penelitian maka peneliti berasumsi bahwa Pergub Provinsi DKI Jakarta **Nomor 164 Tahun 2016** yang berisi tentang pembatasan lalu lintas ganjil-genap belum berjalan dengan maksimal. Asumsi ini terjadi karena peneliti melihat pembatasan lalu lintas ganjil-genap masih menimbulkan kemacetan dan pelanggaran yang cukup tinggi hingga awal bulan Desember 2016. Maka peniliti akan mengkaji lebih mendalam tentang hal-hal apa

saja yang menjadi latar permasalahan yang ada dalam implementasi Pergub Provinsi DKI Jakarta **Nomor 164 Tahun 2016** tentang pembatasan lalu lintas ganjil-genap.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Dan Metodologi Penelitian

Secara umum metodologi penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegiatan tertentu (Sugiyono, 2012 : 2). Metodologi penelitian merupakan suatu cara pembuktian terhadap suatu objek penelitian untuk memperoleh kebenaran dari permasalahan yang diteliti dengan menggunakan pendekatan ilmiah agar mendapatkan hasil yang objektif dan dapat dipertanggungjawabkan.

Metodologi yang dipakai penulis dalam mengerjakan penelitian Analisis Kebijakan Plat Nomor Kendaraan Bermotor Ganjil-Genap Dijalan Jendral Sudirman Dan Jalan Mh. Thamrin Provinsi DKI Jakarta adalah metode penelitian dengan pendekatan kualitatif. Menurut Moleong (1989 : 6) metode penelitian pendekatan Kualitatif yaitu penelitian yang bermaksud untuk mehami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian seperti perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain lain secara holistic dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metodologi ilmiah.

Menurut Denzim dan Lincol dalam moleong, (1989 : 6) penelitian dengan pendekatan kualitatif adalah penelitian yang menggunakan latar belakang alamiah

dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada. Menurut Sugiyono (2012 : 15) pendekatan kualitatif dipergunakan untuk meneliti kondisi objek yang alamiah dimana peneliti berperan sebagai instrument kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisa data bersifat induktif, dan hasil penelitiannya lebih menekankan pada makna dari pada generalisasi.

Alasan peneliti menggunakan metode kualitatif dalam penulisan penelitian Analisis Kebijakan Plat Nomor Kendaraan Bermotor Ganjil-Genap Dijalan Jendral Sudirman Dan Jalan MH. Thamrin Provinsi DKI Jakarta karena peneliti bertindak sebagai instrument kunci penelitian dan tujuan penelitian yang dibuat sesuai dengan metode pendekatan kualitatif.

3.2 Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini adalah mengetahui bagaimana Impelementasi Pergub No. 164 tahun 2016 tentang pembatasan lalu lintas ganjil genap dengan melihat dari sisi komunikasi, sumberdaya, disposisi, dan birokrasi.

3.3 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian Impelementasi Pergub No. 164 tahun 2016 tentang pembatasan lalu lintas ganjil genap berada dibeberapa badan/instansi Provinsi DKI Jakarta dan kawasan Jalan sisingamangaraja sampai dengan Jalan merdeka barat dan sebagian Jalan Gatot Subroto mulai dari Gerbang Pemuda sampai dengan simpang

Kuningan. Alasan peneliti memilih lokus di Provinsi DKI Jakarta karena DKI Jakarta merupakan ibukota dari Negara Indonesia yang menjadi role model pembangunan di Indonesia, dan merupakan salah satu daerah memiliki titik macet terbanyak dibandingkan daerah-daerah lain yang ada di Indonesia. Pemilihan Jalan sisingamangaraja sampai dengan Jalan merdeka barat dan sebagian Jalan Gatot Subroto mulai dari Gerbang Pemuda sampai dengan simpang Kuningan, karena ruas-ruas jalan tersebut merupakan ruas jalan yang diberlakukan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil genap, sehingga peneliti lokus penelitian di jalan jalan tersebut.

3.4 Instrumen Penelitian

Dalam penelitian kualitatif, yang menjadi instrumen atau alat penelitian adalah peneliti itu sendiri. Peneliti dituntut dalam penguasaan wawasan terhadap bidang yang diteliti, kesiapan peneliti untuk memasuki objek penelitian baik secara akademik maupun logistiknya. Dalam Penelitian kualitatif yang melakukan validasi adalah peneliti sendiri, melalui evaluasi diri seberapa jauh pemahaman terhadap metode kualitatif, penguasaan teori dan wawasan terhadap bidang yang diteliti, serta kesiapan dan bekal memasuki lapangan (Sugiono, 2012:59).

Peneliti kualitatif sebagai instrument berfungsi menetapkan focus penelitian memilih informan sebagai sumber data, melakukan pengumpulan data menilai kualitas data, analisis data menafsirkan data dan membuat kesimpulan atas temuannya (sugiyono, 2012 : 306).

Menurut Moleong (1989 : 9) bahwa peneliti sendiri atau dengan bantuan orang lain merupakan alat pengumpul data utama. Hal ini dilakukan karena hanya manusia yang dapat berhubungan dengan respon atau objek lainnya, dan manusialah yang mampu memahami kaitan kenyataan-kenyataan dilapangan.

Jenis jenis data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Peneliti merupakan key instrument dalam penelitian kualitatif karena peneliti dapat merasakan langsung, mengalami, melihat sendiri objek atau subjek yang diteliti, selain itu peneliti juga mampu menentukan kapan penyimpulan data telah mencukupi, data telah jenuh dan kapan penelitian dapat dihentikan dan peneliti jug dapat langsung melakukan pengumpulan data, melakukan refleksi secara terus-menerus dan secara gradual membangun pemahaman yang tuntas mengenai suatu hal.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling penting dan strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka penelitian tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan (Sugiyono, 2012:63).

Teknik pengumpulan data yang akan peniliti lakukan dalam penelitian “Implementasi Peraturan Gubernur No. 164 Tahun2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap Di Provinsi DKI Jakarta” yaitu :

1. Wawancara

Menurut Moleong (1989 : 186) menyatakan metode wawancara merupakan metode yang lazim digunakan dalam penelitian kualitatif. Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara (interviewer) yang mengajukan pertanyaan (interview) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Sedangkan menurut Suhartono (2004 : 68), wawancara (interview) adalah pengumpulan data dengan mengajukan pertanyaan secara langsung oleh pewawancara (pengumpul data) kepada responden, dan jawaban-jawaban responden dicatat atau direkam dengan alat perekam (tape recorder). Metode wawancara diperlukan hanya sebagai tools pengumpul data bersama-sama instrument lain.

Menurut Sugiyono (2012 : 140) wawancara dapat dilakukan secara terstruktur dan tidak terstruktur, dan dapat dilakukan melalui tatap muka ataupun dengan menggunakan telepon. Wawancara dalam kualitatif bersifat mendalam. Wawancara mendalam (indepth interview) adalah data yang diperoleh terdiri dari kutipan langsung dari orang-orang tentang pengalaman, pendapat perasaan dan pengetahuan informan penelitian. Informan penelitian adalah orang yang memberikan informasi yang diperlukan selama proses penelitian (Sugiyono, 2012 : 140)

Informasi ini meliputi beberapa macam, seperti:

- a. Informan kunci (key informan) yaitu mereka yang mengetahui dan memiliki berbagai informasi pokok yang diperlukan dalam penelitian.

- b. Informan utama, yaitu mereka yang terlibat langsung dalam interaksi sosial yang diteliti.
- c. Informan tambahan yaitu mereka yang dapat memberikan informasi walaupun tidak langsung terlibat dalam interaksi sosial.

Wawancara dilakuakn dengan cara mempersiapkan terlebih dahulu berbagai keperluan yang dibutuhkan yaitu sampel informan, kriteria informan dan pedoman wawancara dengan rapih dan terlebih dahulu dipahami peneliti sebelum melakukan wawancara peneliti terlebih dahulu melakukan hal-hal sebagai berikut:

- a. Menerangkan kegunaan serta tujuan penelitian
- b. Menjelaskan alasan informan terpilih untuk diwawancara
- c. Menjelaskan situasi atau badan yang melaksanakan

2. Studi Pustaka

Studi pustaka yang penulis lakukan adalah dengan cara mempelajari, mendalami informasi yang didapat dari laopran, serta mengutip teori-teori atau konsep-konsep dari sejumlah literatur, baik buku, peraturan perundang-undangan, bahan seminar, penelusuran internet guna memperoleh data sekunder, maupun karya tulis lainnya yang relevan dengan topic, focus, atau variabel penelitian.

Literatur pada penelitian ini ditunjukan agar konsep-konsep yang relevan terhadap topic penelitian dapat dipahami sebagai pengantar sekaligus menjadi salah satu alat bantu dalam melakukan analisis yang disajikan dalam bab berikutnya.

3. Pengamatan/Observasi

Observasi menurut Moloeng adalah kegiatan yang dilakukan untuk mengoptimalkan kemampuan peneliti dari segi motif, perhatian, perilaku tak sadar, kebiasaan dan sebagainya. Menurutnya, observasi diklasifikasikan menjadi dua cara yaitu cara berperan serta dan cara yang tidak berperan serta. Observasi berperan serta, pengamat melakukan dua fungsi sekaligus yaitu sebagai pengamat dan sekaligus menjadi anggota resmi dari kelompok yang diamatinya. Namun observasi tanpa berperan serta, pengamat hanya melakukan satu fungsi yaitu mengadakan pengamatan.

Soehartono (2004 : 70) menjelaskan, dalam observasi partisipan peneliti terlibat dengan kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber penelitian

Dalam penelitian ini, teknik observasi yang digunakan adalah observasi tanpa peran serta. Adanya keterbatasan waktu menyebabkan peneliti hanya melakukan satu fungsi observasi yaitu hanya melakukan pengamatan tanpa harus menjadi anggota resmi dari kelompok yang diamati.

4. Study Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan salah satu sumber data sekunder yang diperlukan dalam sebuah penelitian. Studi dokumentasi adalah setiap bahan tertulis atau film, dan foto-foto yang dipersiapkan karena adanya permintaan seorang penyisik. Selanjutnya study dokumentasi dapat diartikan sebagai teknik pengumpulan data melalui bahan-bahan tertulis yang diterbitkan oleh lembaga-lembaga yang

menjadi objek penelitian. Baik berupa prosedur, peraturan-peraturan, gambar, laporan hasil pekerjaan, serta berupa foto ataupun dokumen elektronik (rekaman).

3.6 Informan Penelitian

Menurut Moleong (1989 : 132) informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian. Dalam penelitian kualitatif informan bukan dinamakan responden, tetapi sebagai narasumber, atau partisipan, teman atau guru penelitian, Dalam penelitian ini pemilihan informan menggunakan teknik purposive dan snowball. Purposive adalah teknik menentukan Informan dengan pertimbangan tertentu sesuai dengan tujuan yang dikehendaki. Teknik Purposive ini lebih cocok digunakan untuk penelitian kualitatif atau penelitian-penelitian yang tidak melakukan generalisasi. Sedangkan snowball adalah teknik penentuan Informan yang mula-mula jumlahnya kecil, kemudian membesar. Ibarat bola salju yang menggelinding yang lama-lama menjadi besar. Hal ini dilakukan karena jumlah sumber data yang sedikit belum mampu memuaskan, maka mencari orang lain yang dapat digunakan sebagai sumber data. Peneliti akan berhenti mencari informan apabila sudah mencapai titik jenuh, artinya sudah tidak ada variasi jawaban dari informan. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik purposive. Adapun informan dalam penelitian ini sebagai berikut

Tabel 3.1 Informan penelitian

NO	Informan	Keterangan	Kode Informan
1	Kepala Sub direktorat pembinaan dan penegakan hukum Polda Metro Jaya	<i>Key informan</i>	<i>I₁</i>
2	Kepala Seksi Operasional pengendalian lalu lintas Dinas Perhubungan DKI Jakarta	<i>Key informan</i>	<i>I₂</i>
3	Petugas pengawas kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap	<i>Key informan</i>	<i>I₃</i>
4	Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)	<i>Secondary informan</i>	<i>I₄</i>
5	Ketua Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) Institut Studi Transportasi (INSTRAN)	<i>Secondary informan</i>	<i>I₅</i>
6	Masyarakat terdampak Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap	<i>Key informan</i>	<i>I₆</i>
7	Masyarakat terdampak Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap	<i>Key informan</i>	<i>I₇</i>
8	Masyarakat terdampak Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap	<i>Key informan</i>	<i>I₈</i>

3.7 Pedoman Wawancara

no	dimensi	sub dimensi	Pedoman pertanyaan	Target Informan
1	Model Implementasi kebijakan publik Van Meter dan Van Hor	Ukuran-ukuran dasar dan tujuan kebijakan	a. Pengukuran kesuksesan implementasi kebijakan b. Tujuan dari kebijakan ganjil-genap c. Penilaian kesuksesan kebijakan	<i>I₁, I₂, I₃, I₄, I₅, I₆, I₇, I₈</i>
2		Sumber daya	a. Jumlah staff Dinas perhubungan dan transportasi DKI Jakarta yang mengawasi pembatasan lalu lintas ganjil-genap b. Jumlah staff kepolisian yang mengawasi pembatasan lalu lintas ganjil-genap c. Anggaran pembiayaan Sarana prasarana yang dibutuhkan dilapangan	<i>I₁, I₂, I₃, I₄, I₅, I₆, I₇, I₈</i>
3		Komunikasi antar organisasi dan kegiatan pelaksana	a. Sosialisasi Pergub Pembatasan lalu lintas Ganjil kepada masyarakat b. Koordinasi antar Dishubtrans DKI Jakarta dan kepolisian c. Pemahaman antar Dishubtrans DKI Jakarta dan Satlantas Polda	<i>I₁, I₂, I₃, I₄, I₅, I₆, I₇, I₈</i>

			metro Jaya atas tugas dan tanggung jawabnya	
4		Karakteristik badan-badan pelaksana	<ul style="list-style-type: none"> a. Sikap Implementor dalam melaksanakan tugas. b. Pemahaman Implementor dalam Menjalankan Tugas/ Satuan Operasional Pekerjaan (SOP) 	<i>I₁, I₂, I₃, I₄, I₅, I₆, I₇, I₈</i>
5		Kondisi-kondisi ekonomi, sosial, dan politik	<ul style="list-style-type: none"> a. Pengaruh ekonomi, sosial, dan politik terhadap kebijakan ganjil-genap 	<i>I₁, I₂, I₃, I₄, I₅, I₆, I₇, I₈</i>
6		Disposisi Pelaksana	<ul style="list-style-type: none"> a. Pemahaman Staff/ pegawai terhadap tugas dan tanggung jawabnya b. Kemampuan mengambil keputusan 	<i>I₁, I₂, I₃, I₄, I₅, I₆, I₇, I₈</i>

3.8 Teknik Analisa Data

Dalam Penelitian ini, teknik analisa data dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung, dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu. Dalam menganalisis selama dilapangan, peneliti menggunakan model Miles dan Huberman yang mengemukakan bahwa aktifitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif yang berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Proses datanya mencakup:

1. Pengumpulan data

Dalam suatu penelitian, langkah pengumpulan data adalah satu tahap yang sangat menentukan terhadap proses dan hasil penelitian yang akan dilaksanakan tersebut. Kesalahan dalam melaksanakan pengumpulan data dalam satu penelitian, akan berakibat langsung terhadap proses dan hasil suatu penelitian. Merujuk pada hal tersebut, betapa pentingnya pengumpulan data dalam proses penelitian. Tanpa data lapangan, proses analisis data dan kesimpulan hasil penelitian, tidak dapat dilaksanakan.

2. Reduksi Data

Mereduksi berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari pola dan temanya. Dengan demikian data yang sudah direduksi, akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan memudahkan peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya jika diperlukan.

3. Penyajian Data

Setelah data direduksi, langkah selanjutnya adalah mendisplay data. Penyajian data dapat dilakukan secara sistematis dan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori dan selanjutnya, yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam metode kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif. Dengan mendisplay data, maka akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami.

4. Penarikan Kesimpulan

Langkah ketiga dalam menganalisis data kualitatif menurut Miles dan Huberman adalah Penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan yang dikemukakan masih bersifat sementara dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti dan data-data yang kuat yang mendukung pada tahap-tahap pengumpulan data selanjutnya. Tetapi

apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal sudah didukung oleh data-data dan bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel.

3.9 Uji Keabsahan Data

Uji kredibilitas data atau yang biasa disebut uji keabsahan dan reabilitas data memiliki keterkaitan antara deskripsi dan ekplanasi. Uji kredibilitas data memiliki dua fungsi, yaitu melaksanakan pemeriksaan sedemikian rupa sehingga tingkat kepercayaan penemuan kita dapat dicapai dan mempertunjukkan derajat kepercayaan hasil-hasil penemuan kita dengan jalan pembuktian terhadap kenyataan ganda yang sedang diteliti (Sugiyono, 2012:140). Untuk menguji kredibilitas data, dapat dilakukan dengan tujuh teknik, yaitu dengan cara perpanjangan pengamatan, peningkatan ketekunan dalam penelitian, triangulasi, diskusi dengan teman sejawat, analisis kasus negatif, member check dan menggunakan bahan referensi (Sugiyono, 2012:140). Pada penelitian ini, peneliti menggunakan uji kredibilitas dengan teknik Triangulasi dan Member Check.

1. Triangulasi

Dalam pengujian kredibilitas ini diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan berbagai waktu. Dengan demikian, triangulasi terdiri dari atas triangulasi sumber, triangulasi teknik

pengumpulan data, dan triangulasi waktu. Triangulasi sumber dilakukan dengan cara mengecek data yang diperoleh melalui beberapa sumber data yang di peroleh dari beberapa sumber tersebut di deskripsikan, dikategorikan, dan akhirnya diminta kesepakatan (*member check*) untuk mendapatkan kesimpulan. Triangulasi teknik dilakukan dengan cara mengecek data pada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Triangulasi waktu berkaitan dengan keefektifan waktu berkaitan dengan keefektifan waktu. Data yang dikumpulkan dengan teknik wawancara di pagi hari pada saat narasumber masih segar dan belum banyak masalah akan memberikan data yang valid sehingga lebih kredibel.

2. Member Check

Member check adalah proses pengecekan data yang berasal dari pemberi data yang bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh data yang diperoleh sesuai dengan apa yang diberikan oleh pemberi data. Apabila data yang ditemukan disepakati oleh pemberi data, berarti data tersebut valid sehingga semakin kredibel. Namun, jika data yang diperoleh peneliti tidak disepakati oleh pemberi data, peneliti perlu melakukan diskusi dengan pemberi data dan apabila terdapat perbedaan tajam setelah dilakukan diskusi, peneliti harus mengubah temuannya dan menyesuaikannya dengan data yang diberikan oleh pemberi data. Pelaksanaan member check dapat dilakukan setelah satu periode pengumpulan data selesai atau setelah mendapat suatu temuan atau kesimpulan.

3.10 Jadwal Penelitian

Kegiatan	Bulan																
	Des 16	Jan 2017	Feb 2017	Mar 2017	Apr 2017	Mei 2017	Juni 2017	Juli 2017	Agu 2017	Sep 2017	Okt 2017	Nov 2017	Des 2017	Jan 2018	Feb 2018	Mar 2018	Apr 2018
Pengajuan Judul	■	■															
Acc Judul Penelitian	■	■															
Observasi Awal		■	■	■													
Penyusunan Proposal		■	■	■													
Bimbingan dan perbaikan Proposal					■												
Penyerahan Proposal					■												
Seminar Proposal						■											
Revisi Proposal						■	■	■	■	■	■	■					
Wawancara												■	■	■	■	■	
Penyusunan Hasil Penelitian												■	■	■	■	■	
Sidang Skripsi																	■
Revisi Skripsi																	■

(sumber : peneliti 2017)

BAB IV

4.1 Deskripsi Objek Penelitian

4.1.1 Profil Provinsi DKI Jakarta

Provinsi DKI Jakarta merupakan Ibu Kota dari Negara Kesatuan Republik Indonesia sekaligus menjadi kota terbesar Indonesia. Berdasarkan laman Kemendagri.go.id menyebutkan bahwa DKI Jakarta memiliki 5 wilayah kota Administratif dan 1 Kabupaten yaitu kota Jakarta Pusat, Jakarta Timur, Jakarta Barat, Jakarta Selatan, Jakarta Utara dan Kepulauan Seribu. Total luas wilayah DKI Jakarta 7.659,02 km² dengan luas daratan 661,52 km² dan luas perairan 6.997,50 km² dan berada di 5° 19' 12" - 6° 23' 54" [LS](#) dan 106° 22' 42" - 106° 58' 18" [BT](#).

DKI Jakarta terletak dibagian barat laut pulau jawa. Dahulu, sebelum tahun 1527 Jakarta dikenal dengan nama Sunda Kelapa, kemudian pada tahun 1527-1619 dikenal dengan nama Jayakarta. Lalu pada tahun 1619 – 1942 Jakarta dikenal dengan nama Batavia, dan akhirnya pada tahun 1942-1972 dikenal dengan nama Djakarta, dan sampai setelah itu hingga sampai saat ini berubah menjadi DKI Jakarta.

Secara geografis, disebelah utara DKI Jakarta berbatsan dengan laut Jawa. Sebelah selatan berbatasan dengan Kota Depok, Kota Tangsel dan Kota Tangerang. Sebelah timur berbatasan dengan Kota bekasi dan Kabupaten Bekasi. Sebelah barat berbatasan dengan Kota Tangerang.

Secara administratif DKI Jakarta terdiri dari 44 kecamatan, 267 desa/kelurahan, lima kota administratif dan satu kabupaten yakni, Jakarta Pusat, Jakarta Utara, Jakarta Timur, Jakarta Selatan, Jakarta Barat dan Kabupaten Kep. Seribu. Saat ini DKI Jakarta dipimpin oleh Anies Baswedan yang memenangi pilkada DKI Jakarta 2017.

Wilayah DKI Jakarta merupakan wilayah padat penduduk dengan jumlah penduduk sebanyak 10.075.310 jiwa dan pada pagi/siang hari bisa melebihi dari 11 juta penduduk.(<http://data.jakarta.go.id> pada tahun 2014). Padatnya wilayah DKI Jakarta terutama pada saat siang hari disebabkan karena banyaknya pendatang dari luar daerah yang beraktivitas (bekerja, sekolah, Dsb) di wilayah DKI jakarta.

4.1.2 Profil Dinas Perhubungan DKI Jakarta

Dinas perhubungan DKI Jakarta merupakan bagian dari Satuan Kerja Perangkat Daerah Provinsi DKI Jakarta, yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada gubernur melalui Sekretaris Daerah.

Dinas Perhubungan DKI Jakarta Bertugas melaksanakan Urusan Perhubungan di Wilayah Provinsi DKI Jakarta . Untuk melaksanakan tugas yang dimaksud Dinas Perhubungan DKI Jakarta menyelenggarakan fungsi:

1. penyusunan rencana strategis dan rencana kerja Dinas Perhubungan;
2. pelaksanaan rencana strategis dan dokumen pelaksanaan anggaran Dinas Perhubungan;

3. Penyusunan kebijakan, pedoman dan standar teknis pelaksanaan urusan perhubungan;
4. pembangunan, pengembangan, pembinaan, pemantauan, pengendalian dan evaluasi sistem perhubungan;
5. pengembangan sistem transportasi perkotaan;
6. penyelenggaraan perhubungan darat, perkereta apian, perairan, dan laut.
7. pembangunan, pengembangan, pembinaan, pemantauan, pengendalian. dan evaluasi usaha dan kegiatan perhubungan;
8. Penetapan lokasi, pengelolaan, pengendalian dan pembinaan usaha perparkiran;
9. pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor angkutan umum dan barang, dan pemeriksaan mutu karoseri kendaraan bermotor;
10. penghitungan, pengawasan dan evaluasi tarif angkutan jalan, perkeretaapian, perairan dan laut;
11. Penataan, penetapan dan pengawasan jaringan trayek angkutan jalan;
12. Pengembangan, pembinaan, pemantauan, pengendalian dan evaluasi trayek dan volume kendaraan angkutan jalan dalam rangka kelancaran arus barang dan jasa serta pertumbuhan ekonomi;

13. Pemungutan, penatausahaan, penyetoran, pelaporan dan pertanggungjawaban penerimaan, retribusi di bidang perhubungan darat, perkeretaapian, perairan dan laut;
14. Pelaksanaan upaya keselamatan prasarana dan sarana perhubungan darat, perkeretaapian, perairan, laut dan udara;
15. pengawasan dan pengendalian izin di bidang perhubungan;
16. penyediaan, penatausahaan, penggunaan, pemeliharaan dan perawatan prasarana dan sarana di bidang perhubungan;
17. penegakan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan;
18. pemberian dukungan teknis kepada masyarakat dan perangkat daerah di bidang perhubungan;
19. pengelolaan kepegawaian, keuangan dan barang Dinas Perhubungan;
20. pengelolaan ketatausahaan. dan kerumahtanggaan Dinas Perhubungan;
21. pengelolaan kearsipan, data dan informasi Dinas Perhubungan; dan
22. pelaporan dan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan.

Dalam melaksanakan tugas tersebut, menurut Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 207 Tahun 2016 tentang organisasi dan Tata Kerja Perhubungan, Dinas Perhubungan DKI Jakarta Dipimpin oleh Seorang Kepala Dinas. Dalam

melaksanakan tugasnya Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta dibantu oleh Jajarannya, berikut Struktur Organisasi Dinas Perhubungan DKI Jakarta:

- a. Kepala Dinas;
- b. Wakil Kepala Dinas;
- c. Sekretariat, terdiri dari :
 1. Subbagian Umum;
 2. Subbagian Perencanaan dan Anggaran;
 3. Subbagian Kepegawaian;
 4. Subbagian Keuangan.
- d. Bidang Lalu Lintas, terdiri dari :
 1. Seksi Manajemen Lalu Lintas;
 2. Seksi Rekayasa Lalu Lintas dan Perlengkapan Jalan;
 3. Seksi Keselamatan dan Teknik Sarana.
- e. Bidang Angkutan Jalan, terdiri dari :
 1. Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek;
 2. Seksi Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek;
 3. Seksi Angkutan Barang dan Terminal.

f. Bidang Pengendalian dan Operasional, • terdiri dari :

1. Seksi Pengawasan;
2. Seksi Pengaturan dan Pemanduan;
3. Seksi Penegakan Hukum;

g. Bidang Pelayaran, terdiri dari :

1. Seksi Kepelabuhanan;
2. Seksi Angkutan Pelayaran;
3. Seksi Pengawasan dan Pengendalian.

h. Bidang Perkeretaapian, terdiri dari :

1. Seksi Jaringan dan Lalu Lintas Perkereta apian;
2. Seksi Angkutan dan Keselamatan Perkeretaapian;
3. Seksi Prasarana dan Sarana Perkeretaapian.

i. Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi;

j. Suku Dinas Perhubungan Kabupaten Administrasi;

k. Satuan Pelaksana Perhubungan Kecamatan; dan

l. Unit Pelaksana Teknis;

m. Kelompok Jabatan Fungsional.

4.1.3 Profil Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya

Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya atau bisa disingkat Ditlantas Polda Metro Jaya merupakan Satuan Kerja di Polda Metro Jaya (Jakarta, Depok, Tangerang, Bekasi).

Ditlantas bertugas menyelenggarakan kegiatan lalu lintas yang meliputi Pendidikan Masyarakat Lalu Lintas (Dikmaslantas), penegakan hukum, pengkajian masalah lalu lintas, administrasi Regident pengemudi serta kendaraan bermotor, melaksanakan patroli jalan raya antar wilayah, serta menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas (Kamseltibcarlantas).

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Ditlantas menyelenggarakan fungsi:

1. Pembinaan lalu lintas kepolisian;
2. Pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerja sama lintas sektoral, Dikmaslantas, dan pengkajian masalah di bidang lalu lintas;
3. Pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan ketertiban lalu lintas;
4. Pembinaan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi;

5. pelaksanaan patroli jalan raya dan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum lalu lintas, serta menjamin Kamseltibcarlantas di jalan raya;
6. Pengamanan dan penyelamatan masyarakat pengguna jalan; dan
7. Pengumpulan dan pengolahan data, serta penyajian informasi dan dokumentasi program kegiatan Ditlantas.
8. Ditlantas dipimpin oleh Dirlantas yang bertanggung jawab kepada Kapolda dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari di bawah kendali Wakapolda.

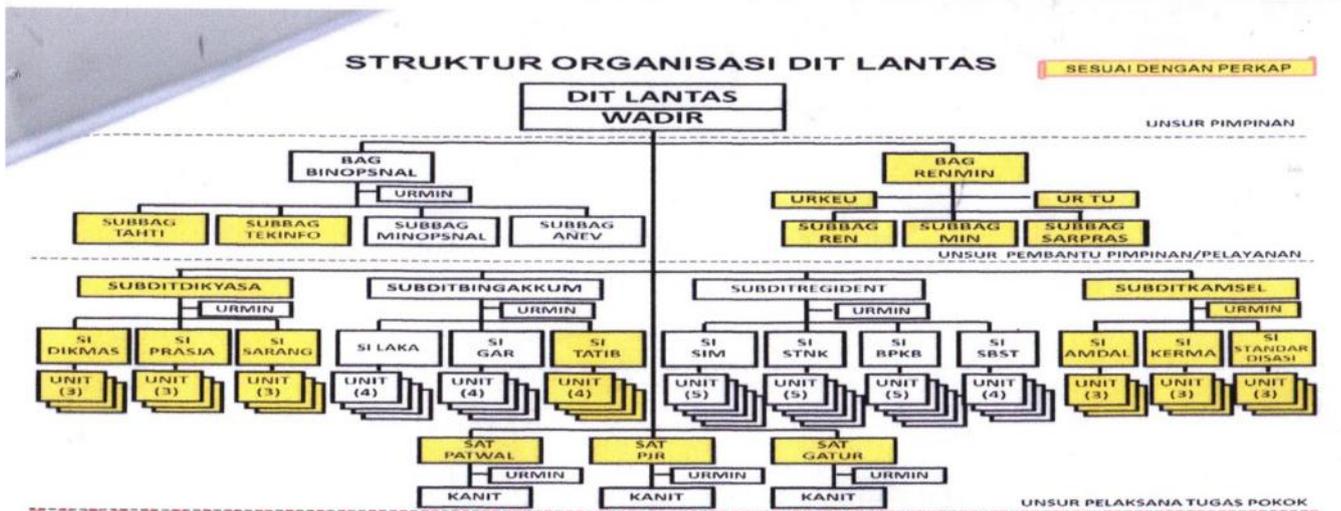
Dirlantas dalam pelaksanaan tugasnya dibantu oleh Wadirlantas yang bertanggung jawab kepada Dirlantas.

Ditlantas terdiri dari :

1. Subbagian Perencanaan dan Administrasi (Subbagrenmin);
2. Bagian Pembinaan Operasional (Bagbinopsnal);
3. Subdirektorat Pendidikan Masyarakat dan Rekayasa (Subditdikyasa);
4. Subdirektorat Pembinaan Penegakan Hukum (Subditbingakkum);
5. Subdirektorat registrasi dan Identifikasi (Subditregident);
6. Subdirektorat Keamanan dan Keselamatan (Subditkamsel);
7. Satuan Patroli Jalan Raya (Sat PJR);

Gambar 4.1

Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya



Sumber : Tata Usaha Ditlantas Polda Metro Jaya 2018

4.1.4 Kebijakan Pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap

Pembatasan lalu lintas ganjil-genap merupakan rekayasa lalu lintas yang dibuat untuk mengatasi kemacetan di sepanjang koridor Jl. Sisingamangaraja – Jl. Jendral Sudirman – Jl. M.H Thamrin dan Jl. Gatot Subroto.

Kebijakan Pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap ditetapkan berdasarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Sistem Ganjil-Genap, dimana saat itu disahkan oleh Gubernur DKI Jakarta Ir. Basuki Tjahaja Purnama.

Sistem pembatasan lalu lintas ganjil-genap merupakan kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengganti kebijakan sebelumnya yaitu kebijakan pembatasan lalu lintas 3 in 1. Kebijakan 3 in 1 adalah

kebijakan yang mengharuskan minimal tiga orang dalam satu kendaraan (mobil) dan dilaksanakan pada pukul 07.00 – 10.00 WIB dan 16.00 – 20.00 WIB di sepanjang jalan Jl. Sisingamangaraja – Jl. Jendral Sudirman – Jl. M.H Thamrin dan Jl. Gatot Subroto.

Kebijakan pembatasan lalu lintas 3 in 1 dihapuskan karena menimbulkan masalah-masalah baru dalam pelaksanaannya. Dampak dari masalah yang ditimbulkan dari kebijakan 3 in 1 yaitu keberadaan joki 3 in 1. Joki 3 in 1 adalah sekelompok orang yang memanfaatkan kebijakan tersebut guna mendapatkan keuntungan sebagai penumpang bayaran agar mobil dapat beroperasi saat peraturan 3 in 1 sedang berlaku. Keberadaan joki 3 in 1 menjadi masalah karena dapat membuat kemacetan dan saat bekerja banyak joki yang menggunakan anak-anak kecil dan bayi untuk di eksploitasi untuk bekerja.

Berangkat dari permasalahan dari kebijakan 3 in 1, pemerintah memutuskan untuk mengganti kebijakan itu dengan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap. Ganjil-genap merupakan kebijakan yang membatasi penggunaan mobil di sepanjang jalan Jl. Sisingamangaraja – Jl. Jendral Sudirman – Jl. M.H Thamrin dan Jl. Gatot Subroto dengan mekanisme mobil dengan plat nomor kendaraan akhiran ganjil hanya bisa melewati tanggal kalender ganjil dan plat nomor kendaraan akhiran genap hanya bisa melewati tanggal kalender genap.

Pembatasan lalu lintas ganjil-genap mulai disosialisasikan pada 28 Juni – 26 Juli 2016 (melalui media cetak, elektronik, penyebaran brosur dan rambu rambu lalu lintas dipersimpangan jalan). Lalu pada tanggal 27 Juli – 26 Agustus

2016 dilakukan tahapan uji coba dimana apabila ada yang melanggar akan diberikan teguran terhadap pelanggar. Mulai 30 Agustus 2016 pembatasan lalu lintas ganjil-genap mulai diberlakukan secara efektif.

4.2 Deskripsi Data

4.2.1 Deskripsi Data penelitian

Deskripsi data penelitian merupakan penjelasan mengenai data yang telah didapatkan dari hasil observasi yang telah dilakukan oleh peneliti, selama proses penelitian berlangsung. Dalam penelitian mengenai implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 tentang pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta menggunakan model teori Implementasi Kebijakan Van Meter dan Van Horn, yang meliputi:

1. Ukuran-ukuran dasar dan tujuan kebijakan
2. Sumber daya
3. Komunikasi antar organisasi dan kegiatan pelaksanaan
4. karakteristik badan-badan pelaksana
5. Kondisi-kondisi ekonomi, sosial, dan politik
6. Disposisi pelaksana

Adapun data yang peneliti dapatkan lebih banyak berupa kata-kata dan kalimat yang berhubungan dengan Implementasi pembatasan lalu lintas ganjil-genap, baik dari hasil wawancara dengan informan penelitian, hasil observasi lapangan, catatan lapangan penelitian, atau hasil dokumentasi lainnya, yang relevan dengan fokus penelitian ini. Proses pencarian dan pengumpulan data yang

dilakukan peneliti secara investigasi dimana peneliti melakukan wawancara dengan sejumlah informan yang berkaitan dengan masalah dalam penelitian ini, sehingga peneliti mendapatkan informasi yang sesuai dengan yang diharapkan. Informan dalam penelitian ini, peneliti telah menentukan informan dari awal dengan menggunakan teknik purposive sampling.

Data- data yang peneliti dapatkan adalah data yang berkaitan dengan Judul penelitian ini yaitu, Implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 tentang pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta. Hasil yang diperoleh dari wawancara, observasi lapangan, dan kajian pustaka kemudian dibentuk secara tertulis dengan dibentuk pola serta dibuat kode-kode pada aspek tertentu berdasarkan jawaban-jawaban yang sama dan berkaitan dengan pembahasan permasalahan penelitian serta dilakukan katagorisasi.

4.2.2 Deskripsi Informan Penelitian

Pada penelitian mengenai Implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 tentang pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta, dalam menentukan informan, penleiti menggunakan teknik purposive merupakan teknik penentuan informan berdasarkan pada kriteria-kriteria tertentu yang disesuaikan dengan informasi yang dibutuhkan. Adapun informan-informan yang yang peneliti tentukan, merupakan orang-orang yang menurut peneliti ahli atau mengetahui banyak mengenai kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap. Berikut informan yang telah tersedia diwawancara adalah:

Tabel IV.1**Deskripsi Informan Penelitian**

No.	Kode Informan	Nama Informan	Keterangan
1.	I ₁	AKBP Budianto	Kepala Bidang Penegakan Hukum, Satuan Lalu lintas Polda Metro Jaya
2.	I ₂	Nesbudih Dasrul S.Ap	Staff teknis tingkat ahli bidang pengendalian operasional Dishubtrans Pemprov. DKI Jakarta
3	I ₃	Aiptu Prastono	Komandan lapangan, pos Kepolisian Patung Pemuda, Senayan
4	I ₄	Udaya Laksamana Kartiyasa	Senior Transport Associate Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)
5.	I ₅	Dharmaningtyas	Ketua LSM Institut Studi Transportasi (INSTRAN)
6.	I ₆	Nabila Nadia	Masyarakat
7.	I ₇	Rino Mointi	Masyarakat
8.	I ₈	Faiz Hamidy	Pengemudi taksi online

Sumber: peneliti 2018

4.2.3 Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian Implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 tentang pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta ini menggunakan model analisis data menurut Miles dan Huberman, yang mana prosesnya mencakup beberapa langkah, yaitu yang pertama data collection (pengumpulan data). Pada penelitian Implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 tentang pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta, dalam tahap

pengumpulan data dengan wawancara, observasi lapangan, dan data-data yang didapatkan dari Dishubtrans DKI Jakarta dan Satlantas DKI Jakarta.

Langkah selanjutnya yaitu *data reduction* (reduksi data). Reduksi data artinya merangkum atau memilih hal-hal yang pokok dan memfokuskan hal yang penting. Dalam penelitian mengenai Implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 tentang pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta, pada tahap reduksi data dilakukan dengan cara membaca ulang data-data yang didapatkan saat pengumpulan data, dan memilih data-data yang sesuai dengan fokus penelitian untuk kemudian disajikan.

Kemudian langkah selanjutnya data display (penyajian data). Penelitian mengenai Implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 tentang pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta, dalam tahap penyajian data dalam penelitian kualitatif dilakukan secara sistematis dan dalam bentuk uraian singkat, bagan, ketegori, dan disajikan berupa teks naratif. Dengan mendisplay data dapat mudah memahami masalah apa yang terjadi.

Langkah keempat yakni melakukan penarikan kesimpulan dan verifikasi. Dalam penarikan kesimpulan didukung dengan bukti-bukti yang kuat berupa data yang valid dan temuan dilapangan. Dengan menghubungkan hasil observasi , wawancara, dan studi dokumentasi, dan data-data yang kemudian dapat ditarik sebuah kesimpulan yang dapat dipertanggungjawabkan.

4.3 Deskripsi hasil penelitian

Pembahasan dan analisis dalam penelitian ini merupakan data dan fakta yang peneliti dapatkan langsung dari lapangan dan disesuaikan dengan teori yang peneliti gunakan. Dalam pemaparan hasil penelitian, peneliti menuliskannya dalam bentuk deskriptif berupa uraian dan kutipan langsung dari narasumber. Untuk mengetahui bagaimana mengenai Implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 tentang pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta, dengan menggunakan model teori implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn. Berikut hasil penelitian pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta:

1. ukuran- ukuran dasar dan tujuan kebijakan

program Implementasi Pergub DKI Jakarta No. 164 tentang pembatasan lalu lintas Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta bertujuan untuk mengganti kebijakan 3 in 1 yang sebelumnya telah diterapkan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta sejak tahun 2007. Pemprov DKI Jakarta mengubah kebijakan pembatasan 3 in 1 menjadi pembatasan ganjil-genap karna adanya dampak sosial yang disebabkan oleh kebijakan pembatasan kendaraan 3 in 1, maka dari itu Pemprov DKI merubah kebijakan tersebut. Seperti yang diungkapkan I₂ kepada peneliti di Gedung III Kantor Dinas Teknis Jati baru Pemprov. DKI Jakarta pada 23 Januari 2018 mengungkapkan bahwa:

“untuk mengubah kebijakan 3 in 1 menjadi ganjil-genap perlu dibuat payung hukumnya, dan payung hukum berbentuk Peraturan Gubernur No. 164 tahun 2016 tentang pembatasan lalu lintas ganjil-genap. Pengambilan

kebijakan pembatasan lalu lintas diambil karena adanya dampak sosial yang diciptakan dari kebijakan pembatasan lalu lintas 3 in 1 disepanjang jalan sisingamangaraja – Jalan Jend. Sudirman- Jalan M.H Thamrin dan Jalan Gatot Subroto. Dampak sosial yang diciptakan yaitu timbulnya joki joki 3 in 1 dimana diantara joki-joki tersebut didapatkan menggunakan anak kecil untuk mendapatkan simpati pengguna kendaraan agar mau memakai jasa joki tersebut”.

Berdasarkan wawancara oleh I₂, selain membuat dampak sosial joki-joki 3 in 1 juga membuat dampak kemacetan karena para ulah joki tersebut, beliau menyatakan bahwa:

“keberadaan joki 3 in 1 membuat jalan menjadi macet. Kemacetan ini terjadi karena sebelum memasuki daerah pembatasan lalu lintas ganjil-genap para joki berdiri di trotoar jalan yang dimana membuat para pengendara yang dimobilnya kurang dari 3 orang harus memakai jasa joki dan membuat pengendara tersebut meminggirkan mobilnya dan menaikan joki tersebut kedalam mobil. Untuk bisa memakai jasa joki 3 in 1 cukup memakan waktu, dimana disana terjadi negosiasi harga antara pengendara mobil dan joki 3 in 1 yang memakan waktu biasanya 3-5 menit tergantung bagaimana negosiasi antara pengendara mobil dan joki”.

Berdasarkan wawancara diatas, dapat peneliti ketahui bahwa penyebab utama digantinya kebijakan pembatasan lalu lintas 3 in 1 menjadi pembatasan lalu lintas ganjil-genap. Hal serupa juga diungkapkan oleh I₁ di gedung Satuan lalulintas Polda Metro Jaya, pada 28 Januari 2018 yang menyatakan bahwa:

“Dasar hukum untuk melaksanakan tugas ini adalah Pergub No. 164 tentang pembatasan lalu lintas ganjil-genap dan bertujuan untuk mengganti kebijakan 3 in 1. Kebijakan 3 in 1 pada awalnya memang sebuah rekayasa lalu lintas yang cukup efektif dalam mengurai kemacetan. Tetapi dengan berjalannya waktu muncul permasalahan-permasalahan baru yang ditimbulkan dari dampak kebijakan 3 in 1 tersebut. Permasalahan yang paling serius yaitu keberadaan joki-joki 3 in 1, dimana kami pernah menangkap joki yang didapatkan menggunakan anak-anak dibawah umur untuk menjadi joki dan di beri obat tidur, ini bisa dikategorikan dalam pengeksploitasian anak dibawah umur dan keberadaan joki-joki untuk

membuat kebijakan menjadi sia-sia karna dilanggar dan tetap membuat kemacetan”.

Berdasarkan permasalahan diatas Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2016 melakukan perubahan kebijakan pembatasan kendaraan lalu lintas 3 in 1 menjadi pembatasan lalu lintas kendaraan roda 4 ganjil-genap di sepanjang ruas jalan sisingamangaraja – Jalan Jend. Sudirman- Jalan M.H Thamrin dan Jalan Gatot Subroto. Perubahan kebijakan tersebut melalui Peraturan Gubernur No. 164 tentang pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap yang ditetapkan oleh gubernur DKI Jakarta saat itu, yaitu Ir. Basuki Tjahaja Purnama, M.M. Dalam pelaksanaannya Pemprov. DKI Jakarta mengatur tata cara pemberlakuan sistem ini, seperti apa yang diungkapkan oleh I₂, bahwa:

“Pemilihan ganjil-genap ini merupakan kebijakan yang telah dikaji oleh Dishubtrans DKI Jakarta, dimana porsi kendaraan berplat nomor akhiran ganjil dan genap seimbang. Sementara tata cara pemberlakuan ganjil-genap yaitu kendaraan roda 4 yang memiliki angka ganjil pada angka terakhir plat nomor kendaraannya hanya boleh melewati ruas jalan ganjil-genap pada penanggalan kalender hari ganjil dan sebaliknya. Kami dari pihak dishub dan kepolisian bekerja untuk melancarkan kebijakan ini dengan membuat 9 titik lokasi pengawasan, untuk mengawasi mobil-mobil agar tidak melanggar ganjil-genap. Selain bertujuan untuk mengurangi penggunaan mobil kebijakan ganjil-genap dibuat agar para pengendara mobil berpindah menggunakan kendaraan umum agar mengurangi penggunaan mobil pribadi”.

Sementara dari pihak kepolisian yang merupakan pelaksana lapangan dari kebijakan tersebut mengungkapkan masalah ukuran-ukuran dasar dan tujuan dari pembatasan sistem lalu lintas ganjil-genap seperti yang diungkapkan oleh I₁, bahwa;

“sistem pembatasan lalu lintas ganjil-genap ini merupakan kebijakan yang buat sementara untuk mengubah kebijakan 3 in 1. Peraturan ganjil-genap dibuat bersama dengan pihak pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang

bertujuan untuk menghilangkan dampak negatif sosial dari kebijakan 3 in 1, mengurangi kemacetan dan mengharapakan masyarakat berpindah menggunakan kendaraan umum sebagai alat transportasi. Dalam proses pelaksanaannya kebijakan ganjil-genap dilaksanakan pada pagi dan sore hari yaitu pada jam 07.00-10.00 WIB dan 16.00-20.00 WIB. Apabila terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara kendaraan maka polisi berhak melakukan penilangan kepada kendaraan tersebut sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dan denda yang dikenakan paling besar Rp. 500.000,00”.

Sementara dari pihak LSM Transportasi yaitu ITDP Indonesia melihat aturan dan tujuan kebijakan ganjil-genap cukup baik, karena secara tidak langsung membuat masyarakat untuk menggunakan kendaraan umum. Seperti apa yang diungkapkan oleh I₄ di gedung ITDP Indonesia pada tanggal 18 Januari 2018, bahwa;

“ganjil-genap merupakan langkah yang cukup bagus bagi pemerintah DKI Jakarta untuk mengganti 3 in 1 sebelum di berlakukannya sistem jalan berbayar. Namun disini saya melihat pengambilan kebijakan ganjil-genap bisa terbilang cepat karena kajian yang dilakukan oleh pemerintah terbilang cepat. Dalam pengamatan saya, saya melihat kebijakan ganjil-genap ini diambil lebih untuk masalah joki ketimbang permasalahan kemacetannya, karena yang hal yang lebih sering diucapkan pemerintah setelah keberlangsungan ganjil-genap yaitu hilangnya joki ketimbang kemacetan, walaupun saya merasa kemacetan di ruas koridor yang ditetapkan ganjil-genap berkurang tetapi kemacetan berpindah ke koridor jalan yang tidak berlaku ganjil-genap. Maka dari itu saya menyarankan pemerintah seharusnya membuat kebijakan zona wilayah ketimbang membuat zona koridor jalan”.

Namun pandangan berbeda mengenai berjalannya pembatasan lalu lintas ganjil-genap dikemukakan oleh salah satu narasumber yang merupakan salah seorang pendiri LSM Institut Studi Transportasi (INSTRAN), Bapak

Darmaningtyas S.sos atau I₅, yang diungkapkan dikantor INSTRAN pada tanggal 5 Januari 2018, bahwa;

“Menurut saya ganjil-genap hanya mengubah perpindahan arus kemacetan dan perpindahan jam kemacetan. Bisa kita liat jalan memang akan cenderung lebih sepi ketika ganjil-genap sedang berjalan, tetapi jalan diluar jalur ganjil genap sangat macet luar biasa ya, menurut saya rekayasa lalu lintas semacam ini tampaknya kurang efektif dilakukan karna saat aturan itu berlaku tetapi penambahan kepemilikan mobil di Jakarta pun menambah”.

Hal senada pun diungkapkan oleh I₇, di gedung Graha BIP kawasan perkantoran Gatot Subroto pada tanggal 23 Januari 2018, bahwa;

“Kalau dibilang berjalan baik, saya rasa berjalan baik apabila plat mobil kita sedang sama dengan tanggal ganjil-genapnya. Saat ini kalau ke kantor saya menggunakan mobil yang berplat ganjil, tapi kalau sedang tanggal genap, saya harus muter jalan lewat Jalan Prof Satrio, dan itu biasanya bisa nambah satu sampai satu setengah jam perjalanan menuju kantor dan pulang kerumah, karena berputar dan macet banget”.

Dalam pelaksanaannya pemabasatan lalu lintas ganjil-genap melibatkan partisipasi masyarakat guna kesuksesan berjalannya kebijakan tersebut. Baik buruknya sebuah kebijakan akan langsung dirasakan oleh masyarakat yang terdampak oleh kebijakan tersebut. Dalam hal ini peneliti juga mewawancara pengguna jalan disepanjang koridor jalan yang dibatasi sistem ganjil-genap. Seperti apa yang telah diungkapkan oleh I₆ di Perumahan Griya Kencana 2, pada tanggal 15 Desember 2017 yang mengatakan bahwa:

“Keberadaan ganjil-genap cukup membuat jalanan menjadi lebih lengang walaupun terkadang pada hari hari tertentu, dan cuaca saat hujan jalan kembali menjadi sangat padat. Aturan yang dibuat oleh pemerintah nampaknya sudah cukup jelas dengan rambu-rambu di taruh disetiap persimpangan jalan, walaupun saya pernah sekali mendapat tilang karna melanggar ganjil karena salah belok jalan”.

Dalam perjalanannya sistem ganjil-genap ini keberhasilannya sangat bergantung pada masyarakatnya sendiri. Partisipasi masyarakat yang baik dan kedisiplinan masyarakat dalam berkendara sangat diperlukan agar kebijakan ini berhasil. Perihal perlunya partisipasi masyarakat juga diungkapkan oleh I₂ yang mengatakan bahwa:

“Dalam perjalanannya perlu partisipasi masyarakat dalam menyukseskan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap. Apabila masyarakat mentaati aturan maka tujuan dari kebijakan ini akan berhasil, tapi apabila kebijakan ini tidak diikuti respon positif dari masyarakat dan kedisiplinan dalam menaati aturan maka kemacetan akan tetap sama dengan kebijakan pendahulu”.

Dari wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa dari sisi Ukuran-ukuran dasar kebijakan dan tujuan kebijakan, Pergub pembatasan lalu lintas sistem ganjil-genap sudah memiliki dasar peraturan yang jelas, dan dipahami oleh pelaksana dan masyarakat yang terdampak. Tujuan kebijakannya juga sudah jelas untuk mengurai kemacetan di koridor Jalan Jend. Sudirman, Jl. M.H Thamrin dan Gatot subroto yang merupakan pusat kawasan perekonomian dan pemerintahan. Karena faktor-faktor yang menentukan berhasil atau tidaknya program ini di adalah masyarakat itu sendiri. Karena program ini memang di desain dari masyarakat, oleh masyarakat dan untuk masyarakat. Namun dalam pelaksanaannya juga menghasilkan dampak kemacetan yang lebih padat terhadap jalan jalan alternatif bagi yang tidak bisa melewati koridor jalan yang sedang berlaku Pembatasan lalu lintas ganjil-genap dan mengubah perpindahan jam kemacetan, yang biasanya macet terfokus pada saat jam berangkat kerja dan pulang kerja, namun saat jam ganjil genap selesai diberlakukan maka jalanan di koridor tersebut menjadi semakin padat.

2. Sumber daya

Sumber Daya merupakan salah satu indikator dalam menentukan keberhasilan kebijakan ataupun sebuah program, baik sumber daya manusia, sumber daya finansial dan juga sumber daya fasilitas. Ketiga aspek tersebut sangat berpengaruh dalam keberhasilan suatu kebijakan yang sedang diimplementasikan. Dalam kebijakan pembatasan sistem ganjil-genap Sumber daya yang dimiliki sudah sesuai kebutuhan dilapangan. Hal ini diungkapkan oleh I₁ pada tanggal 28 Januari 2018 yang mengatakan bahwa:

“Sumber daya yang dimiliki polda metro jaya untuk mengimplementasikan pembatasan ganjil genap sudah sesuai dengan aturan, bisa dilihat dari penugasan personil dilapangan saat bertugas untuk mengawasi mobil-mobil yang sedang melewati koridor jalan tersebut, dimana disetiap titik lokasi pengawasan pasti ada personil dari kepolisian untuk berjaga. Untuk sumberdaya keuangan saya kira tidak ada masalah karena penugasan personil dilapangan sudah berlangsung lama sejak kebijakan 3 in 1 maka dan penugasan itu bukan tugas tambahan bagi personil yang berjaga, memang sudah tugasnya berjaga disitu”.

Sementara dari pihak Dinas Perhubungan DKI Jakarta juga memiliki SDM, Sumberdaya keuangan dan Sumberdaya fasilitas yang diungkapkan oleh I₂, bahwa:

“Sumberdaya yang dimiliki oleh Dishub DKI Jakarta tidak ada masalah, melihat dari sisi SDM nya kita tidak ada kendala petugas yang berjaga memang sudah mendapat penugasan sesuai tempat yang telah diarahkan, lalu masalah keuangan dan fasilitas tidak ada masalah karna biaya operasional dalam menjalankan kebijakan ini semuanya sudah diatur dalam APBD, seperti pemasangan plang pemberitahuan, sosialisasi berupa *flyer* kepada pengendara, dan penugasan perosonil dilapangan semuanya sudah diatur, dan tidak ada kendala, karena proses ini mirip dengan 3 in 1 jadinya tidak memerlukan anggaran khusus”.

Hal senda juga diungkapkan oleh I₆ dari pihak masyarakat yang mengatakan bahwa:

“Personil dilapangan saat mereka bertugas cukup banyak, dan mereka tampaknya sudah cukup paham dengan daerah mereka bertugas. Karena saya pernah dikasih tau petugas jalur alternatif mana saja yang bisa dilewati untuk menghindari jalan yang terimbas ganjil-genap”.

Namun beberapa pihak nampaknya ingin personil yang berjaga dititik-titik pengawasan ditambah lagi, seperti apa yang ungkapkan I₇ yang mengatakan, bahwa;

“Kalo menurut saya nampaknya kurang, karena saya setiap kerja ngelewatin semanggi ya saya lihat pos penjaga nya hanya 3 atau 4 orang, tapi yang lewat situ kan banyak banget mas, jalanannya juga besar jadinya menurut saya harusnya bisa ditambah lagi personilnya selain untuk jaga bisa jadi bahan gertakan ke masyarakat agar takut juga sama aturan mas”.

Hal senada pun diungkapkan oleh I₈ di sebuah *caffe* di kawasan kemanggisan pada tanggal 15 Januari 2018, yang merupakan pengemudi *taxi online* yang sering beroperasi disekitar kawasan Sudirman, Thamrin dan Gatot Subroto, yang mengatakan, bahwa;

“Untuk petugas yang berjaga saya rasa sudah cukup banyak sih mas, biasanya kalau saya liat sekita ada 3-4 petugas, tapi kalau ditambah lagi juga bagus, biar masyarakat takut untuk melanggar gitu mas. Karena menurut saya orang itu takut kalo liat polisi dijalan, biasanya bikin was-was gitu.

Dalam melakukan wawancara yang dilakukan dengan petugas lapangan yang berjaga dan pihak Dishub DKI Jakarta terdapat perbedaan pendapat. Perbedaan pendapat itu disampaikan oleh I₃ dalam wawancara yang dilakukan pada tanggal 26 Januari 2018 di pos pengamatan patung pemuda, senayan, yang mengatakan, bahwa;

“Kalau menurut saya sumber daya ditempat saya bertugas ini ya pas lah mas, namun kalau ditambah bisa lebih baik, karna yang lewat kawasan patung pemuda ini kan ribuan kendaraan mas, disini kita juga cuma ada kepolisian tidak ada bantuan dari Dishub seperti yang mas katakan, Dishub itu biasanya waktu waktu tertentu aja adanya mas, seperti yang mas lihat sekarang sedang tidak ada kan petugas dari Dishub”.

Pernyataan itu juga diamini oleh I₅ yang mengatakan, bahwa;

“Sepenglihatan saya berjaga saya haya melihat kepolisian yang berjaga dilapangan. Padahal menurut aturannya yang saya tau harusnya kepolisian dibantu oleh pihak dishub untuk berjaga. Pihak dishub harusnya dapet membantu kepolisian, apabila saat polisi menindak dishub dapat membantu mengawasi jalanan”.

Dalam wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa, sumberdaya yang dimiliki petugas baik dari kepolisian maupun Dinas Perhubungan sudah cukup baik karena tidak ada kendala dilapangan dan memahami situasi lapangan sehingga dapat membantu pengendara yang keliru/kurang paham terhadap sistem pembatasan ganjil-genap ini. Namun nampaknya penempatan petugas dilapangan masih belum optimal, hal itu seperti yang disampaikan oleh I₅ dalam kutipan wawancara diatas, dengan ketidakadaan petugas Dishub Dilapangan dikhawatirkan dapat menyebabkan benturan egosektoral antar petugas.

3. Komunikasi Antar Organisasi dan Kegiatan Pelaksana

Dalam suatu proses implementasi kebijakan, aspek yang sangat penting adalah Terjalannya Komunikasi Antar Organisasi yang baik. Agar nantinya kebijakan tersebut bisa berjalan dengan baik juga bila antar organisasinya sudah menciptakan komunikasi yang baik. Sebagai implementor juga harus memiliki kegiatan yang terstruktur dan jelas agar nantinya mudah dipahami oleh semua pihak dan elemen masyarakat. Pergub pembatasan Lalu lintas ganjil-genap di

Jakarta sudah dilakukan komunikasi antar organisasi yang sudah baik, seperti yang diungkapkan oleh N.2, bahwa:

“Komunikasi sangat dibutuhkan ya dalam menjalankan suatu pekerjaan, terutama kami dalam hal ini bekerja sama dengan kepolisian melakukan komunikasi yang intens mulai dari bagaimana proses pembuatan kebijakannya hingga proses dijalankannya ganjil-genap, komunikasi baik merupakan syarat untuk tercapai implementasi yang baik guna meminimalisir kesalahan dilapangan”.

Mengenai komunikasi yang dibangun hal senada juga diungkapkan oleh N.1, bahwa:

“ya komunikasi merupakan hal vital dalam menjalankan suatu pekerjaan, komunikasi yang buruk akan menghasilkan pekerjaan menjadi terhambat. Dalam pelaksanaan tugas kita berkomunikasi sesuai dengan aturan, dan seluruh anggota kepolisian yang bertugas di kawasan ganjil-genap semua diberitahu tentang bagaimana cara menjalankan sistem ganjil-genap, hingga selalu mereport segala sesuatu yang ada dilapangan”.

Selain komunikasi yang baik antar pelaksana organisasi, diperlukannya juga sosialisasi pemahaman kebijakan terhadap masyarakat agar kebijakan tersebut dapat dimengerti dan dipahami oleh masyarakat. Dalam hal ini I₂ menjelaskan bagaimana cara sosialisasi yang dilakukan oleh Dishub DKI Jakarta, bahwa:

“untuk sosialisasi menurut saya sudah cukup efektif dilakukan oleh para petugas kami. Sosialisasi pertama yang dilakukan adalah dengan adanya ujicoba pembatasan ganjil-genap selama satu bulan dimana apabila melanggar akan diberi teguran pada saat itu dan masyarakat pun diberitahu apabila masa ujicoba telah selesai maka akan ada denda tilang apabila terjadi pelanggaran. Lalu kami juga memberikan plang plang pemberitahuan diberbagai persimpangan jalan yang menuju kearah koridor jalan ganjil-genap, lalu berita berita di Televisi dan radio sangat membantu kami, dan banyaknya para pengguna jalan dikoridor tersebut

membuat kebijakan ini cepat dipahami dari mulut kemulut dan keberadaan sosial media saat ini juga cukup membantu untuk mensosialisasikan kebijakan tersebut”.

Pemahaman sosialisasi yang diberikan oleh pemerintah nampaknya berjalan dengan baik, hal itu di sampaikan oleh I₅, bahwa:

“sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah nampaknya sudah cukup baik dengan manaruh beberapa rambu-rambu dan sosialisasi dari berbagai media. Namun yang disayangkan dengan masih terjadinya pelanggaran dan kemacetan yang fluktuaktif, kadang macetnya kurang kadang macetnya sampai ga gerak, ya ini balik lagi bagaimana partisipasi masyarakat dan sikap masyarakat terhadap kebijakan ini”.

Walaupun sosialisasi sudah lama dilakukan, dan kebijakan ini telah berlangsung dari bulan Agustus 2016 tapi masih saja terjadi pelanggaran dengan berbagai alasan. Hal ini disampaikan oleh I₁ yang mengatakan, bahwa;

“Untuk pelanggaran itu sampai data terakhir itu bulan desember tahun 2017 sebanyak 11.872 penindakan. Angka ini bisa dibilang cukup tinggi, sangat disayangkan padahal sosialisasinya sudah jelas dan berlangsung sudah cukup lama, tapi masih banyak yang melanggar”.

Petugas dilapangan pun mengatakan bahwa pelanggaran dilapangan memang karna kurangnya keasadaran dari pengendara, seperti apa yang disampaikan oleh I₃, bahwa;

“Kalau pelanggaran ya lumayan, biasanya saya dalam sehari dapat 1 pelanggar, belum anggota yang lain. Pas ngelanggar banyak yang bilang lupa tanggal atau ga tau aturannya, biasanya yang gitu-gitu jarang lewat sini sih mas”.

Namun pihak Dishub DKI Jakarta nampaknya belum menerima info terbaru tentang jumlah pelanggaran Ganjil-Genap, seperti yang disampaikan oleh I₂, bahwa;

“Ya pelanggaran itu balik lagi kemasyarakatnya mas, namun samapi sekarang kita belum mendapatkan data terbaru dari jumlah pelanggaran ganjil-genap, masih ada dikepolisian mas”.

Terkait masalah pelanggaran, peneliti sempat mewawancarai salah satu pelanggar ganjil-genap. salah seorang narasumber yang diwawancarai oleh peneliti. Seperti yang diungkapkan oleh I₆, bahwa:

“untuk sosialisasi saya udah tau, taunya dari radio pas pas lagi masih baru-baru dimulai. Tapi pada ngelanggar aturan ganjil-genap karna lupa tanggal, padahal udah tau tentang aturan ganjil-genap, tapi pas itu saya salah jalan dan lupa juga sih hari itu bawa mobil ga sesuai ama tanggal”.

Dari wawancara diatas dapat kita simpulkan bahwa dalam aspek Komunikasi Antar Komunikasi dan Kegiatan Pelaksana dalam Peraturan pembatasan lalu lintas ganil-genap, pihak Dishub DKI Jakarta dan Kepolisian selaku yang bertanggung jawab dalam program ini pun tampaknya masih belum melakukan komunikasi yang optimal. Hal itu bisa diketahui belum adanya data dan info terbaru tentang jumlah pelanggaran yang telah terjadi.

4. Karakteristik badan-badan pelaksana

Karakteristik Badan-Badan Pelaksana adalah bagaimana sikap implementor dalam menjalankan suatu kebijakan sudah baik atau belum terhadap suatu kelompok sasaran dalam sebuah kebijakan. Sikap implementor dalam menjalankan suatu program sudah sesuai dengan aturan dan standar yang telah ditetapkan dalam sebuah kebijakannya. Dalam kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil genap, pihak Dishub DKI Jakarta dan Polda Metro Jaya, sebagai

implementor sudah menjalankan aturan sesuai dengan peraturan yang ada. Seperti yang diungkapkan oleh I₁, bahwa :

“untuk implementasi sudah dilakukan sesuai dengan prosedur yang ada, mulai dari penjagaan tiap titik-titik lokasi hingga proses penilaian bagi yang melanggar aturan sesuai UU Lalu lintas yang berlaku”.

Hal senada juga disampaikan oleh I₂ tentang bagaimana sikap petugas dalam melaksanakan tugas, bahwa:

“saya rasa kita sudah melakukannya dengan cukup baik, mulai dari penempatan petugas hingga pemberitahuan tentang peraturan ini, semuanya dilakukan secara profesional dan mengikuti aturan yang ada, karena dalam menjalankan tugas semuanya harus berdasarkan aturan yang ada kan ya mas”.

Tentang bagaimana sikap implementor dalam menjalani tugasnya juga dirasakan oleh I₆ yang disampaikan, bahwa:

“untuk sikap petugas saya rasa cukup profesional, saat saya pernah ketilang ganjil-genap saya langsung diberi tahu apa kesalahan saya dan diberi penindakan tilang tanpa ada kode kode untuk mengajukan damai kepada saya”.

Tentang karakteristik pelaksana dalam menjalankan tugasnya juga diberi tanggapan positif oleh I₅ yang disampaikan, bahwa:

“ya saya lihat petugas dilapangan cukup bagus untuk menjalankan tugasnya, karna saya juga pernah melihat langsung bagaimana pengawasan dititik-titik yang telah ditetapkan dan petugas yang berjaga saya liat cukup siaga memeperhatikan plat-plat kendaraan yang melewati koridor ganjil-genap”.

Hal senada juga disampaikan oleh I₄, bahwa:

“untuk kesiapan petugas saya lihat cukup bagus ya, namun ada hal yang rancu saya kira dari pihak pelaksana karna masih banyak petugas yang mengarahkan jalan-jalan alternatif yang bisa lewati

masyarakat, ketimbang untuk menggalakan penggunaan kendaraan umum”.

Dari wawancara diatas, kita dapat simpulkan bahwa dalam sisi aspek Karakteristik Badan-badan Pelaksana di Pergub pembatasan lalu lintas ganjil-genap ini, pihak Dishub DKI Jakarta dan Polda Metro Jaya sudah bekerja dengan baik terhadap kelompok sasaran kebijakan. Karena para masyarakat yang termasuk kelompok sasaran merasakan langsung sikap-sikap pelaksana dilapangan. Pihak Dishub DKI Jakarta dan Polda Metro Jaya selaku implementor sudah memiliki sikap yang baik dalam menjalankan Pergub pembatasan lalu lintas ganjil-genap. Seluruh pihak-pihak yang terlibat dalam kebijakan itu bekerja baik sesuai dengan aturan yang telah dibuat

5. Kondisi-kondisi sosial, ekonomi dan politik.

Dalam implementasi kebijakan haruslah dapat meningkatkan segala macam aspek yang berada di lokasi program itu diimplementasikan. Implementasi kebijakan haruslah dapat menyentuh kondisi-kondisi sosial, ekonomi dan politik. Ketiga kondisi tersebut harus bisa ditingkatkan ke arah yang lebih baik setelah program itu diimplementasikan. Kebijakan Pembatasan lalu lintas ganjil-genap yang berada di koridor pusat perekonomian Ibu kota nampaknya memiliki dampak terhadap kondisi-kondisi sosial, ekonomi dan politik seperti yang diungkapkan oleh N.1, bahwa :

“untuk dampak sosial, ekonomi dan politik kita tidak menghitung secara pasti, namun dampak sosial yang terlihat pasti yaitu hilangnya keberadaan joki-joki yang merupakan dampak sosial dari kebijakan sebelumnya dan untuk ekonomi dan politik tidak ada ukuran pastinya ya mas”.

Hal senada juga disampaikan oleh I₂, bahwa:

“kalau dilihat dari sosial, ekonomi dan politik yang paling berasa dari kondisi sosial ya mas. Saat kebijakan 3 in 1 banyak menjadi masyarakat yang memanfaatkan situasi untuk menjadi joki, hal ini sangat disayangkan karena terutama banyak mengeksploitasi anak bayi untuk ikut menjadi joki. Untuk kondisi ekonomi nampaknya kami belum mengukur sampai situ, karena jangkauan cukup luas, namun apabila merujuk dari kecepatan kencedaraan selama ganjil-genap ini lebih cepat ketimbang 3 in 1 dan mungkin dapat membantu keadaan ekonomi perorangan ataupun perusahaan, dan untuk politik saya melihat tidak ada unsur politis ya dalam pengambilan kebijakan ini”.

Terkait dampak sosial, ekonomi dan politik juga disampaikan oleh I₄ dalam wawancara, bahwa:

“dari awal saya melihat kebijakan ini memang lebih menyasar untuk menghilangkan keberadaan joki, yang bisa dibilang penyakit sosial atau dampak negatif ya, karena menurut saya kebijakan ini dibuat dengan kajian yang cukup cepat, dan berita yang di blow up oleh media lebih cenderung hilangnya permasalahan penyakit sosial ini, dibanding terkait permasalahan kemacetan. Untuk ekonomi dan politik ini menurut pendapat saya sifatnya subyektif ya mas, mungkin keberadaan orang-orang ada yang ekonominya lebih baik dengan keberadaan ganjil-genap seperti supir taksi dan ojek online mungkin dan ada juga yang merasa rugi seperti mantan-manta joki.”.

Hal senada pun juga disampaikan oleh I₅, bahwa:

“saya melihat kebijakan cukup baik untuk dampak sosialnya karena menghilangkan joki, sementara dari ekonominya saya rasa harusnya cukup baik karena pasti banyak yang berpindah menggunakan angkutan umum dan bisa menguntungkan sebagian orang, kalau masalah politik saya rasa ini bukan kebijakan yang berisikan muatan politik”.

Masyarakat pun memberi pendapatnya terkait keadaan sosial, ekonomi, dan politik, sebagaimana yang disampaikan oleh I₆, bahwa:

“untuk itu saya kurang paham mas, tapi yang untuk saya pribadi sih berdampak terhadap penggunaan kendaraan mas. Karena biasanya saya bersama bapak saya berangkat kerja bareng di daerah sudirman, terpaksa tidak menggunakan kendaraan pada hari genap dan harus menggunakan kendaraan online sih mas”.

Hal senada juga disampaikan oleh I₇, bahwa:

“terhadap dampak sosial politik ya saya melihat ada rasanya yaitu dengan hilangnya joki, joki itu kadang bikin macet ya mas, lalu untuk ekonomi ya saya tidak terlalu berpengaruh karena saya memiliki mobil berplat ganjil dan genap dari kantor jadinya ya tidak terlalu berpengaruh, dan akhir akhir ini saya rasa jalanan juga semakin macet ya mas, mungkin karena jumlah mobil dijakarta ya mas”.

Terkait dampak sosial, ekonomi dan politik juga disampaikan oleh I₈, bahwa:

“untuk ekonominya saya merasa kadang untung kadang tidak engga mas. kalau lagi hari ganjil orderan dari dan ke daerah sudirman itu tinggi mas, tapi kalo lagi hari genap ya ga bisa ambil order pas siang dan pagi hari mas, kalo dampak sosial sih saya merasa sekarang kendaraan mobil makin banyak ya mas, kalo menurut saya bisa menimbulkan dampak sosial mas”.

Dalam wawancara diatas dapat kita simpulkan bahwa dari aspek kondisi sosial, kondisi ekonomi dan kondisi politik di dalam Pergub pembatasan lalu lintas ganjil-genap. Pertama dari aspek kondisi sosial, dengan adanya pembatasan lalu lintas ganjil-genap berpengaruh terhadap menghilangnya joki-joki, dimana joki-joki tersebut membuat permasalahan sosial dari membuat malas orang menjadi bekerja dan kemungkinan besar terjadinya eksploitasi anak dibawah umur bekerja menjadi joki. Kedua dari aspek kondisi ekonomi, dengan keberadaan ganjil-genap peneliti merasa dampak ekonomi yang didapatkan

sifatnya subyektif, tidak menyeluruh, mungkin ada yang mendapatkan keuntungan tapi ada juga yang mendapatkan kerugian. Ketiga untuk kondisi politik, Pembatasan lalu lintas ganjil-genap ini sama sekali tidak ada unsur politik di dalamnya, karena kebijakan ini dibuat untuk menangani masalah dari kebijakan sebelumnya. Jadi tidak ada sama sekali unsur politik atau berhubungan dengan kegiatan politik dalam program Peraturan Gubernur Pembatasan lalu lintas ganjil-genap.

6. Disposisi pelaksana

Disposisi Pelaksana adalah sifat dan karakteristik dari pihak pelaksana dalam menjalankan sebuah kebijakan. Pihak pelaksana harus memiliki tanggung jawab yang baik dan kemampuan yang mumpuni dalam menjalankan sebuah program. Pihak pelaksana juga harus memahami terlebih dahulu maksud dan tujuan yang akan diterapkan agar nantinya bisa disosialisasikan kepada masyarakat secara jelas. Dalam kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap, pihak Dishub DKI Jakarta dan Polda Metro Jaya selaku pihak pelaksana dalam program ini sudah memiliki tanggung jawab yang baik dan kemampuan yang mumpuni, seperti yang diungkapkan oleh I₂, bahwa :

“ Saya rasa untuk terkait tanggung jawab, semua pihak yang terlibat harus bertanggung jawab terhadap pekerjaannya masing-masing. Karena kita bekerja sesuai dengan aturan yang telah dibuat. Kita sudah bekerja secara optimal dari tahap perencanaan, implementasi dan evaluasi. Jika ada pihak yang tidak berjalan sesuai dengan prosedur yang telah diterapkan, kita akan selalu kasih surat peringatan”.

Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap dari awal dimulai hingga kini tampaknya sudah berjalan dengan baik, sebagaimana yang disampaikan oleh I₁, bahwa:

“ Saya pikir kita selaku pelaksana sudah bertanggung jawab dengan baik. Karena program ini sudah berjalan dari pertengahan tahun Agustus 2016, namun hal yang disayangkan dari kebijakan ini masih banyak yang melanggar ya padahal sosialisasi sudah dilakukan gencar, sampai saat ini sudah terjadi lebih dari 11.000 pelanggaran dimana angka pelanggarannya berubah-ubah tiap bulannya. Kepolisian sudah bekerja dengan maksimal untuk menyukseskan kebijakan ini, dan mohon masyarakatnya untuk berpartisipasi”.

Dari pihak masyarakatpun memberi tanggapan terhadap bagaimana tanggungjawab pelaksana dalam melakukan tugasnya yang disampaikan oleh I₇, bahwa:

“ya kalau tanggung jawab rasa mereka bekerja dengan baik, karena saya lihat dilapangan petugas selalu ada, lalu saya juga pernah melihat ada kendaraan yang ditilang diberhentikan dengan baik juga tidak asal main berhentikan kendaraan, namun saya juga pernah melihat ada kendaraan yang lolos pengamatan dari petugas, hal itu saya rasa cukup lumrah karena petugas dilapangan itu 3-4 orang, lalu kendaraan yang lewat kan banyak baanget ya mas, balik lagi sih mas ke partisipasi masyarakatnya”.

Hal senada juga disampaikan oleh I₆, bahwa:

“kalau untuk tanggung jawab mereka pasti tanggung jawab sama kerjaan mas, terbukti saat saya tertilang polisi yang menindak saya menjelaskan bagaimana proses penilangannya, apa yang ditahan oleh kepolisian, polisinya juga ngasih tau bagaimana proses pembayarannya, jadi ga asal main catet aja gitu mas, namun sih mas saat saya ketilang ada kendaraan lain juga yang harusnya neglanggar tapi tidak tertilang karena sedang nilang saya polisinya”.

Hal senada juga disampaikan oleh I₈, bahwa:

“untuk itu saya kira cukup baik ya mas, soalnya saya pernah melanggar tapi saat masih uji coba mas, tapi ya polisi yang berjaga jujur ya mas, soalnya saya belum tau peraturan itu, tapi dia memebritahu saya dan saya hanya ditegur, untung polisi tersebut tidak berusaha untuk membodohi saya mas”.

Dalam wawancara diatas kita dapat simpulkan bahwa dalam aspek Disposisi Pelaksana dalam peraturan pembatasan lalu lintas ganjil genap ini, sudah bisa dibilang cukup baik dalam hal tanggung jawab dan kemampuan yang dimiliki dalam menjalankan Pergub pembatasan lalu lintas ganjil-genap, karena dalam menjalankan pekerjaannya seluruh pihak yang terlibat sudah sesuai dengan aturan dan standar yang berlaku. Kemampuan dan tanggung jawab para stakeholder sudah cukup baik untuk menyakinkan masyarakat bahwa program ini sudah jelas secara teknis maupun non teknis. Tapi masyarakat masih mengeluhkan keberadaan kemacetan dan pengguna jalan yang bisa terbebas dari tilangan bagi yang melanggar. Kemudian untuk pemahaman maksud dan tujuan dalam Peraturan Gubernur pembatasan lalu lintas ganjil-genap, pihak Dishub DKI Jakarta dan Polda metro Jaya selaku pelaksana sudah memberikan pemahaman yang jelas terkait maksud dan tujuan Kebijakan tersebut.

4.4 Pembahasan

Penelitian mengenai Implementasi Kebijakan Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 164 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap Di Provinsi DKI Jakarta ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana dan hambatan apa saja yang terjadi dalam proses implementasi kebijakan Peraturan Pembatasan Lalu Lintas

Ganjil-Genap. Peneliti menggunakan teori implementasi kebijakan dari Van Meter dan Van Horn yaitu : 1. Ukuran atau Dasar-dasar Kebijakan dan Tujuan Kebijakan 2. Sumber Daya 3. Komunikasi Antar Organisasi dan Kegiatan Pelaksana 4. Karakteristik Agen Pelaksana. 5. Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Politik 6. Disposisi Pelaksana Dan temuan di lapangannya sebagai berikut:

1. Ukuran-ukuran dasar Kebijakan dan Tujuan Kebijakan

Dalam aspek Ukuran-ukuran dasar dan tujuan Kebijakan Pemerintah melalui Dishub DKI Jakarta dan Polda Metro Jaya telah berjalan dengan baik dan sudah sesuai dengan kebutuhan masyarakat Jakarta. Pergub Pembatasan lalu lintas ganjil genap merupakan kebijakan pengganti yang dibuat untuk mengganti kebijakan 3 in 1 yang dinilai sudah tidak relevan untuk dilanjutkan, karena memberikan dampak sosial yaitu keberadaan joki. Selain untuk menghilangkan joki, menurut Dishub DKI Jakarta pembatasan ganjil-genap juga dibuat untuk mengatasi kemacetan. Kebijakan Ganjil-genap dipayungi dasar hukum Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 164 Tahun 2016 tentang pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dimana saat itu peraturan Gubernur diambil oleh Gubernur Jakarta Bapak Basuki Tjahaja Purnama. Dalam mengambil keputusan sistem pembatasan lalu lintas ganjil-genap, pemerintah Provinsi DKI Jakarta menimbang dari beberapa dasar hukum yaitu: 1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 2 tahun 2002 tentang kepolisian negara Republik Indonesia, 2. Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, 3. Peraturan pemerintah nomor 32 tahun 2011 tentang manajemen dan

rekayasa, analisis dampak, serta manajemen kebutuhan lalu lintas, 4. Peraturan pemerintah nomor 80 tahun 2012 tentang tata cara pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan dipenindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan, 5. Peraturan daerah nomor 5 tahun 2014 tentang sistem transportasi.

Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap hanya menyoar kepada pengguna kendaraan pribadi roda 4 yang menggunakan koridor jalan Jl. Sisingamangaraja-Jl. Jendral Sudirman- Jl. M.H Thamrin dan Jl. Gatot Subroto. Dalam implementasi nya tujuan kebijakan ini sudah jelas, untuk menghilangkan keberadaan joki dan mengurus kemacetan, dan dinilai efektif dalam menghilangkan joki, namun untuk mengurai kemacetan kebijakan ini bisa dibilang kadang efektif kadang tidak. Hal ni dirasakan masyarakat yang menilai kemacetan masih berlanjut, bahkan kadang bisa lebih parah terutama saat musim hujan, volume kendaraan roda 4 makin banyak di jalanan. Lalu dampak dari pembatasan lalu lintas ganjil-genap ini yaitu perpindahan kemacetan ke koridor jalan yang tidak di tetapkan pembatasan lalu lintas ganjil-genap, seperti Jalan Rasuna said, Jalan Karet tengsin, dan jalan jalan lingkaran koridor yang ditetapkan Ganjil-Genap.

2. Sumber daya

Dalam pengkajian sumber daya dalam melaksanakan Peraturan Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 164 Tahun 2016 tentang pembatasan lalu lintas dibedakan menjadi 2 sumber daya yaitu, sumber daya manusia (SDM) dan sumber daya anggaran (SDA). Pertama dari aspek sumber daya

manusia, Peraturan Pembatasan lalu lintas ganjil-genap merupakan peraturan yang dilaksanakan oleh 2 institusi yaitu dari Pemprov DKI Jakarta yang merupakan tugas kerja dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta dan Kepolisian Daerah Metro Jaya yang merupakan tugas dari Direktorat lalu lintas polda Metro Jaya. Dalam implementasinya Dishub DKI Jakarta dan Polda Metro Jaya melakukan pengawasan di beberapa titik yang telah ditetapkan yaitu, 1. Bundaran patung kuda, 2. Bank Indonesia, 3. Sarinah, 4. Bundaran Hotel Indonesia, 5. Imam Bonjol, 6. Bundaran Senayan, 7. CSW, 8. Simpang kuning (kaki Gatot Subroto), dan 9. Simpang Kuningan (kaki mampang).

Dalam melaksanakan tugas pihak Dishub menurunkan 2 petugas di tiap titik pengawasan dan pihak kepolisian menurunkan 3 petugas di tiap pengawasan. Pengawasan yang dilakukan oleh petugas dilapangan guna melihat kendaraan-kendaraan yang melewati koridor jalan tersebut. Pengawasan dilakukan hanya dengan pengamatan kasat mata petugas saja, apabila ada kendaraan yang melanggar langsung akan ditindak oleh petugas kepolisian. Untuk keberadaan SDM nampaknya pemerintah dan kepolisian harus menambah personil dilapangan atau menambah titik pengawasan karena banyak nya mobil yang melewati jalan tersebut dapat mengecoh pengamatan petugas dilapangan. Kedua dari aspek Sumber daya anggaran yang dibutuhkan dalam kebijakan ini nampaknya sudah tercukupi. Bisa dilihat dari keberadaan plang-plang pemberitahuan di sepanjang persimpangan koridor jalan tersebut dan tidak ada anggaran khusus kepada petugas karena

penempatan petugas memang sudah diatur dalam sistem kerja kedua Institusi tersebut.

3. Komunikasi antar organisasi dan kegiatan pelaksana

Dari wawancara yang diperoleh diatas bisa dilihat komunikasi yang dibangun oleh Dinas Perhubungan dan Kepolisian terjalin cukup baik sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan. Keberadaan komunikasi yang baik dapat dilihat dari penugasan petugas dilapangan yang selalu berjaga dengan baik. Selain itu komunikasi yang diberikan kepada masyarakat juga dilakukan dengan cukup baik, hal ini bisa dilihat dari sosialisasi peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap yang dilakukan oleh petugas, lalu pemberitahuan plang-plang tentang pembatasan lalu lintas ganjil. Namun hal yang disayangkan dari komunikasi yang telah dibangun dengan baik masih terjadi pelanggaran yang dilakukan masyarakat. Menurut kepala bidang penegakan hukum satuan lalu lintas polda metro jaya, Pelanggaran yang terjadi akibat melanggar peraturan ganjil-genap sampai Desember 2017 mencapai 11.872 pelanggaran. jumlah pelanggaran yang cukup tinggi mengingat sosialisasi yang telah dilakukan dan sudah berjalan 1 tahun lebih kebijakan tersebut.

4. Karakteristik badan-badan pelaksana

Untuk menghasilkan implementasi kebijakan yang baik dibutuhkan karakteristik pelaksana yang baik pula. Dalam Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap karakteristik badan pelaksana melaksanakan tugas sesuai dengan SOP yang berlaku. Apabila ada melanggar aturan maka akan didenda sesuai dengan Undang-undang yang berlaku dan petugas dilapangan juga

mengarahkan jalur-jalur alternatif kepada pengemudi jalan yang menggunakan kendaraan tidak sesuai dengan penanggalan hari ganjil ataupun genap.

5. Keadaan sosial, ekonomi dan politik.

Dari wawancara diatas peneliti mendapatkan kesimpulan bagaimana aspek keadaan sosial, ekonomi dan politik yang disebabkan oleh kehadiran Peraturan Pembatasan lalu lintas ganjil-genap. pertama dari aspek sosial, hal ini sangat terasa dari hilangnya keberadaan joki. Keberadaan joki berpengaruh negatif terhadap lingkungan sosial karena joki memanfaatkan situasi dari celah kebijakan 3 in 1. Lalu dari aspek ekonomi, hal ini sifat subyektif karena tergantung dari pendapat masyarakatnya sendiri, ada yang merasa diuntungkan seperti supir taxi dan ada yang merasa dirugikan seperti joki 3 in 1. dan pemerintah mengatakan tidak mengkaji lebih dalam tentang hubungan pembatasan lalu lintas ganjil-genap dan aspek ekonominya. Namun pemerintah mengklaim pembatasan lalu lintas ganjil-genap lebih efektif dari 3 in 1 dalam menangani kemacetan karena waktu tempuh yang di jalani oleh pengendara lebih cepat, maka seharusnya perputaran ekonomi akan menjadi lebih baik lagi. Terakhir untuk kondisi politik, Peraturan Pembatasan lalu lintas ganjil-genap ini sama sekali tidak ada unsur politik di dalamnya, karena program ini dibuat untuk mengatasi permasalahan sosial dan kemacetan yang masih terjadi di koridor kebijakan 3 in 1.

6. Disposisi pelaksana

Dalam wawancara diatas kita dapat simpulkan bahwa dalam aspek Disposisi Pelaksana dalam Peraturan gubernur pembatasan lalu lintas ganjil-genap ini, sudah bisa dibilang cukup baik dalam hal tanggung jawab dan kemampuan yang dimiliki dalam menjalankan peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap. Para pihak yang terlibat selalu menjalankan program ini mengacu kepada aturan yang berlaku yaitu Pergub No. 164 tahun 2016 tentang pembatasan lalu lintas ganjil genap.

Kemampuan dan tanggung jawab para stakeholder sudah cukup baik untuk menyakinkan masyarakat bahwa program ini sudah jelas secara teknis maupun non teknis. Kebijakan ini cukup mudah dipahami masyarakat karena kebijakan ini merupakan kebijakan yang populer walau kawasan yang terdampak dari kebijakan ini kecil tapi banyak masyarakat yang beraktivitas di sepanjang koridor jalan tersebut maka membuat kebijakan ini menjadi populer.

BAB V

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan temuan-temuan dilapangan mengenai pelaksanaan Implementasi Peraturan Gubernur No. 164 tentang pembatasan lalu lintas ganjil-genap di Provinsi DKI Jakarta masih berjalan dengan belum optimal karena masih ditemukan kendala yang membuat tujuan kebijakan itu menjadi kurang maksimal.

Kurangnya tingkat partisipasi masyarakat untuk menyukseskan kebijakan itu menjadi salah satu faktor penghambat. Kebijakan pembatasan ganjil-genap yang dimaksudkan untuk mengurangi kemacetan nampaknya belum berjalan optimal karna tingkat penggunaan mobil pribadi yang cukup tinggi terutama dimusim hujan. Kemudian tingginya angka pelanggaran, sosialisasi yang telah dibuat dengan baik oleh para petugas berupa dari plang, pemeritahuan radio, pemberitaan ditelevisi, dll. Tentang kebijakan ni nampaknya masih belum didengarkan dan dilaksanakan dengan baik oleh pengendara, angka pelanggaran terakhir yang dicatat oleh kepolisian hingga desember 2017 mencapai 11.872 pelanggaran. kurangnya SDM yang tersedia, kurangnya SDM yang tersedia dalam mengawas kendaraan yang melewati koridor tersebut membuat masih banyak pengendara yang berani melewati dengan dengan harapan petugas tidak melihat mobil mereka.

5.2 Saran

1. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta : 99 ; memperbanyak, memperbaiki dan mempermudah akses kendaraan umum di DKI Jakarta. Dengan semakin banyak armada angkutan umum dengan fasilitas yang memadai maka minat masyarakat untuk menggunakan kendaraan umum akan meningkat.
2. Pihak Dishub DKI Jakarta dan Pihak Dirlantas Polda Metro Jaya harus menambah petugas dilapangan untuk pengawasan kendaraan yang melewati koridor tersebut. Dengan semakin banyaknya petugas yang berjaga membuat pengendara akan takut untuk melakukan pelanggaran.
3. Pemerintah harus menekan angka penjualan mobil atau impor mobil ke kawasan Jakarta dan Bodetabek. Salah satu faktor yang membuat jalan macet karena jumlah kendaraan terus menambah namun tidak sebanding dengan jumlah pertumbuhan jalan di Jakarta.
4. Kedepannya Pemerintah harus mengubah kebijakan rekayasa lalu lintas yang sistemnya hanya koridor jalan menjadi zona wilayah. Zona wilayah yaitu membatasi penggunaan kendaraan pribadi dalam suatu wilayah. Apabila hanya sepanjang koridor jalan saja yang diterapkan maka yang terdampak dari kebijakan itu hanya jalan itu, dan koridor jalan lain akan terkena imbas kemacetan dari kendaraan yang berpindah koridor jalan.

Daftar Pustaka

Sumber Buku

Agustino, Leo. (2006). *Politik & Kebijakan Publik*. Bandung: AIPI Bandung

Agustino, Leo . (2008). *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta

Dunn, William N. (2000). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik Edisi Kedua*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press

Moleong, Lexy J. (1989). *Metedologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosdakarya

Putranto, Leksmono. (2016). *Rekayasa lalu lintas edisi 3*. Jakarta : Indeks

Soehartono, Irawan. (2004). *Metode Penelitian Sosial*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya

Sugiyono. (2012). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sunggono, Bambang. 1994. *Hukum dan kebijaksanaan publik*. Jakarta: Sinar Grafika

Winarno, Budi. (2007). *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Jakarta: PT Buku Kita.

Peraturan Gubernur

Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 164 Tahun 2016 tentan Pembatasan Lalu Lintas dengan sistem ganjil-genap

Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 110 Tahun 2012 tentang Kawasan Pengendalian Lalu lintas

Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 114 Tahun 2016 tentang Pencabutan peraturan gubernur nomor 110 tahun 2012 tentang kawasan pengendalian lalu lintas

Dokumen - Dokumen Lain

Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dishubtrans DKI Jakarta (2016). *Jumlah kendaraan bermotor di Jakarta dalam angka*. Jakarta

Jumlah penduduk DKI Jakarta 2014. <http://data.jakarta.go.id/jumlah-penduduk-DKIJakarta>

Jurnal Ilmiah

Africo Ramadahan Di Universitas Negeri Lampung Pada Tahun 2011 dengan Judul “Strategi Dinas Perhubungan Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Bandar Lampung”

Rudy Setiawan Di Universitas Kristen Petra Surabaya Pada Tahun 2014 Dengan Judul “Simulasi Manajemen Lalu Lintas Untuk Mengurangi Kemacetan Di Jalan Jemursari Dan Kendangsari”

Lampiran : Dokumentasi Penelitian

Dokumentasi wawancara peneliti dengan semua narasumber dalam penelitian ini:

1. Wawancara dengan Bapak ABKP Budiyanto



2. Wawancara dengan Bapak Nesbudih Dasrull



3. Wawancara dengan Bapak Aiptu Prastono



4. Wawancara dengan Bapak Udaya Laksamana



5. Wawancara dengan Bapak Dharmaningtyas



6. Wawancara dengan Ibu Nabila Nadya



7. Wawancara dengan Bapak Rino M



8. Wawancara dengan Bapak Faiz Hamidy



Petugas sedang berjaga di Titik pengawasan Kuningan



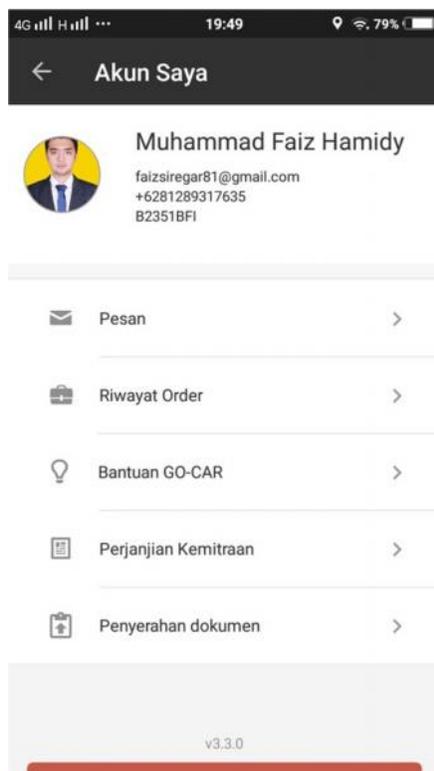
Petugas sedang menindak pelanggar di titik pengawasan Patung Pemuda Senayan



Rambu pemberitahuan peraturan ganjil genap di titik patung Kuda MonasP



Profil Supir Taxi Online



		<p>pengguna kendaraan agar mau memakai jasa joki tersebut.</p> <p>3. Untuk dasar hukumnya saya tidak ingat, tapi tujuan dari kebijakan ini untuk mengganti 3 in 1, dimana kebijakan itu menimbulkan masalah baru, dan nampaknya sudah kurang efektif dalam menangani kemacetan.</p>	I ₃
2.	Bagaimana prosedur kerja peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap?	<p>1. sistem pembatasan lalu lintas ganjil-genap ini merupakan kebijakan yang buat sementara untuk mengubah kebijakan 3 in 1. Peraturan ganjil-genap dibuat bersama dengan pihak pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang bertujuan untuk menghilangkan dampak negatif sosial dari kebijakan 3 in 1, mengurangi kemacetan dan mengharapkan masyarakat berpindah menggunakan kendaraan umum sebagai alat transportasi. Dalam proses pelaksanaannya kebijakan ganjil-genap dilaksanakan pada pagi dan sore hari yaitu pada jam 07.00-10.00 WIB dan 16.00-20.00 WIB. Apabila terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara kendaraan maka polisi berhak melakukan penilangan kepada kendaraan tersebut sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dan denda yang dikenakan paling besar Rp. 500.000,00.</p> <p>2. Untuk proses kerjanya hanya berlaku pada hari senin sampai dengan jumat dan dilakukan 2 shift yaitu pada pagi hari dan sore hari yaitu pada pukul 07.00-10.00 WIB dan 16.00-20.00 WIB. Apabila nantinya ada pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara maka akan ditindak langsung oleh pihak kepolisian. Dalam kebijakan ini ada pengecualian terhadap beberapa kendaraan seperti, kendaraan pemimpin lembaga negara, kendaraan</p>	<p>I₁</p> <p>I₂</p>

		<p>pejabat Negara Asing, kendaraan plat dinas, pemadam kebakaran, ambulans, dan kendaraan plat kuning.</p> <p>3. Untuk jam kerjanya mulai diberlakukan 07.00-10.00 WIB dan 16.00-20.00 WIB. dan pengawasan dilakukan di persimpangan persimpangan di sepanjang jalan yang terdampak.</p>	I ₃
3.	Faktor apasaja yang dapat menyukseskan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap?	<p>1. Faktor yang mendukung untuk menyukseskan kebijakan yaitu kesiapan dari petugas dan partisipasi yang baik dari masyarakat. Apabila petugas telah bekerja dengan baik tapi masyarakatnya tidak berpartisipasi dengan baik, maka kebijakan itu akan sama saja bohong.</p> <p>2. Dalam perjalanannya ganjil-genap ini sangat bergantung dimasyarakatnya sendiri. Apabila masyarakat mentaati aturan maka tujuan dari kebijakan ini akan berhasil, tapi apabila kebijaka ini tidak diikuti respon positif dari masyarakat dan kedisiplinan dalam menaati aturan maka kemacetan akan tetap sama dengan kebijakan pendahulu.</p> <p>3. Untuk mendukung ya kesiapan petugas dilapangan, sama masyarakatnya, kalau taat aturan akan bisa menyukseskan mas.</p> <p>4. Faktor yang dapat menyukseskan yaitu dari masyarakatnya. Apabila masyarakat ingin kebijakan kemacetan hilang di DKI Jakarta maka harus menggunakan Trasnportasi umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.</p> <p>5. Yang membuat kebijakan ini sukses yaitu pelaksananya dan pengendaranya mas. Apabila pelaksana bekerja dengan baik maka kebijakan pun akan bekerja dengan baik dan masyarakat mau menuruti aturan.</p>	<p>I₁</p> <p>I₂</p> <p>I₃</p> <p>I₄</p> <p>I₅</p>

4.	Faktor Apasaja yang dapat menghambat Kebijakan Pembatasan lalu lintas ganjil-genap?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Faktor yang menghambat yaitu dari pengendaranya sendiri. Apabila taat aturan dan masih memilih menggunakan kendaraan pribadi maka akan tetap macet jalanan, lalu cuaca juga berpengaruh terhadap kemacetan di jalanan. 2. Yang menghambat saya kira cuaca ya mas, kalau cuaca sedang hujan atau musim hujan cenderung masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dan membuat jalanan lebih padat. 3. Saya kira yang menghambat yaitu pengendara yang melanggar aturan. Karna apabila ada yang melanggar pasti akan diberhentikan ketika diberhentikan pasti akan memakan badan jalan dan bisa membuat kemacetan, lalu ketika ada personil yang tidak dapat datang bertugas dapat menghambat karna pasti personil berkurang. 4. Penghambatnya saya kira sih cuaca ya mas. karna saya pribadi pernah merasakan ketika musim hujan lebih memilih memakai kendaraan pribadi, dan kendaraan jalannya lebih berhati-hati. 5. Yang menjadi penghambat menurut saya nemabahnya volume kendaraan. Kita tidak bisa memungkiri bahwa makin hari jumlah kendaraan mobil makin bertambah, keberadaan mobil lggc menjadi salah satu faktor yang menghambat menurut saya, karena pemerintah membuat ganjil-genap untuk mengubah pola berpergian masyarakat dari kendaraan pribadi menjadi umum tapi disisi lain pemerintah menghadirkan kebijakan mobil murah dan fasilitas kendaraan umum masih belum memenuhi banyaknya orang-orang yang 	<p>I₁</p> <p>I₂</p> <p>I₃</p> <p>I₄</p> <p>I₅</p>
----	---	--	--

		berpergian ke kawasan segitiga emas tersebut.	
5.	Apakah Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah berjalan baik dan sesuai dengan tujuan dibuatnya kebijakan tersebut?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ganjil-genap sudah berjalan baik, terbukti dari volume kendaraan menurun saat jam-jam sibuk dan pengendara dapat menegndarai mobilnya lebih cepat. Namun saat ini kami sedang berdiskusi dengan pemerintah untuk percepatan kebijakan sistem jalan berbayar, karna saya melihat beberapa bulan ini jalanan terlihat semakin padat. 2. Untuk dibandingkan dengan kebijakan sebelumnya saya katakan sudah lebih baik karna kebijakan ini dibuat berdasarkan evaluasi kebijakan kebijakan 3 in 1. Kepadatan kendaraan sat jam siibuk juga lebih baik, dan yang penting kita dapat menghilangkan keberadaan joki. 3. Menurut Keberadaan ganjil-genap sudah berjalan baik, dan dapat mengurai kemacetan pada jam 7 pagi hingga ke 10 pagi dan pada saat sore hari. Tapi, setelah jam peraturan itu selesai jalan kembali padat mas, karena mobil mobil yang sebelumnya tidak boleh melintas, berbondong-bondong keluar karena jamnya sudah tidak berlaku. Jadinya saya melihat kemacetan berpindah jam. 4. Ganjil-genap menurut saya sudah berjalan dengan baik pada jam-jam sibuk. Namun kemacetan kita tak dapat memungkiri kalau jalanan masih padet. Apabila disesuaikan dengan tujuan ya sudah berjalan dengan tujuannya, namun kepadatan lalu lintas tetap terjadi karena volume kendaraan pun bertambah menurut saya. 5. Menurut saya ganjil-genap hanya mengubah perpindahan arus kemacetan dan perpindahan jam kemacetan. Bisa kita liat jalan memang akan cenderung lebih sepi ketika ganjil-genap sedang 	<p>I₁</p> <p>I₂</p> <p>I₃</p> <p>I₄</p> <p>I₅</p>

		<p>berjalan, tetapi jalan diluar jalur ganjil genap sangat macet luar biasa ya, menurut saya rekayasa lalu lintas semacam ini tampaknya kurang efektif dilakukan karna saat aturan itu berlaku tetapi penambahan kepemilikan mobil di Jakarta pun menambah.</p> <p>6. Kalau untuk tujuan ya mungkin sesuai tujuan karna menghilangkan keberadaan joki, namun kalau untk kemacetan saya rasa masih tetap sama mas.</p> <p>7. Kalau dibilang berjalan baik, saya rasa berjalan baik apabila plat mobil kita sama dengan tanggal ganjil-genapnya, tapi kalau sedang tanggal genap, saya harus muter jalan, dan itu biasanya bisa nambah satu sampai satu setengah jam perjalanan menuju kantor dan pulang kerumah mas.</p> <p>8. Saya melihatnya sudah baik yaa mas, soalnya kita bisa liat joki udah ga ada, tapi kalau macet ya itu ga bisa di patok sih mas, kadang macet lempeng kadang macet banget.</p>	<p>I₆</p> <p>I₇</p> <p>I₈</p>
6.	Apakah sumberdaya manusia yang dimiliki dalam melaksanakan Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah memadai?	<p>1. sumber daya yang dimiliki polda metro jaya untuk mengimplementasikan pembatasan ganjil genap sudah sesuai dengan aturan, bisa dilihat dari penugasan personil dilapangan saat bertugas untuk mengawasi mobil-mobil yang sedang melewati koridor jalan tersebut, dimana disetiap titik lokasi pengawasan pasti ada peronil dari kepolisian untuk berjaga.</p> <p>2. Sumberdaya yang dimiliki oleh Dishub DKI Jakarta tidak ada masalah, melihat dari sisi SDM nya kita tidak ada kendala petugas yang berjaga memang sudah mendapat penugasan sesuai tempat yang telah diarahkan.</p> <p>3. Kalau menurut saya sumber daya</p>	<p>I₁</p> <p>I₂</p>

		<p>ditempat saya bertugas ini ya pas lah mas, namun kalau ditambah bisa lebih baik, karna yang lewat kawasan patung pemuda ini kan ribuan kendaraan mas, disini kita juga cuma ada kepolisian tidak ada bantuan dari Dishub seperti yang mas katakan, Dishub itu biasanya waktu waktu tertentu aja adanya mas.</p> <p>4. Untuk sumberdaya yang berjaga saya rasa cukup titik-titik pengawasan telah dijaga dengan baik disana kita bisa liat biasanya ada lebih dari 3 personil kepolisian.</p> <p>5. Sepenglihatan saya berjaga saya haya melihat kepolisian yang berjaga dilapangan. Padahal menurut aturannya yang saya tau harusnya kepolisian dibantu oleh pihak dishub untuk berjaga. Pihak dishub harusnya dapet membantu kepolisian, apabila saat polisi menindak dishub dapat membantu mengawasi jalanan.</p> <p>6. Untuk polisi yang berjaga kalo menurut saya sudah cukup tampaknya mas. saat posisi saya ditilang disitu ada 3 polisi yang berjaga, tapi saat saya ditilang ada salah satu polisi yang seperti kelewatan oleh pelanggar, polisinya ingin negajar tapi terlewat gitu aja.</p> <p>7. Kalo menurut saya nampaknya kurang, karena saya setiap kerja ngelewat in semanggi ya saya lihat pos penjaga nya hanya 3 atau 4 orang, tapi yang lewat situ kan banyak banget mas, jalanannya juga besar jadinya menurut saya harusnya bisa ditambah lagi personilnya selain untuk jaga bisa jadi bahan gertakan ke masyarakat agar takut juga sama aturan mas.</p> <p>8. Untuk petugas yang berjaga saya rasa sudah cukup banyak sih mas, tapi kalau ditambah lagi juga</p>	<p>I₃</p> <p>I₄</p> <p>I₅</p> <p>I₆</p> <p>I₇</p> <p>I₈</p>
--	--	--	---

		<p>bagus, biar masyarakat takut untuk melanggar gitu mas. Karena menurut saya orang itu takut kalo liat polisi dijalan, biasanya bikin was-was gitu.</p>	
7.	Adakah anggaran khusus dalam melaksanakan Peraturan Ganjil-Genap?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak ada anggaran khusus untuk menjalankan kegiatan ini. Karna polisi tidak menambah anggaran untuk kegiatan ini, karna penugasannya memang sudah diatur. 2. Untuk masalah keuangan dan fasilitas tidak ada masalah karna biaya operasional dalam menjalankan kebijakan ini semuanya sudah diatur dalam APBD, seperti pemasangan plang pemberitahuan, sosialisasi berupa flyer kepada pengendara, dan penugasan perosonil dilapangan semuanya sudah diatur, dan tidak ada kendala, karena proses ini mirip dengan 3 in 1 jadinya tidak memerlukan anggaran khusus. 	<p>I₁</p> <p>I₂</p>
8.	Bagaimanakah komunikasi yang dibangun dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan Peraturan Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ya komunikasi merupakan hal vital dalam menjalankan suatu pekerjaan, komunikasi yang buruk akan menghasilkan pekerjaan menjadi terhambat. Dalam pelaksanaan tugas kita berkomunikasi sesuai dengan aturan, dan seluruh anggota kepolisian yang bertugas di kawasan ganjil-genap semua diberitahu tentang bagaimana cara menjalankan sistem ganjil-genap, hingga selalu mereport segala sesuatu yang ada dilapangan. 2. Komunikasi sangat dibutuhkan ya dalam menjalankan suatu pekerjaan, terutama kami dalam hal ini bekerja sama dengan kepolisian melakukan komunikasi yang intens mulai dari bagaimana proses pembuatan kebijakannya hingga proses dijalankannya ganjil-genap, komunikasi baik merupakan syarat untuk tercapai implementasi yang baik guna meminimalisir kesalahan 	<p>I₁</p> <p>I₂</p>

		dilapangan.	
9.	Bagaimana sosialisasi yang telah dilakukan oleh pihak kepolisian dan Dishub DKI Jakarta?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk sosialisasi dalam kebijakan ini lebih fokus kepada bagian kerja Dishub DKI Jakarta, kepolisian fokus ke pengawasan dan proses penindakan. 2. untuk sosialisasi menurut saya sudah cukup efektif dilakukan oleh para petugas kami. Sosialisasi pertama yang dilakukan adalah dengan adanya ujicoba pembatasan ganjil-genap selama satu bulan dimana apabila melanggar akan diberi teguran pada saat itu dan masyarakat pun diberitahu apabila masa ujicoba telah selesai maka akan ada denda tilang apabila terjadi pelanggaran. Lalu kami juga memberikan plang plang pemberitahuan diberbagai persimpangan jalan yang menuju kearah koridor jalan ganjil-genap, lalu berita berita di Televisi dan radio sangat membantu kami, dan banyaknya para pengguna jalan dikoridor tersebut membuat kebijakan ini cepat dipahami dari mulut kemulut dan keberadaan sosial media saat ini juga cukup membantu untuk mensosialisasikan kebijakan tersebut. 3. Kalau sosialisasi itu lebih ke tugasnya dishub mas, kita hanya penagwasan dijalan saja, dan yang kami awasi bukan hanya ganjil-genap saja tapi juga pelanggaran lainnya mas. Namun yang saya sayangkan masih banyak yang langgar gitu mas, dan alesannya pasti rata rata lupa. 4. Kalau sosialisasi menurut saya sudah baik, sudah sangat jelas tinggal bagaimana masyarakatnya aja meresponnya gimana. 5. sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah nampaknya sudah cukup baik dengan manaruh beberapa plang-plang dan 	<p>I₁</p> <p>I₂</p> <p>I₃</p> <p>I₄</p> <p>I₅</p>

		<p>sosialisasi dari berbagai media. Namun yang disayangkan dengan masih terjadinya pelanggaran dan kemacetan yang fluktuaktif, kadang macetnya kurang, kadang macetnya sampai ga gerak, ya ini balik lagi bagaimana partisipasi masyarakat dan sikap masyarakat terhadap kebijakan ini.</p> <p>6. untuk sosialisasi saya udah tau, taunya dari radio pas pas lagi masih baru-baru dimulai. Tapi pada ngelanggar aturan ganjil-genap karna lupa tanggal, padahal udah tau tentang aturan ganjil-genap, tapi pas itu saya salah jalan dan lupa juga sih hari itu bawa mobil ga sesuai ama tanggal</p> <p>7. Sosialisasi udah tau dari pertama kali pas ujicoba, taunya itu lewat radio dan obrolan temen temen.</p> <p>8. Sosialisasinya bagus mas, karena uji cobanya sampe sebulan, jadinya seharusnya para pengendara sudah pada paham ya mas tentang hal ini.</p>	<p>I₆</p> <p>I₇</p> <p>I₈</p>
10.	<p>Bagaimana pendapat anda tentang tingginya angka pelanggaran yang terjadi selama kelangsungan pembatasan lalu lintas ganjil-genap?</p>	<p>1. Untuk pelanggaran itu sampai data terakhir itu bulan desember tahun 2017 sebanyak 11.872 penindakan. Angka ini bisa dibilang cukup tinggi, sangat disayangkan padahal sosialisasinya sudah jelas dan berlangsung sudah cukup lama, tapi masih banyak yang melanggar.</p> <p>2. Ya pelanggaran itu balik lagi kemasyarakatnya mas, namun samapi sekarang kita belum mendapatkan data terbaru dari jumlah pelanggaran ganjil-genap, masih ada dikepolisian mas.</p> <p>3. Kalau pelanggaran ya lumayan, biasanya saya dalam sehari dapat 1 pelanggar, belum anggota yang lain. Pas ngelanggar banyak yang bilang lupa tanggal atau ga tau aturannya, biasanya yang gitu-gitu jarang lewat sini sih mas.</p>	
11.	<p>Apakah sikap implementor</p>	<p>1. Ya saya rasa kalo sikap kita sudah</p>	<p>I₁</p>

	<p>sudah baik dalam melaksanakan aturan Ganjil-Genap?</p>	<p>baik, bisa mas lihat sendiri penjagaan personil kita saat menjaga aturan ganjil-genap ini. Kita jelas bagi yang melanggar akan kena sanksi tilang.</p> <p>2. Saya kira kita sudah cukup baik dalam melaksanakannya, karna kebijakan ini merupakan kebijakan yang sifatnya populer maka apabila tidak dilakukan dengan baik maka akan dapat mecoreng wajah pemerintah.</p> <p>3. untuk kesiapan petugas saya lihat cukup bagus ya, namun ada hal yang rancu saya kira dari pihak pelaksana karna masih banyak petugas yang mengarahkan jalan-jalan alternatif yang bisa lewati masyarakat, ketimbang untuk menggalakan penggunaan kendaraan umum.</p> <p>4. ya saya lihat petugas dilapangan cukup bagus untuk menjalankan tugasnya, karna saya juga pernah melihat langsung bagaimana pengawasan dititik-titik yang telah ditetapkan dan petugas yang berjaga saya liat cukup siaga memeperhatikan plat-plat kendaraan yang melewati koridor ganjil-genap</p>	<p>I₂</p> <p>I₄</p> <p>I₅</p>
<p>12.</p>	<p>Apakah implementor sudah bekerja sesuai dengan aturan dan standard yang telah ditetapkan dalam peraturan pembatasan lalu lintas ganjil genap?</p>	<p>1. untuk kelangsung implementasi sudah dilakukan sesuai dengan prosedur yang ada, mulai dari penjagaan tiap titik-titik lokasi hingga proses penilangan bagi yang melanggar aturan sesuai UU Lalu lintas yang berlaku.</p> <p>2. saya rasa kita sudah melakukannya dengan cukup baik, mulai dari penempatan petugas hingga pemberitahuan tentang peraturan ini, semuanya dilakukan secara profesional dan mengikuti aturan yang ada, karena dalam menjalankan tugas semuanya harus berdasarkan aturan yang ada kan ya mas.</p> <p>3. Sudah mas, kalau ada yang langgar pasti tilang, dan kami</p>	<p>I₁</p> <p>I₂</p> <p>I₃</p>

		tidak pandang bulu dalam menindak.	
13.	Apakah Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil berpengaruh terhadap kondisi sosial, ekonomi dan politik?	<ol style="list-style-type: none"> 1. untuk dampak sosial, ekonomi dan politik kita tidak menghitung secara pasti, namun dampak sosial sosial yang terlihat pasti yaitu hilangnya keberadaan joki-joki yang merupakan dampak sosial dari kebijakan sebelumnya dan untuk ekonomi dan politik tidak ada ukuran pastinya ya mas. 2. kalau dilihat dari sosial, ekonomi dan politik yang paling berasa dari kondisi sosial ya mas. Saat kebijakan 3 in 1 banyak menjadi masyarakat yang memanfaatkan situasi untuk menjadi joki, hal ini sangat disayangkan karena terutama banyak mengeksploitasi anak bayi untuk ikut menjadi joki. Untuk kondisi ekonomi nampaknya kami belum mengukur sampai situ, karena jangkauan cukup luas, namun apabila merujuk dari kecepatan kencadaraan selama ganjil-genap ini lebih cepat ketimbang 3 in 1 dan mungkin dapat membantu keadaan ekonomi perorangan ataupun perusahaan, dan untuk politik saya melihat tidak ada unsur politis ya dalam pengambilan kebijakan ini. 3. yang paling berasa dari sosial, pertama joki hilang. Pas ada joki itu mas waduh jalanan rame bener rasanya, joki malah bikin jalanan makin macet mas, kalo kita mau nangkepin mereka itu bukan wewenang kita ya, lagian jumlah mereka banyak dan ga hanya disatu titik gitu mas, kalo ekonomi ya mungkin bisa menguntungkan untuk para pengusaha kendaraan umum mas, dan kalo politiknya saya ga paham mas. 4. Dari awal saya melihat kebijakan 	<p>I₁</p> <p>I₂</p> <p>I₃</p> <p>I₄</p>

		<p>ini memang lebih menysasar untuk menghilangkan keberadaan joki, yang bisa dibidang penyakit sosial atau dampak negatif ya, karena menurut saya kebijakan ini dibuat dengan kajian yang cukup cepat, dan berita yang di blow up oleh media lebih cendrung hilangnya permasalahan penyakit sosial ini, dibanding terkait permasalahan kemacetan. Untuk ekonomi dan politik ini menurut pendapat saya sifatnya subyektif ya mas, mungkin keberadaan orang-orang ada yang ekonominya lebih baik dengan keberadaan ganjil-genap seperti supir taksi dan ojek online mungkin dan ada juga yang merasa rugi seperti mantan-manta joki.</p> <p>5. saya melihat kebijakan cukup baik untuk dampak sosialnya karena menghilangkan joki, sementara dari ekonominya saya rasa harunsya cukup baik karena pasti banyak yang berpindah menggunakan angkutan umum dan bisa menguntungkan sebagian orang, kalau masalah politik asaya rasa ini bukan kebijakan yang berisikan muatan politik.</p> <p>6. untuk itu saya kurang paham mas, tapi yang untuk saya pribadi sih berdampak terhadap penggunaan kendaraan mas. Karena biasanya saya bersama bapak saya berangkat kerja bareng di daerah sudirman, terpaksa tidak menggunakan kendaraan pada hari genap dan harus menggunakan kendaraan online sih mas.</p> <p>7. terhadap dampak sosial politik ya saya melihat ada rasanya yaitu dengan hilnagnya joki, joki itu kadang bikin macet ya mas, lalu untuk ekonomi ya saya tidak terlalu berpengaruh karena saya memliki mobil berplat ganjil dan genap dari kantor jadinya ya tidak</p>	<p>I₅</p> <p>I₆</p> <p>I₇</p>
--	--	--	--

		<p>terlalu berpengaruh, dan akhir akhir ini saya rasa jalanan juga semakin macet ya mas, mungkin karena jumlah mobil dijakarta ya mas.</p> <p>8. untuk ekonominya saya merasa kadang untung kadang tidak engga mas. kalau lagi hari ganjil orderan dari dan ke daerah sudirman itu tinggi mas, tapi kalo lagi hari genap ya ga bisa ambil order pas siang dan pagi hari mas, kalo dampak sosial sih saya merasa sekarang kendaraan mobil makin banyak ya mas, kalo menurut saya bisa menimbulkan dampak sosial mas.</p>	I ₈
14.	<p>Bagaimana tanggungjawab dan kemampuan yang dimiliki pelaksana dalam menjalankan kebijakan peraturan pembatasan lalu lintas ganjil genap?</p>	<p>1. Saya pikir kita selaku pelaksana sudah bertanggung jawab dengan baik. Karena program ini sudah berjalan dari pertengahan tahun Agustus 2016, namun hal yang disayangkan dari kebijakan ini masih banyak yang melanggar ya pahalad sosialisasi sudah dilakukan gencar, sampai saat ini sudah terjadi lebih dari 11.000 pelanggaran dimana angka pelanggarannya berubah-ubah tiap bulannya. Kepolisian sudah bekerja dengan maksimal untuk menyukseskan kebijakan ini, dan mohon masyarakatnya untku berpartisipasi</p> <p>2. Saya rasa untuk terkait tanggung jawab, semua pihak yang terlibat harus bertanggung jawab terhadap pekerjaannya masing-masing. Karena kita bekerja sesuai dengan aturan yang telah dibuat. Kita sudah bekera secara optimal dari tahap perencanaan, implementasi dan evaluasi. Jika ada pihak yang tidak berjalan sesuai dengan prosedur yang telah diterapkan, kita akan selalu kasih surat peringatan</p> <p>3. kalau untuk tanggung jawab mereka pasti tanggung jawab sama kerjaan mas, terbukti saat</p>	<p>I₁</p> <p>I₂</p> <p>I₆</p>

		<p>saya tertilang polisi yang menindak saya menjelaskan bagaimana proses penilangannya, apa yang ditahan oleh kepolisian, polisinya juga ngasih tau bagaimana proses pembayarannya, jadi ga asal main catet aja gitu mas, namun sih mas saat saya ketilang ada kendaraan lain juga yang harusnya neglanggar tapi tidak tertilang karena sedang nilang saya polisinya.</p> <p>4. ya kalau tanggung jawab rasa mereka bekerja dengan baik, karena saya lihat dilapangan petugas selalu ada, lalu saya juga pernah melihat ada kendaraan yang ditilang diberhentikan dengan baik juga tidak asal main berhentikan kendaraan, namun saya juga pernah melihat ada kendaraan yang lolos pengamatan dari petugas, hal itu saya rasa cukup lumrah karena petugas dilapangan itu 3-4 orang, lalu kendaraan yang lewat kan banyak baanget ya mas, balik lagi sih mas ke partisipasi masyarakatnya.</p> <p>5. untuk itu saya kita cukup baik ya mas, soalnya saya pernah melanggar tapi saat masih uji coba mas, tapi ya polisi yang berjaga jujur ya mas, soalnya saya belum tau peraturan itu, tapi dia memebritahu saya dan saya hanya ditegur, untung polisi tersebut tidak berusaha untuk membodohi saya mas</p>	<p>I₇</p> <p>I₈</p>
--	--	--	---

CATATAN WAWANCARA

Nama Informan : AKBP Budiyanto. S.sos, M.H

Jabatan : Kepala Sub Direktorat Pembinaan dan Penegakan Huku Polda Metro Jaya

Kode Informan : N.1

Waktu : 29 Januari 2018 di Gedung Ditlantas Polda Metro Jaya, Pancoran.

Hasil wawancara

1. Apa dasar peraturan yang digunakan dalam Kebijakan Peraturan Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap dan tujuan dari Kebijakan Peraturan Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap?

Dasar hukum untuk melaksanakan tugas ini adalah Pergub No. 164 tentang pembatasan lalu lintas ganjil-genap dan bertujuan untuk mengganti kebijakan 3 in 1. Kebijakan 3 in 1 pada awalnya memang sebuah rekayasa lalu lintas yang cukup efektif dalam mengurai kemacetan. Tetapi dengan berjalannya waktu muncul permasalahan-permasalahan baru yang ditimbulkan dari dampak kebijakan 3 in 1 tersebut. Permasalahan yang paling serius yaitu keberadaan joki-joki 3 in 1, dimana kami pernah menangkap joki yang kedapatan menggunakan anak-anak dibawah umur untuk menjadi joki dan di beri obat tidur, ini bisa dikategorikan dalam pengeksploitasian anak dibawah umur dan keberadaan joki-joki untuk membuat kebijakan menjadi sia-sia karna dilanggar dan tetap membuat kemacetan.

2. Bagaimana prosedur kerja peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

sistem pembatasan lalu lintas ganjil-genap ini merupakan kebijakan yang buat sementara untuk mengubah kebijakan 3 in 1. Peraturan ganjil-genap dibuat bersama dengan pihak pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang bertujuan untuk menghilangkan dampak negatif sosial dari kebijakan 3 in 1, mengurai kemacetan dan mengharapkan masyarakat berpindah menggunakan kendaraan umum sebagai alat transportasi. Dalam proses pelaksanaannya kebijakan ganjil-genap dilaksanakan pada pagi dan sore hari yaitu pada jam 07.00-10.00 WIB dan 16.00-20.00 WIB. Apabila terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara kendaraan maka polisi berhak melakukan penilangan kepada kendaraan tersebut sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dan denda yang dikenakan paling besar Rp. 500.000,00.

3. Faktor apasaja yang dapat menyukseskan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

Faktor yang mendukung untuk menyukseskan kebijakan yaitu kesigapan dari petugas dan partisipasi yang baik dari masyarakat. Apabila petugas telah bekerja dengan baik tapi masyarakatnya tidak berpartisipasi dengan baik, maka kebijakan itu akan sama saja bohong.

4. Faktor Apasaja yang dapat menghambat Kebijakan Pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

Faktor yang menghambat yaitu dari pengendaranya sendiri. Apabila taat aturan dan masih memilih menggunakan kendaraan pribadi maka akan tetap macet jalanan, lalu cuaca juga berpengaruh terhadap kemacetan di jalanan.

5. Apakah Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah berjalan baik dan sesuai dengan tujuan dibuatnya kebijakan tersebut?

Ganjil-genap sudah berjalan baik, terbukti dari volume kendaraan menurun saat jam-jam sibuk dan pengendara dapat menegndarai mobilnya lebih cepat. Namun saat ini kami sedang berdiskusi dengan pemerintah untuk percepatan kebijakan sistem jalan berbayar, karna saya melihat beberapa bulan ini jalanan terlihat semakin padat.

6. Apakah sumberdaya manusia yang dimiliki dalam melaksanakan Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah memadai?

sumber daya yang dimiliki polda metro jaya untuk mengimplementasikan pembatasan ganjil genap sudah sesuai dengan aturan, bisa dilihat dari penugasan personil dilapangan saat bertugas untuk mengawasi mobil-mobil yang sedang melewati koridor jalan tersebut, dimana disetiap titik lokasi pengawasan pasti ada peronil dari kepolisian untuk berjaga.

7. Adakah anggaran khusus dalam melaksanakan Peraturan Ganjil-Genap?

Tidak ada anggaran khusus untuk untuk menjalankan kegiatan ini. Karna polisi tidak menambah anggaran untuk kegiatan ini, karna penugasannya memang sudah diatur.

8. Bagaimanakah komunikasi yang dibangun dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan Peraturan Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap?

Ya komunikasi merupakan hal vital dalam menjalankan suatu pekerjaan, komunikasi yang buruk akan menghasilkan pekerjaan menjadi terhambat. Dalam pelaksanaan tugas kita berkomunikasi sesuai dengan aturan, dan seluruh anggota kepolisian yang bertugas di kawasan ganjil-genap semua diberitahu tentang bagaimana cara

menjalankan sistem ganjil-genap, hingga selalu mereport segala sesuatu yang ada dilapangan.

9. Bagaimana sosialisasi yang telah dilakukan oleh pihak kepolisian dan Dishub DKI Jakarta?

Untuk sosialisasi dalam kebijakan ini lebih fokus kepada bagian kerja Dishub DKI Jakarta, kepolisian fokus ke pengawasan dan proses penindakan.

10. Apakah sikap implementor sudah baik dalam melaksanakan aturan Ganjil-Genap?

Ya saya rasa kalo sikap kita sudah baik, bisa mas lihat sendiri penjagaan personil kita saat menjaga aturan ganjil-genap ini. Kita jelas bagi yang melanggar akan kena sanksi tilang.

11. Apakah implementor sudah bekerja sesuai dengan aturan dan standard yang telah ditetapkan dalam peraturan pembatasan lalu lintas ganjil genap?

untuk kelangsung implementasi sudah dilakukan sesuai dengan prosedur yang ada, mulai dari penjagaan tiap titik-titik lokasi hingga proses penilangan bagi yang melanggar aturan sesuai UU Lalu lintas yang berlaku.

12. Apakah Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil berpengaruh terhadap kondisi sosial, ekonomi dan politik?

untuk dampak sosial, ekonomi dan poltik kita tidak menghitung secara pasti, namun dampak sosial sosial yang terlihat pasti yaitu hilangnya keberadaan joki-joki yang merupakan dampak sosial dari kebijakan sebelumnya dan untuk ekonomi dan politik tidak ada ukuran pastinya ya mas.

13. Bagaimana tanggungjawab dan kemampuan yang dimiliki pelaksana dalam menjalankan kebijakan peraturan pembatasan lalu lintas ganjil genap?

Saya pikir kita selaku pelaksana sudah bertanggung jawab dengan baik. Karena program ini sudah berjalan dari pertengahan tahun Agustus 2016, namun hal yang disayangkan dari kebijakan ini masih banyak yang melanggar ya padahal sosialisasi sudah dilakukan gencar, sampai saat ini sudah terjadi lebih dari 11.000 pelanggaran dimana angka pelanggarannya berubah-ubah tiap bulannya. Kepolisian sudah bekerja dengan maksimal untuk menyukseskan kebijakan ini, dan mohon masyarakatnya untku berpartisipasi.

Nama Informan : Nesbudih Nasrul S.Ap

Jabatan : PNS (Staff Teknis Tingkat Ahli)

Kode Informan : I₂

Waktu : 23 Januari 2018 di Gedung III Dishub DKI Jakarta, Kantor Dinas Jatibaru

Hasil Wawancara

1. Apa dasar peraturan yang digunakan dalam Kebijakan Peraturan Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap dan tujuan dari Kebijakan Peraturan Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap?

Untuk mengubah kebijakan 3 in 1 menjadi ganjil-genap perlu dibuat payung hukumnya, dan payung hukum berbentuk Peraturan Gubernur No. 164 tahun 2016 tentang pembatasan lalu lintas ganjil-genap. Pengambilan kebijakan pembatasan lalu lintas diambil karena adanya dampak sosial yang diciptakan dari kebijakan pembatasan lalu lintas 3 in 1 disepanjang jalan sisingamangaraja – Jalan Jend. Sudirman- Jalan M.H Thamrin dan Jalan Gatot Subroto. Dampak sosial yang diciptakan yaitu timbulnya joki joki 3 in 1 dimana diantara joki-joki tersebut kedapatan menggunakan anak kecil untuk mendapatkan simpati pengguna kendaraan agar mau memakai jasa joki tersebut.

2. Bagaimana prosedur kerja peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

Untuk proses kerjanya hanya berlaku pada hari senin sampai dengan jumat dan dilakukan 2 shift yaitu pada pagi hari dan sore hari yaitu pada pukul 07.00-10.00 WIB dan 16.00-20.00 WIB. Apabila nantinya ada pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara maka akan ditindak langsung oleh pihak kepolisian. Dalam kebijakan ini ada pengecualian terhadap beberapa kendaraan seperti, kendaraan pemimpin lembaga negara, kendaraan pejabat Negara Asing, kendaraan plat dinas, pemadam kebakaran, ambulans, dan kendaraan plat kuning.

3. Faktor apasaja yang dapat menyukseskan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

Dalam perjalanannya ganjil-genap ini sangat bergantung dimasyarakatnya sendiri. Apabila masyarakat mentaati aturan maka tujuan dari kebijakan ini akan berhasil, tapi apabila kebijakan ini tidak diikuti respon positif dari masyarakat dan kedisiplinan dalam menaati aturan maka kemacetan akan tetap sama dengan kebijakan pendahulu.

4. Faktor Apasaja yang dapat menghambat Kebijakan Pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

Yang menghambat saya kira cuaca ya mas, kalau cuaca sedang hujan atau musim hujan cenderung masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dan membuat jalanan lebih padat.

5. Apakah Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah berjalan baik dan sesuai dengan tujuan dibuatnya kebijakan tersebut?

Untuk dibandingkan dengan kebijakan sebelumnya saya katakan sudah lebih baik karna kebijakan ini dibuat berdasarkan evaluasi kebijakan kebijakan 3 in 1.

Kepadatan kendaraan sat jam siibuk juga lebih baik, dan yang penting kita dapat menghilangkan keberadaan joki.

6. Apakah sumberdaya manusia yang dimiliki dalam melaksanakan Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah memadai?

Sumberdaya yang dimiliki oleh Dishub DKI Jakarta tidak ada masalah, melihat dari sisi SDM nya kita tidak ada kendala petugas yang berjaga memang sudah mendapat penugasan sesuai tempat yang telah diarahkan.

7. Adakah anggaran khusus dalam melaksanakan Peraturan Ganjil-Genap?

Untuk masalah keuangan dan fasilitas tidak ada masalah karna biaya operasional dalam menjalankan kebijakan ini semuanya sudah diatur dalam APBD, seperti pemasangan plang pemberitahuan, sosialisasi berupa flyer kepada pengendara, dan penugasan perosonil dilapangan semuanya sudah diatur, dan tidak ada kendala, karena proses ini mirip dengan 3 in 1 jadinya tidak memerlukan anggaran khusus.

8. Bagaimanakah komunikasi yang dibangun dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan Peraturan Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap?

Komunikasi sangat dibutuhkan ya dalam menjalankan suatu pekerjaan, terutama kami dalam hal ini bekerja sama dengan kepolisian melakukan komunikasi yang intens mulai dari bagaimana proses pembuatannya hingga proses dijalkannya ganjil-genap, komunikasi baik merupakan syarat untuk tercapai implementasi yang baik guna meminimalisir kesalahan dilapangan.

9. Bagaimana sosialisasi yang telah dilakukan oleh pihak kepolisian dan Dishub DKI Jakarta?

untuk sosialisasi menurut saya sudah cukup efektif dilakukan oleh para petugas kami. Sosialisasi pertama yang dilakukan adalah dengan adanya ujicoba pembatasan ganjil-genap selama satu bulan dimana apabila melanggar akan diberi teguran pada saat itu dan masyarakat pun diberitahu apabila masa ujicoba telah selesai maka akan ada denda tilang apabila terjadi pelanggaran. Lalu kami juga memberikan plang plang

pemberitahuan diberbagai persimpangan jalan yang menuju kearah koridor jalan ganjil-genap, lalu berita di Televisi dan radio sangat membantu kami, dan banyaknya para pengguna jalan dikoridor tersebut membuat kebijakan ini cepat dipahami dari mulut kemulut dan keberadaan sosial media saat ini juga cukup membantu untuk mensosialisasikan kebijakan tersebut.

10. Apakah sikap implementor sudah baik dalam melaksanakan aturan Ganjil-Genap?
Saya kira kita sudah cukup baik dalam melaksanakannya, karna kebijakan ini merupakan kebijakan yang sifatnya populer maka apabila tidak dilakukan dengan baik maka akan dapat mecoreng wajah pemerintah.
11. Apakah implementor sudah bekerja sesuai dengan aturan dan standard yang telah ditetapkan dalam peraturan pembatasan lalu lintas ganjil genap?
saya rasa kita sudah melakukannya dengan cukup baik, mulai dari penempatan petugas hingga pemberitahuan tentang peraturan ini, semuanya dilakukan secara profesional dan mengikuti aturan yang ada, karena dalam menjalankan tugas semuanya harus berdasarkan aturan yang ada kan ya mas.
12. Apakah Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil berpengaruh terhadap kondisi sosial, ekonomi dan politik?
kalau dilihat dari sosial, ekonomi dan politik yang paling berasa dari kondisi sosial ya mas. Saat kebijakan 3 in 1 banyak menjadi masyarakat yang memanfaatkan situasi untuk menjadi joki, hal ini sangat disayangkan karena terutama banyak mengeksploitasi anak bayi untuk ikut menjadi joki. Untuk kondisi ekonomi nampaknya kami belum mengukur sampai situ, karena jangkauan cukup luas, namun apabila merujuk dari kecepatan kencedaraan selama ganjil-genap ini lebih cepat ketimbang 3 in 1 dan mungkin dapat membantu keadaan ekonomi perorangan ataupun perusahaan, dan untuk politik saya melihat tidak ada unsur politis ya dalam pengambilan kebijakan ini.
13. Bagaimana tanggungjawab dan kemampuan yang dimiliki pelaksana dalam menjalankan kebijakan peraturan pembatasan lalu lintas ganjil genap?
Saya rasa untuk terkait tanggung jawab, semua pihak yang terlibat harus bertanggung jawab terhadap pekerjaannya masing-masing. Karena kita bekerja sesuai dengan aturan yang telah dibuat. Kita sudah bekerja secara optimal dari tahap perencanaan, implementasi dan evaluasi. Jika ada pihak yang tidak berjalan sesuai dengan prosedur yang telah diterapkan, kita akan selalu kasih surat peringatan

Nama Informan : Aiptu Prastono

Jabatan :

Kode Informan : I₃

Waktu : 15 Januari 2018, di Pengawasan Ganjil-Genap Patung Pemuda Senayan

Hasil wawancara

1. Apa dasar peraturan yang digunakan dalam Kebijakan Peraturan Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap dan tujuan dari Kebijakan Peraturan Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap?

Untuk dasar hukumnya saya tidak ingat, tapi tujuan dari kebijakan ini untuk mengganti 3 in 1, dimana kebijakan itu menimbulkan masalah baru, dan nampaknya sudah kurang efektif dalam menangani kemacetan.

2. Bagaimana prosedur kerja peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

Untuk jam kerjanya mulai diberlakukan 07.00-10.00 WIB dan 16.00-20.00 WIB. dan pengawasan dilakukan di persimpangan persimpangan di sepanjang jalan yang terdampak.

3. Faktor apa saja yang dapat menyukseskan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

Untuk mendukung ya kesiapan petugas dilapangan, sama masyarakatnya, kalau taat aturan akan bisa menyukseskan mas.

4. Faktor Apa saja yang dapat menghambat Kebijakan Pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

Saya kira yang menghambat yaitu pengendara yang melanggar aturan. Karna apabila ada yang melanggar pasti akan diberhentikan ketika diberhentikan pasti akan memakan badan jalan dan bisa membuat kemacetan, lalu ketika ada personil yang tidak dapat datang bertugas dapat menghambat karna pasti personil berkurang.

5. Apakah Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah berjalan baik dan sesuai dengan tujuan dibuatnya kebijakan tersebut?

Menurut Keberadaan ganjil-genap sudah berjalan baik, dan menurunkan kemacetan pada jam 7 pagi hingga ke 10 pagi tapi, setelah itu jalan kembali padat mas, karena mobil mobil yang sebelumnya tidak boleh melintas, berbondong-bondong keluar karena jamnya sudah tidak berlaku.

6. Apakah sumberdaya manusia yang dimiliki dalam melaksanakan Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah memadai?

Kalau menurut saya sumber daya ditempat saya bertugas ini ya pas lah mas, namun kalau ditambah bisa lebih baik, karna yang lewat kawasan patung pemuda ini kan ribuan kendaraan mas, disini kita juga cuma ada kepolisian tidak ada bantuan dari Dishub seperti yang mas katakan, Dishub itu biasanya waktu waktu tertentu aja adanya mas.

7. Bagaimana sosialisasi yang telah dilakukan oleh pihak kepolisian dan Dishub DKI Jakarta?

Kalau sosialisasi itu lebih ke tugasnya dishub mas, kita hanya penagwasan dijalan saja, dan yang kami awasi bukan hanya ganjil-genap saja tapi juga pelanggaran lainnya mas. Namun yang saya sayangkan masih banyak yang langgar gitu mas, dan alesannya pasti rata rata lupa.

8. Apakah implementor sudah bekerja sesuai dengan aturan dan standard yang telah ditetapkan dalam peraturan pembatasan lalu lintas ganjil genap?

Sudah mas, kalau ada yang langgar pasti tilang, dan kami tidak pandang bulu dalam menindak.

9. Apakah Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil berpengaruh terhadap kondisi sosial, ekonomi dan politik?

yang paling berasa dari sosial, pertama joki hilang. Pas ada joki itu mas waduh jalanan rame bener rasanya, joki malah bikin jalanan makin macet mas, kalo kita mau nangkepin mereka itu bukan wewenang kita ya, lagian jumlah mereka banyak dan ga hanya disatu titik gitu mas, kalo ekonomi ya mungkin bisa menguntungkan untuk para pengusaha kendaraan umum mas, dan kalo politiknya saya ga paham mas.

Nama Informan : Udaya Laksamana

Jabatan : peneliti senior ITDP

Kode Informan : I₄

Waktu : 15 Januari 2018, di Pengawasan Ganjil-Genap Patung Pemuda Senayan

Hasil wawancara

1. Apakah Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah berjalan baik dan sesuai dengan tujuan dibuatnya kebijakan tersebut?

Ganjil-genap menurut saya sudah berjalan dengan baik pada jam-jam sibuk. Namun kemacetan kita tak dapat memungkiri kalau jalanan masih padat. Apabila disesuaikan dengan tujuan ya sudah berjalan dengan tujuannya, namun kepadatan lalu lintas tetap terjadi karena volume kendaraan pun bertambah menurut saya.

2. Faktor apasaja yang dapat menyukseskan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

Faktor yang dapat menyukseskan yaitu dari masyarakatnya. Apabila masyarakat ingin kebijakan kemacetan hilang di DKI Jakarta maka harus menggunakan Transportasi umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

3. Faktor Apasaja yang dapat menghambat Kebijakan Pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

Penghambatnya saya kira sih cuaca ya mas. karna saya pribadi pernah merasakan ketika musim hujan lebih memilih memakai kendaraan pribadi, dan kendaraan jalannya lebih berhati-hati.

4. Bagaimana sosialisasi yang telah dilakukan oleh pihak kepolisian dan Dishub DKI Jakarta?

Kalau sosialisasi menurut saya sudah baik, sudah sangat jelas tinggal bagaimana masyarakatnya aja meresponnya gimana.

5. Apakah sikap implementor sudah baik dalam melaksanakan aturan Ganjil-Genap? untuk kesiapan petugas saya lihat cukup bagus ya, namun ada hal yang rancu saya kira dari pihak pelaksana karna masih banyak petugas yang mengarahkan jalan-jalan alternatif yang bisa lewati masyarakat, ketimbang untuk menggalakan penggunaan kendaraan umum.

6. Apakah Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil berpengaruh terhadap kondisi sosial, ekonomi dan politik?

Dari awal saya melihat kebijakan ini memang lebih menyasar untuk menghilangkan keberadaan joki, yang bisa dibilang penyakit sosial atau dampak negatif ya, karena

menurut saya kebijakan ini dibuat dengan kajian yang cukup cepat, dan berita yang di blow up oleh media lebih cenderung hilangnya permasalahan penyakit sosial ini, dibanding terkait permasalahan kemacetan. Untuk ekonomi dan politik ini menurut pendapat saya sifatnya subyektif ya mas, mungkin keberadaan orang-orang ada yang ekonominya lebih baik dengan keberadaan ganjil-genap seperti supir taksi dan ojek online mungkin dan ada juga yang merasa rugi seperti mantan-manta joki.

Nama Informan : Dharmanintyas

Jabatan : ketua Instran

Kode Informan : I₅

Waktu : 15 Januari 2018, di Pengawasan Ganjil-Genap Patung Pemuda Senayan

Hasil wawancara

1. Apakah Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah berjalan baik dan sesuai dengan tujuan dibuatnya kebijakan tersebut?

Menurut saya ganjil-genap hanya mengubah perpindahan arus kemacetan dan perpindahan jam kemacetan. Bisa kita liat jalan memang akan cenderung lebih sepi ketika ganjil-genap sedang berjalan, tetapi jalan diluar jalur ganjil genap sangat macet luar biasa ya, menurut saya rekayasa lalu lintas semacam ini tampaknya kurang efektif dilakukan karna saat aturan itu berlaku tetapi penambahan kepemilikan mobil di Jakarta pun menambah.

2. Faktor apasaja yang dapat menyukseskan kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

Yang membuat kebijakan ini sukses yaitu pelaksanaannya dan pengendaranya mas. Apabila pelaksana bekerja dengan baik maka kebijakan pun akan bekerja dengan baik dan masyarakat mau menuruti aturan.

3. Faktor Apasaja yang dapat menghambat Kebijakan Pembatasan lalu lintas ganjil-genap?

Yang menjadi penghambat menurut saya nemabahnya volume kendaraan. Kita tidak bisa memungkiri bahwa makin hari jumlah kendaraan mobil makin bertambah, keberadaan mobil lgc menjadi salah satu faktor yang menghambat menurut saya, karena pemerintah membuat ganjil-genap untuk mengubah pola berpergian masyarakat dari kendaraan pribadi menjadi umum tapi disisi lain pemerintah menghadirkan kebijakan mobil murah dan fasilitas kendaraan umum masih belum memenuhi banyaknya orang-orang yang berpergian ke kawasan segitiga emas tersebut.

4. Bagaimana sosialisasi yang telah dilakukan oleh pihak kepolisian dan Dishub DKI Jakarta?

sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah nampaknya sudah cukup baik dengan manaruh beberapa plang-plang dan sosialisasi dari berbagai media. Namun yang

disayangkan dengan masih terjadinya pelanggaran dan kemacetan yang fluktuatif, kadang macetnya kurang, kadang macetnya sampai ga gerak, ya ini balik lagi bagaimana partisipasi masyarakat dan sikap masyarakat terhadap kebijakan ini.

5. Apakah sikap implementor sudah baik dalam melaksanakan aturan Ganjil-Genap?
ya saya lihat petugas dilapangan cukup bagus untuk menjalankan tugasnya, karna saya juga pernah melihat langsung bagaimana pengawasan dititik-titik yang telah ditetapkan dan petugas yang berjaga saya liat cukup siaga memeperhatikan plat-plat kendaraan yang melewati koridor ganjil-genap
6. Apakah Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil berpengaruh terhadap kondisi sosial, ekonomi dan politik?
saya melihat kebijakan cukup baik untuk dampak sosialnya karena menghilangkan joki, sementara dari ekonominya saya rasa harusnya cukup baik karena pasti banyak yang berpindah menggunakan angkutan umum dan bisa menguntungkan sebagian orang, kalau masalah politik asaya rasa ini bukan kebijakan yang berisikan muatan politik.

Nama Informan : Nabila Nadya

Jabatan : ketua Instran

Kode Informan : I₆

Waktu : 15 Januari 2018, di Pengawasan Ganjil-Genap Patung Pemuda Senayan

Hasil wawancara

1. Apakah Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah berjalan baik dan sesuai dengan tujuan dibuatnya kebijakan tersebut?

Kalau untuk tujuan ya mungkin sesuai tujuan karna menghilangkan keberadaan joki, namun kalau untuk kemacetan saya rasa masih tetap sama mas.

2. Bagaimana sosialisasi yang telah dilakukan oleh pihak kepolisian dan Dishub DKI Jakarta?

untuk sosialisasi saya udah tau, taunya dari radio pas pas lagi masih baru-baru dimulai. Tapi pada melanggar aturan ganjil-genap karna lupa tanggal, padahal udah tau tentang aturan ganjil-genap, tapi pas itu saya salah jalan dan lupa juga sih hari itu bawa mobil ga sesuai ama tanggal.

3. Apakah Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil berpengaruh terhadap kondisi sosial, ekonomi dan politik?

untuk itu saya kurang paham mas, tapi yang untuk saya pribadi sih berdampak terhadap penggunaan kendaraan mas. Karena biasanya saya bersama bapak saya berangkat kerja bareng di daerah sudirman, terpaksa tidak menggunakan kendaraan pada hari genap dan harus menggunakan kendaraan online sih mas.

4. Bagaimana tanggungjawab dan kemampuan yang dimiliki pelaksana dalam menjalankan kebijakan peraturan pembatasan lalu lintas ganjil genap?

kalau untuk tanggung jawab mereka pasti tanggung jawab sama kerjanya mas, terbukti saat saya tertilang polisi yang menindak saya menjelaskan bagaimana proses penilangannya, apa yang ditahan oleh kepolisian, polisinya juga ngasih tau bagaimana proses pembayarannya, jadi ga asal main catet aja gitu mas, namun sih mas saat saya ketilang ada kendaraan lain juga yang harusnya melanggar tapi tidak tertilang karena sedang nilang saya polisinya.

Nama Informan : Rino mointi

Jabatan : Masyarakat Terdampak Kebijakan Sistem Pembatasan Ganjil-Genap

Kode Informan : I₇

Waktu : 15 Januari 2018, di Gedung Graha BIP, Gatot Subroto

Hasil wawancara

1. Apakah Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah berjalan baik dan sesuai dengan tujuan dibuatnya kebijakan tersebut?

Kalau dibilang berjalan baik, saya rasa berjalan baik apabila plat mobil kita sama dengan tanggal ganjil-genapnya, tapi kalau sedang tanggal genap, saya harus muter jalan, dan itu biasanya bisa nambah satu sampai satu setengah jam perjalanan menuju kantor dan pulang kerumah mas.

2. Bagaimana sosialisasi yang telah dilakukan oleh pihak kepolisian dan Dishub DKI Jakarta?

Sosialisasi udah tau dari pertama kali pas ujicoba, taunya itu lewat radio dan obrolan temen temen.

3. Apakah Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil berpengaruh terhadap kondisi sosial, ekonomi dan politik?

terhadap dampak sosial politik ya saya melihat ada rasanya yaitu dengan hilangnya joki, joki itu kadang bikin macet ya mas, lalu untuk ekonomi ya saya tidak terlalu berpengaruh karena saya memiliki mobil berplat ganjil dan genap dari kantor jadinya ya tidak terlalu berpengaruh, dan akhir akhir ini saya rasa jalanan juga semakin macet ya mas, mungkin karena jumlah mobil dijakarta ya mas.

4. Bagaimana tanggungjawab dan kemampuan yang dimiliki pelaksana dalam menjalankan kebijakan peraturan pembatasan lalu lintas ganjil genap?

ya kalau tanggung jawab rasa mereka bekerja dengan baik, karena saya lihat dilapangan petugas selalu ada, lalu saya juga pernah melihat ada kendaraan yang ditilang diberhentikan dengan baik juga tidak asal main berhentikan kendaraan, namun saya juga pernah melihat ada kendaraan yang lolos pengamatan dari petugas, hal itu saya rasa cukup lumrah karena petugas dilapangan itu 3-4 orang, lalu kendaraan yang lewat kan banyak banget ya mas, balik lagi sih mas ke partisipasi masyarakatnya.

Nama Informan : Faiz Hamidy Siregar

Jabatan : Pengemudi Taksi Online

Kode Informan : I₈

Waktu : 15 Januari 2018, di Gedung Graha BIP, Gatot Subroto

Hasil wawancara

1. Bagaimana tanggungjawab dan kemampuan yang dimiliki pelaksana dalam menjalankan kebijakan peraturan pembatasan lalu lintas ganjil genap?
untuk itu saya kita cukup baik ya mas, soalnya saya pernah melanggar tapi saat masih uji coba mas, tapi ya polisi yang berjaga jujur ya mas, soalnya saya belum tau peraturan itu, tapi dia memebritahu saya dan saya hanya ditegur, untung polisi tersebut tidak berusaha untuk membodohi saya mas
2. Apakah Peraturan pembatasan lalu lintas ganjil berpengaruh terhadap kondisi sosial, ekonomi dan politik?
untuk ekonominya saya merasa kadang untung kadang tidak engga mas. kalau lagi hari ganjil orderan dari dan ke daerah sudirman itu tinggi mas, tapi kalo lagi hari genap ya ga bisa ambil order pas siang dan pagi hari mas, kalo dampak sosial sih saya merasa sekarang kendaraan mobil makin banyak ya mas, kalo menurut saya bisa menimbulkan dampak sosial mas.
3. Bagaimana sosialisasi yang telah dilakukan oleh pihak kepolisian dan Dishub DKI Jakarta?
Sosialisasinya bagus mas, karena uji cobanya sampe sebulan, jadinya seharusnya para pengendara sudah pada paham ya mas tentang hal ini.
4. Apakah Kebijakan pembatasan lalu lintas ganjil-genap sudah berjalan baik dan sesuai dengan tujuan dibuatnya kebijakan tersebut?
Saya melihatnya sudah baik yaa mas, soalnya kita bisa liat joki udah ga ada, tapi kalau macet ya itu ga bisa di patok sih mas, kadang macet lempeng kadang macet banget.

MEMBER CHECK

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

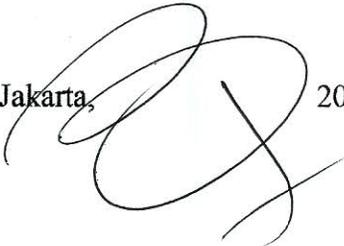
Nama : AKBP Budiyanto. S.SDs, M.H
Pekerjaan : Polri (kasubdit bin bakkum Polda Metro Jaya)
Alamat pekerjaan :
Usia : 50 tahun
Pendidikan : S2
Jenis Kelamin : 1. Laki-Laki 2. Perempuan

Menyatakan benar telah dilakukan wawancara untuk keperluan penelitian skripsi yang dilakukan nama sebagaimana tersebut dibawah ini:

Nama : Randi Alifio Yori
NIM : Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Prodi/Fakultas : Administrasi Publik/FISIP
NIM : 6661131709

Dan saya tidak berkeberatan apabila nama yang didalam penelitian ini dicantumkan guna keabsahana data dalam penelitian.

Demikianlah semoga data ini dapat dipergunakan sebagaimana mestinya untuk bahan Penelitian.

Jakarta,  2018

(Budiyanto)

MEMBER CHECK

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Nesbudih Dasrul S.AP
Pekerjaan : PNS (Staff teknis tingkat Ahli)
Alamat pekerjaan : Jl. Taman Jati baru NO. 2 , Gedung III Bidang Dal. ops Dishub DKI Jakarta
Usia : 33 tahun
Pendidikan : S1
Jenis Kelamin : ① Laki-Laki 2. Perempuan

Menyatakan benar telah dilakukan wawancara untuk keperluan penelitian skripsi yang dilakukan nama sebagaimana tersebut dibawah ini:

Nama : Randi Alifio Yori
NIM : Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Prodi/Fakultas : Administrasi Publik/FISIP
NIM : 6661131709

Dan saya tidak berkeberatan apabila nama yang didalam penelitian ini dicantumkan guna keabsahana data dalam penelitian.

Demikianlah semoga data ini dapat dipergunakan sebagaimana mestinya untuk bahan Penelitian.

Jakarta, 23 Januari 2018


(.....Nesbudih Dasrul S.AP.....)

MEMBER CHECK

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Aiptu Prastono
Pekerjaan : Polisi
Alamat pekerjaan : Polda metro raya (saking bertugas di pos kepatisan
patung pemuda)
Usia : 56 tahun
Pendidikan : Sekolah kepolisian
Jenis Kelamin : 1. Laki-Laki 2. Perempuan

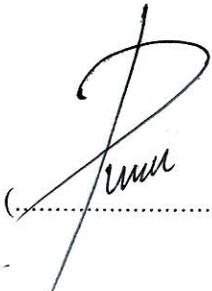
Menyatakan benar telah dilakukan wawancara untuk keperluan penelitian skripsi yang dilakukan nama sebagaimana tersebut dibawah ini:

Nama : Randi Alifio Yori
NIM : Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Prodi/Fakultas : Administrasi Publik/FISIP
NIM : 6661131709

Dan saya tidak berkeberatan apabila nama yang didalam penelitian ini dicantumkan guna keabsahana data dalam penelitian.

Demikianlah semoga data ini dapat dipergunakan sebagaimana mestinya untuk bahan Penelitian.

Jakarta, 23 - february-2018

()

MEMBER CHECK

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Udayalaksmanakartiyasa
Pekerjaan : Senior Transport Associate
Alamat pekerjaan :
Usia : 29
Pendidikan : SL
Jenis Kelamin : ① Laki-Laki 2. Perempuan

Menyatakan benar telah dilakukan wawancara untuk keperluan penelitian skripsi yang dilakukan nama sebagaimana tersebut dibawah ini:

Nama : Randi Alifio Yori
NIM : Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Prodi/Fakultas : Administrasi Publik/FISIP
NIM : 6661131709

Dan saya tidak berkeberatan apabila nama yang didalam penelitian ini dicantumkan guna keabsahana data dalam penelitian.

Demikianlah semoga data ini dapat dipergunakan sebagaimana mestinya untuk bahan Penelitian.

Jakarta, 18 Januari 2018



(...Udayalaksmanakartiyasa...)

MEMBER CHECK

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Bapak Darmaningtyas
Pekerjaan : Swasta
Alamat pekerjaan : Jl. Rawajati Barat V RT 005 / RW 004
Rawajati, Pancoran, Jakarta - Selatan
Usia : 55 th
Pendidikan : S1 Filsafat UEM
Jenis Kelamin : 1. Laki-Laki 2. Perempuan

Menyatakan benar telah dilakukan wawancara untuk keperluan penelitian skripsi yang dilakukan nama sebagaimana tersebut dibawah ini:

Nama : Randi Alifio Yori
NIM : Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Prodi/Fakultas : Administrasi Publik/FISIP
NIM : 6661131709

Dan saya tidak berkeberatan apabila nama yang didalam penelitian ini dicantumkan guna keabsahana data dalam penelitian.

Demikianlah semoga data ini dapat dipergunakan sebagaimana mestinya untuk bahan Penelitian.

Jakarta, 5 Januari 2018



MEMBER CHECK

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Nabila Nadia Putri
Pekerjaan : Freelance
Alamat pekerjaan : Senayan
Usia : 22 Tnn
Pendidikan : S1
Jenis Kelamin : 1. Laki-Laki 2. Perempuan

Menyatakan benar telah dilakukan wawancara untuk keperluan penelitian skripsi yang dilakukan nama sebagaimana tersebut dibawah ini:

Nama : Randi Alifio Yori
NIM : Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Prodi/Fakultas : Administrasi Publik/FISIP
NIM : 6661131709

Dan saya tidak berkeberatan apabila nama yang didalam penelitian ini dicantumkan guna keabsahana data dalam penelitian.

Demikianlah semoga data ini dapat dipergunakan sebagaimana mestinya untuk bahan Penelitian.

Jakarta, 20 Desember 2017


(.....
Nabila Nadia Putri

MEMBER CHECK

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : RINO MONTI
Pekerjaan : Karyawan Swasta
Alamat pekerjaan : Gtaha BIP, Gatot Subroto
Usia : 32 tahun
Pendidikan : S1.
Jenis Kelamin : 1. Laki-Laki 2. Perempuan

Menyatakan benar telah dilakukan wawancara untuk keperluan penelitian skripsi yang dilakukan nama sebagaimana tersebut dibawah ini:

Nama : Randi Alifio Yori
NIM : Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Prodi/Fakultas : Administrasi Publik/FISIP
NIM : 6661131709

Dan saya tidak berkeberatan apabila nama yang didalam penelitian ini dicantumkan guna keabsahana data dalam penelitian.

Demikianlah semoga data ini dapat dipergunakan sebagaimana mestinya untuk bahan Penelitian.

Jakarta,

2018



(RINO MONTI.....)

MEMBER CHECK

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Faiz Hamidy
Pekerjaan : Supir taksi Online.
Alamat pekerjaan : Kemang (Go car)
Usia : 23 tahun
Pendidikan : D3.
Jenis Kelamin : 1. Laki-Laki 2. Perempuan

Menyatakan benar telah dilakukan wawancara untuk keperluan penelitian skripsi yang dilakukan nama sebagaimana tersebut dibawah ini:

Nama : Randi Alifio Yori
NIM : Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Prodi/Fakultas : Administrasi Publik/FISIP
NIM : 6661131709

Dan saya tidak berkeberatan apabila nama yang didalam penelitian ini dicantumkan guna keabsahana data dalam penelitian.

Demikianlah semoga data ini dapat dipergunakan sebagaimana mestinya untuk bahan Penelitian.

Jakarta,

2018



(Muhammad Faiz Hamidy)

CURRICULUM VITAE

Nama : Randi Alifio yori
TTL : Jakarta, 12 Agustus 1994
Jenis Kelamin : Laki-Laki
Agama : Islam
Kewarganegaraan : Indonesia
Alamat : Jl. Dirgantara raya No. 240 Blok A12 RT/RW
012/006 Perum. Ciledug Indah 1, Kec. Karang tengah, Kota
Tangerang

Nomor Kontak
Nomor Handphone : 087878726927
Email : Randialifioyori3@gmail.com



LATAR BELAKANG PENDIDIKAN

TAHUN	PENDIDIKAN
2000 - 2007	SDI Al-Hasanah Ciledug
2007-2010	SMPN 229 Jakarta
2010-2013	SMAN 85 Jakarta
2013 - 2018	Universitas Sultan Ageng Tirtayasa