

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) adalah inisiatif yang diluncurkan oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) untuk periode 2015 hingga 2030. SDGs mencakup 17 tujuan utama yang berfokus pada tiga aspek utama pembangunan, yaitu sosial, ekonomi, dan lingkungan (United Nation, 2015). Pilar sosial fokus pada isu-isu seperti kesehatan, pendidikan, dan kesetaraan. Pilar ekonomi bertujuan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi inklusif dan pekerjaan layak. Pilar lingkungan berfokus pada perlindungan dan pelestarian sumber daya alam serta mitigasi perubahan iklim



Gambar 1.1 Sustainable Development Goals
Sumber : SDGS BAPPENAS

Masalah pencemaran udara menjadi tantangan yang perlu segera diatasi demi mencapai beberapa target dalam pembangunan berkelanjutan, khususnya pada tujuan 3, 11, dan 15. Tujuan 3, yang berfokus pada kesehatan, memiliki keterkaitan erat dengan pencemaran udara karena polusi udara terbukti berkontribusi terhadap berbagai gangguan kesehatan, seperti penyakit paru obstruktif kronis (Rosyida, 2016) dan bahkan meningkatkan risiko kematian akibat paparan polutan. Sementara itu, tujuan 11, yang menyoroti pentingnya kota dan komunitas berkelanjutan, juga berhubungan dengan pencemaran udara karena kualitas udara menjadi salah satu indikator utama dalam menciptakan lingkungan yang layak huni. Selain itu, tujuan 15, yang berkaitan dengan perlindungan ekosistem daratan, turut dipengaruhi oleh kualitas udara yang semakin menurun. Mengingat sifatnya yang dapat menyebar tanpa mengenal batas wilayah, pencemaran udara berpotensi memengaruhi berbagai daerah secara luas. Selain itu, karena polusi udara tidak dapat sepenuhnya dikendalikan dalam satu wilayah tertentu, masyarakat pun sulit menghindari dampaknya (Putra, 2015).

Atmosfer bumi tidak pernah benar-benar bebas dari kontaminasi karena selalu bercampur dengan berbagai gas dan partikel yang tidak dibutuhkan. Baik faktor alami maupun aktivitas manusia terus menambah zat-zat asing ke udara, yang pada akhirnya menurunkan kualitasnya. Udara yang dianggap murni adalah udara yang kaya oksigen serta tidak memiliki warna, bau, maupun rasa. Namun, di lingkungan perkotaan, udara bersih semakin sulit ditemukan karena meningkatnya pencemaran udara. Seiring

bertambahnya populasi global, permintaan terhadap udara yang sehat pun semakin besar. Oleh sebab itu, menjaga dan melestarikan kualitas udara menjadi langkah penting guna menghindari krisis udara bersih.

Berbagai aktivitas manusia dapat menjadi penyebab pencemaran udara, seperti emisi dari industri, asap kendaraan bermotor, serta pembakaran yang terjadi di rumah tangga maupun lahan pertanian. Peningkatan kadar polutan di udara berpotensi menimbulkan berbagai gangguan kesehatan, mulai dari iritasi saluran pernapasan, gangguan paru-paru, hingga penyakit serius seperti kanker dalam jangka panjang. Selain itu, polusi udara juga dapat memperparah kondisi penderita penyakit pernapasan, seperti asma dan bronkitis. Dampak negatifnya tidak hanya dirasakan oleh manusia, tetapi juga dapat merusak ekosistem serta mengancam kelestarian lingkungan.



Gambar 1.2 Air Quality Monitoring System di Indonesia

(Sumber: Portal Direktorat Pengendalian Pencemaran Udara Ditjen Ppkl Klhk, 2019)

Kualitas udara di Indonesia menunjukkan tingkat pencemaran yang cukup tinggi akibat berbagai faktor, seperti emisi dari kendaraan bermotor, kegiatan industri, serta meningkatnya jumlah kendaraan di jalan. Paparan

polusi udara dapat berdampak buruk pada sistem pernapasan, menyebabkan iritasi pada hidung dan tenggorokan, penyempitan saluran napas, kesulitan bernapas, hingga keracunan akibat gas karbon monoksida. Sebagian besar polutan di kota-kota besar, sekitar 98%, berasal dari aktivitas manusia, termasuk sektor transportasi, industri, dan rumah tangga. Kendaraan bermotor yang menggunakan bahan bakar fosil menjadi salah satu penyebab utama pencemaran, melepaskan gas dan partikel yang dapat dengan mudah terhirup dan berdampak negatif pada kesehatan masyarakat. Kontribusi emisi kendaraan bermotor terhadap polusi udara di daerah perkotaan telah mencapai 60-70%, sementara sisanya berasal dari sumber lain, seperti asap pabrik. Kondisi ini menimbulkan ancaman serius bagi kesehatan penduduk di Indonesia.

Sebagai kota dengan jumlah penduduk yang padat dan tingkat pergerakan yang tinggi, DKI Jakarta menghadapi tantangan besar dalam menjaga kualitas udara. Dengan populasi yang melebihi 10 juta jiwa serta mobilitas harian yang sangat dinamis, jumlah kendaraan bermotor di jalan terus bertambah secara signifikan. Dampaknya, pelepasan zat berbahaya seperti karbon monoksida (CO), nitrogen dioksida (NO₂), serta partikel halus PM2.5 semakin meningkat, sehingga memperparah tingkat polusi udara di wilayah ini.

Tabel 1.1 Jumlah Penduduk Kabupaten/Kota se DKI Jakarta

Wilayah	Jumlah Penduduk Kabupaten/Kota se DKI Jakarta (jiwa)		
	2021	2022	2023
Kepulauan Seribu	27 996	28 262	28 523
Jakarta Selatan	2 232 442	2 234 262	2 235 606
Jakarta Timur	3 051 866	3 066 074	3 079 618
Jakarta Pusat	1 057 465	1 053 482	1 049 314
Jakarta Barat	2 446 687	2 458 707	2 470 054
Jakarta Utara	1 788 981	1 799 220	1 808 985
DKI Jakarta	10 605 437	10 640 007	10 672 100

(Sumber : BPS, 2024)

Sebagai ibu kota Indonesia sekaligus provinsi dengan status metropolitan, DKI Jakarta menjadi pusat berbagai aktivitas dengan jumlah penduduk yang jauh lebih padat dibandingkan daerah lain. Kondisi ini menjadikan pencemaran udara di Jakarta sebagai salah satu tantangan terbesar yang harus dihadapi pemerintah dalam upaya menjaga kualitas lingkungan.

Tabel 1.2 Hasil Perhitungan IKU Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023

Parameter	Rata-rata SO2 dan NO2 di Provinsi DKI Jakarta	Baku Mutu Referensi EU	Indeks
NO2	26, 22	40, 00	0, 66
SO2	13, 60	20, 00	0,68
Indeks Udara, model UE (Ieu)			0,67
Indeks Kualitas Udara (IKU)			68,46
Kategori IKU			Sedang

(Sumber : Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta, 2024)

Bukti mengenai kondisi ini dapat dilihat dari data Indeks Kualitas Lingkungan Hidup (IKLH) yang dirilis oleh Dinas Lingkungan Hidup (DLH) Provinsi DKI Jakarta. Indeks Kualitas Udara (IKU) di Jakarta

menunjukkan kategori sedang. Dalam laporan IKLH, disebutkan bahwa perhitungan IKU didasarkan pada parameter SO₂ dan NO₂, sehingga kedua zat tersebut menjadi indikator utama dalam penelitian ini. Namun, realitanya, nilai IKU di Jakarta masih belum mencapai standar yang diharapkan.



Gambar 1.3 Polusi Udara di Kawasan Bisnis Utama Jakarta

(Sumber: Kompas/Dita Alangkara, 2023)

Polusi udara di kawasan bisnis utama Jakarta telah menjadi perhatian serius dalam beberapa tahun terakhir. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor, pembangunan gedung-gedung tinggi, dan aktivitas industri yang intensif telah berkontribusi signifikan terhadap buruknya kualitas udara di wilayah ini. Tingginya konsentrasi polutan seperti PM_{2.5} dan PM₁₀ tidak hanya mengancam kesehatan masyarakat, tetapi juga mempengaruhi produktivitas kerja dan kualitas hidup secara keseluruhan. Berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah dan sektor swasta untuk mengatasi masalah ini, termasuk penerapan kebijakan transportasi ramah lingkungan, peningkatan ruang terbuka hijau, dan pengawasan ketat terhadap emisi industri. Meski demikian, tantangan besar masih ada, dan kerjasama dari semua pihak sangat dibutuhkan untuk menciptakan lingkungan perkotaan yang lebih sehat dan berkelanjutan.

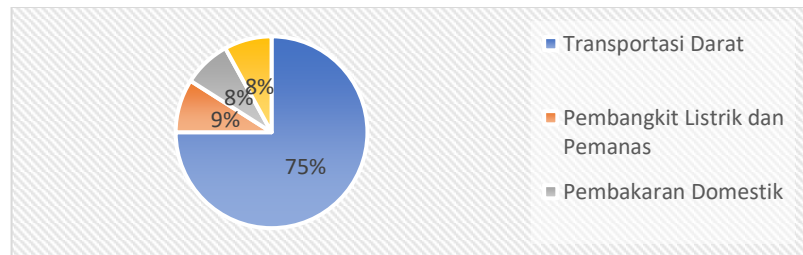
Tabel 1.3 Indeks Kota dengan Kualitas Udara Terburuk di Dunia

Wilayah Kota	Skor Indeks AQI
Jakarta (Indonesia)	157
Shanghai (Tiongkok)	156
Wuhan (Tiongkok)	134
Incheon (Korea Selatan)	126
Santiago (Chili)	125
Kuwait (Kuwait)	124
Delhi (India)	104
Karachi (Pakistan)	95
Doha (Qatar)	92
Sarajevo (Bosnia)	91

(Sumber: IQ Air, 2023)

Polusi udara di Jakarta sudah mencapai level yang mengkhawatirkan. Data dari indeks kualitas udara global menunjukkan bahwa Jakarta menjadi kota dengan kualitas udara terburuk di dunia, sebuah kondisi yang berdampak bagi kesehatan dan kehidupan masyarakatnya. Hal ini menyoroti tingkat polusi udara yang sangat tinggi di Jakarta. Jika dibandingkan dengan kota-kota lain, Jakarta memiliki tingkat polusi udara yang jauh lebih tinggi. Hal ini menyebabkan masyarakatnya lebih rentan terhadap berbagai masalah kesehatan. Paparan polutan dalam waktu yang lama dapat memicu timbulnya penyakit pernapasan atau kardiovaskular seperti asma, bronkitis, kanker paru-paru dan serangan jantung (WHO, 2018). Data dinas kesehatan DKI Jakarta menunjukkan penderita penyakit yang berhubungan dengan infeksi saluran pernapasan (ISPA) terus mengalami tren kenaikan sejak tahun 2016. *Green Peace* (2020) bahkan

menyebutkan telah terjadi 6.100 kematian di DKI Jakarta yang disebabkan oleh polusi udara dalam rentang waktu Januari-Juli tahun 2020. Akibatnya, DKI Jakarta harus menanggung biaya kesehatan yang sangat besar atas dampak dari polusi udara yang semakin meningkat.



Gambar 1.4 Grafik Sumber Utama Pencemaran Udara Provinsi DKI Jakarta
(Sumber: BPS DKI Jakarta, 2019)

Berdasarkan data yang tergambar dalam grafik ditemukan bahwa sumber utama pencemaran udara yang ada di Jakarta adalah transportasi darat yang mana menyumbang sebanyak 75% dari total emisi gas buang. Hal ini menunjukkan bahwa kendaraan bermotor yang beroperasi di jalanan ibu kota memiliki dampak yang signifikan terhadap kualitas udara, dengan emisi gas buang menjadi penyumbang terbesar terhadap polusi udara di wilayah tersebut.

Tabel 1.4 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan

Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis		
	2020	2021	2022
Mobil Penumpang	3. 365. 467	3.544.491	3. 766. 059
Bus	35. 266	36. 339	37. 180
Truk	679. 141. 380	713. 059	748. 394
Sepeda Motor	16. 141. 380	16. 711. 638	17. 304. 447
Jumlah	20. 221. 821	21. 005. 527	21. 856. 081

(Sumber: Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas POLRI), 2022)

Jumlah kendaraan bermotor yang notabene menjadi penyumbang polusi udara terbesar terus mengalami tren pertumbuhan setiap tahunnya. Pertumbuhan kendaraan bermotor di Jakarta dalam 10 tahun terakhir mencapai rata-rata 5,8% per tahun dan diperkirakan akan terus meningkat seiring dengan penambahan penduduk. Data tahun 2022 mencatat total 21 juta unit kendaraan bermotor, dengan rincian 17 juta sepeda motor, 3 juta mobil, dan 800 ribu kendaraan lainnya.

Pemerintah DKI Jakarta terus berupaya mencari solusi untuk mengatasi masalah polusi udara yang disebabkan oleh kendaraan bermotor. Meskipun belum sepenuhnya berhasil, berbagai upaya yang telah dilakukan menunjukkan adanya komitmen untuk menciptakan udara Jakarta yang lebih bersih. Namun hasilnya belum efektif mengatasi polusi udara di DKI Jakarta. Kajian perencanaan transportasi DKI Jakarta menyebutkan bahwa penyediaan infrastruktur transportasi saja belum cukup untuk menekan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Dua tantangan utama dalam pengembangan transportasi di Jakarta adalah arus urbanisasi yang terus meningkat dan keterbatasan sumber daya. Integrasi sistem transportasi membutuhkan waktu dan investasi yang besar, sementara pertumbuhan penduduk yang pesat menambah tekanan pada infrastruktur yang ada. Oleh karena itu disamping pembangunan infrastruktur terus berjalan, diperlukan juga kebijakan *push policy* yang bersifat *quick win*. Kebijakan pembatasan penggunaan dan kepemilikan kendaraan pribadi di Jakarta bertujuan untuk mendorong perubahan perilaku masyarakat dalam bermobilitas. Dengan

beralih ke transportasi umum, diharapkan kemacetan dan polusi udara dapat berkurang secara signifikan.

Kebijakan ganjil-genap di Jakarta mengalami transformasi dari sekadar pengendalian lalu lintas menjadi upaya yang lebih serius untuk mengatasi masalah kualitas udara. Peraturan Gubernur No. 164 Tahun 2016 menjadi tonggak awal penerapan ganjil-genap, yang kemudian terus disempurnakan melalui Instruksi Gubernur No. 66 Tahun 2019 dan Peraturan Gubernur No. 88 Tahun 2019. Saat ini, 26 ruas jalan di Jakarta pembatasan ganjil-genap pada jam-jam sibuk. Meskipun kebijakan ganjil genap telah diterapkan dengan harapan untuk mengurangi volume kendaraan di DKI Jakarta, namun kenyataannya, belum sepenuhnya berhasil dalam mencapai tujuan tersebut. Masih terdapat sejumlah kendaraan yang beroperasi di jalan-jalan ibukota pada setiap harinya, terutama kendaraan pribadi yang jumlahnya masih cukup besar.

Dengan tingginya jumlah kendaraan yang beredar di jalan, terutama pada jam-jam sibuk, kebijakan ganjil genap belum mampu sepenuhnya mengurangi kemacetan lalu lintas. Akibatnya, meskipun beberapa kendaraan harus mematuhi aturan ganjil genap dengan tidak beroperasi pada hari tertentu, namun volume lalu lintas yang tetap tinggi menyebabkan emisi gas buang kendaraan masih menjadi masalah serius di DKI Jakarta.

Penggunaan pelat nomor palsu sebagai modus pelanggaran kebijakan ganjil-genap di Jakarta tidak hanya merugikan pemerintah, tetapi juga masyarakat secara keseluruhan. Hal ini menyebabkan kebijakan

tersebut tidak berjalan efektif dan tujuan untuk mengurangi kemacetan dan emisi gas buang tidak tercapai. Beberapa masyarakat memilih untuk membuat dan menggunakan pelat nomor palsu sebagai cara untuk mengelabui petugas dan sistem pemantauan yang ada. Praktik ini tidak hanya merusak integritas kebijakan ganjil genap, tetapi juga menunjukkan kurangnya kesadaran dan tanggung jawab dalam mendukung upaya pemerintah untuk menciptakan lingkungan yang lebih bersih dan sehat. Penggunaan pelat nomor palsu mempersulit penegakan hukum, karena petugas mengalami kesulitan dalam membedakan antara kendaraan yang sah dan yang tidak sah di jalanan.

Selain itu, fenomena ini mengindikasikan adanya kelemahan dalam sistem pengawasan dan penegakan hukum yang perlu diperbaiki. Untuk mengatasi masalah ini, diperlukan upaya yang lebih ketat dalam pengawasan dan penindakan, termasuk penggunaan teknologi yang lebih canggih untuk mendeteksi pelat nomor palsu. Edukasi kepada masyarakat mengenai pentingnya mematuhi kebijakan ganjil genap dan dampak negatif dari pelanggaran juga perlu ditingkatkan. Hanya dengan langkah-langkah ini, tujuan dari kebijakan ganjil genap dapat tercapai secara efektif.

Berdasarkan permasalahan di atas, penelitian ini perlu dilakukan penelitian terkait analisis implementasi kebijakan ganjil genap pada penurunan volume kendaraan di DKI Jakarta dan faktor penentu ketidaktepatan dari kebijakan tersebut. Sehingga pertanyaan penelitian yang akan dijawab adalah mengapa implementasi kebijakan ganjil genap belum

berjalan dengan baik dalam menurunkan mengurangi volume kendaraan dan mengurangi emisi gas buang kendaraan di Provinsi DKI Jakarta.

1.2 Identifikasi Masalah

Masalah yang akan diidentifikasi dalam penelitian ini adalah :

1. Tujuan kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap dalam menurunkan jumlah volume kendaraan dan emisi gas buang kendaraan di DKI Jakarta belum berjalan baik
2. Volume kendaraan pribadi yang meningkat tiap tahunnya di DKI Jakarta.
3. Kurangnya pengawasan dan penegakan hukum yang baik terhadap pelanggaran kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap.

1.3 Perumusan Masalah

Menurut Suria Sumantri dalam (Andi, 2017) Rumusan masalah merupakan pertanyaan mengenai objek empiris yang jelas batasnya serta dapat diidentifikasi faktor yang terkait di dalamnya. Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan pada latar belakang, maka terdapat beberapa rumusan masalah yang ditemukan penulis, yaitu :

1. Bagaimana ketepatan kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap di DKI Jakarta?
2. Apa faktor penentu ketidaktepatan implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap di DKI Jakarta?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis ketepatan kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap dalam di Provinsi DKI Jakarta.
2. Menganalisis faktor penentu ketidaktepatan implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap di DKI Jakarta.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Teoritis

Manfaat Penelitian secara Teoritis:

1. Menambah Pengetahuan

Penelitian ini akan berkontribusi pada pengetahuan akademis tentang implementasi kebijakan lingkungan dan dampaknya terhadap kualitas udara di perkotaan.

2. Membuka Ruang Diskusi

Hasil penelitian dapat menjadi bahan diskusi dan pemikiran bagi akademisi, peneliti lain, serta praktisi di bidang kebijakan publik dan lingkungan.

3. Memperkaya Literatur

Temuan penelitian ini dapat menjadi tambahan bagi literatur ilmiah tentang kebijakan lingkungan, transportasi publik, dan upaya pengurangan emisi gas buang kendaraan.

1.5.2 Manfaat Praktis

Manfaat Penelitian secara Praktis:

1. Mendukung Pengambilan Keputusan

Hasil penelitian dapat menjadi dasar untuk pengambilan keputusan yang lebih baik dalam merancang, mengimplementasikan, dan mengevaluasi kebijakan ganjil genap dan kebijakan lingkungan lainnya.

2. Membantu Pemerintah Daerah

Temuan penelitian ini dapat memberikan panduan bagi pemerintah daerah DKI Jakarta dalam meningkatkan efektivitas kebijakan dan mengatasi masalah polusi udara.

3. Memberikan Masukan bagi Praktisi

Praktisi di bidang transportasi, lingkungan, dan kebijakan publik dapat menggunakan hasil penelitian ini untuk mengembangkan strategi dan solusi yang lebih efektif dalam mengurangi volume kendaraan.

1.6 Kerangka Teoritis

1.6.1 Penelitian Terdahulu

No	Peneliti/Tahun/Judul	Landasan Teori	Metode	Hasil Penelitian	Pembeda Penelitian
1.	Andre Alparis Hasiholan (2022), Implementasi Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap Di Provinsi DKI Jakarta	Model Implementasi Kebijakan menurut Van Meter dan Van Horn (1975), yaitu : 1. Ukuran dan Tujuan Kebijakan 2. Sumber Daya 3. Komunikasi 4. Karakteristik Organisasi Pelaksana 5. Lingkungan Sosial, Ekonomi, dan Politik	Deskriptif Kualitatif	Pelaksanaan kebijakan telah berjalan dengan baik, namun masih terdapat kendala yang menghambat serta memunculkan tantangan baru. Beberapa di antaranya adalah masih maraknya pelanggaran, belum adanya penurunan signifikan dalam tingkat kemacetan, terutama saat musim hujan, serta bertambahnya pergeseran titik kemacetan dari jalan utama ke jalur alternatif.	Peneliti terdahulu mengukur keberhasilan kebijakan dengan memfokuskan pada sejauh mana masyarakat menaati kebijakan sedangkan peneliti saat ini mengukur keberhasilan kebijakan melalui ketepatan kebijakan dalam mengurangi volume kendaraan dan polusi udara
2.	Isye Shinta Rahmawati (2021), Implementasi Kebijakan Sistem Ganjil Genap di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.	Implementasi kebijakan publik menurut Merilee S. Grindle (1980), yaitu : 1. isi kebijakan (<i>content of policy</i>) 2. lingkungan implementasi	Kuantitatif	Penerapan kebijakan sistem ganjil genap di DKI Jakarta sudah berjalan dengan cukup efektif, tetapi masih ada aspek yang perlu dievaluasi dan diperbaiki guna mencapai hasil yang lebih optimal.	Peneliti terdahulu memfokuskan pada strategi penanganan kemacetan kendaraan sedangkan peneliti saat ini berfokus pada ketepatan kebijakan dalam mengurangi volume kendaraan dan polusi udara

		(context of implementation).			
3.	Akhmad Hidayat Rahadian, dkk (2022), Analisis Implementasi Kebijakan Sistem Ganjil Genap Dalam Mengatasi Kemacetan di Provinsi DKI Jakarta	Model Implementasi Kebijakan menurut George Edward III, (1980) yaitu : 1. Komunikasi 2. Sumber Daya 3. Disposisi 4. Struktur Birokrasi	Kualitatif	Implementasi kebijakan berhasil mengurangi kemacetan dan jarak di jalan protokol, namun terdapat dampak negatif yakni masyarakat memiliki kendaraan dengan dua nomor polisi yang berbeda. Meskipun demikian, kebijakan ini berpotensi meningkatkan penggunaan transportasi umum dalam jangka panjang.	Peneliti terdahulu memfokuskan pada strategi penanganan kemacetan kendaraan sedangkan peneliti saat ini berfokus pada ketepatan kebijakan dalam mengurangi volume kendaraan dan polusi udara
4.	Moch Fajar Yusrivandana (2021), Efektivitas Kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar Jilid II Dalam Mengatasi Pandemi Covid-19 di DKI Jakarta	Tahap-tahap kebijakan publik menurut William N. Dunn (2003), yaitu : 1. Penyusunan Agenda 2. Formulasi Kebijakan 3. Adopsi Kebijakan 4. Implementasi Kebijakan 5. Evaluasi Kebijakan	Deskriptif Kualitatif	Kebijakan ganjil genap yang di berlakukan saat PSBB transisi pandemi covid-19 dengan tujuan mengurai kemacetan saat pandemi.	Peneliti terdahulu memfokuskan pada strategi penanganan kemacetan kendaraan sedangkan peneliti saat ini berfokus pada ketepatan kebijakan dalam mengurangi volume kendaraan dan polusi udara
5.	Arman Syah Putra (2019), Smart City : Ganjil Genap Solusi Atau Masalah Di DKI Jakarta	Teori hukum Plato , Plato (1983) menjelaskan bahwa hukum itu di buat rapih dan mengikat pada diri manusia itu sendiri.	Kualitatif	Penerapan kebijakan Ganjil-Genap masih memunculkan pro dan kontra. Namun, ini dianggap sebagai solusi dalam mengatasi masalah kemacetan dan polusi udara.	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori

6.	Mu'allimah & Raina Nurvita Mashpufah (2021), Analisis Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta Dalam Mengatasi Permasalahan Transportasi Di Perkotaan	Tahap-tahap Kebijakan menurut Wiliam Dunn (2003) : 1. Penyusunan Agenda 2. Formulasi Kebijakan 3. Adopsi Kebijakan 4. Implementasi Kebijakan 5. Evaluasi Kebijakan	Deskriptif Kualitatif	Kebijakan ganjil-genap dianggap berhasil mengurangi kemacetan di Ibukota di DKI Jakarta.	Peneliti terdahulu memfokuskan pada strategi penanganan kemacetan kendaraan sedangkan peneliti saat ini berfokus pada ketepatan kebijakan dalam mengurangi volume kendaraan dan polusi udara
7.	Ina Heliany (2020) Efektivitas Kebijakan Publik Terkait dengan Peraturan Pelat Kendaraan Ganjil-Genap (Studi Kasus Tol Bekasi Jakarta)	Aspek-aspek efektivitas berdasarkan pendapat Muasaroh (2010: 13), efektivitas dapat dijelaskan bahwa efektivitas suatu program dapat dilihat dari aspek-aspek antara lain: 1) Aspek tugas atau fungsi, mencakup peran dan tanggung jawab utama yang harus dilaksanakan. 2) Aspek rencana atau program, mencakup tindakan dan langkah strategis. 3) Aspek ketentuan dan peraturan, mencakup	Kuliatatif dengan pendekatan yuridis normatif	Kebijakan ganjil genap dinilai cukup efektif dalam mengurangi tingkat kemacetan yang ada di ruas tol Jakarta-Cikampek, khususnya pada jam-jam sibuk.	Peneliti terdahulu mengukur keberhasilan kebijakan dengan memfokuskan pada sejauh mana masyarakat menaati kebijakan sedangkan peneliti saat ini mengukur keberhasilan kebijakan melalui ketepatan kebijakan dalam mengurangi volume kendaraan dan polusi udara

		aturan yng harus dipatuhi. 4) Aspek tujuan atau kondisi ideal, mencakup gambaran hasil akhir sebagai tolak ukur keberhasilan.			
8.	ADB. (2021), <i>Improving Traffic Management in Cities: Ganjil Genap Policy in Jakarta</i> .	Teori Perubahan Perilaku menurut Icek Ajzen (1980): 1. <i>Awareness</i>, kesadaran akan adanya isu. 2. <i>Attitude, teori</i> sikap terhadap isu. 3. <i>Intention</i>, niat untuk melakukan perubahan. 4. <i>Actual Behavior</i>, tindakan nyata dalam melakukan perubahan. 5. <i>Self Efficacy</i>, keyakinan diri mampu melakukan perubahan.	Kuantitatif	Program ganjil genap memberikan pengaruh yang cukup besar dalam mengurangi emisi kendaraan apabila diterapkan di Surabaya.	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori.

9.	Hanifa Putri Ambarini, dkk (2024), Analisis Model Pengambilan Keputusan Dalam Implementasi Kebijakan Ganjil Genap Di Jakarta Guna Mengurangi Kemacetan Dilihat Dari Teori Rasionalitas.	Teori Rasionalitas menurut Herbert A. Simon (1957) : 1. Pengambilan Keputusan bertindak. 2. Pertimbangan berdasarkan informasi yang tersedia.	Kualitatif melalui studi literatur	Kebijakan ini telah terbukti menurunkan volume kendaraan yang melintas dan mendorong masyarakat untuk beralih ke transportasi publik, yang secara signifikan mengurangi emisi gas buang, meningkatkan kualitas udara, meningkatkan efisiensi penggunaan ruang jalan, dan menurunkan angka kecelakaan lalu lintas.	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori.
10.	Dwi Suci Ariska Yanti, dkk. (2019). Analisis Sentimen Tentang Kebijakan Ganjil Genap Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta Pada Twitter Menggunakan BM25 dan K-Nearest Neighbor	<i>Text mining</i> (Berry dan Kogan, 2010). Pada text mining terdapat beberapa tahapan proses yang harus dilakukan, yaitu: 1. <i>Pre-processing</i> , yaitu tahapan dalam membersihkan teks. 2. <i>Text Transformation</i> , yaitu tahapan dalam mengubah teks ke format numerik. 3. <i>Feature Selection</i> , memilih fitur teks ke format numerik. 4. <i>Evaluation</i> , menilai kinerja model.	Metode Kuantitatif dengan BM 25 dan <i>K-Nearest Neighbor (KNN)</i>	Hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa penerapan algoritme BM25 dan KNN dapat dimanfaatkan dalam analisis sentimen terhadap kebijakan ganjil genap. Namun, akurasi dapat ditingkatkan dengan menambah jumlah data serta melakukan penyempurnaan dalam tahap <i>pre-processing</i> , seperti penghapusan <i>stopword</i> .	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori dan fokus pembahasan.

11	Nur Sucahyo., dkk. (2021). Analisis Sentimen Masyarakat Jakarta Terhadap Kebijakan Perluasan Dan Perpanjangan Ganjil Genap di Media Sosial Twitter	Model proses CRISP-DM (Chapman et al. 2000) memberikan gambaran tentang siklus hidup proyek data mining. CRISP-DM memiliki 6 tahapan yaitu 1. <i>Business Understanding</i> 2. <i>Data Understanding</i> 3. <i>Data Preparation,</i> 4. <i>Modeling,</i> 5. <i>Evaluation,</i> dan 6. <i>Deployment</i>	<i>Data Mining</i>	Penelitian ini berhasil mengumpulkan 3.117 data, yang kemudian dianalisis menghasilkan 5,38% sentimen positif, 14,54% sentimen negatif, dan 80,08% sentimen netral. Dominasi sentimen netral ini disebabkan oleh beberapa faktor, seperti rendahnya kepedulian masyarakat terhadap kebijakan ganjil genap serta waktu pengambilan data yang dilakukan saat topik tersebut tidak sedang menjadi perbincangan utama.	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori dan fokus pembahasan.
12	A. Aman., dkk. (2022). Pengoptimuman Biaya Distribusi Menggunakan Integer Programming Dalam Menyikapi Kebijakan Ganjil Genap Di Jakarta.	Teori <i>Vehicle Routing Problem (VRP)</i> menurut George Dantzig dan John Ramser (1959). <i>VRP</i> masalah optimasi yang bertujuan menentukan rute paling efisien bagi kendaraan untuk melayani sejumlah pengguna jalan.	Kuantitatif	Permasalahan dalam penentuan rute terbaik diformulasikan menggunakan <i>Integer Linear Programming</i> , khususnya dalam bentuk <i>Vehicle Routing Problem</i> . Penyelesaiannya dilakukan dengan bantuan perangkat lunak LINGO 18.0, menghasilkan solusi optimal berupa rute distribusi untuk setiap kendaraan yang meminimalkan biaya serta tetap mematuhi aturan ganjil-genap yang diberlakukan oleh pemerintah.	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori dan fokus pembahasan.

13	Diah Lestari. (2021). Implikasi Sosiologis Penerapan Ganjil Genap Lalu Lintas Dalam Masa Covid Terhadap Kesejahteraan Rakyat	Teori Mobilitas Sosial menurut David Banister (1990) yaitu, konsep dalam sosiologi yang mengkaji bagaimana individu atau kelompok berpindah dari satu status sosial ke status sosial yang lain.	Kualitatif dengan pendekatan yuridis normatif	Munculnya klaster baru penyebaran Covid-19 di transportasi umum mengindikasikan bahwa kebijakan ganjil genap pada dasarnya dirancang untuk membatasi mobilitas kendaraan dalam kondisi normal, bukan untuk situasi darurat seperti pandemi. Selain itu, penerapan aturan ini juga dapat berdampak negatif terhadap kesejahteraan masyarakat, terutama bagi pelaku usaha yang bergantung pada akses ke jalan-jalan yang terkena pembatasan ganjil genap.	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori dan fokus pembahasan.
14	Siti Fatimah., dkk. (2019). Kebijakan Pemerintah Dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Yogyakarta (Studi Penelitian di Jalan Malioboro dan Jalan Tentara Pelajar)	Tahap-tahap Kebijakan Wiliam Dunn (2003): 1. Penyusunan Agenda 2. Formulasi Kebijakan 3. Adopsi Kebijakan 4. Implementasi Kebijakan 5. Evaluasi Kebijakan	Kualitatif Deskriptif	Upaya pemerintah dalam mengurangi kemacetan di Jalan Malioboro dan Tentara Pelajar melalui rekayasa lalu lintas, penerapan teknologi ATCS, serta penyediaan fasilitas parkir masih menghadapi berbagai tantangan, seperti keterbatasan anggaran, minimnya tenaga kerja, dan rendahnya kesadaran masyarakat.	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori dan fokus pembahasan.
15	Putu Eka Suartawan., dkk. (2022). Pengaruh Kebijakan Pembatasan Kegiatan Wilayah Bali Terhadap Keluaran Emisi Gas Buang Kendaraan (Co dan Nox) di Jalan Imam	Vissim adalah perangkat lunak simulasi lalu lintas yang digunakan untuk menganalisis dan memodelkan perilaku lalu lintas di jaringan jalan dikembangkan oleh PTV	Kuantitatif	Penurunan emisi gas buang paling drastis terjadi di Simpang Nakula yaitu untuk gas karbon monoksida (CO) sebesar 26.646,27 gram/jam dan NOx sebesar	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori dan keilmuan pembahasan.

	Bonjol Denpasar pada Masa Pandemi Covid-19	Group (1992) dengan tahapan : 1. penginputan data, dilakukan dengan memasukkan data lalu lintas dan jaringan ke VISSIM. 2. kalibrasi, yaitu Menyesuaikan parameter agar sesuai dengan data nyata. 3. <i>running model</i>, yaitu dengan menjalankan simulasi lalu lintas. 4. <i>Output data</i>, yaitu menghasilkan hasil analisis seperti waktu tempuh dan kemacetan.		5.384,4 gram/jam. Sementara simpang yang lain juga mengalami penurunan.	
16	Grace Amelia Siagian., dkk. (2023). Analisis Penerapan Prinsip Keadilan Dalam Kebijakan Pembatasan Kendaraan Di atas Sepuluh Tahun Di Dki Jakarta	Multiple Streams menurut John Kingdon (1984) : 1. Masalah 2. Kebijakan 3. Politik	Analisis kualitatif	Penelitian ini menunjukkan bahwa penurunan emisi terbesar terjadi di Simpang Nakula, dengan CO berkurang 26.646,27 gram/jam dan NOx 5.384,4 gram/jam.	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori

17	Deshermansyah. (2019). Evaluasi Kebijakan Pengendalian Pencemaran Udara dalam Upaya Meningkatkan Kualitas Udara DKI Jakarta.	Evaluasi kebijakan menurut Dunn (1999) , yaitu : 1. Proses pembuatan kebijakan, 2. Proses implementasi, 3. Konsekuensi kebijakan, dan Efektivitas dampak kebijakan	Kualitatif	Kebijakan Uji Emisi dan Kebisingan sudah diterapkan, tetapi partisipasi kendaraan menurun dalam empat tahun terakhir. Sementara itu, penggunaan Bahan Bakar Gas (BBG) untuk transportasi umum dan kendaraan pemerintah belum dijalankan. Sebaliknya, Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) telah diterapkan dengan baik.	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori
18	Putri Mayasari Sitorus. (2023). Implementasi Kebijakan Transportasi Publik Trans Metro Deli dalam Menangani Kemacetan Kota Medan	Model Implementasi menurut Van Metter dan Van Horn (1975), yaitu : 1. Standar dan sasaran kebijakan 2. Sumber daya 3. Karakteristik organisasi pelaksana 4. Sikap para pelaksana 5. Komunikasi antar organisasi terkait dan kegiatan 6. Lingkungan sosial, ekonomi, dan politik	Kualitatif deskriptif	Pemerintah perlu menerapkan strategi berbasis <i>multi door system</i> untuk memberikan sanksi tegas bagi pelaku perusakan lingkungan. Selain itu, upaya pengendalian pencemaran udara di Indonesia dapat diperkuat melalui kebijakan dan regulasi yang lebih ketat serta efektif.	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi fokus pembahasan

19	Dewi Kusumah., dkk. (2022) Implementasi Kebijakan Penanganan Kemacetan di Kota Cirebon	Model Implementasi menurut George C. Edward III (1980) : 1. Komunikasi 2. Sumber Daya 3. Disposisi 4. Struktur Birokrasi	Kualitatif	Penanganan kemacetan di Kota Cirebon telah diterapkan melalui empat dimensi utama, yakni komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi beserta indikatornya. Namun, beberapa indikator masih belum berjalan optimal, salah satunya adalah rendahnya kesadaran masyarakat dalam menaati peraturan yang telah ditetapkan.	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori dan fokus pembahasan.
20	Qori'atul Aulia Bayanillah., dkk. (2023). Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Lalu Lintas Di Cibiru Kota Bandung	Model Implementasi menurut George C. Edward III (1980) : 1. Komunikasi 2. Sumber Daya 3. Disposisi 4. Struktur Birokrasi	Kualitatif	Implementasi kebijakan lalu lintas di Cibiru Kota Bandung masih belum optimal dan perlu ditingkatkan terutama dalam hal penyediaan sarana prasarana dan sosialisasi terkait dengan kebijakan lalu lintas	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian saat ini yaitu dari sisi teori

1.6.2 Administrasi Publik

Perkembangan zaman membuat tuntutan akan kebutuhan semakin meningkat. Kebutuhan semakin meningkat ini diwarnai dengan sulitnya memenuhi kebutuhan tersebut karena sumber daya yang terbatas. Dengan adanya hal ini menjadikan manusia termotivasi untuk melakukan kerjasama demi memenuhi kebutuhannya. Dengan kerjasama, individu, kelompok, bahkan sebuah negara pun dapat dengan mudah bekerja sama untuk memenuhi kebutuhannya. Dalam mencapai kebutuhan tentunya terdapat persyaratan yang harus dilakukan, seperti sistem administrasi. Administrasi diartikan sebagai manajemen kerjasama untuk mencapai tujuan. Pemerintah sebagai aktor yang berperan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat membutuhkan sistem administrasi yang biasa disebut dengan administrasi negara dan di mana sekarang digantikan dengan administrasi publik karena dalam hal ini administrasi bertujuan untuk melakukan pelayanan publik.

Kata "administrasi" berasal dari bahasa Yunani dan terdiri dari dua bagian, yaitu "*ad*" yang berarti secara intensif, dan "*ministrare*" yang berarti melayani. Dengan demikian, administrasi dapat diartikan sebagai suatu bentuk pelayanan yang dilakukan secara maksimal. Dalam pengertian yang lebih luas, administrasi mencakup proses kerja sama yang melibatkan sekelompok individu dengan tujuan tertentu. Sementara itu, istilah "publik" merujuk pada sesuatu yang bersifat umum, mencakup baik masyarakat maupun negara. Doli Tua Mulia Raja dan Piki Darma Kristian (2021) Administrasi Publik adalah suatu bahasan ilmu sosial yang mempelajari tiga

elemen penting kehidupan bernegara yang meliputi lembaga legislatif, yudikatif, dan eksekutif serta hal-hal yang berkaitan dengan publik yang meliputi kebijakan publik, manajemen publik, administrasi pembangunan, tujuan negara, dan etika yang mengatur penyelenggara negara.

Menurut McDury dalam Keban (2014 : 3) pada studi literatur yang dilakukannya, McDurry berpendapat bahwa Administrasi publik merupakan sebuah ilmu yang dapat dikaji menggunakan pendekatan politik, artinya sebagai salah satu dari metode yang didalamnya terdapat kegiatan melakukan sebuah perintah pada suatu wilayah yang di spesifikasikan sebagai negara, selain itu dapat diartikan sebagai cara prinsipil yang dilakukan untuk menjalankan fungsi – fungsi sebuah negara.

Berbeda dengan McDurry, Barton dan Chappel memiliki pendapat yang dikutip oleh Stillman II dalam Keban (2014 : 5), menjelaskan administrasi publik sebagai suatu kegiatan berupa sebuah pekerjaan yang dikerjakan oleh pemerintah, pada pendapat ini lebih menekankan pada aspek terlibatnya personil atau orang dalam memberikan pelayanan kepada publik.

Ibrahim (2007) mendefinisikan administrasi publik sebagai keseluruhan proses penyelenggaraan pemerintahan, yang mencakup aspek manajerial seperti perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan pembangunan. Proses ini berjalan melalui mekanisme kerja yang terstruktur serta didukung oleh sumber daya manusia. Secara umum, administrasi publik dapat dipahami sebagai bentuk kerja sama dalam sebuah

kelompok untuk mencapai tujuan tertentu, yaitu memberikan pelayanan kepada masyarakat secara luas serta menjalankan pemerintahan dengan sistematis melalui kontrol dan pengawasan yang efektif.

Merujuk pada berbagai pendapat ahli, peneliti menyimpulkan bahwa administrasi publik merupakan proses kerja sama yang sistematis dalam mengatur dan mengoordinasikan sumber daya serta aparatur negara guna melaksanakan dan mengelola kebijakan serta keputusan yang berkaitan dengan kepentingan publik.

1.6.3 Paradigma Administrasi Publik

Menurut Nicolas Henry dalam Keban (2014 : 31) terdapat 6 pergeseran paradigma dalam administrasi publik, yaitu sebagai berikut :

1. Paradigma 1 (1900 – 1926)

Paradigma ini disebut sebagai Dikotomi Politik dan Administrasi, dengan tokoh utama Frank J. Goodnow dan Leonard D. White. Dalam bukunya *Politics and Administration* (1900), Goodnow menyatakan bahwa politik berperan dalam perumusan kebijakan sebagai representasi kehendak rakyat, sedangkan administrasi bertanggung jawab atas implementasi kebijakan tersebut. Pemisahan antara keduanya terlihat dalam pembagian tugas: badan legislatif bertindak sebagai perumus aspirasi rakyat, sementara badan eksekutif melaksanakan keputusan yang telah ditetapkan. Di sisi lain, badan yudikatif berperan dalam mendukung legislatif dalam merumuskan dan

menetapkan kebijakan. Paradigma ini menekankan bahwa administrasi harus bersifat netral dan mengutamakan efisiensi serta efektivitas dalam birokrasi pemerintahan. Namun, pendekatan ini lebih banyak membahas aspek locus (birokrasi pemerintahan) tanpa memberikan kejelasan mengenai metode atau focus yang perlu dikembangkan dalam administrasi publik secara lebih mendalam.

2. Paradigma 2 (1927 – 1937)

Paradigma ini dikenal sebagai prinsip – prinsip administrasi yang diperkenalkan oleh beberapa tokoh yang terkenal pada paradigma ini yaitu Willoughby, Gullick & Urwick yang sangat dipengaruhi oleh tokoh – tokoh dalam ilmu manajemen seperti Fayol dan Taylor. Pada intinya mereka memperkenalkan sebuah prinsip – prinsip sebagai focus dalam administrasi publik yang dituangkan didalam konsep POSDCORB (*Planning, Organizing, Staffing, Directing, Coordinating, Reporting, and Buudgeting*). Konsep ini oleh tokoh – tokoh tersebut dianggap sebagai sebuah konsep yang bersifat fleksibel dan universal sehingga 67 dapat diimplementasikan dimana saja dan kapan saja. Namun, kekurangan didalam paradigma ini yaitu tidak adanya penekanan terhadap locus dari administrasi itu sendiri karena mereka memiliki pendapat bahwa prinsip – prinsip tersebut dapat diimplementasikan dimana saja termasuk didalam

organisasi pemerintah sehingga penekanan fokus lebih tinggi daripada locus.

3. Paradigma 3 (1950 – 1970)

Paradigma administrasi negara sebagai ilmu politik. Kritik konseptual terhadap disiplin administrasi negara menyebabkan kembalinya bidang ini ke akar akademisnya dalam ilmu politik. Namun, para akademisi administrasi terus berupaya menjadikannya sebagai disiplin ilmu yang mandiri. Pada tahun 1962, administrasi negara tidak lagi dikategorikan sebagai subbidang ilmu politik, sebagaimana tercantum dalam laporan Komite Ilmu Politik dari Perkumpulan Ilmu Politik Amerika. Hal ini menguatkan keyakinan para ahli administrasi bahwa saatnya administrasi negara berdiri sebagai bidang keilmuan independen. Dukungan terhadap gagasan ini semakin kuat setelah hasil penelitian terhadap artikel yang diterbitkan dalam jurnal ilmu politik antara tahun 1960 hingga 1970 menunjukkan bahwa hanya 4% yang membahas politik, sementara sisanya lebih banyak berfokus pada administrasi negara. Dengan demikian, administrasi negara mulai diakui sebagai bagian dari ilmu sosial yang berkembang sebagai cabang ilmu administrasi tersendiri.

4. Paradigma 4 (1956 – 1970)

Paradigma ini memandang Administrasi Publik sebagai bagian dari Ilmu Administrasi. Prinsip-prinsip manajemen yang sebelumnya populer dikembangkan lebih lanjut dengan pendekatan ilmiah yang mendalam. Fokus utama dalam paradigma ini mencakup studi perilaku organisasi, analisis manajemen, serta penerapan teknologi modern seperti metode kuantitatif, analisis sistem, dan riset operasi. Dalam perkembangannya, paradigma ini terbagi ke dalam dua arah utama: pertama, yang berorientasi pada ilmu administrasi murni dengan dukungan dari disiplin psikologi sosial, dan kedua, yang berfokus pada kebijakan publik. Pendekatan yang diterapkan dalam paradigma ini dianggap relevan tidak hanya dalam sektor bisnis tetapi juga dalam administrasi publik. Namun, karena luasnya cakupan yang digunakan, batasan atau locus dari administrasi publik dalam paradigma ini menjadi kurang jelas.

5. Paradigma 5 (1970 – 1990)

Paradigma ini merupakan tahap terbaru dalam perkembangan Administrasi Publik, yang dikenal sebagai Administrasi Publik sebagai entitas tersendiri. Dalam paradigma ini, baik fokus maupun lokusnya telah terdefinisi dengan jelas. Fokus utama mencakup teori organisasi, teori manajemen, serta kebijakan

publik, sementara lokusnya berorientasi pada isu-isu serta kepentingan publik.

6. Paradigma *Governance* (1990 – sekarang)

Paradigma ini mencerminkan sistem nilai, kebijakan, dan kelembagaan yang menjadi dasar dalam pengelolaan aspek ekonomi, sosial, serta politik melalui kolaborasi antara masyarakat, pemerintah, dan sektor swasta. Paradigma ini juga menyoroti bagaimana birokrasi publik seharusnya dikelola dengan baik. Fokus utamanya adalah menciptakan mekanisme dan proses yang memungkinkan warga serta kelompok masyarakat untuk menyuarakan kepentingan mereka, menengahi perbedaan, serta menjalankan hak dan kewajibannya. Dalam konteks ini, pemerintah berperan dalam membangun lingkungan politik dan hukum yang kondusif, sektor swasta berkontribusi dalam penyediaan lapangan kerja serta peningkatan pendapatan, sementara masyarakat sipil menjalankan interaksi sosial dan politik secara sehat serta berimbang

Penelitian implementasi kebijakan ganjil genap menggunakan paradigma *governance* dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif dan efektif. Pendekatan *governance* menekankan kolaborasi antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat dalam merancang dan menerapkan kebijakan tersebut. Dengan melibatkan berbagai aktor melalui

partisipasi publik, transparansi, dan akuntabilitas, kebijakan ganjil genap dapat diimplementasikan dengan lebih baik, memastikan bahwa semua pihak memiliki komitmen dan kontribusi terhadap pengurangan emisi. Selain itu, pengelolaan jaringan yang efektif dalam paradigma *governance* memungkinkan koordinasi yang lebih baik dan respons yang cepat terhadap tantangan dan perubahan, sehingga kebijakan dapat disesuaikan untuk mencapai hasil yang optimal dalam mencapai tujuan kebijakan

1.6.4 Kebijakan Publik

Menurut Budi Winarno (2007:18), konsep kebijakan yang dikemukakan oleh Anderson lebih relevan karena menekankan pada tindakan nyata yang dilakukan, bukan sekadar usulan atau niat. Selain itu, konsep ini juga secara jelas membedakan antara kebijakan (*policy*) dan keputusan (*decision*), di mana keputusan merujuk pada proses memilih di antara berbagai pilihan yang tersedia.

Definisi kebijakan publik (*public policy*) dapat bervariasi tergantung pada perspektif yang digunakan. Easton mendefinisikannya sebagai proses pengalokasian nilai-nilai secara otoritatif bagi seluruh masyarakat. Sementara itu, Laswell dan Kaplan menggambarkan kebijakan publik sebagai suatu rancangan program yang berorientasi pada pencapaian tujuan, nilai, dan praktik yang terarah.

Menurut Pressman dan Widavsky (dalam Budi Winarno, 2002:17), kebijakan publik dapat diartikan sebagai sebuah asumsi yang mengandung kondisi awal serta perkiraan dampaknya. Berbeda dengan kebijakan swasta,

kebijakan publik memiliki karakteristik khusus karena melibatkan berbagai elemen di luar pemerintah dalam proses pembuatannya. Di sisi lain, Robert Eyestone (dikutip oleh Leo Agustino, 2008:6) menggambarkan kebijakan publik sebagai hasil interaksi antara lembaga pemerintahan dan lingkungan sekitarnya. Namun, definisi ini sering dianggap terlalu luas mengingat bahwa cakupan kebijakan publik sangat bervariasi.

Berdasarkan beberapa pengertian kebijakan publik menurut para ahli, peneliti menyimpulkan bahwa kebijakan publik adalah serangkaian tindakan dan keputusan yang diambil oleh pemerintah untuk mengalokasikan nilai dan sumber daya secara otoritatif kepada masyarakat.

1.6.5 Proses Kebijakan Publik

Dalam menguraikan proses analisis kebijakan, penting untuk memahami bahwa langkah-langkah yang diterapkan memiliki dampak besar terhadap pemahaman dan efektivitas kebijakan yang diusulkan. Analisis kebijakan merupakan tahap yang krusial dalam siklus kebijakan yang melibatkan pemahaman mendalam tentang isu-isu yang terlibat, pemilihan strategi yang tepat, serta penilaian terhadap potensi dampak dan implikasi dari kebijakan tersebut. Dengan demikian, langkah-langkah analisis yang sistematis dan komprehensif diperlukan untuk memastikan keberhasilan dan keberlanjutan implementasi kebijakan. Dalam konteks ini, penelitian ini akan menjelaskan secara rinci proses analisis kebijakan, mulai dari identifikasi masalah, analisis kebutuhan, hingga penilaian alternatif

kebijakan yang mungkin, sehingga membantu pembuat kebijakan untuk mengambil keputusan yang terinformasi dan efektif.

Tahap-tahap pembuatan kebijakan publik menurut William N. Dunn adalah sebagai berikut :

1. Penyusunan Agenda (*Agenda Setting*)

Penyusunan agenda merupakan tahap krusial dalam kebijakan publik, di mana suatu isu dapat ditetapkan sebagai masalah publik dan diprioritaskan dalam agenda pemerintah. Jika sebuah isu berhasil memperoleh status tersebut, maka alokasi sumber daya publik yang diterimanya akan lebih besar dibandingkan isu lainnya. Dalam proses ini, pemilihan isu yang akan diangkat menjadi agenda kebijakan menjadi sangat penting. Isu kebijakan, atau yang juga disebut masalah kebijakan, muncul akibat perbedaan pandangan antar aktor mengenai arah kebijakan yang telah atau akan diambil. Menurut William N. Dunn (2003), isu kebijakan lahir dari perdebatan terkait definisi, rincian, penjelasan, maupun evaluasi suatu masalah. Namun, tidak semua isu dapat masuk dalam agenda kebijakan.

2. Formulasi Kebijakan (*Policy Formulation*)

Ketika suatu permasalahan telah berhasil masuk dalam agenda kebijakan, langkah berikutnya adalah pembahasannya oleh para pembuat kebijakan. Dalam tahap ini, masalah tersebut dirumuskan secara lebih terperinci guna menemukan solusi yang paling efektif. Solusi tersebut berasal dari berbagai opsi kebijakan yang tersedia. Seperti halnya proses memasukkan suatu isu ke dalam agenda kebijakan, dalam tahap perumusan

kebijakan, berbagai alternatif kebijakan juga bersaing untuk dipilih sebagai solusi utama dalam menyelesaikan permasalahan yang ada.

3. Adopsi/Legitimasi (*Policy Adoption*)

Tujuan dari legitimasi kebijakan adalah memberikan wewenang pada proses fundamental pemerintahan. Dalam sebuah masyarakat yang didasarkan pada kedaulatan rakyat, warga negara cenderung mematuhi keputusan pemerintah. Namun, agar hal ini terjadi, masyarakat harus meyakini bahwa setiap tindakan yang diambil pemerintah memiliki dasar yang sah dan layak didukung. Legitimasi dapat dipertahankan melalui pemanfaatan simbol-simbol tertentu, yang melalui mekanisme ini, warga negara secara bertahap diajak untuk memberikan dukungan terhadap pemerintah.

4. Implementasi Kebijakan (*Policy Implementation*)

Keputusan kebijakan yang telah ditetapkan kemudian dijalankan oleh berbagai unit administrasi yang mengerahkan sumber daya manusia dan keuangan untuk merealisasikannya.

5. Evaluasi Kebijakan/Penilaian (*Policy Assesment*)

Evaluasi kebijakan merupakan proses penilaian yang mencakup berbagai aspek, mulai dari substansi kebijakan, pelaksanaannya, hingga dampak yang ditimbulkan. Dalam konteks ini, evaluasi dianggap sebagai bagian integral yang bersifat fungsional, sehingga tidak hanya dilakukan pada tahap akhir, tetapi diterapkan sepanjang keseluruhan siklus kebijakan. Oleh karena itu, evaluasi dapat mencakup identifikasi permasalahan

kebijakan, analisis terhadap program yang dirancang untuk mengatasinya, pelaksanaan kebijakan, serta efek yang ditimbulkan dari kebijakan tersebut.

Berdasarkan penjelasan di atas mengenai tahap-tahap pembuatan kebijakan publik, penelitian ini menggunakan tahapan implementasi kebijakan. Implementasi kebijakan dimaknai sebagai proses pelaksanaan keputusan atau peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah atau lembaga terkait. Proses ini melibatkan berbagai langkah untuk memastikan bahwa kebijakan tersebut dijalankan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan. Implementasi kebijakan mencakup perencanaan, pengorganisasian, penggerakan, dan pengawasan aktivitas yang dilakukan untuk mencapai hasil yang diinginkan.

1.6.6 Implementasi Kebijakan

Menurut Van Meter dan Van Hom sebagaimana (dalam Solichin, 2012) proses implementasi kebijakan adalah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individual/pejabat-pejabat atau kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Sedangkan, George Edward III menekankan bahwa tahap implementasi memiliki peran yang sangat krusial. Sebagus apa pun rancangan sebuah kebijakan, jika eksekusinya tidak direncanakan dan dijalankan dengan optimal, maka tujuan yang ingin dicapai tidak akan terealisasi.

Riyadi dan Kurniasih (2014) menjelaskan bahwa implementasi kebijakan adalah proses pelaksanaan kebijakan yang melibatkan berbagai

pihak terkait dalam mewujudkan tujuan kebijakan tersebut. Hal ini juga mencakup proses monitoring, evaluasi, dan perbaikan terus-menerus agar kebijakan dapat berjalan dengan efektif.

Menurut Mulyadi (2018), implementasi kebijakan dalam konteks administrasi publik merupakan suatu bentuk kerja sama yang dilakukan oleh institusi atau sekelompok individu guna menjalankan tugas pemerintahan. Tujuannya adalah untuk memenuhi berbagai kebutuhan masyarakat secara optimal dengan cara yang efektif, efisien, dan rasional. Sementara itu, Van Meter dan Van Horn (dalam Subianto, 2020) menjelaskan bahwa implementasi kebijakan berkaitan dengan berbagai tindakan yang diambil oleh individu maupun kelompok, baik dari sektor publik maupun swasta, guna merealisasikan tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu kebijakan.

Berdasarkan pendapat beberapa ahli, maka dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan merupakan proses kebijakan yang dilaksanakan melalui perencanaan yang baik serta adanya kerjasama dari sekelompok orang untuk mewujudkan tujuan atau sasaran yang telah ditetapkan dalam suatu kebijakan. Nugroho (2021) mengemukakan bahwa terdapat lima “tepat” yang perlu dipenuhi untuk mencapai implementasi kebijakan yang efektif, yaitu :

1. Tepat kebijakan

Dalam implementasi suatu kebijakan, sering kali muncul berbagai tantangan yang perlu diselesaikan. Ketepatan kebijakan mengacu pada sejauh mana kebijakan tersebut dapat mengatasi permasalahan

yang ada. Hal ini mencakup apakah kebijakan telah dirancang dengan mempertimbangkan karakteristik utama dari masalah yang ingin diselesaikan serta sejauh mana kebijakan tersebut efektif dalam memberikan solusi.

2. Tepat pelaksanaan

Dalam menjalankan suatu kebijakan, terdapat berbagai pihak yang bertanggung jawab sebagai pelaksana. Pihak-pihak ini dapat berupa pemerintah, kolaborasi antara pemerintah dan masyarakat, maupun institusi tertentu yang memiliki kewenangan monopoli dalam pelaksanaan kebijakan publik. Peran lembaga-lembaga tersebut sangat menentukan efektivitas kebijakan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

3. Tepat target

Ketepatan target dalam kebijakan berkaitan dengan apakah kelompok atau sektor yang menjadi target intervensi telah sesuai dengan yang direncanakan. Selain itu, aspek ini juga mempertimbangkan apakah kebijakan yang diterapkan selaras atau justru bertentangan dengan kebijakan lain yang sudah ada. Faktor kesiapan dari kelompok sasaran juga menjadi hal penting untuk memastikan kebijakan dapat dijalankan secara optimal sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.

4. Tepat lingkungan

Dalam pelaksanaan suatu kebijakan, terdapat dua aspek lingkungan yang harus diperhatikan, yaitu lingkungan internal dan eksternal. Ketepatan lingkungan berkaitan dengan bagaimana hubungan antara perancang dan pelaksana kebijakan dengan lembaga lain yang turut serta dalam implementasi kebijakan. Sementara itu, lingkungan eksternal mencerminkan bagaimana masyarakat menerima dan merespons kebijakan yang diterapkan.

5. Tepat proses

Ketepatan dalam pelaksanaan kebijakan dapat dilihat dari tiga aspek utama berikut:

- a) *Policy Acceptance*, mengacu pada sejauh mana pemerintah dan masyarakat memahami kebijakan yang diterapkan. Masyarakat perlu memahami kebijakan sebagai aturan yang harus dipatuhi, sedangkan pemerintah harus memiliki pemahaman yang cukup agar dapat menjalankan tugasnya dengan baik.
- b) *Policy adoption*, yaitu sejauh mana kebijakan dapat diterima baik oleh pemerintah maupun masyarakat. Kebijakan yang diterapkan harus dianggap sebagai pedoman yang wajib diikuti oleh masyarakat, serta sebagai tanggung jawab yang harus diemban oleh pemerintah.
- c) *Strategic Readiness*, yang berhubungan dengan kesiapan pemerintah dan masyarakat dalam menjalankan kebijakan.

Masyarakat harus siap untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan yang berlaku, sementara pemerintah harus memiliki kesiapan dalam melaksanakan kebijakan serta mengawasi implementasinya agar berjalan sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

1.6.7 Model Implementasi Kebijakan

1. George Edwards III

Implementasi kebijakan merupakan proses yang kompleks dan melibatkan banyak pihak. Jika struktur birokrasi tidak mendukung jalannya kebijakan, maka implementasi dapat mengalami kendala yang berujung pada ketidakefektifan kebijakan tersebut. Model implementasi kebijakan yang dikembangkan oleh George Edwards III memiliki pendekatan “*top down*” di mana keberhasilannya ditentukan oleh empat faktor utama, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Keempat faktor ini saling berkaitan dan berinteraksi secara simultan dalam mendukung maupun menghambat implementasi suatu kebijakan. Oleh karena itu, pendekatan yang ideal harus memperhitungkan keterkaitan antara faktor-faktor tersebut secara menyeluruh, bukan hanya berfokus pada satu aspek saja. Berikut adalah variabel yang berpengaruh dalam implementasi kebijakan menurut Edwards III:

1. Komunikasi

Komunikasi memegang peranan krusial dalam keberhasilan suatu kebijakan. Menurut Agustino (2006:157), komunikasi merupakan

elemen penting yang sangat menentukan pencapaian tujuan implementasi kebijakan publik. Kebijakan hanya dapat diterapkan secara efektif jika para pelaksana memahami dengan jelas apa yang harus dilakukan, dan hal ini bergantung pada tersampainya informasi yang akurat dan jelas. Edward III (dalam Agustino, 2006:157-158) mengidentifikasi tiga indikator yang dapat digunakan untuk menilai efektivitas komunikasi dalam implementasi kebijakan.

2. Sumber Daya

Ketersediaan sumber daya merupakan syarat utama dalam berjalannya suatu organisasi. Schermerhorn Jr. (1994:14) mengategorikan sumber daya ke dalam beberapa aspek, yaitu informasi, material, peralatan, fasilitas, keuangan, serta tenaga kerja. Sementara itu, Hodge (1996:14) mengelompokkan sumber daya menjadi sumber daya manusia, material, keuangan, dan informasi. Pembagian lebih lanjut mencakup tenaga kerja (seperti insinyur, akuntan, dan tenaga medis), sumber daya material (seperti peralatan, bangunan, dan persediaan kantor), sumber daya keuangan (seperti investasi pemilik dan pendapatan penjualan), serta sumber daya informasi (seperti data historis dan proyeksi biaya). Edwards III (1980:11) membagi sumber daya organisasi ke dalam beberapa kategori, termasuk tenaga kerja, informasi, kewenangan, serta fasilitas seperti bangunan, peralatan, tanah, dan perlengkapan. Ia juga menegaskan bahwa kekurangan sumber daya dapat menyebabkan kebijakan tidak dapat dijalankan dengan baik, layanan publik tidak

tersedia, serta regulasi yang diperlukan tidak dapat diterapkan secara optimal.

3. Disposisi

Disposisi atau kecenderungan sikap para pelaksana kebijakan menjadi faktor penting dalam efektivitas implementasi kebijakan. Edward III (dalam Winarno, 2005:142-143) menyatakan bahwa sikap para pelaksana kebijakan sangat berpengaruh terhadap keberhasilan implementasi kebijakan. Jika pelaksana memiliki sikap positif dan mendukung kebijakan yang diterapkan, maka kemungkinan besar kebijakan dapat berjalan sesuai dengan yang direncanakan. Sebaliknya, jika terdapat penolakan atau ketidaksepakatan karena adanya konflik kepentingan, maka implementasi kebijakan akan menghadapi hambatan yang signifikan. Edwards III juga mengemukakan konsep "zona ketidakacuhan," di mana pelaksana kebijakan dapat menghambat jalannya kebijakan secara tidak langsung, seperti dengan menunda, mengabaikan, atau melakukan tindakan lain yang memperlambat implementasi kebijakan tanpa secara eksplisit menolak kebijakan tersebut.

4. Struktur Birokrasi

Birokrasi merupakan salah satu institusi utama dalam pelaksanaan kebijakan, baik dalam sektor pemerintahan maupun organisasi swasta. Bahkan, dalam beberapa kasus, birokrasi dibentuk secara khusus untuk mengimplementasikan kebijakan tertentu. Struktur birokrasi yang

kompleks sering kali berpengaruh terhadap efektivitas kebijakan yang dijalankan. Ripley dan Franklin (dalam Winarno, 2005:149-160) mengidentifikasi enam karakteristik birokrasi berdasarkan pengamatan terhadap birokrasi di Amerika Serikat, yang berperan dalam menentukan keberhasilan pelaksanaan kebijakan.

2. Merilee S. Grindle (1980)

Dalam model ini, implementasi didasarkan atas:

1. Isi kebijakan, terkait dengan kepentingan publik, jenis manfaat yang diterima, derajat perubahan, letak kebijakan, posisi pembuat dan implementor kebijakan, serta sumber daya.
2. Lingkungan implementasi, terkait kekuatan dan kepentingan aktor, karakter institusi, serta tingkat kepatuhan dan responsivitas.

3. Donald Van Metter dan Carl Van Horn

Menurut Meter dan Horn dalam Subarsono (2015:99-101), ada lima variabel yang memengaruhi kinerja implementasi, yakni; (1) standar dan sasaran kebijakan; (2) sumberdaya; (3) komunikasi antarorganisasi dan penguatan aktivitas; (4) karakteristik agen pelaksana; dan (5) kondisi sosial, ekonomi dan politik.

a) Standar, Tujuan, dan Sasaran Kebijakan

Keberhasilan implementasi kebijakan dapat diukur melalui pencapaian tujuan yang telah ditetapkan. Agar kebijakan dapat diimplementasikan dengan baik, tujuan yang ditetapkan harus realistis dan sesuai dengan kondisi sosial serta budaya masyarakat. Jika tujuan dan sasaran kebijakan

terlalu ideal atau utopis, maka akan sulit untuk direalisasikan di lapangan (Agustino, 2016). Van Meter dan Van Horn menegaskan bahwa efektivitas implementasi kebijakan harus diukur berdasarkan standar serta target tertentu yang menjadi acuan bagi para pelaksana kebijakan (Sulaeman, 1998).

b) Sumber Daya

Keberhasilan implementasi kebijakan sangat bergantung pada pemanfaatan sumber daya yang tersedia. Tiga aspek utama dalam sumber daya yang perlu diperhatikan adalah tenaga manusia, pendanaan, dan waktu. Sumber daya manusia menjadi faktor kunci karena kualitas dan kompetensi individu yang terlibat dalam implementasi kebijakan akan menentukan keberhasilannya. Selain itu, dukungan finansial yang memadai sangat diperlukan agar kebijakan dapat dijalankan tanpa hambatan. Jika sumber daya keuangan tidak mencukupi, pelaksanaan kebijakan dapat terhambat atau bahkan gagal. Donald Van Meter dan Van Horn (dalam Widodo, 2008) menekankan bahwa ketersediaan sumber daya dalam bentuk dana serta insentif lainnya sangat penting dalam mendukung administrasi kebijakan. Jika sumber daya ini terbatas, maka implementasi kebijakan bisa terganggu.

c) Karakteristik Organisasi Pelaksana dan Proses Implementasi

Organisasi yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan kebijakan bisa berasal dari lembaga formal maupun informal. Keberhasilan implementasi kebijakan sangat dipengaruhi oleh kecocokan karakteristik organisasi pelaksana dengan kebijakan yang hendak diterapkan. Dalam beberapa

situasi, pelaksana kebijakan perlu menerapkan pendekatan yang ketat dan disiplin, sementara dalam konteks lain, pendekatan yang lebih fleksibel dan persuasif lebih dibutuhkan. Selain itu, cakupan wilayah kebijakan juga mempengaruhi pemilihan agen pelaksana yang tepat untuk memastikan implementasi yang optimal.

d) Komunikasi antara Organisasi yang Terlibat

Agar implementasi kebijakan berjalan dengan baik, standar serta tujuan kebijakan harus dikomunikasikan secara jelas kepada semua pihak yang terlibat. Van Meter dan Van Horn (dalam Widodo, 2008) menyatakan bahwa setiap pelaksana kebijakan harus memahami dengan baik standar serta tujuan yang ingin dicapai. Komunikasi yang buruk dapat menyebabkan kesalahpahaman yang berujung pada ketidakefektifan implementasi kebijakan. Oleh karena itu, penyampaian informasi yang tepat dan terstruktur kepada semua pihak yang terlibat sangatlah penting.

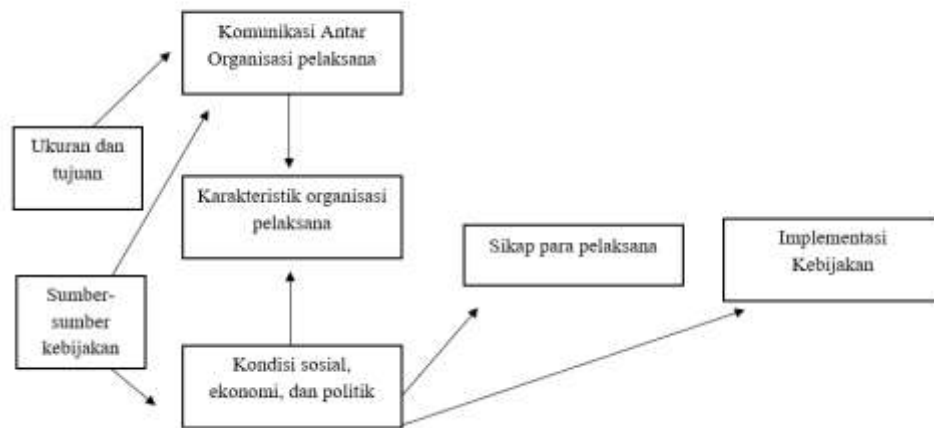
e) Sikap dan Disposisi Para Pelaksana

Sikap penerimaan atau penolakan dari para pelaksana kebijakan memiliki pengaruh besar terhadap keberhasilan implementasi kebijakan. Van Meter dan Van Horn (dalam Agustinus, 2006) menekankan bahwa kebijakan publik sering kali bersifat top-down, sehingga tidak jarang kebijakan yang diimplementasikan tidak sepenuhnya sesuai dengan kebutuhan serta keinginan masyarakat setempat. Dalam kondisi seperti ini, pelaksana kebijakan dapat menunjukkan sikap yang beragam, mulai dari menerima, bersikap netral, hingga menolak kebijakan tersebut. Sikap para pelaksana

dipengaruhi oleh bagaimana mereka menilai dampak kebijakan terhadap kepentingan pribadi maupun kepentingan organisasi. Van Meter dan Van Horn (1975) menjelaskan bahwa proses implementasi kebijakan akan melalui penyaringan awal berdasarkan persepsi pelaksana terhadap kebijakan yang diterapkan. Terdapat tiga elemen utama yang mempengaruhi respons para pelaksana terhadap kebijakan, yaitu:

1. Pemahaman terhadap kebijakan (*cognition, comprehension, and understanding*).
 2. Sikap mereka terhadap kebijakan, apakah menerima, netral, atau menolak (*acceptance, neutrality, and rejection*).
 3. Seberapa besar intensitas keterlibatan mereka dalam kebijakan tersebut.
- f) Kondisi Lingkungan Sosial, Ekonomi, dan Politik

Lingkungan eksternal juga memiliki peran penting dalam mendukung atau menghambat keberhasilan implementasi kebijakan. Faktor-faktor seperti kondisi sosial, ekonomi, dan politik dapat berpengaruh terhadap bagaimana kebijakan diterima dan diimplementasikan. Jika lingkungan eksternal tidak mendukung, maka kebijakan dapat mengalami hambatan yang signifikan. Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya untuk menciptakan kondisi yang kondusif agar kebijakan dapat dijalankan secara efektif. Jika lingkungan sosial dan politik mendukung, maka peluang keberhasilan implementasi kebijakan akan semakin besar.



Gambar 1.5 Model Implementasi Donald Van Metter dan Carl Van Horn

Sumber : Olahan Peneliti, 2024

Pendekatan *top-down* mengasumsikan bahwa implementasi dimulai dengan tujuan kebijakan publik dan implementasi akan mengikuti secara linear sebagai produk dari model administrasi publik (Abas, 2019). Pendekatan *top-down* menekankan pada aktor-aktor yang merancang kebijakan publik dan faktor-faktor yang dapat dimanipulasi oleh tingkat atas. Model *top-down* melihat titik awal implementasi dengan mengidentifikasi aktor-aktor sentral sebagai pihak yang paling berpengaruh dalam menghasilkan keputusan. Ciri-ciri kebijakan publik dengan pendekatan *top-down* memiliki minimal aktor yang terlibat dan membatasi sejauh mana perubahan dilakukan lembaga yang bertanggung jawab. Sedangkan model *bottom-up* sebagai kritik utama model *top-down* yang mengabaikan aspek perilaku implementasi dan pelaksana lokal.

Pendekatan bottom up menekankan pada kelompok sasaran dan pemberi layanan (Cerma, 2013).

Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap merupakan kebijakan yang menggunakan pendekatan *top down*. Kebijakan ini dirumuskan oleh pemerintah pusat atau otoritas daerah dengan tujuan spesifik untuk mengurangi kemacetan dan polusi udara. Pendekatan *top-down* ini efektif dalam situasi dimana keputusan cepat dan tegas diperlukan, dan di mana kontrol dan koordinasi yang ketat dapat memastikan bahwa tujuan kebijakan tercapai dengan cara yang efisien. Namun, pendekatan ini juga dapat menghadapi tantangan seperti kurangnya partisipasi publik, resistensi dari pihak-pihak yang terkena dampak, dan kesulitan dalam mengadaptasi kebijakan terhadap kondisi lokal yang spesifik.

1.6.8 Kebijakan Ganjil Genap

Kebijakan Ganjil Genap merupakan aturan pembatasan kendaraan bermotor yang didasarkan pada angka terakhir pelat nomor. Sistem ini mengatur bahwa kendaraan dengan pelat berakhiran angka ganjil hanya boleh melintas pada tanggal ganjil, sedangkan kendaraan dengan pelat genap dapat beroperasi pada tanggal genap. Kebijakan ini diberlakukan pada hari Senin hingga Jumat, dengan pengecualian untuk hari libur nasional, dan berlaku dalam dua rentang waktu, yaitu pukul 06.00 – 10.00 WIB serta 16.00 – 21.00 WIB.

Pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap tidak diberlakukan untuk :

- a) Kendaraan yang memiliki tanda khusus dan diperuntukkan bagi penyandang disabilitas.
- b) Mobil ambulans yang digunakan untuk layanan medis darurat.
- c) Mobil pemadam kebakaran yang bertugas dalam penanggulangan kebakaran.
- d) Kendaraan transportasi umum yang memiliki plat nomor berwarna dasar kuning.
- e) Kendaraan berbasis motor listrik.
- f) Sepeda motor.
- g) Kendaraan angkutan barang yang secara khusus membawa bahan bakar minyak atau gas.
- h) Kendaraan yang digunakan oleh pejabat dari lembaga tinggi negara, yaitu:
 - 1. Kendaraan resmi Presiden dan Wakil Presiden.
 - 2. Kendaraan dinas Ketua MPR, DPR, dan DPD.
 - 3. Kendaraan operasional Ketua MA, MK, KY, dan BPK.
- i) Mobil dinas operasional yang memiliki plat nomor berwarna merah, serta kendaraan milik TNI dan POLRI.
- j) Kendaraan resmi yang digunakan oleh pejabat negara asing dan perwakilan lembaga internasional yang berstatus tamu negara.

- k) Kendaraan yang bertugas dalam misi penyelamatan saat terjadi kecelakaan lalu lintas.
- l) Mobil pengangkut uang milik Bank Indonesia maupun bank lain yang beroperasi untuk pengisian ATM, dengan pengawasan dari petugas kepolisian.
- m) Kendaraan dengan kepentingan khusus yang memperoleh pengawalan dari kepolisian atau beroperasi berdasarkan asas diskresi petugas kepolisian.

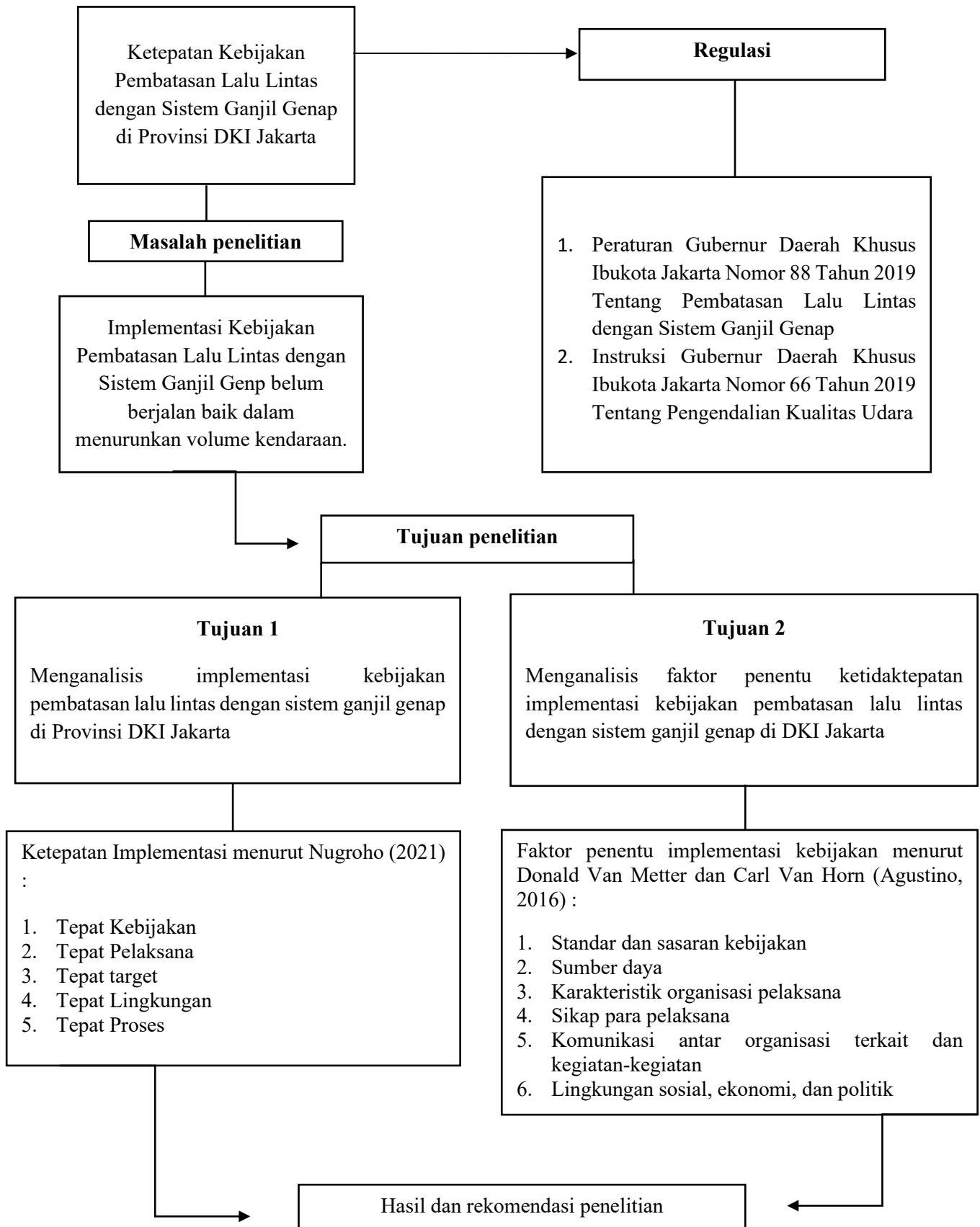
Kebijakan Ganjil Genap mengalami perkembangan seiring dengan penyelenggaraan Asian Games dan Asian Para Games 2018. Untuk mendukung kelancaran ajang olahraga tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memperluas cakupan wilayah penerapan aturan ini melalui Peraturan Gubernur (Pergub) No. 77 Tahun 2018 tentang "Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil-Genap Selama Penyelenggaraan Asian Games 2018," yang diterapkan mulai 1 Agustus hingga 2 September 2018. Pergub ini berbeda dari regulasi sebelumnya karena mencakup tambahan kategori kendaraan yang dikecualikan, perluasan area yang terkena aturan ganjil-genap, serta perubahan durasi pemberlakuan menjadi 15 jam, yakni dari pukul 06.00 hingga 21.00 WIB setiap hari, termasuk akhir pekan dan hari libur nasional. Selanjutnya, pada 31 Desember 2018, Gubernur DKI Jakarta, Anies Baswedan, menerbitkan Pergub No. 106 Tahun 2018 untuk mendukung pelaksanaan Asian Para Games 2018 dengan ketentuan yang hampir serupa dengan aturan sebelumnya. Karena dinilai memberikan

dampak positif yang cukup besar terhadap kelancaran lalu lintas, kebijakan ini kemudian diperpanjang secara permanen mulai 2 Januari 2019 melalui Pergub No. 155 Tahun 2018. Aturan ini kemudian mengalami revisi melalui Peraturan Gubernur Nomor 88 Tahun 2019 yang mengubah beberapa ketentuan dalam regulasi sebelumnya. Secara keseluruhan, sistem Ganjil Genap di Jakarta merupakan strategi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengurangi kemacetan, kepadatan lalu lintas, serta menekan tingkat polusi udara akibat kendaraan bermotor. Sesuai dengan Instruksi Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Pengendalian Kualitas Udara, dalam mendorong partisipasi warga dalam pengendalian kualitas udara dilakukan melalui kebijakan ganjil genap atau dalam hal ini mengurangi polusi udara dari emisi gas buang kendaraan. Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil-Genap. Pada pasal 1 ayat 1, disebutkan ruas jalan untuk kawasan pembatasan ganjil genap adalah:

- a) Jalan Pintu Besar Selatan;
- b) Jalan Gajah Mada;
- c) Jalan Hayam Wuruk;
- d) Jalan Majapahit;
- e) Jalan Medan Merdeka Barat;
- f) Jalan M.H. Thamrin;
- g) Jalan Jenderal Sudirman;

- h) Jalan Sisingamangaraja;
- i) Jalan Panglima Polim;
- j) Jalan Fatmawati mulai dari Simpang Jalan Ketimun 1 sampai dengan Simpang Jalan TB Simatupang;
- k) Jalan Suryopranoto;
- l) Jalan Balikpapan;
- m) Jalan Kyai Caringin;
- n) Jalan Tomang Raya;
- o) Jalan Jenderal S. Parman mulai dari Simpang Jalan Tomang Raya sampai dengan Jalan Gatot Subroto;
- p) Jalan Gatot Subroto;
- q) Jalan M.T. Haryono;
- r) Jalan H.R. Rasuna Said;
- s) Jalan D.I. Panjaitan;
- t) Jalan Jenderal A. Yani mulai dari Simpang Jalan Bekasi Timur Raya sampai dengan Simpang Jalan Perintis Kemerdekaan;
- u) Jalan Pramuka;
- v) Jalan Salemba Raya Sisi Barat;
- w) Jalan Salemba Raya Sisi Timur mulai dari Simpang Jalan Paseban Raya sampai dengan Simpang Jalan Diponegoro;
- x) Jalan Kramat Raya;
- y) Jalan St. Senen; dan
- z) Jalan Gunung Sahari

1.7 Kerangka Penelitian



1.8 Operasionalisasi Konsep

Implementasi Kebijakan Ganjil Genap adalah suatu langkah yang diterapkan oleh pemerintah untuk mengurangi kemacetan lalu lintas dan meningkatkan kualitas udara di perkotaan. Kebijakan ini membatasi penggunaan kendaraan bermotor berdasarkan nomor plat kendaraan, di mana kendaraan dengan plat ganjil hanya diperbolehkan beroperasi pada hari-hari tertentu dan kendaraan dengan plat genap pada hari lainnya.

1. Dalam ketepatan implementasi menurut Nugroho (2021) dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. Tepat Kebijakan

Tepat kebijakan mengacu pada kejelasan dan relevansi kebijakan terhadap masalah yang ingin di atasi. Kebijakan harus dirumuskan dengan baik dan didasarkan pada data serta analisis yang akurat.

- Relevansi dengan masalah
- Kejelasan kebijakan

- b. Tepat Pelaksana

Tepat pelaksana adalah pemilihan dan kesiapan organisasi atau individu yang akan melaksanakan kebijakan.

- Kapasitas dan komitmen pelaksana
- Struktur yang jelas
- Sumber daya

c. Tepat Proses

Tepat proses mencakup pelaksanaan kebijakan yang sistematis dan terstruktur. Setiap tahap dari perencanaan hingga evaluasi harus dilakukan dengan baik.

- Prosedur yang jelas
- Konsistensi pelaksanaan
- Koordinasi

d. Tepat Lingkungan

Tepat lingkungan adalah kesesuaian kebijakan dengan konteks sosial, ekonomi, dan politik di mana kebijakan tersebut diterapkan. Lingkungan yang mendukung sangat penting untuk keberhasilan kebijakan. Dalam kasus kebijakan ganjil genap,

- Kondisi sosial
- Dukungan politik dan pemerintah
- Kesiapan infrastruktur dan penerimaan masyarakat

e. Tepat Target

Tepat target berarti kebijakan harus diarahkan pada kelompok atau area yang benar-benar membutuhkan intervensi. Sasaran kebijakan harus jelas dan terukur. Targetnya adalah pengurangan jumlah kendaraan bermotor di jalanan pada hari-hari tertentu untuk mengurangi polusi udara di Jakarta.

- Kelompok pengguna jalan yang paling berpengaruh
- Pengurangan kendaraan bermotor

2. Faktor-faktor penentu implementasi kebijakan menurut Donald Van Metter dan Carl Van Horn (Agustino, 2016) dapat dilihat dari :

1. Standar dan Sasaran Kebijakan

Standar dan sasaran kebijakan adalah tujuan yang ingin dicapai oleh kebijakan tersebut.

- Kejelasan sasaran terkait kebijakan.
- Standar yang ditetapkan untuk pelaksanaan kebijakan

2. Sumber Daya

Sumber daya mencakup dana, waktu, tenaga kerja, dan informasi yang diperlukan untuk mengimplementasikan kebijakan.

- Anggaran
- Sumber daya manusia

3. Karakteristik Organisasi Pelaksana

Karakteristik organisasi pelaksana mencakup struktur, budaya, dan kapabilitas dari organisasi yang bertanggung jawab untuk melaksanakan kebijakan.

- Kejelasan struktur organisasi
- Kemampuan organisasi pelaksana

4. Sikap Para Pelaksana

Sikap dan komitmen para pelaksana kebijakan sangat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan.

- Komitmen
- Kesiediaan

5. Komunikasi Antar Organisasi Terkait dan Kegiatan-Kegiatan

Komunikasi yang efektif antar organisasi terkait sangat penting untuk koordinasi dan pelaksanaan kebijakan.

- Pertukaran informasi
- Koordinasi kegiatan
- Monitoring dan evaluasi bersama

6. Lingkungan Sosial, Ekonomi, dan Politik

Lingkungan sosial, ekonomi, dan politik juga mempengaruhi implementasi kebijakan.

- Dukungan dan partisipasi Masyarakat
- Kondisi ekonomi
- Stabilitas politik

1.9 Argumen Penelitian

Kebijakan ganjil genap merupakan suatu kebijakan yang dibuat oleh pemerintah dalam upaya mengurangi kemacetan di DKI Jakarta. Penelitian ini dibuat atas dasar rasa keingintahuan peneliti mengenai implementasi kebijakan ganjil genap sebagai suatu kegiatan yang belum terealisasi secara optimal yang dibuktikan dari beberapa ruas titik ganjil genap masih terdapat kemacetan dan emisi gas kendaraan yang masih menjadi masalah untuk kesehatan para pengguna jalan ini tidak berkurang secara signifikan. Fenomena ini menarik perhatian peneliti untuk menganalisis implementasi kebijakan ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teori ketepatan implementasi menurut Nugroho dalam

melihat implementasi kebijakan. Peneliti juga menggunakan teori dari model implementasi Donald Van Metter dan Carl Van Horn untuk menganalisis faktor ketidaktepatan implementasi kebijakan. Dengan demikian, hasil temuan dari penelitian ini dapat menjadi rekomendasi dan acuan untuk perbaikan kebijakan ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta.

1.10 Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, yakni tentang implementasi kebijakan pembatasan ganjil genap di DKI Jakarta, pada dasarnya akan melakukan analisis/kajian terhadap implementasi suatu kebijakan publik dalam ruang lingkup administrasi publik. Penelitian ini dimaksudkan untuk mendeskripsikan atau memberikan gambaran yaitu tentang bagaimana implementasi kebijakan publik tersebut seperti dengan apa adanya di lapangan dan apa faktor ketidaktepatan dalam implementasi. Dalam hal ini bagaimana sesungguhnya gambaran proses implementasi kebijakan ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta secara kualitatif.

1.10.1 Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Menurut Murdiyanto (2020) penelitian kualitatif adalah penelitian yang menekankan pada pemahaman terkait permasalahan dengan berpedoman pada kondisi yang sebenarnya secara rinci, kompleks, dan holistik. Adapun tipe penelitian berdasarkan tujuan penelitian dapat dibedakan menjadi tiga jenis sebagai berikut :

- a. Penelitian eksploratif, yakni penelitian ini dilakukan untuk mengetahui gejala yang sampai saat ini belum pernah dirasakan atau diketahui. Penelitian eksploratif memiliki tujuan untuk mengembangkan gagasan dasar yang berkaitan dengan topik baru dan memberikan pedoman untuk penelitian-penelitian selanjutnya. Dengan demikian, suatu permasalahan yang ditemukan di lapangan dapat dirumuskan secara detail dan rinci melalui penelitian eksploratif.
- b. Penelitian deskriptif, penelitian ini menggambarkan atau memberikan penjelasan rinci terkait suatu gejala ataupun fenomena. Hasil penelitian deskriptif biasanya berbentuk pola-pola atau tipologi terkait fenomena dalam penelitian. Tipe penelitian ini memiliki tujuan untuk menggambarkan bagaimana mekanisme untuk menciptakan sekelompok pola atau kategori. Pada penelitian ini terdapat beberapa kegiatan yang harus dilakukan seperti menganalisa, mencatat, menginterpretasikan, dan mendeskripsikan kondisi yang sedang terjadi.
- c. Penelitian eksplanatori, penelitian ini dilakukan untuk memberikan penjelasan mengenai alasan terjadinya suatu gejala. Hasil penelitian eksplanatori merupakan gambaran tentang hubungan sebab akibat. Tipe penelitian ini memiliki

tujuan untuk menghubungkan beberapa pola yang berbeda, tetapi saling terkait dan memiliki hubungan sebab akibat.

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian ini menggambarkan bagaimana implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap DKI Jakarta

1.10.2 Situs Penelitian

Penelitian mengenai implementasi kebijakan ganjil genap di DKI Jakarta dilakukan di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Alasan pemilihan DKI Jakarta sebagai lokasi penelitian adalah karena statusnya sebagai ibukota Indonesia yang menjadi percontohan utama dalam pembangunan. Selain itu, reputasi Jakarta sebagai salah satu kota dengan tingkat kemacetan lalu lintas tertinggi di Indonesia juga menjadi faktor penentu.

Tabel 1.5 Fenomena

Fenomena	Sub Fenomena	Gejala yang diamati
Analisis implementasi kebijakan pembatasan dengan sistem ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta	Tepat Kebijakan	1) Relevansi dengan masalah 2) Kejelasan kebijakan
	Tepat Pelaksana	1) Kapasitas dan komitmen pelaksana 2) Struktur yang jelas 3) Sumber daya
	Tepat Proses	1) Prosedur yang jelas 2) Konsistensi pelaksanaan 3) Koordinasi
	Tepat Lingkungan	1) Kondisi sosial masyarakat dan dukungan ekonom

	Subfenomena	Gejala yang diamati
		2) Dukungan politik dari pemerintah. 3) Kesiapan infrastruktur dan penerimaan masyarakat
	Tepat Target	1) Kelompok pengguna jalan paling berpengaruh 2) Pengurangan kendaraan bermotor 3) Dukungan alternatif transportasi
Faktor penentu keberhasilan implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta	Standar dan Sasaran Kebijakan	1) Kejelasan Sasaran terkait kebijakan. 2) Standar yang ditetapkan untuk pelaksanaan kebijakan
	Sumber Daya	1) Anggaran 2) Sumber daya manusia
	Karakteristik Organisasi Pelaksana	1) Kejelasan struktur organisasi 2) Kemampuan organisasi pelaksana
	Sikap Para Pelaksana	1) Komitmen 2) Kesiediaan
	Komunikasi antar Organisasi terkait dan Kegiatan-Kegiatan	1) Perturan informasi 2) Koordinasi kegiatan 3) Monitoring dan evaluasi bersama
	Lingkungan Sosial, Ekonomi, dan Politik	1) Dukungan dan partisipasi masyarakat 2) Kondisi ekonomi 3) Stabilitas politik

Sumber : Analisis Peneliti

1.10.3 Subjek Penelitian

Subjek penelitian, menurut Sugiyono (2019: 397-399) adalah orang yang terlibat dalam penelitian (informan atau narasumber) yang memberikan informasi tentang data penelitian. Partisipan penelitian dapat memberikan rincian tentang temuan penelitian yang menjelaskan fitur-fitur dari topik yang sedang diteliti. Subjek atau informan dalam penelitian kualitatif memegang peran penting sebagai sumber data utama bagi peneliti. Oleh karena itu, pemilihan informan harus dilakukan dengan hati-hati dan tepat sasaran.

Dalam penelitian ini, teknik yang digunakan untuk menentukan informan adalah teknik *purposive sampling*. Pada penelitian ini, teknik penentuan informan yang dilakukan oleh peneliti adalah teknik *purposive sampling*. Menurut Sugiyono (2012:54) *Purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi obyek/situasi sosial yang diteliti.

Pemilihan informan didasari pertimbangan bahwa informan dianggap peneliti paling mengetahui mengenai permasalahan yang akan diteliti saat ini. Hal ini dikarenakan bahwa informan tersebut

memiliki keterkaitan yang besar terhadap masalah yang akan diteliti. Sedangkan Informan pendukung, hanya sebagai pelengkap untuk mendapatkan informasi dalam penelitian ini. Kriteria dari informan yang dipilih yaitu memiliki kriteria yang berdasarkan ketentuan yang telah peneliti tentukan untuk kemudian dipertimbangkan oleh peneliti, sesuai dengan keterkaitan mereka dengan penelitian ini.

Dalam penelitian ini yang menjadi informan penelitian adalah orang-orang pilihan peneliti yang dianggap terbaik dalam memberikan informasi yang dibutuhkan kepada peneliti. Informan kunci dalam penelitian ini adalah Kepala Bidang Teknis Manajemen Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan DKI Jakarta.

1.10.4 Jenis Data

Penelitian ini termasuk dalam kategori penelitian lapangan, yang mengharuskan pengumpulan data dilakukan di lokasi kejadian gejala yang sedang diselidiki. Dari segi metodologi, penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif, yang menghasilkan data berupa deskripsi dalam bentuk kata-kata tertulis atau lisan yang berasal dari informan dan observasi perilaku yang dilakukan. Dalam konteks ini, jenis data yang dikumpulkan adalah data kualitatif yang bersifat deskriptif dan menggambarkan fenomena yang sedang diteliti dalam bentuk narasi atau teks. Data ini digunakan untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam tentang topik penelitian.

1.10.5 Sumber Data

1. Data Primer

Dalam konteks penelitian ini, data primer diperoleh melalui wawancara dengan para informan yakni pihak-pihak yang terkait. Ini berarti bahwa data primer dalam penelitian ini berasal dari hasil interaksi langsung dengan individu atau kelompok yang memiliki pengetahuan atau pengalaman yang relevan terkait dengan topik penelitian. Data primer ini akan menjadi sumber utama informasi untuk mendukung analisis implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap dan temuan dalam penelitian.

Informan dalam penelitian ini antara lain :

1. Kepala Bidang Manajemen lalu lintas Dinas Perhubungan DKI Jakarta
2. Kepala Bidang Pengendali Dampak Lingkungan Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta
3. Kepala Seksi Penataan dan Penertiban Subdit Gakkum Ditlantas Polda Metro Jaya.
4. Masyarakat terdampak kebijakan pembatasan ganjil genap.

2. Data Sekunder

Dalam konteks penelitian ini, data sekunder diperoleh dari artikel, jurnal, dan publikasi resmi. Data sekunder ini dapat digunakan sebagai referensi atau

informasi tambahan yang mendukung atau melengkapi data primer yang diperoleh melalui wawancara dengan informan. Data sekunder ini dapat memberikan konteks dan pemahaman yang lebih luas tentang topik penelitian.

1.10.6 Teknik Pengumpulan

Ridwan (2010:51) mengemukakan teknik pengumpulan data merupakan metode dalam pengumpulan data atau metode yang dilakukan peneliti dalam memperoleh data. Sedangkan menurut Sugiyono (2013:224) teknik pengumpulan data merupakan cara yang dilakukan dalam penelitian dengan tujuan yang utama melakukan penelitian untuk memperoleh data tersebut.

Sugiyono juga membedakan teknik pengumpulan data menjadi tiga, yaitu wawancara, dokumentasi, dan observasi. Peneliti dalam mendapatkan data menggunakan ketiga teknik penelitian antara lain:

a. Observasi

Sugiyono (2013:145) menjelaskan pengamatan adalah cara yang dilakukan dan rangkaian yang tertata dari beberapa ingatan dan pengamatan. Peneliti melakukan pengamatan langsung untuk menganalisis dan mencatat segala hal yang berhubungan dengan implementasi kebijakan. Observasi ini bertujuan guna memperoleh data yang bersifat natural dengan mengamati dari kondisi alami beberapa ruas jalan yang terdampak kebijakan ganjil genap.

b. Wawancara

Sugiyono (2013:231) juga menjelaskan bahwa wawancara merupakan kegiatan yang dilakukan oleh orang dua atau lebih dan memiliki tujuan untuk memberikan informasi atau ide dengan cara mengajukan pertanyaan, sehingga mendapatkan makna pada suatu topik. Peneliti juga menggunakan teknik wawancara dengan beberapa pemangku kepentingan seperti Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Dinas Lingkungan Hidup, Polda Metro Jaya, Petugas pengawas kebijakan dan Masyarakat yang terdampak. Sehingga dapat menjawab analisis kebijakan implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap dan faktor ketidaktepatan di DKI Jakarta.

c. Dokumentasi

Sugiyono (2013:240) menjabarkan dokumentasi sebagai rekam peristiwa yang terjadi dimasa lalu. Dokumen tersebut contohnya adalah karya seseorang, tulisan, dan gambar. Penelitian ini menggunakan penelitian yang sudah ada sebagai data.

1.10.7 Analisis dan Interpretasi Data

Setelah tahap pengumpulan data, langkah selanjutnya adalah melakukan analisis dan interpretasi data sesuai dengan desain penelitian dan jenis data yang telah dikumpulkan.. Analisis data, yang biasa disebut sebagai data kategorikal, dalam penelitian kualitatif menggunakan strategi untuk menginterpretasikan data kualitatif. Hasil data diinterpretasikan setelah dianalisis untuk memberikan data yang berguna bagi peneliti.

Interpretasi data dalam penelitian eksplanatori adalah membangun hubungan antara variabel penelitian untuk menentukan apakah hipotesis kerja diterima atau ditolak. Sebaliknya, tujuan interpretasi dalam penelitian deskriptif adalah untuk menawarkan pengetahuan yang menyeluruh tentang fenomena yang diteliti berdasarkan data.

Metode analisis data yang diterapkan dalam penelitian ini mengacu pada model yang dikembangkan oleh Miles dan Huberman. Berdasarkan pemaparan Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2018, hlm. 237), analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan secara berkelanjutan selama proses pengumpulan data berlangsung serta setelah data terkumpul dalam jangka waktu tertentu.

Miles dan Huberman mengidentifikasi tiga tahapan utama dalam analisis data, yaitu:

1) Kondensasi Data (*Data Condensation*)

Kondensasi data merujuk pada proses memilah, memfokuskan, menyederhanakan, merangkum, serta mentransformasikan data yang terkumpul dari berbagai sumber seperti catatan lapangan, transkrip wawancara, dokumen, dan bahan empiris lainnya. Dengan melakukan penyederhanaan, data dapat menjadi lebih terstruktur dan bermakna (Miles, Huberman, & Saldaña, 2015, hlm. 19). Proses ini bukan sekadar reduksi informasi, melainkan langkah analitis yang bertujuan untuk memperjelas, mengorganisasi, serta menghilangkan data yang kurang relevan agar kesimpulan yang akurat dapat diperoleh. Data kualitatif

dapat dipadatkan dalam berbagai bentuk, seperti melalui pemilihan informasi penting, penyusunan ringkasan, atau pengubahan dalam bentuk lain yang lebih mudah dipahami (Miles, Huberman, & Saldaña, 2015).

2) Penyajian Data (*Data Display*)

Penyajian data merupakan penyajian informasi yang telah diorganisasikan dalam bentuk yang lebih ringkas dan terstruktur sehingga memudahkan peneliti dalam menarik kesimpulan serta menentukan langkah selanjutnya. Dengan melihat tampilan data yang telah disusun, peneliti dapat memahami situasi yang sedang diteliti dengan lebih jelas serta mengambil keputusan berdasarkan pemahaman tersebut. Penyajian data yang baik memungkinkan analisis lebih lanjut dan membantu dalam menentukan tindakan yang tepat.

3) Penarikan Kesimpulan (*Conclusion Drawing*)

Langkah akhir dalam analisis data adalah proses menyusun kesimpulan. Sejak tahap awal pengumpulan data, peneliti sudah mulai menginterpretasikan makna dari data yang diperoleh dengan mengidentifikasi pola, hubungan sebab-akibat, serta membuat proposisi awal. Kesimpulan akhir biasanya tidak langsung muncul, melainkan berkembang seiring dengan berjalannya penelitian. Keakuratan kesimpulan sangat bergantung pada volume data yang dikumpulkan, metode analisis yang digunakan, serta keterampilan peneliti dalam memahami informasi yang ada. Oleh karena itu, waktu dan strategi yang

tepat sangat diperlukan agar kesimpulan yang dihasilkan dapat merepresentasikan data secara akurat.

1.10.8 Kualitas Data

Penelitian kualitatif, menurut Sugiyono (2018: 363), menekankan pada kesamaan data yang dilaporkan oleh peneliti dengan data yang sebenarnya terjadi di lapangan sebagai tolak ukur keabsahan data. Pada penelitian ini menggunakan 4 cara uji keabsahan menurut Sugiyono (2010:458) yaitu uji kredibilitas, *transferability* (validitas eksternal), *dependability* (reliabilitas), dan *confirmability* (objektivitas).

1. Uji kredibilitas data, hal ini dilakukan peneliti dengan menggunakan metode menggunakan bahan referensi yang artinya menggunakan data pendorong untuk mendukung hasil wawancara seperti peneliti menggunakan rekaman wawancara dan transkrip wawancara untuk mendukung hasil wawancara yang telah dilakukan, selain itu juga peneliti menggunakan alat bantu seperti kamera untuk melakukan dokumentasi guna membuktikan bahwa telah melakukan penelitian di objek yang telah dipilih oleh peneliti
2. Uji *Transferability* (validitas eksternal), peneliti perlu memberikan uraian secara jelas dan rinci mengenai hasil penelitian yang dilakukan sehingga penelitian ini dapat di mengerti oleh orang lain yang membaca dan mudah diterapkan oleh penelitian lain.
3. Uji *Dependability* (reliabilitas), menurut Sugiyono (2010 : 469) untuk melakukan pengujian *dependability* maka dilakukan dengan cara audit keseluruhan aktivitas peneliti dalam melakukan penelitian. Peneliti

melakukan konsultasi dengan dosen pembimbing untuk mengevaluasi dan merevisi penelitian yang sudah dilakukan. Hal tersebut dilakukan agar tidak terjadi kesalahan dan kekeliruan dalam proses penelitian serta menyajikan data dengan benar.

4. Uji *Confirmability* (Objektivitas), Pada hal ini peneliti menggunakan bukti berupa dokumentasi bersama informan yang dipilih dan surat keterangan telah melakukan penelitian dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta agar data dapat dikatakan objektif.