

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBATASAN KENDARAAN BERMOTOR DENGAN SISTEM GANJIL GENAP DI KOTA ADMINISTRASI JAKARTA SELATAN

Ragil Cahyo Utomo¹, Udaya Madjid², Yudi Rusfiana³

¹) Mahasiswa Magister Terapan Studi Pemerintahan, Institut Pemerintahan Dalam Negeri, Jakarta

²) Dosen Magister Terapan Studi Pemerintahan, Institut Pemerintahan Dalam Negeri, Jakarta

³) Dosen Magister Terapan Studi Pemerintahan, Institut Pemerintahan Dalam Negeri, Jakarta

Correspondence Author: ragilcahyoutomo@gmail.com

ABSTRACT

The aim of this research is to find out how it is implemented, the supporting and inhibiting factors, as well as the efforts made to overcome obstacles to the implementation of the odd-even system of motor vehicle restriction policies in the Administrative City of South Jakarta. As for the focus of implementing the policy of restricting motorized vehicles with an odd-even system in the Administrative City of South Jakarta, this research refers to the opinion of Merilee S. Grindle who states that the success of implementation is influenced by two large variables, namely the content of the policy and the implementation environment. This research uses a qualitative descriptive research method with a post-positivist research paradigm. In this research, there were 7 informants interviewed, consisting of 3 key informants and 4 informants. The data analysis techniques used are data reduction, data presentation, drawing conclusions and verification. The results of this research show: (1) The implementation of the policy of restricting motorized vehicles with an odd-even system in the South Jakarta Administrative City has generally gone well, which can be seen from the decrease in vehicle volume on protocol roads, faster travel times, and increase in passengers on the TransJakarta transportation mode. With this policy, the DKI Jakarta Provincial Transportation Service has succeeded in achieving its goal of increasing the number of people using public transportation. Even though this implementation is not yet completely effective, both the government and society can feel positive changes. (2) Factors that influence the implementation of the odd-even motor vehicle restriction policy in the South Jakarta Administrative City, namely the response of implementing agencies, the attitude of implementing officers, community participation or awareness, availability of human resources, availability of funding sources, activity infrastructure, and weather conditions. (3) Efforts that need to be made to overcome obstacles to the implementation of the policy of restricting motorized vehicles using an odd-even system in the Administrative City of South Jakarta, include the need to improve the quality and facilities of public transportation modes, reviving plans for a paid road policy or Electronic Road Pricing (ERP), increasing coordination and communication between policy implementers, as well as providing stricter sanctions for policy violators to create a deterrent effect.

Keywords: Policy Implementation, Motor Vehicle Restrictions, Odd-Even System

PENDAHULUAN

Provinsi DKI Jakarta merupakan ibukota Indonesia yang menjadi pusat pemerintahan dan pusat perekonomian negara. Hal ini menyebabkan sangat tingginya aktivitas yang ada di Provinsi DKI Jakarta yang juga diikuti tingginya jumlah penduduk yang ada. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Indonesia tahun 2022, Provinsi DKI Jakarta memiliki jumlah penduduk sebanyak 10,6 juta jiwa yang menempati urutan ke-6 dari 38 provinsi. Dengan jumlah penduduk sebanyak itu, Provinsi DKI Jakarta tidak memiliki luas wilayah yang besar. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Indonesia tahun 2022,

Provinsi DKI Jakarta memiliki luas wilayah sebesar 661,23 km² yang menjadikan Provinsi DKI Jakarta menjadi provinsi terkecil di Indonesia yang menempati urutan ke-38 dari 38 provinsi.

Perbandingan jumlah penduduk dan luas wilayah di Provinsi DKI Jakarta menyebabkan tingkat kepadatan penduduk yang sangat tinggi. Dengan status Provinsi DKI Jakarta sebagai pusat pemerintahan dan pusat perekonomian negara, maka aktivitas yang tinggi tersebut harus berjalan dengan kondisi kepadatan penduduk yang sangat tinggi juga. Kondisi ini sangat tidak ideal karena proses dari aktivitas-aktivitas tersebut akan tidak maksimal karena ruang gerak yang terbatas. Salah satu faktor penting untuk menunjang tingginya aktivitas di Provinsi DKI Jakarta dapat berjalan dengan baik adalah dapat terakomodasinya mobilitas tinggi yang ada dengan kelancaran arus lalu lintas.

Kelancaran lalu lintas menjadi masalah yang cukup krusial untuk Provinsi DKI Jakarta, karena lalu lintas adalah proses atau jembatan segala aktivitas yang ada dapat berjalan dengan baik. Jika kemacetan terjadi maka segala aktivitas yang ada akan terkendala yang dapat menyebabkan kerugian baik dari sisi ekonomi maupun yang lainnya. Dengan tingginya jumlah penduduk yang ada di Provinsi DKI Jakarta dan diikuti dengan tingginya tingkat aktivitas yang ada, maka kebutuhan masyarakat akan kendaraan atau alat transportasi menjadi tinggi. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik tahun 2022, terdapat 21 juta kendaraan bermotor di Provinsi DKI Jakarta yang menjadi urutan ke-2 dari 38 provinsi di Indonesia. Ditambah ratusan ribu kendaraan bermotor dari luar Provinsi DKI Jakarta yang bergerak masuk dan keluar di setiap hari terutama pada jam sibuk menyebabkan sangat tingginya tingkat kendaraan yang melintas di jalanan Provinsi DKI Jakarta.

Sementara luas jalan yang ada di Provinsi DKI Jakarta tidak mengalami penambahan luas yang signifikan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Tahun 2022 panjang jalan di Provinsi DKI Jakarta yang dirinci menurut jenisnya yaitu jalan negara sepanjang 53 km dan jalan provinsi sepanjang 6.432 km. Dengan pertambahan kendaraan bermotor yang terus terjadi setiap tahun, menyebabkan daya tampung jalan terhadap kendaraan bermotor semakin padat. Terutama pada lokasi-lokasi yang strategis dimana terdapat gedung-gedung perkantoran, pusat perbelanjaan, sekolah dan fasilitas umum lainnya akan menimbulkan titik-titik rawan kemacetan pada jam sibuk.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta terus berupaya mengurai kemacetan yang terjadi di Provinsi DKI Jakarta. Berbagai cara telah dilakukan, salah satunya adalah dengan memberlakukan kebijakan *3 in 1* pada beberapa ruas jalan protokol di Provinsi DKI Jakarta. Namun seiring dengan perkembangannya, kebijakan *3 in 1* sudah tidak relevan dengan kondisi di Ibukota. Berbagai dampak negatif dari kebijakan ini mulai terlihat, khususnya dalam aspek sosial dan ekonomi. Masyarakat melihat terdapat celah dari kebijakan *3 in 1* yang dapat dijadikan peluang untuk mencari uang dengan menawarkan jasa sebagai penumpang bayaran untuk mensiasati kebijakan ini.. Dengan kondisi ini para penegdara mobil dapat mensiasati kebijakan *3 in 1* ini dengan sangat mudah, yang menyebabkan tidak terjadinya pengurangan jumlah mobil dan kemacetan secara signifikan di ruas jalan yang diberlakukan kebijakan *3 in 1* di Jakarta.

Berdasarkan fenomena tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menerapkan kebijakan baru pengganti *3 in 1*, yaitu pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap berdasarkan plat nomor kendaraan bermotor. Uji coba pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap ini sudah berjalan sejak tanggal 27 Juli sampai dengan 26 Agustus 2016 dan resmi diberlakukan di Provinsi DKI Jakarta pada 30 Agustus 2016 sampai sekarang. Dengan diberlakukannya sistem ganjil genap, pengendara yang melanggar aturan tersebut akan dikenakan sanksi sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 76 Tahun 2020 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang

Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap, penerapan kebijakan sistem ganjil genap ini diberlakukan di 26 ruas jalan di Provinsi DKI Jakarta seperti di Jl. Medan Merdeka Barat, Jl. MH. Thamrin, Jl. Gatot Subroto, Jl. Jenderal Sudirman, sebagian Jl. S. Parman dari ujung simpang Jl. Tomang Raya sampai simpang Jl. KS. Tubun, Jl. MT. Haryono, Jl. HR. Rasuna Said, Jl. D.I. Panjaitan, Jl. Ahmad Yani (mulai simpang Jl. Perintis Kemerdekaan sampai dengan simpang Jl. Bekasi Timur Raya) selanjutnya diperluas hingga Jl. Pintu Besar Selatan, Jl. Gajah Mada, Jl. Hayam Wuruk, Jl. Majapahit, Jl. Sisingamaraja, Jl. Panglima Polim, Jl. RS. Fatmawati (mulai simpang Jl. Ketimun 1 sampai dengan simpang Jl. TB. Simatupang), Jl. Suryopranoto, Jl. Balikpapan, Jl. Kyai Caringin, Jl. Tomang Raya, Jl. Pramuka, Jl. Salemba Raya, Jl. Kramat Raya, Jl. Senen Raya, dan Jl. Gunung Sahari.

Kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap tersebut tidak berlaku untuk sepeda motor, kendaraan yang membawa disabilitas, kendaraan ambulans, pemadam kebakaran, angkutan umum (plat kuning), kendaraan yang digerakkan dengan motor listrik, kendaraan angkutan barang khusus bahan bakar minyak dan bahan bakar gas, kendaraan pimpinan lembaga tinggi negara RI, yakni Presiden atau Wakil Presiden, Ketua MPR atau DPR atau DPD, Ketua Mahkamah Agung, MK, KY, BPK, kendaraan berplat dinas TNI dan Polri, kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara, kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas, kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Polri, contohnya kendaraan pengangkut uang (Bank Indonesia, antar bank, pengisian ATM) dengan pengawasan dari Polri. Kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap berlaku mulai pukul 06.00 WIB sampai dengan pukul 10.00 WIB dan pukul 16.00 WIB sampai dengan pukul 21.00 WIB, tidak berlaku pada hari Sabtu, Minggu serta hari libur nasional.

Seiring dengan perkembangannya, penerapan kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap ini tidak hanya diberlakukan di jalan protokol dalam kota Jakarta saja, melainkan juga berlaku di pintu tol. Dengan diberlakukannya perluasan sistem ganjil genap, *on-off ramp tol* tidak lagi diberikan pengecualian. Sebelumnya, persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk atau keluar tol dibebaskan dari penerapan sistem ganjil genap. Saat ini kendaraan bermotor khususnya kendaraan roda empat yang akan masuk dan keluar dari tol menuju jalan dengan penerapan ganjil genap juga akan dikenakan sanksi apabila melanggar kebijakan ganjil genap. Volume kendaraan yang terlalu banyak juga menyebabkan lalu lintas di jalan tol terhambat sehingga membuat laju kendaraan hanya sekitar 20-25 kilometer per jam. Sedangkan fungsi utama jalan bebas hambatan tersebut adalah membuat kendaraan dapat melaju di kecepatan 60 kilometer per jam. Dengan adanya sistem ganjil genap yang juga diberlakukan di pintu tol, diharapkan fungsi dari jalan tol tersebut dapat berjalan dengan baik.

Jika dibandingkan kebijakan ganjil genap dengan kebijakan *3 in 1*, dapat dilihat bahwa kebijakan ganjil genap lebih memberikan dampak yang signifikan dibandingkan kebijakan *3 in 1*. Kebijakan ganjil genap membatasi kendaraan yang melalui ruas jalan tertentu berdasarkan nomor plat kendaraan, dimana dalam kondisi ideal membatasi setengah jumlah kendaraan yang ada untuk melalui ruas jalan yang diterapkan kebijakan tersebut. Sedangkan kebijakan *3 in 1* memperbolehkan seluruh kendaraan untuk melalui ruas jalan yang diterapkan kebijakan tersebut, asalkan membawa 3 orang penumpang dalam 1 kendaraan. Jika masyarakat mencoba mensiasati kebijakan-kebijakan tersebut, kebijakan ganjil genap lebih mudah untuk dilakukan pengecekan dan penegakan hukum dengan teknologi yang dimiliki pemerintah maupun kepolisian jika masyarakat mencoba mengganti plat nomor kendaraannya dengan plat nomor kendaraan palsu, sedangkan kebijakan *3 in 1* akan lebih sulit untuk memastikan apakah penumpang dalam kendaraan tersebut bukan untuk mensiasati peraturan *3 in 1*, karena hanya mensyaratkan jumlah penumpang.

Permasalahan kelancaran lalu lintas di Provinsi DKI Jakarta ini tersebar pada 5 wilayah Kota Administrasi dan 1 wilayah Kabupaten Administrasi yang masing-masing wilayah memiliki perbedaan situasi dan kondisinya. Pada penelitian ini peneliti ingin memilih Kota Administrasi Jakarta Selatan sebagai wilayah yang akan diamati. Kota Administrasi Jakarta Selatan adalah wilayah yang sangat strategis di Provinsi DKI Jakarta. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik DKI Jakarta tahun 2022, Kota Administrasi Jakarta Selatan memiliki jumlah penduduk sebanyak 2.244.623 jiwa yang menjadi wilayah dengan jumlah penduduk terbanyak ke-3 di Provinsi DKI Jakarta. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik DKI Jakarta tahun 2022, Kota Administrasi Jakarta Selatan memiliki luas wilayah sebesar 144,94 km² yang menjadi wilayah terluas ke-3 di Provinsi DKI Jakarta. Berdasarkan data-data tersebut dapat disimpulkan bahwa tingkat kepadatan Kota Administrasi Jakarta Selatan termasuk tinggi diantara wilayah lainnya di Provinsi DKI Jakarta.

Berdasarkan data dari Polda Metro Jaya tahun 2023, Kota Administrasi Jakarta Selatan juga tercatat memiliki jumlah mobil terbanyak, yaitu 489.921 unit dibandingkan dengan wilayah lainnya di Provinsi DKI Jakarta. Kota Administrasi Jakarta Selatan juga dilalui oleh 6 ruas jalan utama yang menerapkan kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap, yaitu Jl. HR. Rasuna Said, Jl. Gatot Subroto, Jl. Suryopranoto, Jl. Fatmawati, Jl. Panglima Polim dan Jl. Sisingamangaraja. Jalan-jalan tersebut sangat strategis karena menghubungkan Kota Administrasi Jakarta Selatan dengan wilayah lainnya dan pada jalan-jalan tersebut banyak terdapat gedung perkantoran pemerintah maupun swasta serta pusat hiburan dan perbelanjaan. Selain itu pada jalan-jalan tersebut terdapat titik pertemuan berbagai transportasi umum yang menyebabkan tingginya aktivitas dan mobilitas di jalan terutama pada jam sibuk.

Jakarta Selatan adalah wilayah yang sangat strategis dimana populasi yang ada sangat heterogen. Jakarta Selatan juga menjadi pintu masuk Jakarta dari wilayah penyangga seperti Depok, Tangerang dan Tangerang Selatan dimana perpindahan orang dan kendaraan melalui Jakarta Selatan sangat tinggi untuk menjalankan berbagai macam kegiatan. Di Jakarta Selatan terdapat banyak lokasi pusat kegiatan perekonomian, selain itu juga terdapat banyak lokasi pusat pemerintahan, dan banyak lokasi pusat pendidikan yang membuat sangat tinggi aktifitas yang ada di Jakarta Selatan. Kondisi ini tidak dapat ditemui di wilayah Jakarta yang lain, sehingga peneliti memilih Jakarta Selatan sebagai lokasi penelitian atas pertimbangan dan kondisi yang ada.

Menurut Nugroho (2014:89), implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuan lebih lanjut dijelaskan bahwa tidak lebih dan tidak kurang. Implementasi menyangkut tindakan seberapa jauh arah yang telah diprogramkan itu benar-benar memuaskan. Van Meter dan Van Horn (1975) dalam Subarsono (2015:99), mencoba mengadopsi model sistem kebijaksanaan yang pada dasarnya menyangkut beberapa komponen yang harus selalu ada agar tuntutan kebijaksanaan bisa direalisasikan menjadi hasil kebijaksanaan.

Pengertian implementasi kebijakan menurut Gaffar (2017:295), dapat diuraikan sebagai berikut: "Implementasi merupakan salah satu tahap dalam proses kebijakan publik. Biasanya implementasi dilaksanakan setelah sebuah kebijakan dirumuskan dengan tujuan yang jelas. Implementasi adalah suatu rangkaian aktifitas dalam rangka menghantarkan kebijakan kepada masyarakat sehingga kebijakan tersebut dapat membawa hasil sebagaimana yang diharapkan."

Mazmanian dan Sabatier (1986) yang dikutip oleh Wahab (2015:64), menjelaskan makna implementasi ini dengan mengatakan bahwa: memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian implementasi kebijakan, yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah disahkannya pedoman-pedoman

kebijakan negara, yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat/dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian.

Implementasi kebijakan merupakan suatu upaya untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu dengan sarana-sarana tertentu dan dalam urutan waktu tertentu (Sunggono, 2018:137). Implementasi kebijakan bila dipandang dalam pengertian yang luas, merupakan alat administrasi hukum dimana berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik yang bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan guna meraih dampak atau tujuan yang diinginkan (Winarno, 2017:102).

Menurut teori implementasi kebijakan Edward III (1980) yang dikutip oleh Winarno (2017:126), faktor-faktor yang mendukung implementasi kebijakan, yaitu:

- a. Komunikasi. Ada tiga hal penting yang dibahas dalam proses komunikasi kebijakan, yakni transmisi, konsistensi, dan kejelasan (*clarity*). Faktor pertama yang mendukung implementasi kebijakan adalah transmisi. Seorang pejabat yang mengimplementasikan keputusan harus menyadari bahwa suatu keputusan telah dibuat dan suatu perintah untuk pelaksanaannya telah dikeluarkan. Faktor kedua yang mendukung implementasi kebijakan adalah kejelasan, yaitu bahwa petunjuk-petunjuk pelaksanaan kebijakan tidak hanya harus diterima oleh para pelaksana kebijakan, tetapi komunikasi tersebut harus jelas. Faktor ketiga yang mendukung implementasi kebijakan adalah konsistensi, yaitu jika implementasi kebijakan ingin berlangsung efektif, maka perintah-perintah pelaksanaan harus konsisten dan jelas.
- b. Sumber-sumber. Sumber-sumber penting yang mendukung implementasi kebijakan meliputi: staf yang memadai serta keahlian-keahlian yang baik untuk melaksanakan tugas-tugas mereka, wewenang dan fasilitas-fasilitas yang dapat menunjang pelaksanaan pelayanan publik.
- c. Kecenderungan-kecenderungan atau tingkah laku-tingkah laku. Kecenderungan dari para pelaksana mempunyai konsekuensi-konsekuensi penting bagi implementasi kebijakan yang efektif. Jika para pelaksana bersikap baik terhadap suatu kebijakan tertentu yang dalam hal ini berarti adanya dukungan, kemungkinan besar mereka melaksanakan kebijakan sebagaimana yang diinginkan oleh para pembuat keputusan awal.
- d. Struktur birokrasi. Birokrasi merupakan salah satu badan yang paling sering bahkan secara keseluruhan menjadi pelaksana kebijakan, baik itu struktur pemerintah dan juga organisasi-organisasi swasta.

Menurut teori proses implementasi kebijakan menurut Van Meter dan Van Horn (1975) yang dikutip oleh Winarno (2017:110), faktor-faktor yang mendukung implementasi kebijakan yaitu:

- a. Ukuran-ukuran dan tujuan kebijakan. Dalam implementasi, tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran suatu program yang akan dilaksanakan harus diidentifikasi dan diukur karena implementasi tidak dapat berhasil atau mengalami kegagalan bila tujuan-tujuan itu tidak dipertimbangkan.
- b. Sumber-sumber kebijakan. Sumber-sumber yang dimaksud adalah mencakup dana atau perangsang (*incentive*) lain yang mendorong dan memperlancar implementasi yang efektif.
- c. Komunikasi antar organisasi dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan. Implementasi dapat berjalan efektif bila disertai dengan ketepatan komunikasi antar para pelaksana.
- d. Karakteristik badan-badan pelaksana. Karakteristik badan-badan pelaksana erat kaitannya dengan struktur birokrasi. Struktur birokrasi yang baik akan mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi kebijakan.
- e. Kondisi ekonomi, sosial dan politik. Kondisi ekonomi, sosial dan politik dapat mempengaruhi badan-badan pelaksana dalam pencapaian implementasi kebijakan.
- f. Kecenderungan para pelaksana. Intensitas kecenderungan-kecenderungan dari para pelaksana kebijakan akan mempengaruhi keberhasilan pencapaian kebijakan.

Osborne dan Gaebler (1992) yang diterjemahkan oleh Atmosudirjo (2015:36), menyatakan bahwa: “Kebijakan publik dimulai dari analisa kebijakan berkenaan dengan kegagalan, yakni asumsi jumlah sendiri atau teknik sendiri dapat memecahkan masalah kebijakan publik. Pengertian tahap kedua dimana analisa kebijakan diterima sebagai fasilitas keputusan kebijakan yang tidak menempatkannya.”

Menurut Dunn (2013:12), kebijakan diartikan sebagai suatu tindakan yang mengarah kepada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu, seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan. Pendapat Rose (1969) dalam Siagian (2019:109), pengertian kebijakan publik adalah rangkaian pilihan yang kurang lebih saling berhubungan (termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak) yang dibuat oleh badan dan pejabat Pemerintah, diformulasikan di dalam bidang-bidang itu sejak pertahanan, energi dan kesehatan sampai pendidikan, kesejahteraan dan kegagalan.

Sementara menurut Dunn (2013) dalam Siagian (2019:110), kebijakan publik (*public policy*) adalah pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling tergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah. Dari berbagai definisi-definisi yang disampaikan para ahli, dapat ditarik kesimpulan sebagaimana pendapat Effendi (2016:55), bahwa ciri kebijakan publik adalah:

- a. Memecahkan masalah yang dihadapi publik yang tidak dapat diatasi oleh publik sendiri. Bila dapat dipecahkan publik sendiri, kebutuhan dasar oleh pasar, maka tak usah ada kebijakan publik.
- b. Tindakan otoritasi dari pemerintah (hanya dapat dilakukan pemerintah yang dapat memaksa agar kebijakan dilakukan).
- c. Melaksanakan tugas dan fungsi dari pemerintah.

Teori kebijakan Grindle (1980) dalam Subarsono (2015:93), dikenal dengan *Implementation as a Political and Administrative Process*. Menurut Grindle ada 2 variabel yang mempengaruhi implementasi kebijakan publik, yaitu:

- a. Keberhasilan implementasi suatu kebijakan publik dapat diukur dari proses pencapaian hasil akhir (*outcomes*), yaitu tercapai atau tidaknya tujuan yang ingin diraih. Hal ini dikemukakan oleh Grindle, dimana pengukuran keberhasilan implementasi kebijakan tersebut dapat dilihat dari 2 hal, yakni:
 - 1) Dilihat dari prosesnya, dengan mempertanyakan apakah pelaksanaan kebijakan sesuai dengan yang ditentukan (*design*) dengan merujuk pada aksi kebijakannya.
 - 2) Apakah tujuan kebijakan tercapai. Dimensi ini diukur dengan melihat dua faktor, yaitu:
 - a) Dampak atau efeknya pada masyarakat secara individu dan kelompok.
 - b) Tingkat perubahan yang terjadi serta penerimaan kelompok sasaran dan perubahan yang terjadi.
- b. Keberhasilan suatu implementasi kebijakan publik, juga menurut Grindle, sangat ditentukan oleh tingkat *implementability* kebijakan itu sendiri, yang terdiri atas:
 - 1) Isi Kebijakan (*Content of Policy*) mencakup:
 - a) *Interest affected* (kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi) berkaitan dengan berbagai kepentingan yang mempengaruhi suatu implementasi kebijakan. Indikator ini berargumen bahwa suatu kebijakan dalam pelaksanaannya pasti melibatkan banyak kepentingan, dan sejauh mana kepentingan-kepentingan tersebut membawa pengaruh terhadap implementasinya, hal inilah yang ingin diketahui lebih lanjut.

- b) *Type of benefits* (tipe manfaat) dimana pada point ini *content of policy* (isi kebijakan) berupaya untuk menunjukkan atau menjelaskan bahwa dalam suatu kebijakan harus terdapat beberapa jenis manfaat yang menunjukkan dampak positif yang dihasilkan oleh pengimplementasian kebijakan yang hendak dilaksanakan.
 - c) *Extent of change envision* (derajat perubahan yang ingin dicapai) dimana setiap kebijakan memiliki target yang hendak dan ingin dicapai. *Content of policy* (isi kebijakan) yang ingin dijelaskan pada poin ini adalah bahwa sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan haruslah memiliki skala yang jelas.
 - d) *Site of decision making* (letak pengambilan keputusan) dimana pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan memegang peranan penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan, maka pada bagian ini harus dijelaskan dimana letak pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang akan diimplementasikan. Apakah letak sebuah program sudah tepat.
 - e) *Program implementer* (pelaksana program) dimana dalam menjalankan suatu kebijakan atau program harus didukung dengan adanya pelaksana kebijakan yang kompeten demi keberhasilan suatu kebijakan. Ini sudah harus terpapar atau terdata dengan baik, apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci.
 - f) *Resources committed* (sumber-sumber daya yang digunakan) dimana sebuah program didukung oleh sumber daya yang memadai. Pelaksanaan kebijakan harus didukung oleh sumber-sumber daya yang mendukung agar pelaksanaannya berjalan dengan baik.
- 2) Lingkungan Implementasi (*Context of Implementation*) mencakup:
- a) *Power, interest, and strategy of actor involved* (kekuasaan, kepentingan-kepentingan, dan strategi dari aktor yang terlibat), dalam suatu kebijakan perlu dipertimbangkan pula kekuatan atau kekuasaan, kepentingan serta strategi yang digunakan oleh para aktor yang terlibat guna memperlancar jalannya pelaksanaan suatu implementasi kebijakan. Bila hal ini tidak diperhitungkan dengan matang, sangat besar kemungkinan program yang hendak diimplementasikan akan jauh hasilnya dari yang diharapkan.
 - b) *Institution and regime characteristic* (karakteristik lembaga dan rezim yang sedang berkuasa), lingkungan dimana suatu kebijakan tersebut dilaksanakan juga berpengaruh terhadap keberhasilannya, maka pada bagian ini ingin dijelaskan karakteristik dari suatu lembaga yang akan turut mempengaruhi suatu kebijakan.
 - c) *Compliance and responsiveness* (tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana), hal lain yang dirasa penting dalam proses pelaksanaan suatu kebijakan adalah kepatuhan dan respon dari para pelaksana, maka yang hendak dijelaskan pada poin ini adalah sejauhmana kepatuhan dan respon dari pelaksana dalam menanggapi suatu kebijakan. Setelah kegiatan pelaksanaan kebijakan yang dipengaruhi oleh isi atau konten dan lingkungan atau konteks diterapkan, maka akan dapat diketahui apakah para pelaksana kebijakan dalam membuat sebuah kebijakan sesuai dengan apa yang diharapkan, juga dapat diketahui pada apakah suatu kebijakan dipengaruhi oleh suatu lingkungan, sehingga terjadinya tingkat perubahan.

METODE PENELITIAN

Desain penelitian ini berangkat dari paradigma penelitian *post positivism* dengan asumsi dasar hubungan antara peneliti dengan realitas harus bersifat interaktif. Peneliti akan menggunakan desain penelitian kualitatif dengan jenis pendekatan deskriptif.

Kerangka konseptual dalam penelitian digunakan sebagai panduan proses berpikir yang menjelaskan gambaran logis dan pola dari kerangka penelitian agar penelitian ini lebih terarah sesuai dengan rumusan masalah dan tujuan penelitian yang ingin dicapai. Peneliti memilih informan untuk melakukan wawancara mendalam untuk mendapatkan informasi dan data secara tepat dan akurat menggunakan teknik *purposive sampling* dan *accidental sampling*. Dalam penelitian ini penulis akan melakukan wawancara kepada 7 (tujuh) orang informan yang terdiri atas:

1. Kepala Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Selatan.
2. Kepala Seksi Lalu Lintas Jalan Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Selatan.
3. Satuan Lalu Lintas Polres Metro Jakarta Selatan.
4. Staf PT. TransJakarta.
5. Masyarakat.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara wawancara, observasi, dan dokumentasi. Teknik analisis data dalam penelitian ini dengan dilakukan dengan reduksi data, penyajian data dan pengambilan kesimpulan (verifikasi).

PEMBAHASAN

Kelancaran lalu lintas menjadi masalah yang cukup krusial untuk Provinsi DKI Jakarta, karena lalu lintas adalah proses atau jembatan segala aktivitas yang ada dapat berjalan dengan baik. Jika kemacetan terjadi maka segala aktivitas yang ada akan terkendala yang dapat menyebabkan kerugian baik dari sisi ekonomi maupun yang lainnya. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta terus berupaya mengurai kemacetan yang terjadi di Provinsi DKI Jakarta. Berbagai cara telah dilakukan, salah satunya adalah dengan memberlakukan kebijakan *3 in 1* pada beberapa ruas jalan protokol di Provinsi DKI Jakarta. Namun seiring dengan perkembangannya, kebijakan *3 in 1* sudah tidak relevan dengan kondisi di Ibukota.

Berdasarkan fenomena tersebut Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menerapkan kebijakan baru pengganti *3 in 1*, yaitu pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap berdasarkan plat nomor kendaraan bermotor. Uji coba pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap ini sudah berjalan sejak tanggal 27 Juli sampai dengan 26 Agustus 2016 dan resmi diberlakukan di Provinsi DKI Jakarta pada 30 Agustus 2016 sampai sekarang.

Kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta dibuat pada awalnya melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap. Selanjutnya dalam pelaksanaannya kebijakan ini terus diperkuat dan diperbaharui dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap. Tidak hanya untuk membatasi penggunaan transportasi pribadi, tujuan penerapan kebijakan ganjil genap di Jakarta adalah komitmen Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menurunkan tingkat emisi karbon di Jakarta.

Berdasarkan hasil analisis tentang implementasi kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap di Kota Administrasi Jakarta Selatan, dapat disimpulkan bahwa dasar hukum pelaksanaan kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta adalah Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 164 tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap dan terus diperbaharui sampai dengan yang terakhir melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap.

Selanjutnya implementasi kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap di Kota Administrasi Jakarta Selatan, secara umum sudah berjalan dengan baik yang dapat dilihat dari menurunnya volume kendaraan pada ruas jalan protokol, waktu tempuh perjalanan yang menjadi lebih cepat, dan meningkatnya penumpang moda transportasi TransJakarta. Dengan kebijakan ini Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta berhasil mencapai tujuannya dalam meningkatkan jumlah masyarakat menggunakan transportasi umum. Meskipun implementasi ini belum sepenuhnya efektif namun baik dari sisi pemerintah maupun masyarakat dapat merasakan perubahan yang positif.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap di Kota Administrasi Jakarta Selatan, yaitu respon lembaga pelaksana, sikap petugas pelaksana, partisipasi atau kesadaran masyarakat, ketersediaan sumber daya manusia, ketersediaan sumber dana, sarana prasarana kegiatan, dan kondisi cuaca.

Sementara itu upaya yang perlu dilakukan dalam mengatasi kendala pada implementasi kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap di Kota Administrasi Jakarta Selatan, antara lain perlu adanya peningkatan kualitas dan fasilitas moda transportasi publik, menghidupkan kembali rencana kebijakan jalan berbayar atau *Electronic Road Pricing* (ERP), peningkatan koordinasi dan berkomunikasi antar pelaksana kebijakan, serta pemberian sanksi yang lebih tegas bagi para pelanggar kebijakan untuk menimbulkan efek jera.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Rahmawati (2021), dimana hasil penelitiannya menunjukkan implementasi kebijakan sistem ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta sudah dapat dikatakan baik, namun ada beberapa hal yang harus ditingkatkan dan ditinjau kembali agar mendapatkan hasil yang maksimal. Penelitian terdahulu lainnya yang sejalan adalah penelitian yang dilakukan oleh Rahadian, Saputra, dan Ramadhanty (2022), dimana penelitiannya menunjukkan penerapan kebijakan ini berjalan dengan baik, jarak di jalan protokol semakin pendek, kemacetan berkurang, dan penggunaan angkutan umum mulai meningkat. Namun dalam pelaksanaannya masih terdapat beberapa kendala seperti adanya pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat dan sebagian warga yang memiliki lebih dari dua kendaraan pribadi dengan nomor polisi berbeda, sehingga hasil dari pelaksanaan ini kurang maksimal.

KESIMPULAN

Berdasarkan data yang berhasil dikumpulkan dan analisis yang telah dilakukan maka dapat ditarik kesimpulan dan juga merupakan jawaban pertanyaan penelitian yang telah diajukan sebagai berikut: 1) Implementasi kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap di Kota Administrasi Jakarta Selatan, secara umum sudah berjalan dengan baik yang dapat dilihat dari menurunnya volume kendaraan pada ruas jalan protokol, waktu tempuh perjalanan yang menjadi lebih cepat, dan meningkatnya penumpang moda transportasi TransJakarta. Dengan kebijakan ini Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta berhasil mencapai tujuannya dalam meningkatkan jumlah masyarakat menggunakan transportasi umum. Meskipun implementasi ini belum sepenuhnya efektif namun baik dari sisi pemerintah maupun masyarakat dapat merasakan perubahan yang positif; 2) Faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap di Kota Administrasi Jakarta Selatan, yaitu respon lembaga pelaksana, sikap petugas pelaksana, partisipasi atau kesadaran masyarakat, ketersediaan sumber daya manusia, ketersediaan sumber dana, sarana prasarana kegiatan, dan kondisi cuaca; 3) Upaya yang perlu dilakukan dalam mengatasi kendala pada implementasi kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap di Kota Administrasi Jakarta Selatan, antara lain perlu adanya peningkatan kualitas dan fasilitas

moda transportasi publik, menghidupkan kembali rencana kebijakan jalan berbayar atau *Electronic Road Pricing* (ERP), peningkatan koordinasi dan berkomunikasi antar pelaksana kebijakan, serta pemberian sanksi yang lebih tegas bagi para pelanggar kebijakan untuk menimbulkan efek jera.

DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, Z.S. 2014. *Kebijakan Publik*. Jakarta: Yayasan Pancur Siwah.
- Alamsyah, Alik Anshori. 2014. *Rekayasa Lalu Lintas*. Malang: Penerbit UMM Press..
- Ambadar, Jackie. 2014. *Corporate Social Responsibility dalam Praktek di Indonesia*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Anderson, James E. 1979. *Public Policy Making: An Introduction 7th Edition*. Boston: Wadsworth.
- Atmosudirjo, Prajudi. 2015. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Boediono. 2013. *Pelayanan Prima Perpajakan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bogdan, Robert C. dan Biklen Kopp Sari. 2007. *Qualitative Research for Education: An Introduction to Theory and Methods*. Allyn and Bacon, Inc.: Boston London.
- Browne, Angela, & Wildavsky, Aaron. 1984. *What Should Evaluation Mean to Implementation, and Implementation as Mutual Adaptation, chaps. 9 and 10*. In Jeffrey Pressman and Aaron Wildavsky, *Implementation, 3d ed*. Berkeley: University of California Press.
- Chandrawahyudi, Y. 2018. Efektivitas Kebijakan Ganjil-Genap Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Provinsi DKI Jakarta. (Tesis Master). Diperoleh dari http://lib.stialan.ac.id/?p=show_detail&id=1034
- Daryanto dan Setyobudi, Ismanto. 2014. *Konsumen dan Pelayanan Prima*. Yogyakarta: Gaya Media.
- Dunn, William N. 2013. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik, Cetakan Kelima*. Yogyakarta: Gajah Mada Universitas Press.
- Dwiyanto, Agus. 2015. *Reformasi Birokrasi Publik di Indonesia*. Yogyakarta: UGM Press.
- Dye, Thomas R. 2012. *Understanding Public Policy*. Washington: Pearson Education.
- Edward III, George C. 1980. *Implementing Public Policy*. Washinton: Congressional Quarterly Inc.
- Effendi, Muh. Arief. 2016. *The Power Of Corporate Governance: Teori dan Implementasi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Gaffar, Afan. 2017. *Politik Indonesia: Transisi Menuju Demokrasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Goggin, Malcolm L., Ann O'M. Bowman, James P. Lester, & Laurence J. O'Toole, Jr. 1990. *Implementation Theory and Practice toward a Third Generation*. Glenview, Illinois - London, England: A Division of Scott, Foresman and Company.
- Hardiyansyah. 2015. *Kualitas Pelayanan Publik*. Yogyakarta: Gaya Media.
- Hoogwood, Brian W., & Lewis A. Gunn. 1986. *Policy Analysis for the Real World*. Princeton University Press.
- Islamy, Muh. Irfan. 2017. *Kebijakan Publik*. Jakarta: Universitas Terbuka.
- Kurniawan, Agung. (2014). *Transformasi Pelayanan Publik*. Yogyakarta: Pembaruan.
- Laswell, Harold D., & Kaplan, Abraham. 1970. *Power and Society*. New Haven: Yale University Press.
- Lestari, D., & Nurwanti, I.I. 2021. Implikasi Sosiologis Penerapan Ganjil Genap Lalu Lintas dalam Masa Covid Terhadap Kesejahteraan Rakyat. *Hermeneutika: Jurnal Ilmu Hukum*, 5(2).
- Lukman, Sampara. 2015. *Manajemen Kualitas Pelayanan*. Jakarta: STIA LAN Press.
- Mahsun, Mohamad. 2016. *Pengukuran Kinerja Sektor Publik*. Yogyakarta: BPFE.
- Malkhamah, Siti. 1996. *Manajemen Lalu Lintas*. Yogyakarta: Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada.

- Mazmanian, Daniel H., & Paul A. Sabatier. 1986. *Implementation and Public Policy*. New York: Harper Collins.
- Miles, Mathew B., & A. Michael Huberman. 1994. *An Expanded Sourcebook: Qualitative Data Analysis*. London: Sage Publications.
- Moenir, H.A.S. 2016. *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Munawar, Ahmad. 2014. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Nugroho, Riant Dwijodijoto. 2014. *Kebijakan Publik: Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Osborne, David, & Gaebler, Ted. 1992. *Reinventing Government. How the Entrepreneurial Spirit Is Transforming the Public Sector*. New York: Penguin Books Ltd.
- Parsons, Wayne. 2014. *Public Policy: An Introduction to the Theory and Practice of Policy Analysis*. Jakarta: Kencana.
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 76 Tahun 2020 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.
- Putri, A.A., Tama, Y.P., & Suryandari, M. 2021. Simulasi Dampak Rencana Penerapan Skema Ganjil Genap di Kota Bekasi. *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, 2(2), 145-156.
- Putri, A.M. 2021. Analisis Efektivitas Penerapan Sistem Ganjil-Genap Terhadap Kecepatan dan Waktu Tempuh (Survei Jalan Balikpapan, HR Rasuna Said, dan Gunung Sahari, DKI Jakarta). *Doctoral Dissertation, Universitas Negeri Jakarta*.
- Rachmi, H., Suparni, S., & Al Kaafi, A. 2021. Analisis Sentimen Sistem Ganjil Genap Kota Bogor. *Jurnal Eltikom: Jurnal Teknik Elektro, Teknologi Informasi dan Komputer*, 5(2), 92-99.
- Rahadian, A.H., Saputra, M., & Ramadhanty, D. 2022. Analisis Implementasi Kebijakan Sistem Ganjil Genap Dalam Mengatasi Kemacetan Di Provinsi DKI Jakarta. *Jurnal Reformasi Administrasi: Jurnal Ilmiah untuk Mewujudkan Masyarakat Madani*, 9(1), 50-52.
- Rahmawati, I.S. 2021. Implementasi Kebijakan Sistem Ganjil Genap di Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (Skripsi). Tersedia dari Universitas Indonesia <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20513717&lokasi=lokal>
- Ratminto dan Winarsih, Atik Septi. 2017. *Manajemen Pelayanan, Pengembangan Model Konseptual Penerapan Citizen's Charter dan Standar Pelayanan Minimal*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Rose, Richard. 1969. *The Power Elite*. New York: Oxford University Press.
- Ruhyana, N. 2019. Analisis Sentimen Terhadap Penerapan Sistem Plat Nomor Ganjil/Genap Pada Twitter Dengan Metode Klasifikasi Naive Bayes. *IKRA-ITH Informatika: Jurnal Komputer dan Informatika*, 3(1), 94-99.
- Sedarmayanti. 2017. *Reformasi Administrasi Publik, Reformasi Birokrasi, dan Kepemimpinan Masa Depan*. Bandung: Refika Aditama.
- Setyowati, T.M., Ashari, Y., & Perwitasari, E.P. 2021. Implementasi Kebijakan Pemerintah Atas Perluasan Ganjil Genap Terhadap Aktivitas Logistik di Wilayah DKI Jakarta. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 6(3).
- Siagian, Sondang, P. 2019. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sinambela, Lijan Poltak dkk. 2016. *Reformasi Pelayanan Publik: Teori Kebijakan, dan Implementasi*. Jakarta: Bumi Aksara.

- Smith, T.B. 1973. The Policy Process Implementation. *Policy Sciences*, 4, 197-209.
- Subarsono, AG. 2015. *Analisis Kebijakan Publik (Konsep, Teori, dan Aplikasi)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sugiyono. 2020. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sumaryadi, I Nyoman. 2013. *Sosiologi Pemerintahan dari Perspektif Pelayanan, Pemberdayaan, Interaksi dan Sistem Kepemimpinan Pemerintahan Indonesia*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Sunggono, Bambang. 2018. *Metodologi Penelitian Hukum, Cetakan ke-17*. Depok: Rajawali Pers.
- Sutedi, Adrian. 2015. *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Sutopo dan Suryanto Adi. 2013. *Pelayanan Prima*. Jakarta: Lembaga Administrasi Negara.
- Tangkilisan, Hessel Nogi S. 2015. *Kebijakan Publik yang Membumi*. Yogyakarta: Yayasan Pembaruan Administrasi Publik Indonesia (YPAPI) & Lukman Offset.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.
- Usman, Nurdin. 2019. *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*. Bandung: CV Sinar Baru.
- Wahab, Solichin Abdul. 2015. *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Van Meter, Donald S. & Van Horn, Carl E. 1975. The Policy Implementation Process, A Conceptual Framework. *Journal Administration and Society*. 6(4,) February 1975.
- Widodo, Joko. 2017. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik*. Malang: Bayu Media.
- Winarno, Budi. 2017. *Kebijakan Publik: Teori dan Proses*. Yogyakarta: Media Presindo.
- Yori, R.A., Fuad, A., & Atto'ullah, A.U. 2018. Implementasi Peraturan Gubernur DKI Jakarta NO. 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta. *Doctoral Dissertation, Unive*