

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

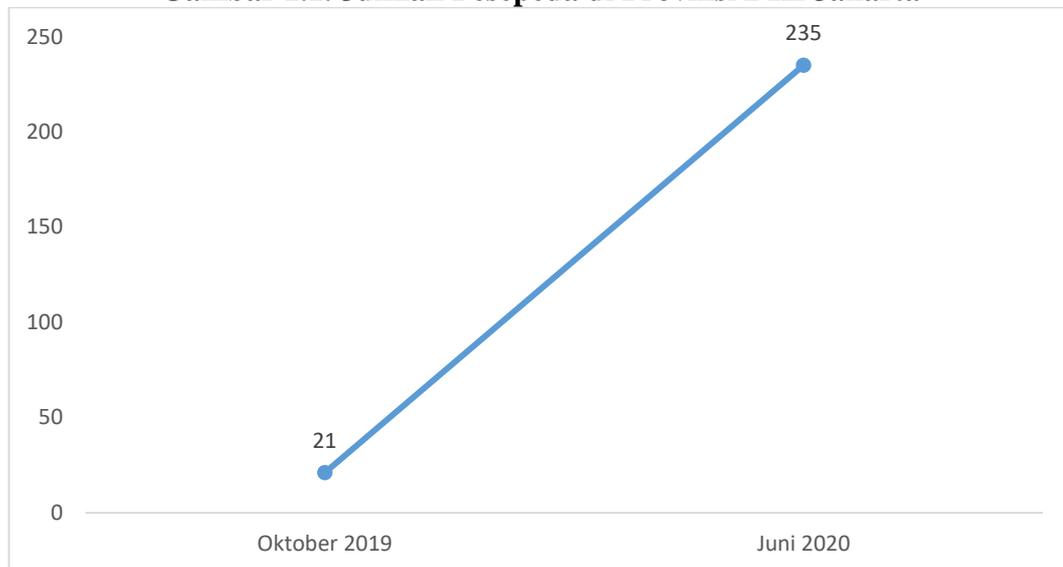
Moda transportasi di Indonesia memiliki peran penting sebagai sarana penghubung dari suatu tempat ke tempat lain. Moda transportasi di Indonesia secara garis besar dibedakan menjadi moda transportasi laut, udara, dan darat. Moda transportasi yang paling dominan dan beragam digunakan oleh penduduk dalam melakukan mobilitas di dalam kota adalah moda transportasi darat. Moda transportasi darat pun dibedakan menjadi angkutan jalan raya dan angkutan kereta api (Salim, 2016). Sebagai angkutan yang menggunakan jalan raya, angkutan jalan raya lebih banyak dapat digunakan oleh berbagai kendaraan, seperti kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, dibandingkan dengan angkutan kereta api.

Sebagai angkutan moda transportasi yang menggunakan jalan raya, permasalahan angkutan jalan yang paling umum terjadi diantaranya adalah kemacetan dan kecelakaan lalu lintas (Malkhamah, 1994). Kecelakaan lalu lintas dapat didefinisikan sebagai suatu kejadian yang tidak disengaja dan tidak terduga di jalan umum yang menimbulkan korban maupun kerugian lainnya. Di Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015-2019 mengalami peningkatan rata-rata 4,87 persen per tahun. Peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas tersebut juga diikuti dengan peningkatan rata-rata jumlah korban meninggal dunia 1,41 persen, luka ringan 6,26 persen, dan kerugian materi 4,23 persen per tahun (Badan Pusat Statistik, 2019)

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas salah satunya adalah prasarana transportasi (Kepolisian Republik Indonesia, 2017). Oleh karena itu, penting untuk memastikan infrastruktur transportasi sebagai kesatuan dari prasarana transportasi memiliki standar keselamatan yang sesuai untuk semua pengguna jalan. Hal ini didukung bahwa desain dan peningkatan infrastruktur transportasi dapat mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas dan korban meninggal dunia (World Health Organization, 2017). Keamanan dan keselamatan berlalu lintas di Indonesia pun telah diatur dalam UU Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Infrastruktur transportasi juga penting diperhatikan untuk pengguna jalan yang rentan, salah satunya adalah pesepeda. Pesepeda merupakan pengguna jalan yang rentan karena memiliki perbedaan kecepatan yang cukup signifikan dengan kendaraan bermotor. Bahkan pesepeda menempati urutan kedua sebagai prioritas pengguna jalan setelah pejalan kaki. Kurangnya fasilitas dasar untuk pengguna jalan seperti pesepeda, dapat meningkatkan resiko kecelakaan bagi semua pengguna jalan. Hal ini perlu diperhatikan terlebih apabila jumlah pengguna sepeda terus mengalami peningkatan.

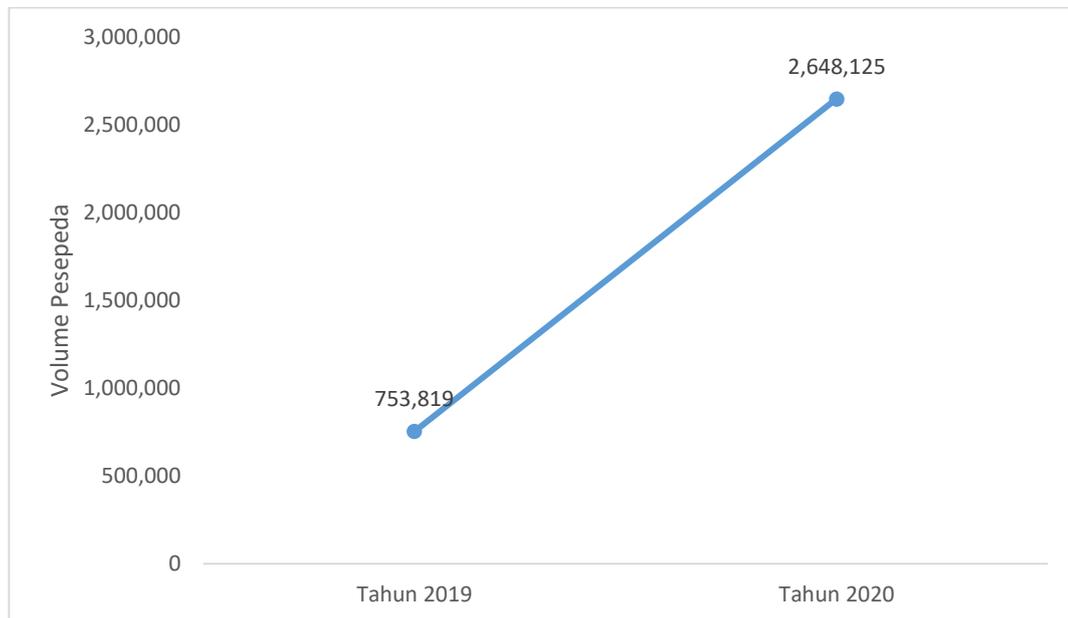
Gambar 1.1. Jumlah Pesepeda di Provinsi DKI Jakarta



Sumber: (Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), 2020)

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia mencatat bahwa jumlah pengguna sepeda di Ibu Kota Negara Indonesia yaitu DKI Jakarta mengalami peningkatan pada Oktober 2019 dan Juni 2020 mencapai 1000%. Data tersebut didukung dari survei tahunan tentang jumlah bersepeda yang dilakukan oleh ITDP, bahwa pada suatu hari di bulan Oktober 2019 dicatat terdapat 21 pengendara sepeda yang diamati di suatu lokasi, sedangkan di suatu hari pada bulan Juni 2020 tercatat peningkatan jumlah sepeda menjadi 235 pengendara sepeda (Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), 2020).

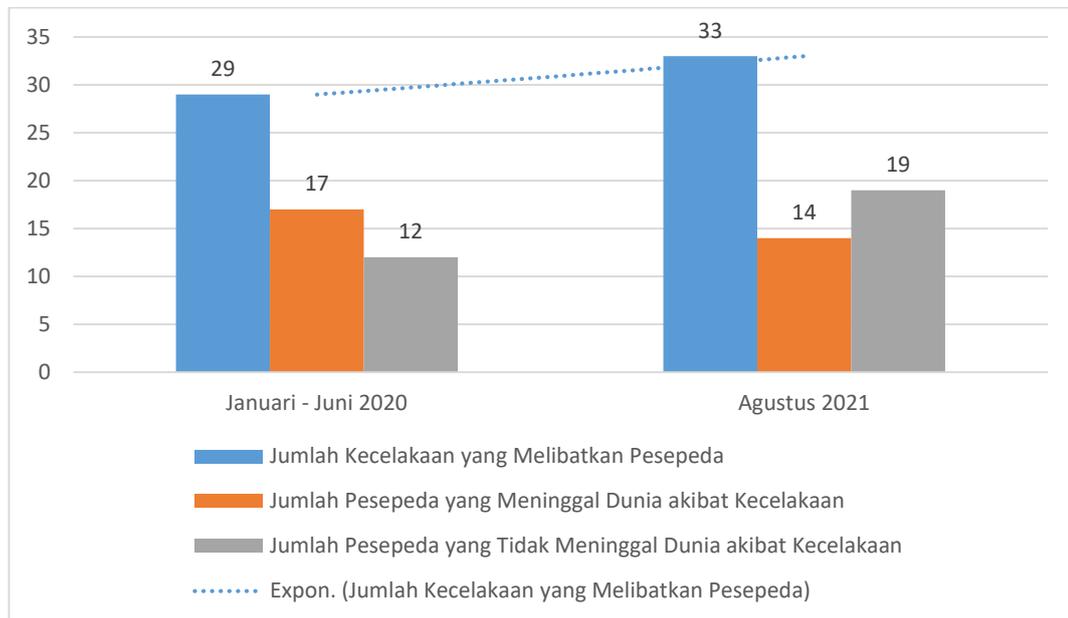
Gambar 1.2. Volume Pesepeda di Jalur Sepeda DKI Jakarta



Sumber: (Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, 2020)

Selain itu, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta juga melakukan survei pendataan atau *Traffic Counting (TC)* pesepeda di wilayah Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2019 hingga 2020. Berdasarkan survey tersebut diketahui bahwa terjadi peningkatan volume pesepeda di jalur sepeda DKI Jakarta dari tahun 2019 hingga 2020 sebesar 667%. Data ini terdiri dari total volume pesepeda di jalur sepeda DKI Jakarta sebesar 753.819 di tahun 2019, lalu meningkat menjadi 2.648.125 di tahun 2020. (Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, 2020)

Gambar 1.3. Jumlah Kecelakaan Pesepeda di DKI Jakarta



Sumber: (Bima Setiyadi, 2021; Dewanda, 2020)

Namun, peningkatan jumlah pesepeda diikuti dengan peningkatan jumlah kecelakaan pesepeda pula. Pada bulan Januari-Juni tahun 2020, Bike to Work (B2W) mencatat bahwa terdapat peningkatan jumlah kecelakaan yang melibatkan pesepeda yaitu mencapai 29 peristiwa dimana 17 pesepeda diantaranya atau 58 persen dari total peristiwa tersebut meninggal dunia (Dewanda, 2020). Pada Agustus 2021, jumlah pesepeda di DKI Jakarta yang mengalami kecelakaan meningkat yaitu sebanyak 33 peristiwa yang terdiri dari kecelakaan lalu lintas berjumlah 25 pesepeda dengan 10 pesepeda diantaranya wafat dan kecelakaan tunggal pesepeda mencapai 8 peristiwa dengan 4 pesepeda diantaranya wafat. Data tersebut menempatkan DKI Jakarta dengan jumlah kecelakaan pesepeda terbanyak di Indonesia (Bima Setiyadi, 2021).

Jumlah penggunaan sepeda dan kecelakaan pesepeda yang mengalami peningkatan juga terjadi di New York, Amerika Serikat dimana pada masa pandemi

ini terjadi peningkatan penggunaan sepeda, dan terjadi peningkatan kecelakaan pesepeda sebesar 43 persen. Peningkatan penggunaan dan kecelakaan pesepeda ini dapat terjadi karena belum baiknya infrastruktur yang baik untuk pesepeda, dilihat dari data dari New York City, 10 dari 28 pesepeda tewas di jalan karena tertabrak oleh kendaraan bermotor (Dewanda, 2020)

Penyediaan lajur sepeda yang aman dapat memenuhi kebutuhan pesepeda atas fasilitas bersepeda. Perbaikan terhadap 10% jalan berisiko seperti jalan setapak, penghalang keselamatan, lajur sepeda, dan bahu jalan oleh setiap negara selama 20 tahun, dapat mencegah sekiranya 3,6 juta korban meninggal dan 40 juta korban luka (World Health Organization, 2017). Ketersediaan lajur sepeda dapat membantu melindungi pesepeda dari cedera dan kondisi yang lebih buruk serta dapat mengurangi jumlah kecelakaan secara signifikan (Schmitt, 2013). Sebuah studi yang diterbitkan di EPJ Data Science Journal dengan judul “*A Data-Driven Approach for Assessing Biking Safety in Cities*” mengklaim bahwa keberadaan jalur sepeda berkaitan dengan penurunan risiko kecelakaan parah di kota. (Daraei, Pelechrinis, & Quercia, 2021; Sheldon, 2021)

Kemudian, hasil penelitian yang dipublikasikan dalam *Journal of Transport & Health* ditemukan bahwa kota yang lebih aman bukan karena peningkatan jumlah pengendara sepeda, tetapi infrastruktur yang dibangun untuk mereka, khususnya jalur sepeda yang terpisah dan terlindungi. Penelitian tersebut menemukan bahwa infrastruktur bersepeda secara signifikan berkaitan dengan lebih sedikit kematian dari hasil keselamatan jalan yang lebih baik (Marshall & Ferenchak, 2019; Roe & Jackson, 2020; University of Colorado Denver, 2019). Selain itu, penelitian juga

dilakukan oleh Kay Teschke, dkk menemukan bahwa infrastruktur rute (fasilitas khusus sepeda, jalan yang tenang, lereng yang landai, tidak adanya jalur trem) dapat memberikan salah satu keuntungan yaitu dapat mencegah terjadinya kecelakaan daripada mencegah cedera pada pesepeda (Teschke et al., 2012). Berdasarkan hasil-hasil penelitian terdahulu tersebut dapat disimpulkan bahwa ketersediaan infrastruktur untuk pesepeda seperti lajur sepeda dapat mencegah atau mengurangi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pesepeda di jalan.

Di Indonesia, penggunaan sepeda di jalan diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang tersebut mengamanatkan bahwa pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pengguna jalan, salah satunya pesepeda, dan pesepeda berhak atas fasilitas pendukung demi keselamatan, keamanan, dan kelancaran dalam berlalu lintas. Dalam PP No. 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan pula bahwa lajur sepeda adalah salah satu fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas. Berdasarkan Permenhub RI Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan, definisi lajur sepeda adalah bagian jalur yang memanjang, dilengkapi atau tidak dilengkapi marka jalan, dan memiliki lebar yang cukup untuk dilewati oleh satu sepeda, selain sepeda motor.

DKI Jakarta merupakan provinsi yang memiliki kepadatan penduduk tertinggi di Indonesia mencapai 15.900 jiwa/km² pada tahun 2019, dan memiliki jumlah kendaraan bermotor yang tinggi pula mencapai 11.839.921 pada tahun 2019 (Badan Pusat Statistik, 2021; Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2021a). Penegakan keselamatan dan keamanan untuk pengguna jalan yang rentan seperti

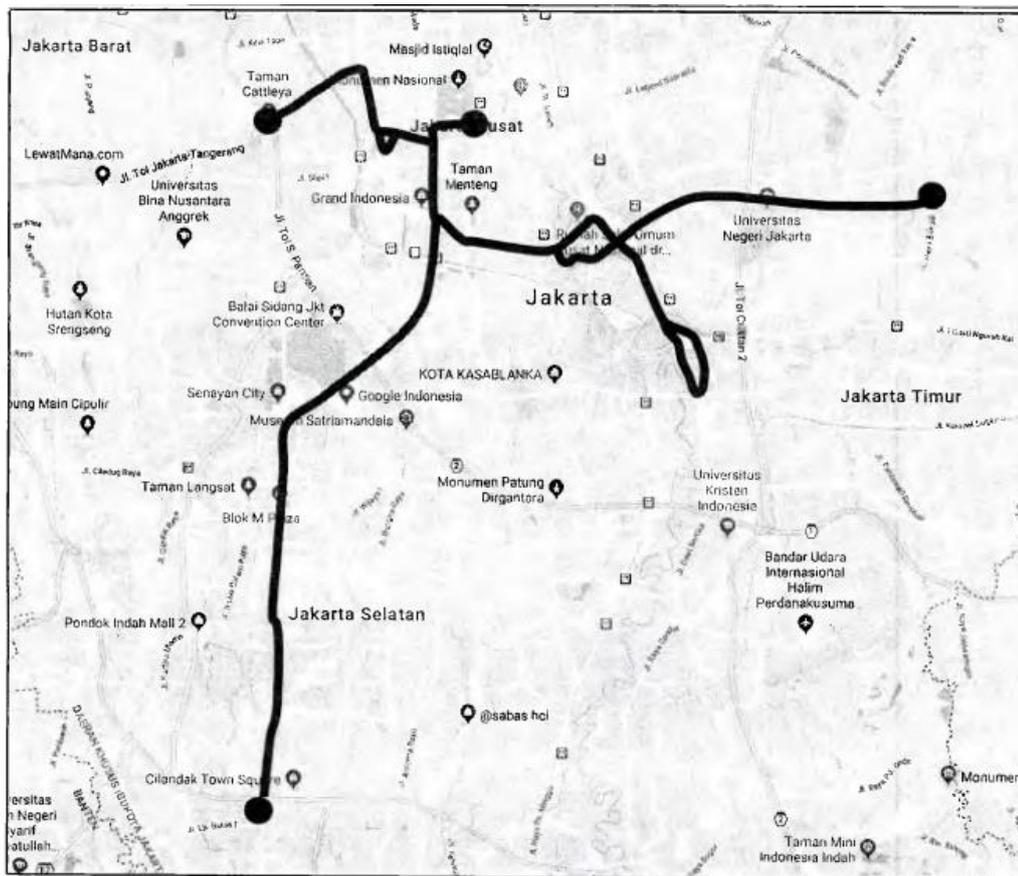
pesepeoda penting untuk dilakukan, mengingat kepadatan penduduk dan jumlah kendaraan bermotor yang tinggi di DKI Jakarta dapat menyebabkan kerawanan terhadap pengguna jalan yang rentan seperti pesepeoda saat berkendara atau melintas di jalan. Oleh karena itu, ketersediaan lajur sepeoda yang dapat memberikan keamanan kepada pesepeoda di DKI Jakarta menjadi penting.

Penyediaan lajur sepeoda di Provinsi DKI Jakarta juga diatur dalam beberapa peraturan. Perda Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi menjelaskan bahwa lajur sepeoda perlu disediakan dalam rangka penyediaan jalan bagi kendaraan tidak bermotor dan fasilitas pendukung perlengkapan jalan. Penyediaan lajur sepeoda ini juga harus memperhatikan keamanan dan kenyamanan pesepeoda, memperhatikan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas. Pada Pergub DKI Jakarta No. 128 Tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda juga menjelaskan bahwa penyediaan lajur sepeoda di Provinsi DKI Jakarta dilaksanakan pada badan jalan yang terpisah dari kendaraan bermotor. Lajur sepeoda juga hanya dapat dilintasi oleh sepeoda, sepeoda listrik, otopet, hoverboard, skuter, dan/atau unicycle.

Lajur sepeoda di Provinsi DKI Jakarta telah dibuka pada tahun 2019. Menurut Pergub Provinsi DKI Jakarta No. 128 Tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda, lajur sepeoda di Provinsi DKI Jakarta berada di wilayah Jakarta Timur, Jakarta Pusat, Jakarta Selatan, dan Jakarta Barat. Berdasarkan peraturan tersebut juga diketahui bahwa lokasi lajur sepeoda berada Jatinegara Barat, Jalan Jatinegara Timur, Matraman Raya, Kebon Sirih, Fachruddin, Cideng Barat, Cideng Timur, Kyai Caringin, Tomang Raya, RS. Fatmawati Raya, Panglima Polim,

Sisingamangaraja, Jenderal Sudirman, Pemuda, Pramuka, Penataran, Proklamasi, Salemba Raya, M.H. Thamrin, Imam Bonjol, Pangeran Diponegoro, dan Medan Merdeka Selatan. Peta lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta terlihat pada gambar berikut:

Gambar 1.4. Peta Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta



Sumber: Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda

Namun, dalam pelaksanaan kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta ini masih banyak ditemui pelanggaran. Pelanggaran terhadap kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta ini diantaranya adalah pengendara kendaraan bermotor yang melintasi lajur sepeda. Padahal seharusnya pengendara kendaraan bermotor tidak diperbolehkan untuk melintasi lajur sepeda

sehingga terjadi pelanggaran terhadap hal tersebut. Data pelanggaran terhadap kebijakan penyediaan lajur sepeda yang disampaikan oleh Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tercatat 654 pengendara yang telah ditilang pada 25-29 November 2019 (Candra, 2019). Total pelanggaran tersebut terdiri dari pelanggaran yang dilakukan oleh 557 unit kendaraan bermotor roda dua, 33 unit kendaraan bermotor roda tiga, dan 64 unit kendaraan bermotor roda empat (Candra, 2019).

Pelanggaran terhadap kebijakan penyediaan lajur sepeda ini dapat mempengaruhi keamanan dan kenyamanan pengguna jalan yang diperuntukan melintasi lajur sepeda seperti pesepeda. Padahal, berdasarkan Perda DKI Jakarta No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi dijelaskan bahwa lajur sepeda yang disediakan di Provinsi DKI Jakarta ini harus memperhatikan keamanan dan kenyamanan pesepeda.

Pelanggaran terhadap kebijakan penyediaan lajur sepeda yaitu melintasnya kendaraan bermotor di lajur sepeda sangat terlihat pada lajur sepeda di Kota Administrasi Jakarta Selatan terutama pada Jalan RS Fatmawati Raya – Jalan Panglima Polim – Jalan Sisingamangaraja. Lajur sepeda di Kota Administrasi Jakarta Selatan terutama pada Jalan RS Fatmawati Raya – Jalan Panglima Polim – Jalan Sisingamangaraja ini terlihat sangat mengurangi lebar jalan, berbeda dengan lajur sepeda di lokasi-lokasi lain di Provinsi DKI Jakarta. Gambaran mengenai kondisi lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta dijelaskan sebagai berikut:

Gambar 1.5. Lajur Sepeda di Kota Administrasi Jakarta Timur



Sumber: Google Street View, 2021

Seperti yang terlihat di Gambar 1.5, lajur sepeda di Jakarta Timur berada di bagian sisi kiri jalan. Lebar lajur sepeda terlihat tidak mengurangi lajur kendaraan umum, karena lebar lajur kendaraan umum di sebelah kiri terlihat sama dan tidak sempit dibanding lajur kendaraan umum lainnya. Lajur sepeda ini dibatasi dengan marka jalan garis tegak lurus dan putus-putus berwarna putih, serta terdapat pula lajur sepeda yang dibatasi dengan *traffic cone*.

Gambar 1.6. Lajur Sepeda di Kota Administrasi Jakarta Pusat



Sumber: Hasil Pengamatan Peneliti, 2021

Seperti yang terlihat di Gambar 1.6, lajur sepeda di Jakarta Pusat dibatasi oleh garis berwarna putih dan sebagian lajur sepeda diberi pembatas beton. Lajur sepeda di Jakarta Pusat bahkan telah dijadikan sebagai jalur sepeda permanen. Berdasarkan Gambar 1.3, lajur sepeda tersebut berada di bagian sisi kiri jalan berdampingan dengan lajur kendaraan umum. Meskipun keberadaan lajur sepeda berdampingan dengan lajur kendaraan umum, namun terlihat bahwa lajur kendaraan umum masih terlihat lebar dan tidak banyak dikurangi oleh lajur sepeda.

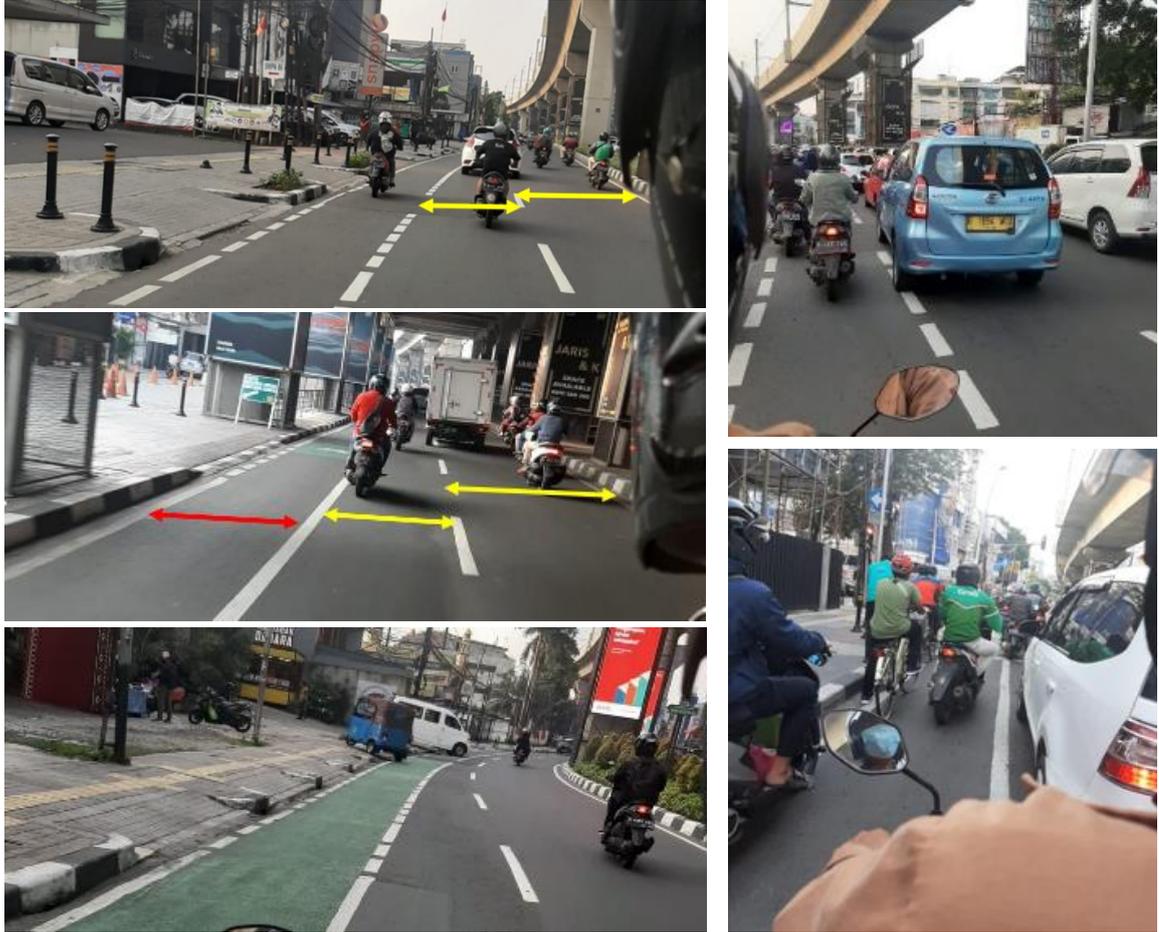
Gambar 1.7. Lajur Sepeda di Kota Administrasi Jakarta Barat



Sumber: Google Street View

Berdasarkan Gambar 1.7, lajur sepeda di Jakarta Barat dibatasi oleh garis berwarna putih dan sebagian lajur sepeda diberi cat berwarna hijau. Lajur sepeda tersebut berada di bagian sisi kiri jalan dan berdampingan dengan lajur kendaraan umum. Seperti lajur sepeda di wilayah Jakarta Timur dan Jakarta Pusat, lajur kendaraan umum di wilayah ini masih terlihat lebar meskipun berdampingan dengan lajur sepeda. Lajur sepeda juga terlihat tidak mengurangi lebar lajur kendaraan umum, sehingga kendaraan umum masih dapat berlintas di lajurnya.

Gambar 1. 8. Lajur Sepeda di Kota Administrasi Jakarta Selatan



Sumber: Hasil Pengamatan Peneliti, 2021

Berdasarkan Gambar 1.8, lajur sepeda di Jakarta Selatan juga berada di bagian kiri lajur jalan dan memiliki lebar 1-1,5 meter. Sebagai pembatas antara lajur sepeda dengan lajur kendaraan bermotor, ditandai dengan garis berwarna putih dan sebagian lajur dicat hijau. Namun, lajur sepeda di Jakarta Selatan ini terlihat mengurangi lajur kendaraan umum sebelah kiri sehingga lebar lajur kendaraan umum tersebut lebih sempit daripada lebar lajur kendaraan umum di sebelah kanan.

Lajur sepeda di Kota Administrasi Jakarta Selatan ini terlihat pelanggaran yang dilakukan oleh banyaknya kendaraan bermotor yang masuk dan melintasi

lajur sepeda. Antrian kendaraan atau macet juga terlihat saat ada lampu merah dan bus transjakarta di jalan tersebut sehingga membuat kondisi jalan semakin padat oleh para pengguna jalan, termasuk ke sisi lajur sepeda. Hal ini terlihat dari banyaknya pengguna kendaraan bermotor yang masuk melintasi lajur sepeda. Padahal, berdasarkan Pergub DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda, pengguna kendaraan bermotor termasuk sepeda motor bukan merupakan pengguna jalan yang dapat melintasi lajur sepeda.

Lajur sepeda yang masih digunakan dan dilintasi oleh kendaraan yang tidak diperuntukan untuk menggunakan lajur sepeda menyebabkan masih sangat rawannya lajur sepeda yang tersedia untuk para pengguna lajur sepeda. Padahal, lajur sepeda yang disediakan diantaranya harus memperhatikan keamanan dan kenyamanan pesepeda seperti yang dijelaskan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan, Perda DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi, dan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda.

Banyaknya lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta yang ada, lajur sepeda di wilayah Jakarta Selatan yang terlihat paling mengurangi lebar lajur jalan kendaraan umum. Lajur sepeda di wilayah Jakarta Selatan banyak terjadi pelanggaran yaitu lajur sepeda yang digunakan dan dilintasi oleh kendaraan yang tidak diperuntukan untuk menggunakan lajur sepeda sehingga dapat menyebabkan kerawanan bagi

pesepeoda yang melintasi lajur sepeda. Berbeda dengan lajur sepeda di wilayah lain Provinsi DKI Jakarta yang meskipun berdampingan dengan lajur kendaraan umum, namun lajur sepeda di wilayah-wilayah tersebut tidak sangat mengurangi lajur kendaraan umum, sehingga masing-masing pengguna jalan dapat melintas di lajurnya masing-masing.

Kebijakan penyediaan lajur sepeda di jalan RS Fatmawati Raya – Jalan Panglima Polim – Jalan Sisingamangaraja, Kota Administrasi Jakarta Selatan pun telah dilakukan uji coba (Umasugi, 2019). Dalam uji coba ini diselenggarakan pula sosialisasi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Perda DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi. Sosialisasi tersebut bertujuan agar pengemudi kendaraan bermotor wajib memberikan prioritas kepada pejalan kaki dan pesepeda (Ariefana, 2019). Sosialisasi ini juga bertujuan untuk memberi peringatan kepada pengguna kendaraan bermotor agar tidak menggunakan lajur sepeda (Marison, 2019). Namun, setelah sosialisasi lajur sepeda berakhir, pengguna kendaraan bermotor masih banyak yang melintasi lajur sepeda di sepanjang jalan tersebut, seperti yang diberitakan Merdeka.com pada 21 November 2019 (“Sosialisasi Jalur Sepeda Berakhir, Pengendara Masih Banyak yang Menerobos,” 2019)

Van Meter dan Van Horn menjelaskan bahwa terdapat lima variabel yang memengaruhi kinerja implementasi yaitu standar dan sasaran kebijakan; sumberdaya; komunikasi antar organisasi dan penguatan aktivitas; karakteristik agen pelaksana; dan konsisi sosial, ekonomi, dan politik (Subarsono, 2011). George C. Edwards III juga menyampaikan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan

dipengaruhi oleh 4 faktor yaitu komunikasi, disposisi, sumberdaya, dan struktur birokrasi (Winarno, 2016). Sosialisasi kebijakan lajur sepeda kepada masyarakat pengguna jalan termasuk ke dalam komunikasi kebijakan, seperti definisi komunikasi kebijakan yang dijelaskan oleh La Mani dan Budi Guntoro yaitu sebagai suatu proses diseminasi pesan dari lembaga pemerintah kepada publik/khalayak/masyarakat atau *stakeholders*-nya dengan harapan agar khalayak dapat menerimanya (Mani & Guntoro, 2020).

Komunikasi kebijakan dilakukan dengan tujuan memberikan perubahan pengetahuan, sikap, dan perilaku. Efektivitas komunikasi yang dilakukan pun dapat dilihat dari sejauh mana pesan komunikator dapat memberikan dampak pada komunikan atau khalayak. Selain itu, salah satu unsur komunikasi menurut La Mani dan Budi Guntoro adalah Efek atau pengaruh, dimana efek ini didefinisikan sebagai perubahan pada pengetahuan, sikap, dan tindakan seseorang sebagai akibat penerimaan pesan (Mani & Guntoro, 2020). Namun, dalam kebijakan penyediaan lajur sepeda di jalan RS Fatmawati Raya – Jalan Panglima Polim – Jalan Sisingamangaraja ini belum adanya perubahan dari sikap dan tindakan masyarakat pengguna kendaraan bermotor untuk tidak melintas di lajur sepeda setelah dilakukannya sosialisasi kebijakan kepada masyarakat termasuk pengguna kendaraan bermotor. Dengan demikian, penelitian tentang Komunikasi Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta menjadi penting untuk dilakukan.

Penelitian tentang Komunikasi Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta ini, secara spesifik peneliti melakukan pengamatan pada lajur sepeda di Jalan RS Fatmawati Raya – Jalan Panglima Polim – Jalan

Sisingamangaraja, Kota Administrasi Jakarta Selatan. Hal ini dikarenakan di jalan tersebut, lajur sepeda paling mengurangi lebar jalan dan terdapat banyaknya pelanggaran penggunaan lajur sepeda, sehingga lokus penelitian ini adalah pada jalan tersebut.

1.2. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Masih banyaknya pelanggaran pengguna kendaraan bermotor yang melintasi lajur sepeda setelah dilakukan komunikasi kebijakan kepada masyarakat, sehingga menandakan komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta masih kurang atau belum optimal.
2. Tujuan komunikasi kebijakan yaitu mengubah sikap dan tindakan masyarakat pengguna kendaraan bermotor untuk tidak melintasi lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta masih belum tercapai karena masih adanya kendaraan bermotor yang melintasi lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta walaupun sudah dilakukan komunikasi kebijakan.

1.3. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta pada lajur sepeda di Jalan RS Fatmawati Raya, Panglima Polim, dan Sisingamangaraja?

2. Apa saja faktor pendorong dan penghambat komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta pada lajur sepeda di Jalan RS Fatmawati Raya, Panglima Polim, dan Sisingamangaraja?

1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta pada lajur sepeda di Jalan RS Fatmawati Raya, Panglima Polim, dan Sisingamangaraja.
2. Untuk menganalisis faktor pendorong dan penghambat komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta pada lajur sepeda di Jalan RS Fatmawati Raya, Panglima Polim, dan Sisingamangaraja.

1.5. Kegunaan Penelitian

1.5.1. Secara Teoritis

Secara teoritis diharapkan penelitian ini dapat memberikan sumbangan informasi, pemikiran, dan dapat menjadi bahan referensi pengetahuan di bidang Administrasi Publik, khususnya di bidang Kebijakan Publik. Kemudian, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan pengembangan kajian-kajian teori komunikasi kebijakan publik serta pengembangan teori-teori kebijakan publik.

1.5.2. Secara Praktis

a. Bagi Penulis

Peneliti berharap penelitian ini dapat menjadi wadah dalam menerapkan secara langsung ilmu yang telah didapat selama mengikuti proses belajar di

Program Studi Administrasi Publik konsentrasi Kebijakan Publik, Universitas Diponegoro, Semarang. Lalu, melalui penelitian ini pula diharapkan dapat menambah pengetahuan dan pemahaman peneliti mengenai komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta.

b. Bagi Pemerintah

Peneliti juga berharap penelitian ini dapat memberikan informasi, pertimbangan, dan masukan kepada Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Selatan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Pemerintah Indonesia terkait penyediaan lajur sepeda di Jakarta Selatan, di Provinsi DKI Jakarta, maupun di Indonesia.

c. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kepatuhan pengguna jalan dalam berkendara sesuai lajunya dan membantu masyarakat pengguna jalan terutama pengguna sepeda dapat berkendara lebih aman dan nyaman.

1.6.Kerangka Teori

1.6.1. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu digunakan sebagai referensi dalam memperkaya bahan kajian pada penelitian. Dari penelitian terdahulu, penulis tidak menemukan penelitian dengan judul yang sama seperti judul penelitian penulis. Namun, penulis mengangkat beberapa judul penelitian sebagai penelitian terdahulu yang cukup relevan dengan penelitian penulis dan bersumber dari jurnal. Berikut adalah penelitian terdahulu yang digunakan dalam penelitian ini:

Tabel 1.1. Penelitian Terdahulu

No.	Nama Peneliti, Tahun, dan Jurnal	Judul	Pertanyaan Penelitian	Kontribusi	Teori	Asal Penelitian	Data Unit	Metode	Temuan
Jurnal Internasional									
1.	Teschke et al. 2012. American Journal	Route Infrastructure and the Risk of	Bagaimana perbandingan risiko cedera bersepeda dari 14 jenis	Untuk membandingkan risiko cedera bersepeda dari 14	Kriteria keberhasiilan implementasi kebijakan	University of British Columbia, University,	-Toronto atau Vancouver,	Merekrut 690 penduduk kota yang terluka saat	Risiko yang lebih rendah di jalan yang sepi dan dengan infrastruktur khusus sepeda di sepanjang jalan yang sibuk mendukung pendekatan desain rute yang digunakan di banyak

	of Public Health, Vol 102, No. 12.	Injuries to Cyclists: A Case-Crossover Study	rute dan fitur infrastruktur rute lainnya?	jenis rute dan fitur infrastruktur rute lainnya.	an menurut the Public Policy Web (2001)	Burnaby, University of Toronto, University Health Network.	Kanada	bersepeda di Toronto atau Vancouver, Kanada. Desain case crossover membandingkan infrastruktur rute di setiap situs cedera dengan situs kontrol yang dipilih secara acak dari perjalanan yang sama.	negara-negara Eropa utara. Infrastruktur transportasi dengan sepeda yang lebih rendah risiko cedera memerlukan dukungan kesehatan masyarakat untuk mengurangi cedera dan mempromosikan bersepeda.
2.	W.E. Marshall and	Why cities with	Mengapa kota dengan tingkat	untuk memahami pengaruh	1.Travel behavior	University of Colorado	Amerika Serikat	Menyelidiki lebih	Hasilnya menunjukkan bahwa lebih banyak pengendara sepeda bukanlah alasan mengapa kota-

	N.N. Ferencak. Journal of Transport & Health 13 (2019) 285–301	high bicycling rates are safer for all road users	bersepeda tinggi lebih aman bagi semua pengguna jalan?	relatif dari jalur yang mungkin terhadap hasil keselamatan jalan.	differences 2. Built environment differences Socio-demographic and socioeconomic differences	Denver dan University of New Mexico.		dari 17.000 kematian dan 77.000 cedera parah di hampir 8700 kelompok blok melalui model regresi binomial multilevel, longitudinal, negatif.	kota ini lebih aman bagi semua pengguna jalan. Hasil keselamatan yang lebih baik malah dikaitkan dengan prevalensi fasilitas sepeda yang lebih besar – khususnya fasilitas sepeda yang dilindungi dan dipisahkan – di tingkat kelompok blok dan, lebih kuat lagi, di seluruh kota secara keseluruhan. Kepadatan persimpangan yang lebih tinggi, yang biasanya sesuai dengan lingkungan yang dibangun dengan lebih padat dan kecepatan lebih rendah, sangat terkait dengan hasil keselamatan jalan yang lebih baik untuk semua pengguna jalan. Variabel yang mewakili gentrifikasi juga menjelaskan banyak variasi yang dapat dijelaskan dalam hasil keselamatan.
3.	Maily Teresa PHAN, Rongchang	Urban Bicycling and its Contribution	1. Bagaimana perkembangan	Untuk membandingkan situasi bersepeda di Cina dan	Sustainable transportation	UNEP-Tongji Institute of Environment for	-Kementerian Peru	Kualitatif, Deskriptif	Kota sepeda pada dasarnya membutuhkan infrastruktur yang tepat yang meliputi jalur sepeda dan tempat parkir sepeda, tetapi juga inisiatif

	<p>WANG . (2014)</p> <p>Applied Mechanics and Materials, 505–506, 863–866.</p> <p>https://doi.org/10.4028/www.scientific.net/amm.505-506.863</p>	<p>tribution to Transportation Sustainability: Comparison between European and Chinese Cities</p>	<p>sepeda di Cina?</p> <p>2. Bagaimana perbandingan situasi di Kopenhagen? Apa saran masa depan yang sesuai bagi perencana kota dan perancang transportasi untuk urbanisasi di Cina?</p>	<p>di Kopenhagen dan untuk memberikan saran konstruktif bagi perencana kota untuk memfasilitasi bersepeda perkotaan di Cina.</p>		<p>Sustainable Development, College of Environmental Science and Engineering, Tongji University, Shanghai, 200092, P. R. China; 2 College of Environmental Science and Engineering, Tongji University, 200092, P. R. China</p>	<p>n dan Pembangunan Perkotaan-Pedesaan Tiongkok. Buku Tahunan Statistik China.</p>		<p>komunikatif seperti kampanye untuk mempromosikan sepeda, pendidikan untuk anak-anak dan kelompok khusus yang biasanya tidak bersepeda. penting. Selain itu, penting untuk menciptakan lingkungan perkotaan yang berkualitas sehingga menarik untuk dilalui baik sebagai pengendara sepeda maupun sebagai pejalan kaki. Tantangan untuk Kota-kota di Cina adalah cara melestarikan dan meningkatkan pentingnya dan kesadaran bersepeda agar tetap menjadi kendaraan yang efisien untuk jarak pendek daripada mobil. Ada kebutuhan akan dukungan yang lebih kuat untuk menekankan peran penting bersepeda perkotaan di sebuah kota, yang membutuhkan infrastruktur dan lingkungan sepeda sebagai bagian dari solusi transportasi berkelanjutan di Tiongkok agar menjadi hijau dan berkelanjutan dalam hal keseluruhan hunian untuk lebih</p>
--	---	---	--	--	--	--	---	--	---

									baik. kesehatan dan kebahagiaan. Berjalan kaki dan bersepeda harus tetap menjadi metode mobilitas perkotaan yang penting untuk menciptakan kehidupan kota yang berfungsi dengan baik dan harmonis.
Jurnal Nasional									
4.	Reina Hapsari Ayuningtyas, Amni Zarkasyi Rahman (2019)	Komunikasi Kebijakan Publik dalam Implementasi Program Pogram Kampung Tematik di Kelurahan Rejomulyo Kota	Bagaimana komunikasi yang terjalin antar stakeholders dalam implementasi kebijakan program kampung tematik di Kelurahan Rejomulyo Kota Semarang?	Menganalisis bagaimana komunikasi yang terjalin antar stakeholder s dalam implementasi kebijakan program kampung tematik di Kelurahan Rejomulyo Kota Semarang.	-Kebijakan Publik -Implementasi Kebijakan Publik Komunikasi Kebijakan menurut George C. Edward yang terdiri dari	Universitas Diponegoro	-Kelurahan Rejomulyo Kota Semarang -Pemerintah Kota Semarang - PT. PLN Distribusi Jaten g dan DIY	Kualitatif , Deskriptif	Komunikasi oleh Pemkot Semarang berupa sosialisasi perencanaan desa tematik yang diikuti oleh perwakilan seluruh kelurahan dan kecamatan di Kota Semarang, workshop dan FGD, sedangkan PT PLN melakukan komunikasi langsung dengan diskusi tentang CSR yang akan dilaksanakan di Kampung Batik desa Rejomulyo. Kemudian sivitas akademika Polines memberikan bantuan kepada Ketua RW 002 melalui door to door dan rapat koordinasi yang dihadiri oleh beberapa warga dan tokoh masyarakat setempat. Namun terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaannya

		Semarang			Transmisi, Kejelasan Informasi, dan Konsistensi Informasi.		Polines		antara lain: dalam mengkomunikasikan bantuan untuk warga Kampung Batik terdapat ketidakjelasan komunikasi sehingga menyebabkan adanya salah tafsir. Selain itu, adanya ketidakterkaitan antara pemerintah dengan akademisi.
5.	Engkus (2020) Jurnal Penelitian Komunikasi Vol. 23 No. 1, Juli 2020: 47- 60	Komunikasi Kebijakan Bantuan Pangan Nontunai Melalui E-Warong	-Bagaimana implementasi komunikasi kebijakan pemerintah pusat berupa bantuan nontunai di level terendah di kelurahan. Apakah program E-Warong diberikan tepat sasaran	Mengetahui bagaimana implementasi komunikasi kebijakan pemerintah pusat berupa bantuan nontunai di kelurahan. Selain itu, mengetahui apakah program E-Warong	Implementasi Kebijakan Publik menurut Edward III yang terdiri dari Komunikasi (Transmisi, Kejelasan, dan Konsist	UIN Sunan Gunung Djati Bandung	-Kelurahan Cipadung Kulon	Kualitatif, Deskriptif	Komunikasi kebijakan BPNT sudah terlaksana, namun belum optimal. Pada dimensi komunikasi ditemui belum lancarnya proses komunikasi pemerintah pusat dan kelurahan masih menyebabkan lemahnya peran dan fungsi kelurahan sebagai garda terdepan. Pada dimensi sumber daya ditemui adanya ketergantungan tindakan kepada pemerintah pusat yang menyebabkan ketidakjelasan komunikasi KPM dengan pemerintah pusat. Hal tersebut mengartikan bahwa masih lemahnya

			<p>pada Keluarga Penerima Manfaat sehingga kemiskinan berkurang.</p>	<p>diberikan tepat sasaran pada Keluarga Penerima Manfaat sehingga kemiskinan berkurang.</p>	<p>ensi), Sumber daya, Disposisi, dan , Struktur Birokrasi.</p>				<p>kewenangan yang dimiliki kelurahan. Pada dimensi disposisi ditemui adanya keterputusan pemahaman perintah, komunikasi antara pemerintah pusat, kelurahan, KPM, dan penyalur bantuan. Pada dimensi struktur birokrasi yang ditemui masih belum jelas yaitu tidak adanya petugas yang berperan menjembatani sebagai advokasi dan pengawas di tingkat lapangan. Hal tersebut berakibat pada ketersediaan data yang tersedia belum mutakhir dan berdampak tidak tepat sasaran program.</p>
--	--	--	--	--	---	--	--	--	---

1.6.2. Administrasi Publik

Administrasi publik oleh Chandler dan Plano dijelaskan ke dalam beberapa definisi. Pertama, administrasi publik merupakan proses mengorganisasikan dan mengkoordinasikan sumberdaya dan personel dalam rangka melakukan formulasi, implementasi, dan mengelola keputusan-keputusan dalam kebijakan publik. Kedua, administrasi publik diartikan sebagai seni dan ilmu yang memiliki tujuan untuk mengatur urusan publik dan menjalankan segala tugas yang sudah ditentukan. Ketiga, administrasi publik juga diartikan sebagai suatu disiplin ilmu yang melakukan perbaikan hingga penyempurnaan khususnya di bidang Sumber Daya Manusia (SDM), organisasi dan keuangan karena memiliki tujuan untuk memecahkan masalah publik yang ada. (Keban, 2014)

Selain itu, definisi administrasi publik menurut Barton dan Chappel adalah pekerjaan yang dilakukan oleh pemerintah untuk memberikan pelayanan kepada publik dengan menekankan keterlibatan personil (Keban, 2014). Menurut Nigro dan Nigro, administrasi publik didefinisikan sebagai usaha kerjasama kelompok dalam suatu lingkungan publik, memiliki peran penting dalam formulasi kebijakan publik, berbeda dengan kegiatan administrasi swasta, dan dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat sangat berkaitan dengan kelompok swasta dan individu (Keban, 2014).

Nicholas Henry menjelaskan bahwa definisi administrasi publik adalah kombinasi kompleks antara tujuan dan praktek untuk mempromosikan peran pemerintah yang berkaitan dengan masyarakat, serta mendorong responsivitas

kebijakan publik terhadap kebutuhan sosial (Keban, 2014).Dapat disimpulkan berdasarkan definisi-definisi tersebut bahwa administrasi publik adalah proses melaksanakan pekerjaan pemerintah dengan cara bekerja sama dengan *stakeholders* terkait untuk mencapai tujuan tertentu.

1.6.3. Kebijakan Publik

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kebijakan yaitu rangkaian asas dan konsep yang dijadikan dasar dan garis besar dalam melaksanakan suatu pekerjaan dalam rangka pencapaian sasaran atau tujuan. Menurut Richard Rose, kebijakan adalah serangkaian kegiatan yang kurang lebih saling berhubungan dan memiliki berbagai konsekuensi bagi pihak-pihak yang bersangkutan (Winarno, 2016). Kebijakan oleh James Anderson juga dilihat sebagai tindakan yang bertujuan dan ditetapkan oleh seorang atau sekumpulan aktor dalam menghadapi suatu masalah (Winarno, 2016).

Sementara itu, Graycar memandang kebijakan dari perspektif filosofis sebagai serangkaian kondisi atau prinsip yang diinginkan, perspektif produk sebagai serangkaian rekomendasi atau kesimpulan, perspektif proses yang menunjuk pada mekanisme dan program dalam mencapai produk dari suatu organisasi, dan perspektif kerangka kerja sebagai suatu proses tawar menawar dan negosiasi dalam rangka melakukan perumusan isu-isu dan metode implementasinya (Keban, 2014).

Berdasarkan penjelasan-penjelasan tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa definisi kebijakan merupakan kegiatan atau tindakan yang memiliki tujuan

yang dibentuk dari serangkaian pemikiran, melibatkan aktor-aktor yang bersangkutan dan dapat digunakan untuk menghadapi suatu masalah.

Dalam kaitannya dengan kebijakan publik, maka diperlukan juga penjelasan mengenai definisi kebijakan publik agar kebijakan publik tersebut dapat didefinisikan secara spesifik. Thomas R. Dye mengemukakan bahwa kebijakan publik merupakan studi tentang tindakan yang dilakukan pemerintah, alasan tindakan tersebut diambil oleh pemerintah, dan akibat dari tindakan tersebut (Winarno, 2016). Heiden juga menjelaskan bahwa kebijakan publik merupakan studi mengenai bagaimana, mengapa, dan apa konsekuensi dari tindakan yang diambil oleh pemerintah (Winarno, 2016).

Selain itu, definisi kebijakan publik juga dikemukakan oleh James E. Anderson yaitu suatu tindakan yang relatif stabil dan bertujuan, serta diikuti oleh seorang atau sekumpulan aktor saat menangani suatu masalah yang menjadi perhatian (R. Nugroho, 2014). William Dunn menjelaskan bahwa kebijakan publik merupakan berbagai pilihan secara kolektif yang saling berkaitan dan membentuk pola ketergantungan kompleks, termasuk didalamnya adalah segala keputusan yang dibuat oleh kantor atau badan pemerintah untuk tidak bertindak (Dunn, 2003).

Menurut Anderson, terdapat implikasi dari konsep kebijakan publik tersebut yaitu: (1) kebijakan publik memiliki orientasi terhadap tujuan atau maksud, bukan dari perilaku yang sembarangan. Dalam sistem politik modern, secara luas kebijakan publik telah direncanakan oleh para aktor yang ada di dalam sistem politik, bukan terjadi secara begitu saja; (2) kebijakan dapat diartikan sebagai pola

atau arah tindakan oleh pejabat dalam pemerintahan yang mencakup keputusan-keputusan dengan pelaksanaannya, bukan hanya keputusan untuk menetapkan peraturan undang-undang tentang suatu hal; (3) kebijakan merupakan apa yang pemerintah lakukan sebenarnya dalam mengatur perdagangan, inflasi, atau perumahan rakyat, bukan tentang apa yang pemerintah inginkan (Winarno, 2016).

Berdasarkan definisi-definisi kebijakan publik menurut para ahli tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa kebijakan publik merupakan tindakan yang diambil oleh pemerintah dalam menghadapi masalah dan juga studi tentang alasan serta konsekuensi dari tindakan yang diambil tersebut.

Terdapat serangkaian tahapan dalam pembuatan kebijakan publik,. Tahapan kebijakan publik tersebut terdiri atas penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan, dan penilai atau evaluasi kebijakan. Tahap pertama yaitu penyusunan agenda adalah tahap ditematkannya masalah ke dalam agenda publik yang telah dipilih dan diangkat oleh para pejabat. Tahap selanjutnya yaitu formulasi kebijakan adalah tahap pembahasan masalah yang telah ada di agenda kebijakan oleh pembuat kebijakan untuk dicarikan solusi terbaiknya berdasarkan alternatif-alternatif yang ada.

Selanjutnya, tahap adopsi kebijakan adalah tahap pemilihan satu alternatif kebijakan dari berbagai alternatif yang ada dengan dukungan dari sebagian besar anggota legislatif, konsensus antara direktur lembaga atau keputusan peradilan. Tahap implementasi kebijakan adalah tahap pelaksanaan alternatif kebijakan yang telah diadopsi sebelumnya, oleh para badan administrasi dan agen pemerintah di

tingkat bawah. Terakhir, tahap penilai atau evaluasi kebijakan merupakan tahap menilai atau mengevaluasi kebijakan yang telah diimplementasikan untuk menentukan apakah badan eksekutif, legislatif, dan peradilan memenuhi persyaratan dalam undang-undang dalam membuat kebijakan dan mencapai tujuan (Dunn, 2003; Winarno, 2016)

1.6.4. Implementasi Kebijakan Publik

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa implementasi kebijakan adalah salah satu dari tahapan kebijakan publik. Dalam proses kebijakan publik, implementasi kebijakan merupakan tahapan krusial (Winarno, 2016). Gordon mengemukakan bahwa implementasi kebijakan berkenaan dengan segala kegiatan yang diarahkan pada realisasi program (Keban, 2014). Grindle berpendapat bahwa implementasi secara umum bertugas untuk membentuk suatu kaitan untuk memudahkan segala tujuan kebijakan dapat direalisasikan sebagai dampak dari suatu kegiatan pemerintah (Winarno, 2016).

Keterlibatan aktor-aktor dalam tahap implementasi juga dikemukakan oleh Randall A. Ripley dan Grace A. Franklin, yaitu dalam proses implementasi terdapat berbagai aktor penting yang terlibat dimana aktor-aktor tersebut memiliki tujuan dan ekspektasi yang tersebar dan bersaing, serta bekerja dalam konteks program pemerintah, lalu membutuhkan partisipasi dari berbagai unit pemerintah dan yang dipengaruhi oleh faktor-faktor kuat di luar kendali mereka (Subarsono, 2011). Dengan demikian, implementasi kebijakan dapat dikatakan sebagai tahapan dimana

aktor-aktor yang terlibat dalam kebijakan melaksanakan segala kegiatan dan tindakan untuk mencapai dan merealisasikan tujuan kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Terdapat dua pendekatan dalam memahami implementasi kebijakan, yaitu top-down dan bottom-up. Pendekatan top-down adalah pendekatan dimana implementasi kebijakan yang dilakukan tersentralisir dimulai dari aktor tingkat pusat, dan keputusannya juga diambil dari tingkat pusat. Model pendekatan top-down dirumuskan oleh beberapa tokoh seperti Donald Van Metter dan Carl Van Horn, Merilee S Grindle, dan George C. Edwards III.

Sementara itu, pendekatan bottom-up merupakan model pendekatan yang menekankan bahwa implementasi di lapangan memberikan keleluasaan dalam penerapan kebijakan. Adam Smith merupakan ahli kebijakan yang lebih berfokus dengan pendekatan bottom-up. Adam Smith memandang bahwa implementasi kebijakan sebagai suatu proses atau alur (Islamy, 2004)

Pendekatan implementasi kebijakan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan top-down. Hal ini dikarenakan dalam penelitian ini lebih melihat bagaimana peran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Selatan dalam melakukan implementasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta, dalam hal ini lajur sepeda pada Kota Administrasi Jakarta Selatan di Jalan RS Fatmawati – Jalan Panglima Polim – Jalan Sisingamangaraja. Berdasarkan hal tersebut maka

implementasi kebijakan pada penelitian ini akan dilihat melalui pendekatan top-down.

Dari sekian banyak ahli kebijakan atau referensi yang membahas mengenai model implementasi kebijakan dengan pendekatan top-down, peneliti memilih model implementasi yang dirumuskan oleh Donald Van Metter dan Carl Van Horn, serta George C. Edwards III.

Model pendekatan top-down yang dirumuskan oleh Donald Van Metter dan Carl Van Horn mengandaikan bahwa keberjalanan implementasi kebijakan terjadi secara liner dari kebijakan publik, implementor, dan kinerja kebijakan publik. Dengan model seperti ini menurut Van Meter dan Van Horn, dapat menjelaskan proses-proses dengan cara melihat bagaimana keputusan-keputusan kebijakan dilaksanakan (Winarno, 2016). Model ini memiliki enam faktor yang membentuk kaitan antara kebijakan dan kinerja.

Pertama, ukuran dasar dan tujuan kebijakan yang digunakan untuk menguraikan secara menyeluruh tujuan-tujuan keputusan kebijakan (Winarno, 2016). Kedua, sumber daya baik berupa sumber daya manusia maupun sumberdaya non-manusia (Subarsono, 2011). Ketiga, komunikasi antarorganisasi dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan. Dalam hal ini propek-prospek tentang implementasi kebijakan dapat efektif apabila terdapat kejelasan ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan yang dinyatakan, dan ketepatan serta konsistensi dalam mengkomunikasikan ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan tersebut dengan berbagai sumber informasi (Winarno, 2016).

Keempat, karakteristik badan pelaksana yang berkaitan dengan struktur birokrasi. Kelima, kondisi sosial, ekonomi, dan politik yang dapat memiliki efek mendalam terhadap pencapaian badan-badan pelaksana kebijakan. Keenam, kecenderungan pelaksana. Unsur tanggapan pelaksana yang mungkin dapat memengaruhi kemampuan dan keinginan mereka untuk melaksanakan kebijakan, yaitu pemahaman tentang kebijakan, tanggapan terhadap kebijakan, dan intensitas tanggapan tersebut (Winarno, 2016).

Model implementasi kebijakan dengan pendekatan top-down juga dikemukakan oleh George C. Edwards III yang berpandangan bahwa terdapat empat faktor penting yang mempengaruhi implementasi kebijakan. Pertama, komunikasi yang dapat dilihat dari transmisi, kejelasan, dan konsistensi. Komunikasi yang dilakukan ini harus akurat dan dimengerti dengan cermat oleh para implementor Kedua, sumber daya yang harus dipastikan bahwa implementor kebijakan tidak mengalami kekurangan sumberdaya yang diperlukan dalam implementasi kebijakan, agar implementasi berjalan efektif (Winarno, 2016).

Ketiga, disposisi yaitu implementor kebijakan harus mempunyai sikap atau perspektif yang sama dengan pembuat kebijakan agar implementasi kebijakan berjalan efektif. Keempat, struktur birokrasi dimana aktivitas organisasi dapat menjadi tidak fleksibel jika lemahnya pengawasan dan prosedur birokrasi yang rumit dan kompleks (*red tape*) akibat dari struktur birokrasi yang terlalu panjang. (Winarno, 2016)

1.6.5. Komunikasi Kebijakan

Definisi komunikasi merupakan proses penyampaian pesan dari komunikator kepada komunikan/khalayak/publik yang bertujuan untuk mengubah pengetahuan, sikap, dan perilaku (Mani & Guntoro, 2020). Kebijakan dalam perspektif komunikasi dapat dikategorikan sebagai pesan yang disampaikan oleh pemerintah atau institusi tertentu yang ditujukan kepada publik/khalayak/masyarakat (Mani & Guntoro, 2020). Komunikasi kebijakan pada prinsipnya adalah suatu komunikasi yang terjadi dalam tubuh pemerintahan, dengan demikian dapat diartikan sebagai suatu penyampaian pesan, program, dan gagasan pemerintah kepada masyarakat untuk mencapai tujuan negara (Wahab, 1991). George C. Edward III menjelaskan bahwa komunikasi kebijakan berkaitan dengan bagaimana kebijakan dikomunikasikan kepada organisasi dan/atau publik dan sikap serta tanggapan dari para pihak yang terlibat (R. Nugroho, 2014).

Edward III juga mengemukakan bahwa dalam rangka mencapai keberhasilan implementasi kebijakan, tujuan dan sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran agar dapat mengurangi distorsi implementasi. Apabila terdapat ketidakjelasan tujuan dan sasaran suatu kebijakan atau bahkan tidak diketahui sama sekali oleh kelompok sasaran, maka dimungkinkan akan terjadi resistensi dari kelompok sasaran (Subarsono, 2011). Selain itu, Van Meter dan Van Horn juga menjelaskan bahwa implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain sehingga diperlukan

koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program (Subarsono, 2011). Hal ini berkaitan dengan komunikasi kebijakan yang dilakukan.

Terdapat beberapa unsur yang mendukung terjadinya komunikasi, yaitu: (Mani & Guntoro, 2020)

1. Sumber, atau yang sering disebut sebagai komunikator. Sumber yang dilibatkan dalam semua peristiwa komunikasi memiliki peran sebagai pembuat atau pengirim informasi.
2. Pesan, merupakan sesuatu yang disampaikan kepada komunikan secara langsung atau melalui media komunikasi.
3. Media, yaitu alat untuk memindahkan pesan dari komunikator/sumber kepada komunikan/penerima.
4. Khalayak, atau yang sering disebut dengan komunikan, penerima, dan sasaran. Khalayak merupakan sasaran komunikasi yang pesannya disampaikan oleh komunikator/sumber.
5. Gangguan, merupakan segala sesuatu yang mendistorsi pesan. Gangguan dapat terjadi apabila pesan yang disampaikan oleh komunikator/sumber berbeda dengan yang diterima oleh khalayak/penerima. Gangguan ini dapat berupa gangguan fisik, psikologis, ataupun semantik.
6. Umpan Balik, merupakan reaksi atau respons komunikan setelah menerima pesan dari komunikator yang dapat berbentuk kerutan dahi atau senyuman dan sebagainya.

7. Efek, merupakan perbedaan antara apa yang dirasakan, dipikirkan, dan dilakukan oleh komunikan/khalayak sebelum dan sesudah menerima pesan dari komunikator/sumber. Selain itu, dapat diartikan pula bahwa efek adalah perubahan atau penguatan keyakinan pada pengetahuan, sikap, dan tindakan seseorang sebagai akibat penerimaan pesan.
8. Konteks, merupakan sesuatu yang membingkai komunikasi. Konteks komunikasi dapat diartikan pula sebagai lingkungan, yang meliputi konteks fisik, psikologis, sosiologis, budaya, dan temporal.

Sementara itu, tujuan umum komunikasi juga disampaikan oleh Santucci dalam (Mani & Guntoro, 2020) yaitu sebagai berikut:

1. *To obtain something* (Untuk mendapatkan sesuatu).
2. *To control the behaviour of other people* (Untuk mengontrol perilaku orang lain).
3. *To inform somebody* (Untuk menginformasikan seseorang).
4. *To satisfy a desire for knowledge* (Untuk memuaskan keinginan akan pengetahuan).
5. *To express a feeling* (Untuk mengungkapkan perasaan).
6. *To express the pleasure of being with somebody else* (Untuk mengekspresikan kesenangan bersama orang lain).
7. *To express a psychological condition* (Untuk mengekspresikan kondisi psikologis).
8. *To respect a social status* (Untuk menghargai status sosial).

Komunikasi juga terdapat beberapa bentuk atau tipe. Bentuk-bentuk komunikasi menurut La Mani dan Budi Guntoro adalah komunikasi dengan diri sendiri (*Intrapersonal Communication*), komunikasi antarpribadi (*Interpersonal Communication*), komunikasi kelompok, komunikasi organisasi, komunikasi publik, dan komunikasi massa. (Mani & Guntoro, 2020)

Efektivitas komunikasi dapat diukur pada sejauh mana pesan yang disampaikan oleh komunikator/sumber dapat dipahami dengan baik oleh komunikan/khalayak. Komunikasi yang efektif dapat dilihat pula pada sejauh mana pesan yang disampaikan oleh komunikator/sumber dapat memberikan dampak pada komunikan/khalayak baik secara kognitif, afektif, dan behavioral. (Mani & Guntoro, 2020).

Van Meter dan Van Horn menjelaskan bahwa komunikasi di dalam dan antara organisasi-organisasi merupakan suatu proses yang kompleks dan sulit. Dalam meneruskan pesan-pesan ke bawah dalam suatu organisasi atau dari suatu organisasi ke organisasi lainnya, para komunikator dapat menyimpangkannya atau menyebarkanluaskannya, baik secara sengaja atau tidak sengaja. Van Meter dan Van Horn lebih lanjut menjelaskan bahwa prospek-prospek tentang implementasi yang efektif ditentukan oleh kejelasan ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan yang dinyatakan dan oleh ketepatan dan konsistensi dalam mengkomunikasikan ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan tersebut. (Winarno, 2016). Dalam banyak program, implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain. Untuk itu,

diperlukan koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program.

George C. Edwards III menjelaskan tiga faktor yang mempengaruhi keberhasilan komunikasi dalam implementasi kebijakan, yaitu: (Agustino, 2016; Widodo, 2021; Winarno, 2016) :

1. Transmisi, berkaitan dengan penyaluran komunikasi yang baik. Hal ini dilakukan agar dapat menghasilkan implementasi kebijakan yang baik (Agustino, 2016). Selain itu, melalui transmisi dikehendaki agar kebijakan publik tidak hanya disampaikan kepada implementor kebijakan, namun disampaikan juga kepada kelompok sasaran kebijakan dan pihak lain yang berkepentingan baik secara langsung maupun tidak langsung (Widodo, 2021) Saat implementasi kebijakan dilakukan, maka pelaksana kebijakan harus menyadari bahwa suatu keputusan telah dibuat dan suatu perintah telah dikeluarkan untuk dilaksanakan, sehingga pelaksana kebijakan tidak boleh abai terhadap kebijakan yang dikeluarkan. Transmisi komunikasi ini diperlukan karena masih sering terjadi kesalahpahaman terhadap keputusan-keputusan yang dikeluarkan (Winarno, 2016)

Dalam mentransmisikan kebijakan dalam tahap implementasi, terdapat beberapa hambatan yang kerap kali ditemukan menurut Edwards (Winarno, 2016). Pertama, pertentangan pendapat antara para pelaksana kebijakan dengan perintah yang dikeluarkan oleh pengambil kebijakan sehingga dapat menimbulkan hambatan atau distorsi seketika terhadap komunikasi kebijakan.

Kedua, informasi kebijakan melewati berlapis-lapis hierarki birokrasi karena struktur yang ketat dan hierarkis pada birokrasi dapat memengaruhi tingkat efektivitas komunikasi kebijakan yang dijalankan, sehingga kemungkinan pula dapat mendistorsikankan perintah-perintah pelaksana. Distorsi perintah pelaksana dapat disebabkan karena tidak adanya saluran-saluran komunikasi yang ditentukan dan penggunaan sarana komunikasi yang tidak langsung. Kondisi tersebut sangat berpengaruh terhadap tingkat efektivitas komunikasi kebijakan yang dijalankan. Ketiga, persepsi yang selektif dan ketidakmauan para pelaksana untuk mengetahui persyaratan-persyaratan suatu kebijakan. (Winarno, 2016).

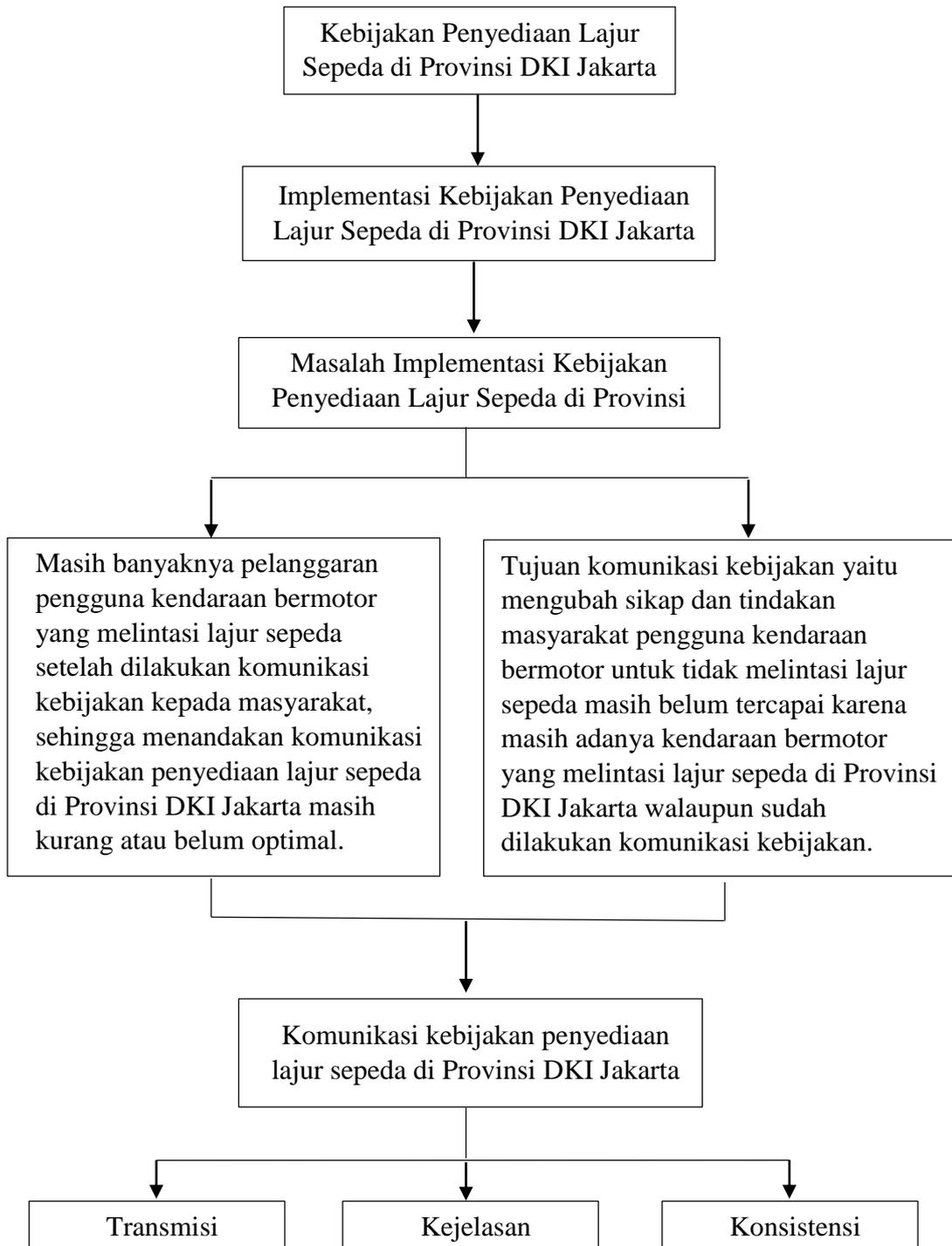
2. Kejelasan, berkaitan dengan kejelasan dan tidak membingungkannya komunikasi atau informasi yang diterima oleh para pelaksana kebijakan (Agustino, 2016). Agar implementasi kebijakan berjalan sesuai harapan, maka petunjuk-petunjuk implementasi tidak hanya harus diterima oleh para pelaksana kebijakan, tetapi komunikasi kebijakan tersebut juga harus jelas. Hal ini dikarenakan instruksi yang disampaikan kepada pelaksana kebijakan sering kabur dan tidak menetapkan kapan dan bagaimana suatu program dilaksanakan, sehingga dapat mendorong terjadinya interpretasi yang salah atau bertentangan dengan makna pesan awal (Winarno, 2016). Melalui kejelasan ini, maka kebijakan yang ditransmisikan secara jelas kepada pelaksana, sasaran kebijakan dan pihak lain yang berkepentingan sehingga maksud, tujuan, sasaran, serta substansi dari kebijakan publik diketahui secara jelas oleh mereka sehingga

mereka akan mempersiapkan dan melaksanakan apa-apa saja agar tujuan kebijakan tersebut dapat tercapai secara efektif dan efisien (Widodo, 2021).

Terdapat enam faktor pendorong terjadinya ketidakjelasan komunikasi kebijakan menurut Edwards, yaitu keinginan untuk tidak mengganggu kelompok-kelompok masyarakat, kompleksitas kebijakan publik, kurangnya konsensus mengenai tujuan-tujuan kebijakan, masalah-masalah dalam memulai suatu kebijakan baru, sifat pembentukan ke pengadilan, dan menghindari pertanggungjawaban kebijakan (Winarno, 2016).

3. Konsistensi, berkaitan dengan kejelasan dan konsistensi penyampaian informasi atau perintah suatu kebijakan harus tetap pada pendirian awal (Agustino, 2016). Konsistensi ini dibutuhkan agar kebijakan publik yang diambil tidak simpang siur sehingga tidak membingungkan pelaksana kebijakan, sasaran kebijakan, dan pihak-pihak yang berkepentingan (Widodo, 2021). Efektivitas implementasi kebijakan dapat berlangsung efektif apabila perintah-perintah pelaksana harus konsisten dan jelas, karena perintah-perintah implementasi kebijakan yang tidak konsisten akan mendorong para pelaksana mengambil tindakan yang sangat longgar dalam menafsirkan dan mengimplementasikan kebijakan, sehingga tujuan-tujuan kebijakan berkemungkinan besar tidak tercapai (Winarno, 2016).

Gambar 1. 9. Kerangka Pikir Penelitian



1.7.Operasionalisasi Konsep

Dalam penelitian ini konsep yang akan diteliti adalah konsep komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta. Konsep komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta adalah bagaimana kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta dikomunikasikan kepada pelaksana kebijakan, kelompok sasaran kebijakan, dan kelompok kepentingan. Komunikasi kebijakan ini dilihat dari fenomena yang terjadi pada lajur sepeda di Jalan RS Fatmawati Raya, Panglima Polim, dan Sisingamangaraja, Kota Administrasi Jakarta Selatan dimana terdapat permasalahan yang telah dijelaskan pada latar belakang. Adapun komunikasi kebijakan ini akan dilihat dari faktor-faktor yang mempengaruhinya yaitu transmisi, kejelasan, dan konsistensi yang diidentifikasi sebagai berikut:

1. Transmisi komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta yang dilihat dari kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta telah dikomunikasikan kepada pelaksana kebijakan, kelompok sasaran kebijakan, maupun kelompok-kelompok kepentingan lainnya, dan dapat dikomunikasikan dengan baik di dalam struktur birokrasi maupun ke kelompok sasaran kebijakan dan kelompok kepentingan yang dilihat dari penggunaan sarana komunikasi langsung dan telah ditentukannya saluran-saluran komunikasi.

2. Kejelasan komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta yang dilihat dari maksud, tujuan, sasaran, dan substansi kebijakan dikomunikasikan dengan jelas dan dipahami dengan baik oleh pelaksana kebijakan, sasaran kebijakan, dan kelompok kepentingan. Selain itu, kejelasan komunikasi kebijakan ini juga dilihat dari waktu pelaksanaan kebijakan yang telah ditentukan dan disampaikan kepada pelaksana kebijakan, serta pelaksana kebijakan mengetahui bagaimana melaksanakan kebijakan penyediaan lajur sepeda.
3. Konsistensi komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta dilihat dari tidak adanya perbedaan penyampaian informasi kebijakan kepada pelaksana kebijakan, kelompok sasaran kebijakan, dan kelompok kepentingan, serta tidak adanya simpang siur informasi mengenai kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta.

Selain itu, dalam penelitian ini juga akan diteliti tentang faktor pendorong dan penghambat komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta. Faktor pendorong dan penghambat tersebut terdiri dari faktor pendorong internal dan eksternal, serta faktor penghambat internal dan eksternal.

1.8. Argumen Penelitian

Argumen penelitian berisi mengenai jawaban atas rumusan masalah penelitian menurut teori-teori yang ada dalam literatur. Argumen penelitian juga

dibangun berdasarkan kerangka pemikiran teoritis. Dalam pelaksanaannya, lajur sepeda pada Kota Administrasi Jakarta, di Jalan RS Fatmawati Raya – Jalan Panglima Polim – Jalan Sisingamangaraja, masih dilintasi oleh pengguna jalan yang tidak diperuntukan untuk melintasi lajur sepeda seperti pengguna kendaraan bermotor. Hal ini disebabkan karena pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan lajur sepeda tersebut belum mengetahui dan memahami bahwa lajur sepeda yang tersedia tidak boleh dilintasi oleh pengguna kendaraan bermotor. Hal tersebut dapat dikarenakan komunikasi dalam mensosialisasikan lajur sepeda ini masih kurang atau belum optimal sehingga pengguna jalan belum memahami peraturan dan ketentuan yang ada. Selain itu, permasalahan tersebut juga dapat terjadi karena komunikasi dalam mensosialisasikan lajur sepeda telah dilakukan, namun memang pengguna jalan tersebut yang melanggar peraturan dan ketentuan yang ada.

1.9. Metode Penelitian

1.9.1. Tipe Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif ini digunakan untuk mendeskripsikan komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta. Adapun strategi yang digunakan dalam pendekatan kualitatif ini adalah deskriptif.

1.9.2. Situs Penelitian

Situs penelitian ini adalah Provinsi DKI Jakarta, dalam hal ini adalah lajur sepeda pada Kota Administrasi Jakarta Selatan di Jalan RS Fatmawati Raya – Jalan

Panglima Polim – Jalan Sisingamangaraja. Situs penelitian tersebut diambil untuk memperoleh data-data atau informasi yang diperlukan dalam penelitian ini.

1.9.3. Subjek Penelitian

Teknik pemilihan subjek penelitian ini menggunakan teknik *purposive* yang merujuk pada Kepala Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Selatan dan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Alasan pemilihan informan tersebut karena dianggap paling memahami fokus penelitian ini. Informan-informan tersebut akan memberikan petunjuk informan lainnya yang dapat memberikan data dan informasi selanjutnya tentang komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta sesuai dengan teknik *snowball sampling*. Sesuai dengan teknik *snowball sampling*, direkomendasikannya informan-informan lain yaitu Anggota Satuan Pelaksana Perhubungan Kecamatan Kebayoran Baru, Kepala Satuan Pelaksana Perhubungan Kecamatan Kebayoran Baru, Transport Asistant ITDP Indonesia, Kepala Seksi Perencanaan Jalan dan Jembatan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, dan Bintara Seksi Pelanggaran Sub Direktorat Pembinaan dan Penegakan Hukum Polda Metro Jaya. Kemudian, untuk menambah kualitas data, peneliti menggunakan teknik *accidental sampling* pada pengguna jalan di Jalan RS Fatmawati Raya – Jalan Panglima Polim – Jalan Sisingamangaraja, Kota Administrasi Jakarta Selatan.

1.9.4. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini disesuaikan dengan pendekatan penelitian yang digunakan yaitu pendekatan kualitatif, sehingga

menggunakan data yang berupa teks, kata-kata tertulis, frasa-frasa atau simbol-simbol yang menggambarkan atau merepresentasikan orang-orang, tindakan-tindakan, dan peristiwa-peristiwa dalam penelitian yang berfokus pada komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta ini.

1.9.5. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer akan diperoleh dari proses observasi dimana peneliti akan berperan sebagai pengamat yang mengamati komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta. Selain itu, data primer juga akan diperoleh melalui proses wawancara berdasarkan informan yang ditentukan dan ditemukan berdasarkan teknik pemilihan subjek penelitian yang telah ditetapkan. Kemudian, data sekunder akan diperoleh dari artikel jurnal, artikel berita, buku-buku, dan peraturan-peraturan yang terkait dengan komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta.

1.9.6. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data dilakukan melalui beberapa cara. Pertama, dilakukan wawancara dengan informan. Kemudian, dilakukan observasi ke lapangan untuk melakukan pengamatan langsung terhadap komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda pada Kota Administrasi Jakarta Selatan, di Jalan RS Fatmawati Raya – Jalan Panglima Polim – Jalan Sisingamangaraja. Selanjutnya,

sebagai pelengkap dari proses observasi dan wawancara, peneliti juga melakukan dokumentasi berupa foto-foto atau catatan terhadap dokumen-dokumen tertulis seperti artikel berita, karya penelitian terdahulu, transkrip Undang-Undang dan Peraturan yang berkaitan dengan komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta.

1.9.7. Analisis dan Interpretasi Data

Analisis dan interpretasi data dalam penelitian ini meliputi tiga proses, yaitu:

1. Reduksi data.

Proses ini dilakukan dengan cara perangkuman, pemilihan hal-hal pokok, dan pemfokusan terhadap fokus penelitian ini yaitu komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta. Data-data yang direduksi tersebut memberikan gambaran yang tajam dan memberikan kemudahan penelitian jika diperlukan.

2. Penyajian data.

Penyajian data dilakukan dengan mendeskripsikan komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta, dengan menggunakan teks yang bersifat naratif, grafik, gambar, atau tabel-tabel.

3. Penarikan Kesimpulan.

Kegiatan selanjutnya yaitu menarik kesimpulan. Kesimpulan awal yang ditemukan dalam penelitian ini hanya bersifat sementara dan dapat berubah

apabila terdapat bukti-bukti kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data. Namun, jika pada awal penelitian ini kesimpulan telah diambil dengan didukung bukti-bukti yang kuat, valid, dan konsisten saat melakukan pengambilan data, maka kesimpulan yang dipaparkan merupakan kesimpulan yang kredibel. Dalam penelitian ini, kesimpulan yang dideskripsikan adalah penemuan baru yang belum pernah ada terkait komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta, dalam hal ini adalah lajur sepeda pada Kota Administrasi Jakarta Selatan di Jalan RS Fatmawati Raya – Jalan Panglima Polim – Jalan Sisingamangaraja. Temuan yang dipaparkan dalam kesimpulan tersebut dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu obyek yang sebelum diteliti masih remang-remang, namun setelah diteliti menjadi lebih jelas.

1.9.8. Kualitas Data

Untuk menguji kualitas data dalam penelitian ini, digunakan teknik triangulasi. Triangulasi yang digunakan adalah triangulasi sumber yaitu teknik pemeriksaan dengan memanfaatkan berbagai sumber penelitian. Dalam penelitian ini, teknik triangulasi sumber dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- a. Membandingkan data hasil pengamatan di lokasi penelitian dengan data hasil wawancara dengan informan.
- b. Membandingkan segala pandangan dan pendapat berbagai kalangan, seperti pengguna jalan di Jalan RS Fatmawati Raya – Jalan Panglima Polim – Jalan

Sisingamangaraja Kota Administrasi Jakarta Selatan, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Kepala Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Selatan, dan lain-lain.

- c. Membandingkan hasil wawancara setiap informan dan membandingkan dengan isi-isi dokumen yang berkaitan.