

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Polusi udara di Indonesia, polusi udara menjadi salah satu masalah lingkungan yang semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan populasi dan urbanisasi yang pesat. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor, ekspansi industri, dan minimnya regulasi yang ketat terhadap emisi gas buang menjadi faktor utama yang menyebabkan kualitas udara semakin memburuk. Menurut laporan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK),

Jakarta, sebagai ibu kota Indonesia, menghadapi tantangan besar dalam mengatasi polusi udara. Dengan lebih dari 10 juta penduduk dan jutaan kendaraan bermotor yang beroperasi setiap hari. Jakarta merupakan salah satu kota dengan tingkat polusi udara tertinggi di dunia. Pencemaran udara ini disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk emisi kendaraan bermotor, pembakaran sampah, serta kepadatan penduduk yang menyebabkan minimnya ruang terbuka hijau (Rahadian et al., 2022). Untuk mengatasi permasalahan ini, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menerapkan berbagai kebijakan, salah satunya adalah sistem pembatasan lalu lintas ganjil-genap. Kebijakan ini mulai diberlakukan sejak Agustus 2016 melalui Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil-Genap (Hasiholan, 2022).

Topik ini menarik untuk dikaji karena mengangkat isu yang aktual dan relevan dengan kondisi Jakarta saat ini. Kebijakan ganjil-genap merupakan salah satu kebijakan publik yang dampaknya dapat dirasakan secara langsung oleh masyarakat, khususnya pengguna jalan, sehingga efektivitasnya mudah diamati dalam kehidupan sehari-hari. Di sisi lain, permasalahan pencemaran udara di

Jakarta telah menjadi perhatian tidak hanya di tingkat nasional, tetapi juga internasional, mengingat tingkat polusi udara yang kerap dikategorikan sebagai salah satu yang tertinggi di dunia. Kondisi tersebut menjadikan kebijakan ganjil-genap menarik untuk ditelaah lebih lanjut sebagai upaya pemerintah dalam menanggulangi permasalahan lingkungan perkotaan, khususnya polusi udara. Berdasarkan laporan World Health Organization (WHO) pada tahun 2020, Jakarta tercatat sebagai salah satu kota dengan tingkat polusi udara tertinggi di dunia, dengan konsentrasi partikel halus (PM2.5) yang jauh melebihi batas yang dianggap aman bagi kesehatan manusia. Hal ini memicu dampak negatif yang signifikan terhadap kesehatan warga kota, mulai dari gangguan pernapasan, penyakit jantung, hingga meningkatkan risiko kematian prematur. Selain itu, pencemaran udara juga berdampak pada perekonomian dan daya Tarik kota ini sebagai pusat ekonomi dan bisnis. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang tidak diimbangi dengan infrastruktur jalan yang memadai menyebabkan kemacetan yang parah, sehingga emisi gas buang semakin meningkat. Selain itu, pembakaran sampah yang masih terjadi di beberapa wilayah turut berkontribusi dalam memperburuk kualitas udara di Jakarta. Sebelum kebijakan ganjil-genap, Pemerintah DKI Jakarta telah menerapkan kebijakan *three- in-one* yang diatur melalui Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 4104 Tahun 2003 dan direvisi melalui Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2012 tentang pengendalian kawasan lalu lintas (Putra, 2019). Namun, kebijakan *three-in-one* dihapus pada masa kepemimpinan Gubernur Anies Baswedan dan Sandiaga Uno, digantikan dengan kebijakan ganjil-genap yang diharapkan dapat mengurangi kemacetan dan polusi udara secara signifikan. Sebelum kebijakan ganjil-genap, Pemerintah DKI Jakarta telah menerapkan kebijakan *three- in-one* yang diatur melalui Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 4104 Tahun 2003 dan direvisi melalui Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2012 tentang pengendalian kawasan lalu lintas (Putra, 2019). Namun, kebijakan *three-in-one* dihapus pada masa kepemimpinan Gubernur Anies Baswedan dan Sandiaga Uno, digantikan dengan kebijakan ganjil-genap yang diharapkan dapat mengurangi kemacetan dan polusi udara secara signifikan.

Pada awalnya, kebijakan ganjil-genap hanya diterapkan pada pagi hari,

yakni pukul 07.00-10.00 WIB, namun seiring berjalannya waktu, kebijakan ini diperluas hingga pukul 16.00-19.00 WIB untuk menyesuaikan dengan waktu pulang kerja masyarakat Jakarta (Perwitasari et al., 2021). Evaluasi terhadap kebijakan ini menunjukkan adanya dampak positif dalam mengurangi kemacetan, tetapi belum memberikan dampak signifikan dalam menurunkan tingkat pencemaran udara (Santoso et al., 2021).

Peraturan terbaru mengenai kebijakan ganjil-genap di Jakarta diatur dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019. Aturan ini menetapkan bahwa kebijakan ganjil-genap berlaku pada hari kerja (Senin-Jumat) dengan dua periode waktu, yaitu pukul 06.00-10.00 WIB dan 16.00-21.00 WIB. Kebijakan ini tidak berlaku pada hari Sabtu, Minggu, dan hari libur nasional. Selain itu, aturan ini memberikan pengecualian bagi kendaraan listrik, ambulans, kendaraan dinas, serta kendaraan tertentu yang memiliki izin khusus. Namun, seiring dengan evaluasi yang dilakukan oleh pemerintah, pada tahun 2023 diterbitkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 36 Tahun 2023 yang mengatur pembatasan kendaraan berbasis emisi. Dalam aturan terbaru ini, pemerintah mulai mengkaji penerapan *Electronic Road Pricing (ERP)* sebagai alternatif kebijakan pengendalian lalu lintas yang lebih efektif dan berkelanjutan. Sistem ini akan mengenakan tarif kepada kendaraan yang masuk ke zona tertentu, dengan harapan dapat mengurangi kepadatan lalu lintas dan menekan tingkat polusi udara.

Penerapan kebijakan ganjil-genap bertujuan untuk menekan penggunaan kendaraan pribadi dan mendorong masyarakat beralih ke transportasi umum. Namun, masih terdapat kendala dalam implementasinya, seperti keterbatasan moda transportasi umum yang nyaman dan terjangkau. Beberapa studi menyebutkan bahwa kebijakan ini belum berjalan efektif karena masyarakat mencari alternatif dengan menggunakan kendaraan lain atau memanfaatkan layanan transportasi online yang tidak termasuk dalam aturan ganjil-genap (Nafila, 2018).

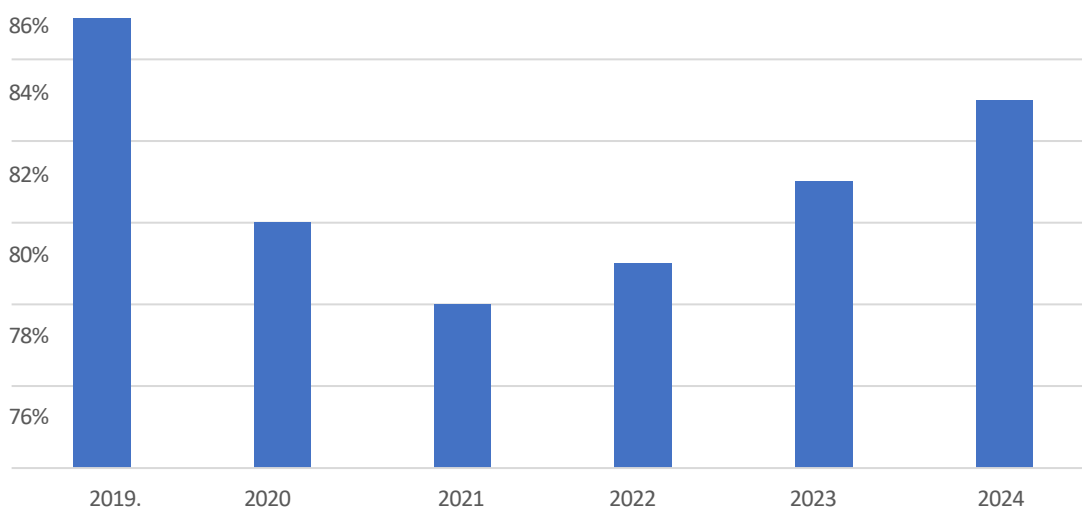
Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, selama masa pemberlakuan kebijakan ganjil-genap, terjadi banyak pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara yang tidak mematuhi aturan tersebut. Meskipun ada razia dan pemeriksaan yang dilakukan oleh aparat, namun tingkat

pelanggaran tetap tinggi. Selain itu, kebijakan ini juga menimbulkan masalah bagi kendaraan yang memiliki kepentingan khusus, seperti kendaraan logistik dan kendaraan transportasi online. Pembatasan lalu lintas yang diberlakukan pada jam tertentu menghambat operasional kendaraan-kendaraan ini, yang pada akhirnya mempengaruhi distribusi barang dan layanan transportasi yang diperlukan masyarakat. Kendaraan logistik yang mengangkut barang-barang kebutuhan pokok, misalnya, seringkali terhambat oleh aturan ganjil-genap, meskipun distribusi barang tersebut sangat penting untuk kelancaran ekonomi kota.

Di sisi lain, evaluasi kebijakan ini juga menunjukkan bahwa meskipun terjadi pengurangan kemacetan di ruas jalan utama, beberapa jalan alternatif justru mengalami peningkatan kepadatan. Selain itu, efek jangka panjang terhadap kualitas udara masih menjadi perdebatan, karena polusi udara tidak hanya berasal dari kendaraan pribadi, tetapi juga dari sumber lain seperti industri, pembakaran sampah, dan faktor cuaca (Behrendt et al., 2010). Oleh karena itu, diperlukan pendekatan kebijakan yang lebih komprehensif dalam menangani pencemaran udara di Jakarta.

Berdasarkan data dari Dinas Lingkungan Hidup (DLH) DKI Jakarta, persentase pencemaran udara dari tahun 2019 hingga 2024 adalah sebagai berikut:

Tabel 1. 1 Persentase Polusi Udara Di Jakarta Dari Tahun 2019-2024



(Sumber: Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta, 2024)

Pada tahun 2024, tingkat polusi udara di Jakarta mengalami peningkatan

yang signifikan, mencapai 83%. Fenomena ini disebabkan oleh berbagai faktor yang saling berkaitan dan memperburuk kualitas udara di kota ini. Salah satu faktor utama adalah tingginya emisi kendaraan bermotor yang terus meningkat akibat pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi. Meskipun berbagai kebijakan pembatasan kendaraan telah diterapkan, seperti sistem ganjil- genap dan rencana penerapan *Electronic Road Pricing (ERP)*, penggunaan kendaraan berbahan bakar fosil masih mendominasi transportasi di Jakarta. Emisi gas buang dari kendaraan ini menghasilkan partikel-partikel berbahaya seperti PM2.5 yang berdampak langsung terhadap kesehatan masyarakat dan lingkungan. Selain emisi kendaraan bermotor, keberadaan Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) yang berbasis batu bara juga menjadi penyumbang utama polusi udara. PLTU seperti Suralaya di Banten, yang memasok listrik ke Jakarta, diketahui berkontribusi terhadap tingginya kadar polutan di udara. Pembangkit listrik berbahan bakar fosil menghasilkan emisi gas rumah kaca yang memperburuk kualitas udara, terutama ketika tingkat konsumsi energi meningkat akibat musim kemarau yang panjang (Reuters, 2024). Kurangnya transisi ke sumber energi yang lebih ramah lingkungan memperburuk kondisi ini dan semakin memperpanjang dampak negatif terhadap udara Jakarta.

Dilansir dari Kementerian Lingkungan Hidup / Badan Pengendalian Lingkungan Hidup pada tahun 2025 bahwa evaluasi KLH/BPLH menunjukkan bawa pencemaran dari gas buang kendaraan bermotor tingkat tertinggi berada di 32-57%, lalu emisi industri berbasis batu bara berada di 14%, dan debu dari aktivitas konstruksi berada di 13%, serta pembakaran terbuka sampah dan lahan berada di 9-11%. Selain itu, pembentukan aerosol sekunder dan kondisi meteorologis memperparah akumulasi polutan di atmosfer. Di sisi lain, uji emisi kendaraan ditingkatkan cakupannya dan sanksi bagi yang tidak lolos uji mulai diberlakukan Bersama Kementerian Perhubungan dan POLRI.

Pada jurnal “Impact of Odd-Even Driving restrictions on Air Quality in Jakarta” yang ditulis oleh Zulkarnain dan Al Ghiffary pada tahun 2021 mereka menyatakan bahwa sebelum adanya ganjil genap dan setelah adanya ganjil genap tidak menunjukkan pengurangan yang signifikan pada polusi udara dan setelah perluasan kebijakan ganjil genap pun juga masih tidak menunjukkan perbedaan

nya. Masyarakat banyak sekali yang mengakali pada aturan ini yaitu dengan mengalihkan rute ke jalan yang tidak terkena ganjil genap yang menjadi lebih padat, selain itu masyarakat juga mengubah jam perjalanan diluar jam yang telah ditentukan, lalu ada juga masyarakat yang membeli mobil kedua yang satu ber plat ganjil dan yang satu lagi ber plat genap

Polusi di Jakarta tidak hanya bersumber dari transportasi tetapi juga terdapat pada pembangkit listrik tenaga uap (PLTU), kegiatan industri, cuaca, dan emisi kendaraan barang dan motor yang tidak terkena ganjil-genap. Di zaman sekarang banyak sekali mobil atau motor yang emisi kendaraannya tidak sesuai pada normalnya seperti motor memakai knalpot brong lalu mobil-mobil diesel yang merubah mesinnya hingga mengeluarkan asap hitam atau biasa disebut dengan “cumi hitam”. Di Jakarta baru hanya ada 8% kendaraan di Jakarta yang sudah uji emisi padahal kewajiban uji emisi kendaraan sudah tertuang dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta No 66 Tahun 2020. Adapun Pemprov DKI Jakarta sudah melakukan uji emisi gratis terhadap 1.692.618 kendaraan roda empat serta roda dua dari angka diatas, sebanyak 1.544.773 adalah mobil lalu 147.845 merupakan sepeda motor.

Kualitas bahan bakar yang digunakan di Jakarta juga menjadi salah satu penyebab utama meningkatnya polusi udara. Penggunaan bahan bakar dengan kandungan sulfur tinggi, terutama pada kendaraan bermotor, meningkatkan emisi polutan yang dilepaskan ke udara. Meskipun ada upaya dari pemerintah untuk meningkatkan standar bahan bakar dan mengurangi distribusi bahan bakar bersubsidi dengan kandungan sulfur tinggi, implementasi kebijakan ini masih berjalan lambat. Akibatnya, polusi udara terus meningkat tanpa adanya perubahan signifikan dalam kualitas bahan bakar yang digunakan oleh masyarakat

Sebagai perbandingan, beberapa kota besar dunia telah mengadopsi pendekatan yang lebih ketat dalam pengelolaan lalu lintas dan polusi udara. Contohnya, Singapura menerapkan sistem *Electronic Road Pricing (ERP)* yang mengenakan biaya pada kendaraan yang memasuki area padat lalu lintas pada jam-jam sibuk. Sementara itu, kota-kota di Eropa seperti London dan Paris telah mengadopsi kebijakan zona rendah emisi dan larangan kendaraan diesel di pusat

kota untuk mengurangi polusi udara (Anderson et al., 2020). Jakarta dapat mengambil pelajaran dari kebijakan-kebijakan tersebut untuk merancang strategi yang lebih efektif dalam mengurangi pencemaran udara.

Dalam upaya penurunan emisi, transportasi publik yang modern dan ramah lingkungan menjadi solusi utama. Perluasan jaringan MRT, LRT, dan bus listrik di Jakarta menjadi langkah yang dapat mendukung pengurangan ketergantungan pada kendaraan pribadi berbahan bakar fosil. Selain itu, penerapan insentif bagi kendaraan listrik dan penggunaan bahan bakar ramah lingkungan perlu dipercepat agar transisi menuju mobilitas hijau dapat berjalan optimal. Selain transportasi, kebijakan penghijauan perkotaan melalui pembangunan taman kota dan jalur hijau juga menjadi aspek penting dalam mengurangi polusi udara. Kota-kota maju seperti Tokyo dan Berlin membuktikan bahwa integrasi ruang hijau dalam perencanaan kota mampu menurunkan kadar polutan secara signifikan. Jakarta dapat meniru kebijakan tersebut dengan memperluas taman kota, meningkatkan jumlah pohon di jalanan, serta memperbanyak ruang terbuka hijau (Dewi et al., 2023)

Transportasi umum yang efisien dan terintegrasi dengan baik juga akan membantu mengurangi kemacetan dan polusi udara. Dengan adanya pilihan transportasi umum yang lebih baik, masyarakat akan lebih termotivasi untuk meninggalkan kendaraan pribadi mereka dan beralih ke moda transportasi yang lebih ramah lingkungan. Dalam hal ini, perlu ada peningkatan pelayanan dalam hal frekuensi, kenyamanan, dan tarif yang lebih terjangkau.

Selain itu, perluasan jaringan transportasi umum ke area-area yang lebih luas juga akan mempermudah aksesibilitas dan mengurangi ketimpangan antara daerah pusat kota dan daerah pinggiran. Sebagai tambahan, kebijakan yang mendukung penggunaan energi terbarukan seperti mobil listrik perlu diprioritaskan. Pemerintah dapat memberikan insentif bagi masyarakat yang beralih ke kendaraan listrik, seperti pemberian subsidi atau pengurangan pajak kendaraan listrik. Selain itu, pembangunan infrastruktur pengisian baterai kendaraan listrik juga harus diperbanyak, agar semakin banyak masyarakat yang beralih ke kendaraan ramah lingkungan. Hal ini tentu saja akan membantu mengurangi emisi gas rumah kaca

yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor, yang merupakan salah satu penyebab utama polusi udara di Jakarta. Namun, meskipun kebijakan ganjil-genap telah diterapkan selama beberapa tahun, efektivitasnya dalam mengatasi polusi udara dan kemacetan di Jakarta masih menjadi bahan perdebatan. Beberapa studi dan evaluasi menunjukkan bahwa meskipun kebijakan ini berhasil mengurangi volume kendaraan di beberapa ruas jalan, kadar polutan di udara tidak menunjukkan penurunan yang signifikan. Banyak faktor yang memengaruhi hal ini, salah satunya adalah pelanggaran terhadap aturan ganjil-genap oleh pengendara.

Masyarakat juga perlu diberikan edukasi yang lebih intensif terkait dengan pentingnya menjaga kualitas udara dan beralih ke transportasi umum atau kendaraan ramah lingkungan. Program sosialisasi tentang dampak buruk polusi udara dan manfaat menggunakan transportasi umum atau kendaraan ramah lingkungan harus dilakukan secara lebih masif, agar kesadaran masyarakat meningkat dan mereka lebih mendukung kebijakan pemerintah dalam mengatasi masalah polusi udara.

Meskipun kebijakan ganjil-genap diharapkan dapat mengurangi jumlah kendaraan di Jakarta, kenyataannya banyak masyarakat yang masih enggan beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum. Hal ini disebabkan oleh berbagai faktor. Masyarakat juga perlu diberikan edukasi yang lebih intensif terkait dengan pentingnya menjaga kualitas udara dan beralih ke transportasi umum atau kendaraan ramah lingkungan. Program sosialisasi tentang dampak buruk polusi udara dan manfaat menggunakan transportasi umum atau kendaraan ramah lingkungan harus dilakukan secara lebih masif, agar kesadaran masyarakat meningkat dan mereka lebih mendukung kebijakan pemerintah dalam mengatasi masalah polusi udara. Kenyamanan yang lebih didapatkan dengan menggunakan kendaraan pribadi, dibandingkan dengan transportasi umum yang terkadang dianggap kurang nyaman, tidak tepat waktu, dan kurang terjangkau bagi sebagian kalangan. Meskipun transportasi umum seperti TransJakarta, Mass Rapid Transit (MRT), dan Light Rail Transit (LRT) sudah semakin berkembang, namun penggunaannya masih terbatas, terutama di wilayah-wilayah pinggiran Jakarta yang belum dijangkau oleh moda transportasi massal ini. Oleh karena itu, tantangan besar

yang dihadapi adalah bagaimana meyakinkan masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi.

Kelompok yang mendukung berpendapat bahwa kebijakan ganjil-genap merupakan instrumen manajemen lalu lintas yang mampu mengurangi volume kendaraan pada ruas jalan tertentu sehingga dapat membantu mengurangi kemacetan. Selain itu, kebijakan ini juga mendorong masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi umum sehingga dapat meningkatkan efisiensi mobilitas perkotaan. Penelitian oleh Praman (2025) menunjukkan bahwa penerapan kebijakan ganjil-genap di Jalan Jenderal Sudirman cukup efektif dalam mengurangi kepadatan lalu lintas dan meningkatkan kelancaran arus kendaraan pada jam-jam sibuk. Penelitian Rahadian, Saputra, dan Ramadhanty (2021) juga menemukan bahwa kebijakan ganjil-genap mampu membantu mengurangi kemacetan pada beberapa ruas jalan utama di DKI Jakarta meskipun masih memerlukan dukungan kebijakan transportasi lainnya. Selain itu, Prasajo dan Salam (2022) menjelaskan bahwa kebijakan ganjil-genap dirumuskan berdasarkan pendekatan evidence-based policy sebagai upaya pemerintah DKI Jakarta untuk mengatasi permasalahan kemacetan dan penggunaan kendaraan pribadi yang terus meningkat.

Di sisi lain, terdapat berbagai kritik terhadap kebijakan ganjil-genap. Salah satu kritik utama adalah bahwa kebijakan ini hanya mengurangi jumlah kendaraan pada ruas jalan tertentu, tetapi tidak menyelesaikan akar permasalahan kemacetan secara menyeluruh. Beberapa penelitian menunjukkan bahwa kemacetan masih tetap terjadi meskipun kebijakan ganjil-genap telah diterapkan, terutama pada kawasan dengan tingkat mobilitas yang sangat tinggi seperti SCBD Jakarta. Penelitian Reza, Yuningsih, dan Taryana (2024) menemukan bahwa meskipun kebijakan ganjil-genap mampu mengendalikan volume kendaraan, kebijakan tersebut belum sepenuhnya mampu mengatasi kemacetan secara komprehensif sehingga diperlukan evaluasi lebih lanjut terhadap efektivitas dan keberlanjutan kebijakan tersebut.

Selain itu, beberapa akademisi menilai bahwa kebijakan ganjil-genap berpotensi menimbulkan persoalan keadilan karena hanya membatasi sebagian pengguna kendaraan pribadi tanpa menyentuh faktor-faktor struktural lain yang menyebabkan kemacetan. Aspek keadilan dan kemanfaatan kebijakan menjadi salah satu isu yang sering diperdebatkan dalam implementasi kebijakan ganjil-

genap di Jakarta. Penelitian Utomo, Madjid, dan Rusfiana (2024) juga menunjukkan bahwa implementasi kebijakan ganjil-genap masih menghadapi berbagai hambatan, baik dari sisi pelaksanaan maupun lingkungan kebijakan, sehingga efektivitas kebijakan sangat bergantung pada dukungan stakeholder dan kepatuhan masyarakat.

Perbedaan pandangan mengenai kebijakan ganjil-genap menunjukkan bahwa kebijakan tersebut masih menjadi perdebatan di antara berbagai pemangku kepentingan. Sebagian pihak menilai bahwa kebijakan ganjil-genap mampu mengurangi kepadatan lalu lintas dan mendorong penggunaan transportasi umum, sementara pihak lain menilai bahwa kebijakan tersebut belum mampu menyelesaikan permasalahan kemacetan secara komprehensif serta masih menghadapi berbagai kendala implementasi. Perbedaan pandangan tersebut menunjukkan pentingnya evaluasi kebijakan ganjil-genap dari perspektif multi-stakeholder guna menilai apakah kebijakan tersebut masih layak dipertahankan sebagai instrumen pengendalian lalu lintas di DKI Jakarta.

Dengan demikian, kebijakan ganjil-genap yang diterapkan di Jakarta perlu dievaluasi dan diperbarui untuk memastikan bahwa kebijakan tersebut benar-benar efektif dalam mengurangi polusi udara dan kemacetan di kota ini. Evaluasi ini harus melibatkan analisis yang lebih mendalam tentang faktor-faktor yang memengaruhi keberhasilan atau kegagalan kebijakan ini, serta mempertimbangkan solusi alternatif yang lebih holistik dan berkelanjutan. Sebagai bagian dari kebijakan yang lebih luas, penerapan kebijakan pengendalian lalu lintas harus disertai dengan peningkatan infrastruktur transportasi umum, pemberdayaan teknologi ramah lingkungan, serta perubahan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi yang lebih efisien dan ramah lingkungan.

Dengan pendekatan yang lebih komprehensif dan integratif, Jakarta dapat mengurangi tingkat polusi udara dan kemacetan yang sudah menjadi masalah kronis, serta menciptakan lingkungan yang lebih sehat dan nyaman bagi warganya. Pemerintah dan masyarakat harus bekerja sama untuk mewujudkan tujuan tersebut, dengan fokus pada solusi yang lebih inovatif dan berkelanjutan di masa depan.

Kebijakan ganjil-genap, yang awalnya dilihat sebagai langkah sementara untuk mengatasi kemacetan, kini perlu berkembang menjadi kebijakan yang lebih matang dengan memperhatikan berbagai aspek lainnya. Evaluasi yang dilakukan dengan data yang valid, serta pertimbangan faktor sosial dan ekonomi, akan

menjadi kunci bagi kebijakan pengendalian lalu lintas yang lebih efektif dan berkelanjutan di masa depan. Oleh karena itu, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam memperbaiki kebijakan yang ada dan membantu pemerintah serta masyarakat Jakarta untuk menciptakan kota yang lebih bersih, hijau, dan ramah lingkungan.

1.2. Rumusan Masalah:

1. Bagaimana evaluasi kebijakan ganjil-genap di DKI Jakarta berdasarkan perspektif multi-stakeholder?
2. Apakah kebijakan ganjil-genap masih layak dipertahankan sebagai instrumen pengendalian lalu lintas di DKI Jakarta?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Menganalisis dan mengevaluasi kebijakan ganjil-genap di DKI Jakarta berdasarkan perspektif berbagai pemangku kepentingan (multi-stakeholder), meliputi pemerintah, organisasi lingkungan, dan masyarakat pengguna jalan.
2. Menganalisis kelayakan kebijakan ganjil-genap untuk dipertahankan sebagai instrumen pengendalian lalu lintas di DKI Jakarta berdasarkan hasil evaluasi kebijakan dan pandangan para pemangku kepentingan.

1.4. Manfaat penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini nantinya diharapkan untuk menambah wawasan dalam bidang kajian publik dan juga transportasi, khususnya tentang mengenai efektivitas kebijakan ganjil-genap ini dalam pengurangan pencemaran udara dan juga untuk memberikan sebuah kontribusi ilmiah untuk mengembangkan literatur akademik tentang kebijakan lingkungan di Kawasan perkotaan.

1. Manfaat Praktis

a) Bagi Pemerintah

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan evaluasi terhadap kebijakan ganjil-genap sehingga dapat meningkatkan efektivitas penerapannya pada masa mendatang. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat membantu pemerintah

dalam memahami berbagai kendala dan tantangan yang muncul selama implementasi kebijakan ganjil-genap, serta menawarkan solusi yang dapat digunakan untuk mengatasinya

b) Bagi Penulis

Penelitian ini nantinya untuk memberikan sebuah pengalaman yang mendalam dalam melakukan penelitian kebijakan publik, khususnya bidang transportasi dan lingkungan, ini juga untuk membantu penulis untuk mengembangkan analisis kebijakan berdasarkan data- data teori yang relevan

1.5. Penelitian Terdahulu

Tabel 1. 2 Penelitian Terdahulu

No	Nama Penulis dan Tahun	Judul	Teori	Metode	Kesimpulan
1.	Muhammad Praman, 2025	Evaluasi Kebijakan Ganjil-Genap di Ruas Jalan Jenderal Sudirman dalam Mengatasi Kemacetan Kota Jakarta	Teori Evaluasi Kebijakan William N. Dunn	Kualitatif	Kebijakan cukup efektif mengurangi kemacetan namun masih terdapat kendala dalam kepatuhan masyarakat.
2.	Riva Kansa Reza, Neneng Yani Yuningsih, Agus Taryana 2024	Evaluasi Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil-Genap untuk Mengatasi Peningkatan Volume Kendaraan pada SCBD Jakarta Tahun 2022-2023	Teori Evaluasi Kebijakan William N. Dunn	Kualitatif	Kebijakan mampu mengurangi volume kendaraan tetapi belum optimal mengatasi kemacetan secara menyeluruh.
3.	Ragil Cahyo Utomo, Udaya Madjid, Yudi Rusfiana, 2024	Implementasi Kebijakan Pembatasan Kendaraan Bermotor dengan Sistem Ganjil-Genap di Kota Administrasi Jakarta Selatan	Teori Implementasi Kebijakan Merilee S. Grindle	Kualitatif	Implementasi dipengaruhi oleh isi kebijakan dan lingkungan implementasi.

4.	Ahmad Hidayat Rahadian, Munir Saputra, Delfina Ramadhanty, 2021	Analisis Implementasi Kebijakan Sistem Ganjil Genap dalam Mengatasi Kemacetan di Provinsi DKI Jakarta	Teori Implementasi Kebijakan George C. Edward III	Kualitatif	Implementasi kebijakan cukup baik namun masih terdapat hambatan komunikasi dan sumber daya.
5.	Nida Maharani Putri & Tri Yuniningsih 2025	Ketepatan Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap di Provinsi DKI Jakarta	Teori Evaluasi Kebijakan William N. Dunn (indikator ketepatan)	Kualitatif	Kebijakan masih relevan namun memerlukan penyesuaian dengan kondisi transportasi terkini.
6.	Eko Prasajo & Afwan Abdi Salam 2022	DKI Jakarta's Odd-Even Transportation Policy Formulation from the Perspective of Evidence Based Policy	Evidence Based Policy Theory	Kualitatif	Perumusan kebijakan didasarkan pada bukti ilmiah dan kebutuhan pengendalian lalu lintas.

- **Gap Penelitian**

Berdasarkan penelitian terdahulu, sebagian besar penelitian mengenai kebijakan ganjil-genap di DKI Jakarta berfokus pada implementasi kebijakan, efektivitas dalam mengurangi kemacetan, pengendalian volume kendaraan, serta ketepatan pelaksanaan kebijakan. Penelitian-penelitian tersebut umumnya menilai keberhasilan kebijakan dari sudut pandang pemerintah atau berdasarkan indikator teknis transportasi.

Namun demikian, masih terdapat keterbatasan penelitian yang mengkaji kebijakan ganjil-genap secara komprehensif melalui perspektif berbagai pemangku kepentingan (multi-stakeholder), seperti pemerintah, organisasi lingkungan, dan masyarakat pengguna jalan. Padahal, setiap pemangku kepentingan memiliki kepentingan, pengalaman, dan penilaian yang berbeda terhadap pelaksanaan maupun keberlanjutan kebijakan ganjil-genap.

Selain itu, penelitian terdahulu lebih banyak berorientasi pada aspek implementasi dan dampak jangka pendek kebijakan, sedangkan kajian mengenai kelayakan dan keberlanjutan kebijakan ganjil-genap untuk dipertahankan sebagai instrumen pengendalian lalu lintas di DKI Jakarta masih relatif terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini berupaya mengisi kesenjangan tersebut dengan mengevaluasi kebijakan ganjil-genap menggunakan kriteria evaluasi kebijakan William N. Dunn berdasarkan perspektif multi-stakeholder guna mengetahui apakah kebijakan tersebut masih layak untuk dipertahankan di masa mendatang.

1.6.1 Landasan Teori

1. Kebijakan Publik (Public Policy Theory)

Kebijakan publik adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh pemerintah untuk memecahkan masalah yang dihadapi oleh masyarakat. Dalam konteks kebijakan ganjil-genap, teori kebijakan publik menurut James Anderson adalah ia menyoroti bahwa kebijakan publik adalah tindakan yang disengaja dan direncanakan dengan tujuan tertentu sehingga diikuti oleh satu atau lebih aktor kebijakan adalah untuk mengatasi masalah masalah yang menjadi perhatian utama mereka (Hermanu Iriawan,2024). James Anderson (Hermanu Iriawan,2024) juga menunjukkan bahwa kebijakan publik bersifat relatif stabil. Maka dari itu kebijakan tersebut tidak langsung berubah secara drastis dalam waktu singkat tetapi memiliki durasi yang cukup panjang.

James Anderson mengatakan "*A purposive course of action follow by an actor or set of actors in dealing with a problem or matter of concern*" yang artinya adalah serangkaian Tindakan yang bertujuan dan dilakukan serta diikuti oleh seorang aktor atau sejumlah aktor berkenaan dengan adanya masalah tertentu. Penjelasan dari James Anderson ini ia menegaskan bahwa kebijakan publik 5 macam implikasi yang pertama setiap kebijakan pasti bertujuan atau mempunyai tujuan tertentu yang hendak dicapai,yang kedua kebijakan itu terdiri dari serangkaian tindakan atau pola-pola tindakan yang dilakukan oleh pejabat pemerintah,yang ketiga kebijakan itu merupakan apa yang benar-benar dilakukan pemerintah dan bukanlah apa yang pemerintah berkeinginan melakukan sesuatu atau hendak melakukan sesuatu,yang keempat kebijakan itu bisa berbentuk positif ataupun negatif dan yang kelima kebijakan publik setidak-tidaknya dalam bentuknya yang positif didasarkanpada hukum dan karenanya bersifat otoritatif. Sudah pada tentunya kelimaimplikasi tersebut adalah menjadi haknya Anderson untuk mengemukakannya walaupun definisi tersebut termasuk yang singkat dan substansial.

Saya menggunakan teori kebijakan publik James E. Anderson karena teori ini memberikan kerangka analisis yang jelas dan sistematis untuk

memahami proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan publik, khususnya dalam konteks kebijakan ganjil-genap di Jakarta. Anderson mengatakan kebijakan publik adalah kumpulan tindakan yang dilakukan oleh orang-orang tertentu dengan tujuan tertentu untuk menangani suatu masalah yang menjadi perhatian. Metode ini sangat relevan dengan topik penelitian saya karena kebijakan ganjil-genap adalah jenis tindakan yang diambil pemerintah secara sengaja untuk mengatasi masalah pencemaran udara yang semakin memburuk di ibu kota.

Teori ini menekankan pentingnya pelaksanaan kebijakan publik. Hal ini penting untuk penelitian saya karena saya melihat bagaimana kebijakan ganjil- genap diterapkan di dunia nyata dan apakah mereka memberikan dampak yang diharapkan terhadap kualitas udara atau tidak. Selain itu, Anderson menjelaskan bahwa kebijakan publik memiliki dasar hukum dan otoritatif, sedangkan kebijakan tambahan, yang diatur oleh peraturan resmi pemerintah daerah, memiliki sifat yang sama.

Selain itu, teori Anderson menunjukkan bahwa keterlibatan aktor-aktor dalam kebijakan, seperti pemerintah, aparat penegak hukum, dan masyarakat, sangat penting. Dalam konteks kebijakan ganjil-genap, teori ini membantu saya menjelaskan bagaimana interaksi antar-aktor mempengaruhi efektivitas kebijakan. Terakhir, Anderson menyatakan bahwa kebijakan relatif stabil, yang berarti tidak berubah dengan cepat, yang memungkinkan mereka untuk diperiksa secara menyeluruh, seperti yang saya lakukan dalam penelitian ini.

2. Evaluasi Kebijakan (*Policy Evaluation Theory*)

Teori evaluasi kebijakan menurut William Dunn dalam jurnal Sirajul Huda (2021) mengatakan bahwa istilah evaluasi kebijakan dapat disamakan dengan suatu penafsiran, penilaian dan pemberian angka. Dalam hal ini ini evaluasi mengenai nilai dan manfaat suatu hasil kebijakan, artinya dalam evaluasi kebijakan harus memberikan informasi yang jelas dan dapat dipercaya mengenai kinerja suatu kebijakan. Lebih jelas Dunn mengatakan bahwa evaluasi memberikan sumbangan pemikiran terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target. Pada umumnya sebuah nilai dapat

dikritik dengan menanyakan secara mendalam sebuah kesiapan tujuan dan target (Sirajul Huda,2021)

Menurut William N. Dunn ada 6 kriteria evaluasi kebijakan yaitu efektifitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsifitas, ketepatan.

- A. Kata efektivitas berasal dari kata "efektif", yang berarti mencapai keberhasilan dalam mencapai tujuan tertentu. Sebagaimana dinyatakan oleh William N. Dunn, efektivitas ditentukan oleh apakah alternatif mencapai hasil (akibat) yang diharapkan atau tujuan dari tindakan yang direncanakan. Yang selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneterinya, yang sangat dekat dengan rasionalitas teknis.
- B. Efisiensi akan terjadi jika penggunaan sumber daya diberdayakan secara optimal sehingga suatu tujuan akan tercapai. Sebagaimana dinyatakan oleh William N. Dunn, efisiensi mengacu pada jumlah upaya yang dibutuhkan untuk mencapai tingkat efektivitas tertentu. Dalam rasionalitas ekonomi, efisiensi adalah hubungan antara efektivitas dan usaha; usaha biasanya diukur dengan uang. Perhitungan biaya per unit barang atau jasa biasanya digunakan untuk menentukan efisiensi. Efisiensi adalah kebijakan yang menghasilkan hasil terbaik dengan biaya terkecil.
- C. Dalam kebijakan publik, kecukupan dapat didefinisikan sebagai ketika tujuan yang telah dicapai telah dirasakan mencukupi dalam berbagai hal. Menurut William N. Dunn, kecukupan berkaitan dengan seberapa jauh suatu tingkat efektivitas memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan yang menumbuhkan adanya masalah. Dari pengertian ini, dapat disimpulkan bahwa kecukupan terus berhubungan dengan efektivitas dengan mengukur seberapa jauh pilihan yang tersedia dapat memuaskan
- D. Pemerataan yang diberikan dan diperoleh untuk tujuan kebijakan publik sama dengan keadilan dalam kebijakan publik. Kriteria kesamaan dikaitkan dengan rasionalitas legal dan sosial, menurut William N. Dunn. Ini menunjukkan bagaimana akibat dan upaya tersebar di antara berbagai kelompok masyarakat. Kebijakan yang usahanya dapat diterima secara adil disebut kebijakan berbasis pemerataan. Ini berarti bahwa program tertentu mungkin efektif, efisien, dan

mencukupi jika biaya manfaat merata. Keadilan atau kewajaran adalah kunci untuk perataan.

- E. Dalam kebijakan publik, responsifitas berarti respons sasaran kebijakan publik terhadap penerapan kebijakan. Responsivitas didefinisikan sebagai seberapa jauh suatu kebijakan dapat memenuhi kebutuhan, preferensi, atau nilai kelompok masyarakat tertentu. Kesuksesan suatu kebijakan dapat diukur dari bagaimana masyarakat merespons pelaksanaannya. Setelah dampak kebijakan, masyarakat mulai menunjukkan reaksinya; ini dapat berupa dukungan atau penolakan. Dunn juga menyatakan bahwa responsivitas sangat penting karena analisis yang dapat memenuhi semua kriteria lainnya, seperti efektifitas, efisiensi, kecukupan, dan kesamaan, tidak dapat memenuhi kebutuhan kelompok yang seharusnya mendapat manfaat dari adanya kebijakan.
- F. Ketepatan mengaju pada nilai-nilai dari tujuan suatu program dan pada kuatnya asumsi yang melandasi tujuan tersebut, William N. Dunn mengatakan bahwa kelayakan adalah kriteria yang digunakan untuk memilih sejumlah alternatif untuk dijadikan rekomendasi dengan menilai apakah hasil dari alternatif yang direkomendasikan tersebut merupakan pilihan tujuan yang layak. Ketepatan mengaju pada nilai-nilai dari tujuan program dan pada kekuatan asumsi yang melandasi tujuan tersebut.

Namun, beberapa ahli berpendapat bahwa evaluasi bukan akhir dari proses kebijakan publik. Pada dasarnya, kebijakan publik dijalankan untuk mencapai tujuan tertentu yang berasal dari masalah sebelumnya. Karena tidak semua program kebijakan publik mencapai hasil yang diharapkan, evaluasi dilakukan. Kebijakan publik seringkali tidak mencapai tujuan atau maksudnya. Oleh karena itu, tujuan evaluasi kebijakan adalah untuk menentukan faktor-faktor yang menyebabkan suatu kebijakan gagal atau untuk menentukan apakah kebijakan publik yang telah diterapkan memiliki dampak yang diinginkan. Dengan kata lain, evaluasi adalah tindakan yang bertujuan untuk mengevaluasi "manfaat" suatu kebijakan.

Penelitian ini menggunakan teori evaluasi kebijakan oleh William N. Dunn karena teori ini memberikan pendekatan yang komprehensif dan sistematis

untuk menilai kemampuan suatu kebijakan publik, seperti kebijakan ganjil-genap Jakarta, untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan, yaitu mengurangi tingkat pencemaran udara. Menurut Dunn, evaluasi kebijakan mencakup penafsiran manfaat, nilai, dan keberhasilan suatu kebijakan dalam konteks sosial yang lebih luas selain penilaian teknis, menurut jurnal Sirajul Huda (2021).

William Dunn menekankan bahwa evaluasi kebijakan adalah proses yang memberikan informasi yang jelas dan dapat diandalkan tentang kinerja kebijakan, baik dari segi hasil maupun dampaknya terhadap masyarakat. Ini sangat terkait dengan subjek penelitian saya, yaitu mengevaluasi apakah kebijakan ganjil-genap membantu perbaikan kualitas udara Jakarta.

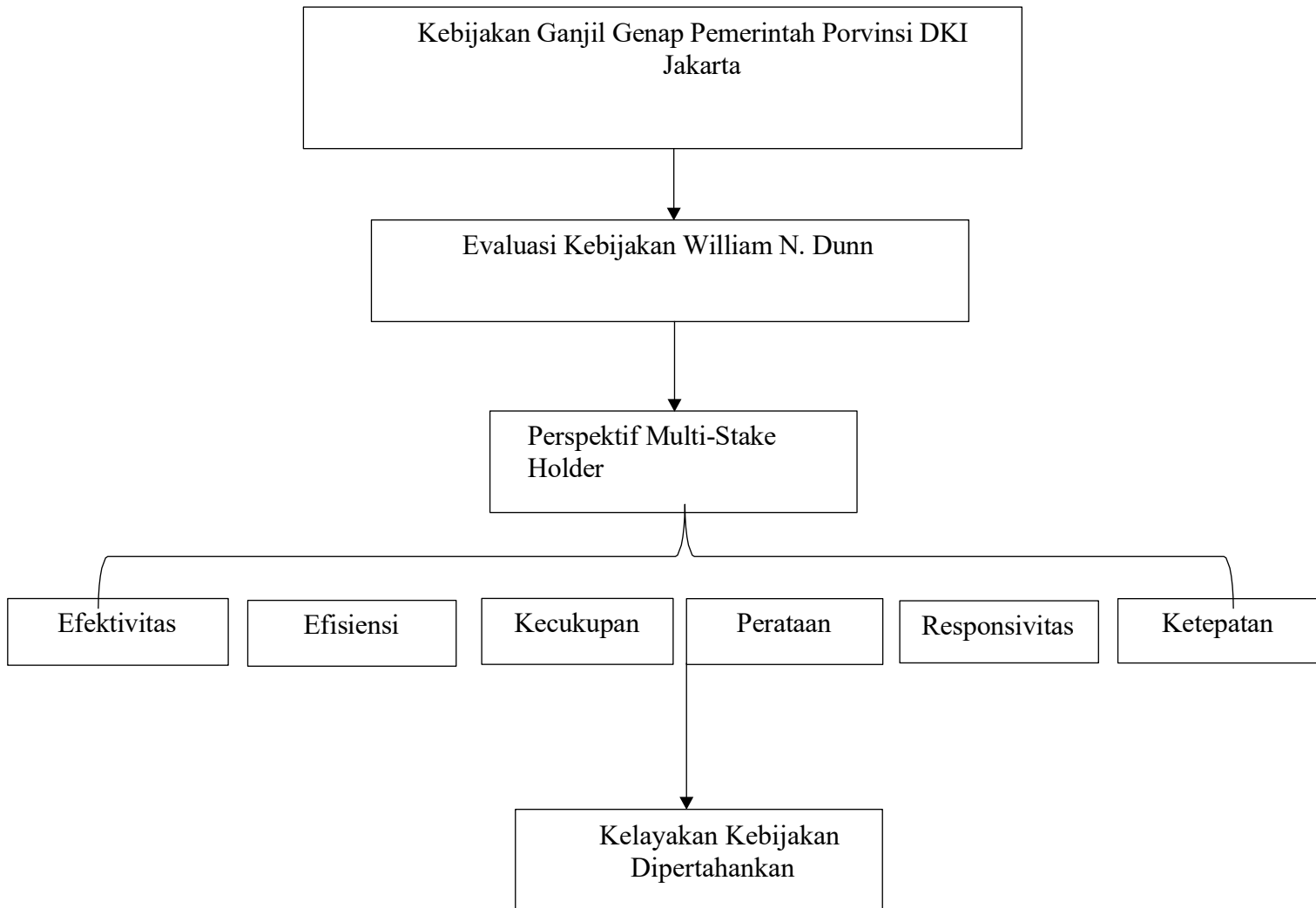
Selain itu, Dunn menyatakan bahwa evaluasi membantu mengevaluasi kesesuaian antara tujuan kebijakan dengan hasil yang terjadi di lapangan, termasuk bagaimana prinsip-prinsip dasar yang mendasari tujuan kebijakan tersebut dikritik dan diteliti. Hal ini penting karena tidak semua kebijakan publik berhasil mencapai tujuan awalnya, sehingga perlu diketahui apa yang menghambat atau mengakibatkan kegagalan kebijakan publik. Dengan menggunakan teori evaluasi kebijakan yang dibuat oleh William N. Dunn. Penelitian ini dapat menganalisis kebijakan ganjil-genap dari sudut pandang efisiensi penggunaan sumber daya, keuntungan sosial, dan keadilan bagi masyarakat. Oleh karena itu, teori Dunn sangat cocok untuk menganalisis dan memahami efektifitas upaya untuk mengurangi pencemaran udara di Jakarta.

1.7. Operasional Konsep

Konsep	Indikator	Parameter
Evaluasi Kebijakan	Efektivitas	<ul style="list-style-type: none"> - Tingkat keberhasilan kebijakan dalam menurunkan polusi udara - Penurunan volume kendaraan pribadi - Penurunan tingkat kemacetan

	Efisiensi	<ul style="list-style-type: none"> - Perbandingan antara hasil dan biaya kebijakan - Efisiensi penggunaan sumber daya manusia dalam pengawasan - Penggunaan teknologi yang optimal
	Kecukupan	<ul style="list-style-type: none"> - Cukup atau tidaknya hasil kebijakan - Apakah kebijakan mampu memenuhi harapan masyarakat terkait udara bersih?
	Perataan	<ul style="list-style-type: none"> - Pemerataan dampak bagi seluruh lapisan masyarakat - Keadilan dalam pemberlakuan kebijakan (pengecualian kendaraan tertentu, perlakuan terhadap ojek online, dsb.)
	Responsivitas	<ul style="list-style-type: none"> - Tanggapan masyarakat terhadap kebijakan - Penerimaan atau penolakan masyarakat - Sikap masyarakat dalam menyesuaikan pola mobilitas (beralih ke transportasi umum atau kendaraan ramah lingkungan)
	Ketepatan	<ul style="list-style-type: none"> - Kesesuaian tujuan dan hasil kebijakan - Kesesuaian jam dan area penerapan kebijakan dengan pola lalu lintas dan sumber emisi utama - Relevansi kebijakan dengan kebutuhan penanganan polusi udara jangka panjang

1.8. Kerangka Berpikir



1.9. Metode Penelitian

1.9.1 Jenis Penelitian

Menurut Bogdan dan Taylor dalam Moleong (2016), metode penelitian kualitatif didefinisikan sebagai sebuah jenis penelitian yang nantinya akan menghasilkan data-data yang deskriptif, umumnya data deskriptif terdiri dari sebuah kata-kata tertulis, perkataan yang terucap dari lisan orang-orang, dan perilaku yang bisa untuk diamati. Menurut Bogdan dan Taylor, pendekatan kualitatif ini memiliki arah pada latar dan individu tersebut secara utuh. Yang sejalan dengan pengertian tersebut. Sementara Kirk dan Miller dalam Moleong (2016:4) menjelaskan bahwa penelitian kualitatif adalah termasuk dalam kultur tertentu pada ilmu pengetahuan social secara fundamental bergantung dari pengamatan yang dilakukan pada manusia.

1.9.2. Lokasi Penelitian

Situs atau lokasi penelitian merupakan salah satu komponen penting dalam penelitian. Dengan menentukan lokasi penelitian yang tepat, maka penulis akan mendapatkan informasi yang akurat dan berkaitan dengan fokus arah penelitian. Penelitian ini dilakukan di Provinsi DKI Jakarta, dengan frekuensi kawasan yang terkena kebijakan ganjil-genap dan instansi pemerintah dalam implementasi kebijakan, seperti Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta. Selain itu rentang waktu data penelitian yang saya akan cari dari tahun 2022 sampai tahun 2025

1.9.3. Subjek Penelitian

Subjek penelitian ini terdiri atas berbagai pemangku kepentingan (multi-stakeholder) yang berkaitan dengan evaluasi kebijakan ganjil-genap di DKI Jakarta. Pemangku kepentingan tersebut meliputi Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta sebagai representasi pemerintah, Greenpeace Indonesia sebagai organisasi lingkungan yang memiliki perhatian terhadap isu kualitas udara dan kebijakan transportasi, serta masyarakat yang terdampak langsung oleh kebijakan ganjil-genap.

Masyarakat terdampak dalam penelitian ini dibedakan menjadi dua kelompok, yaitu pengguna transportasi umum dan pengguna kendaraan pribadi. Pengguna transportasi umum dipilih karena kebijakan ganjil-genap bertujuan mendorong peralihan moda transportasi dari kendaraan pribadi ke transportasi publik. Sementara itu, pengguna kendaraan pribadi dipilih karena merupakan kelompok yang secara langsung terkena pembatasan lalu lintas melalui sistem ganjil-genap. Teknik pemilihan informan menggunakan purposive sampling, yaitu pemilihan informan berdasarkan pertimbangan tertentu yang relevan dengan tujuan penelitian. Informan dipilih karena dianggap memiliki pengalaman, pengetahuan, dan keterlibatan yang berkaitan dengan implementasi kebijakan ganjil-genap di DKI Jakarta.

1.9.4. Sumber dan Jenis data

1. Data primer

Data primer adalah data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya atau tanpa perantara, Murdiyanto (2020:53). Data primer ini didapatkan melalui proses observasi, wawancara yang dilakukan oleh peneliti secara langsung kepada objek ataupun subjek yang akan diteliti. Data tersebut diperoleh dari pengguna jalan atau warga yang terkena dampak kebijakan ganjil-genap tersebut dan juga diperoleh dari instansi penelitian terkait yaitu Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta pada bidang Subkelompok Pencemaran Udara, selain itu terdapat pihak ketiga yaitu Greenpeace Indonesia

2. Data sekunder

Data sekunder adalah sebuah data dari hasil penelitian yang kita dapat dengan cara tidak langsung, data sekunder juga berasal dari media perantara atau diperoleh dan dicatat oleh pihak lainnya, Murdiyanto (2020:53). Sementara itu, data sekunder disebut juga sebagai data pendukung bagi data primer. Data sekunder yang diperoleh pada penelitian kali ini diperoleh melalui hasil analisis

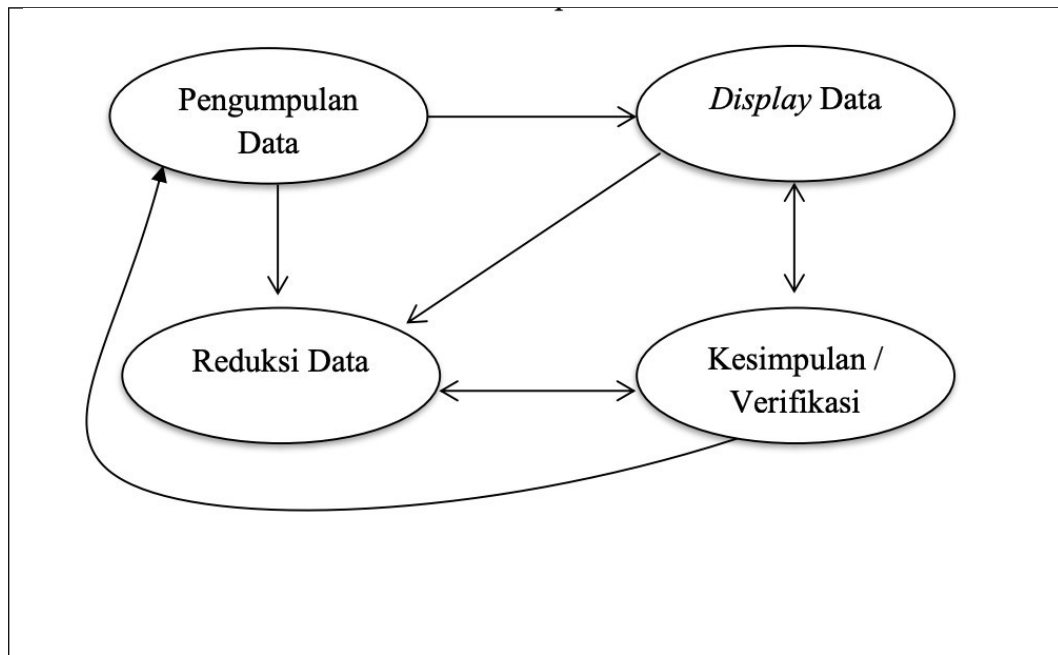
dalam membaca dan memahami beberapa sumber bacaan serta detail laporan penelitian terdahulu.

1.9.5 Analisis Data

Analisis data menurut sugiyono (2018:482) adalah proses mencari dan Menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan juga dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan sebuah data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, kategori, dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data.

Ketepatan dan keakuratan data yang terkumpul sangat diperlukan, tetapi tidak dapat pula dipungkiri bahwa sumber informasi yang berbeda akan memberikan informasi yang berbeda juga. Menganalisis data memerlukan usaha pemusatan perhatian dan pengerahan tenaga fisik dan pikiran sendiri. Selain menganalisis data, peneliti juga perlu memahami kepustakaan guna mengonfirmasikan teori.

Huberman. Menurut Miles dan Huberman dalam sugiyono (2018:246) analisis data dalam penelitian kualitatif, dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung, dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu. Aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Miles dan Huberman menawarkan pola umum analisis dengan mengikuti model interaktif sebagai berikut:



Sumber : Sugiyono 2018

1. Pengumpulan Data (Data Collection) Dalam penelitian kualitatif pengumpulan data dengan observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi atau gabungan ketiganya (triangulasi). Pengumpulan data dilakukan sehari-hari, mungkin berbulan-bulan, sehingga data yang diperoleh akan banyak. Pada tahap awal peneliti melakukan penjelajahan secara umum terhadap situasi sosial/obyek yang diteliti, semua yang dilihat dan didengar direkam semua. Dengan demikian peneliti akan memperoleh data yang sangat banyak dan sangat bervariasi.

2. Reduksi Data (Data Reduction) Semakin lama peneliti ke lapangan, maka jumlah data akan semakin banyak, kompleks dan rumit. Untuk itu perlu segera dilakukan analisis data melalui reduksi data, Mereduksi data berarti merangkum, memilih dan memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan

mempermudah peneliti untuk selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan.

3. Penyajian Data (Data Display) Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah menampilkan data. Dalam penelitian kualitatif, data yang disajikan dalam bentuk teks yang bersifat naratif.
4. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi (Conclusion Drawing/ verification) Kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu obyek yang sebelumnya masih remang-remang atau gelap sehingga setelah diteliti menjadi