

# KOMUNIKASI KEBIJAKAN PENYEDIAAN LAJUR SEPEDA DI PROVINSI DKI JAKARTA

Aida Safira, Amni Zarkasyi Rahman, Kismartini  
**Departemen Administrasi Publik**  
**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro**  
Jl. Prof. H. Soedarto, SH Tembalang Semarang Kotak Pos 1269  
Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 7465405  
Laman : <http://www.fisip.undip.ac.id> email [fisip@undip.ac.id](mailto:fisip@undip.ac.id)

## ABSTRACT

*In the implementation of the provision bike lanes policy in Province DKI Jakarta, there are still many violations of motorized vehicle users crossing bicycle lanes. In fact, according to regulations, motorized vehicles are prohibited from crossing the bicycle lane. This indicates that the policy communication for the provision of bicycle lanes in DKI Jakarta has not been able to influence the behavior of motorized vehicle users to comply with the prohibition on crossing bicycle lanes. This study aims to analyze the policy communication for the provision of bicycle lanes in the DKI Jakarta Province and analyze the driving and inhibiting factors of communication of provision bike lanes policy in Province DKI Jakarta. This research method is descriptive qualitative. Specifically, the researchers made observations on the bicycle lane at RS Fatmawati Raya, Panglima Polim, and Sisingamangaraja Street, South Jakarta Administration City. The result of this research is that the communication of provision bike lanes policy in Province DKI Jakarta is not yet fully good because the transmission is not yet optimal for policy implementers and policy target groups, and the consistency of policy communication is not yet optimal for policy target groups. The driving factor for this policy communication consists of understanding policy implementers related to policies and coordination with various parties to disseminate policy. The inhibiting factors for this policy communication consist of human resources, financial resources, road conditions, traffic conditions, and community behavior. Suggestions from this research are to improve communication of provision bike lanes policy which is still not optimal and reduce barriers to communication of provision bike lanes policy in Province DKI Jakarta.*

**Keywords: Policy Communication, Provision Bike Lanes Policy, Province DKI Jakarta**

## PENDAHULUAN

DKI Jakarta merupakan provinsi yang memiliki kepadatan penduduk tertinggi di Indonesia mencapai 15.900 jiwa/km<sup>2</sup> 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, 2021). Sebagai provinsi yang memiliki kepadatan penduduk dan jumlah kendaraan bermotor yang tinggi, diketahui bahwa di DKI Jakarta mengalami peningkatan volume pesepeda, yaitu pada



tahun 2019 seperti yang terlihat pada Gambar 1.



**Gambar 1.** Volume Pesepeda di Jalur Sepeda DKI Jakarta

*Sumber:* (Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, 2020). Telah diolah kembali.

Namun, peningkatan jumlah pesepeda diikuti dengan peningkatan jumlah kecelakaan pesepeda. Pada bulan Januari-Juni tahun 2020, Komunitas sepeda Bike to Work (B2W) Indonesia mencatat bahwa 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 dimana 14 diantaranya meninggal dunia. Data tersebut menempatkan DKI Jakarta dengan jumlah kecelakaan pesepeda terbanyak di Indonesia (Bima Setiyadi, 2021).



**Gambar 2.** Jumlah Kecelakaan Pesepeda di DKI Jakarta

*Sumber:* (Bima Setiyadi, 2021; Dewanda, 2020). Telah diolah kembali.

Berdasarkan hasil-hasil penelitian sebelumnya dan artikel diketahui bahwa ketersediaan infrastruktur untuk pesepeda seperti lajur sepeda yang terpisah dan terlindungi dapat mencegah atau mengurangi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pesepeda di jalan (Daraei, Pelechrinis, & Quercia, 2021; Marshall & Ferenchak, 2019; Roe & Jackson, 2020; Schmitt, 2013; Sheldon, 2021; Teschke et al., 2012; University of Colorado Denver, 2019)

Oleh karena itu, ketersediaan lajur sepeda yang dapat memberikan keamanan kepada pesepeda di DKI Jakarta menjadi penting, mengingat pula pesepeda merupakan pengguna jalan yang rentan.

Di DKI Jakarta, mengenai ketersediaan lajur sepeda diatur dalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 128 Tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda yang diantaranya menjelaskan bahwa lajur sepeda diperuntukan bagi sepeda dan sepeda listrik, serta dapat dilintasi oleh otopet, skuter, hoverboard, dan/atau unicycle. Dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi juga menjelaskan bahwa setiap pengemudi Kendaraan Bermotor dilarang mengoperasikan Kendaraan Bermotor di lajur sepeda.

Namun pada implementasinya, diketahui bahwa kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta ini masih ditemukan banyak pelanggaran yaitu diantaranya pengendara kendaraan bermotor yang masih banyak melintasi lajur sepeda. Padahal sebelumnya sudah dilakukan sosialisasi kebijakan yang diantaranya berisikan peringatan kepada pengguna kendaraan bermotor agar tidak menggunakan lajur sepeda.

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.

Banyaknya pelanggaran oleh pengguna jalan pada implementasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta menandakan bahwa komunikasi kebijakan masih belum optimal karena belum mampu mengubah sikap dan tindakan pengguna kendaraan bermotor untuk mematuhi larangan melintasi lajur sepeda. Hal tersebut sebagaimana yang dijelaskan oleh Mani dan Guntoro bahwa komunikasi kebijakan dilakukan dengan tujuan memberikan perubahan pengetahuan, sikap, dan perilaku. Selain itu, Van Meter dan Van Horn serta George C. Edwards III juga menjelaskan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan adalah komunikasi. Oleh karena itu, penelitian mengenai Komunikasi Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta penting untuk dilakukan.

Dalam penelitian ini, peneliti mengambil studi kasus pada Jalan RS Fatmawati Raya, Panglima Polim, dan Sisingamangaraja, Kota Administrasi Jakarta Selatan karena pada ruas jalan tersebut lajur

sepeda yang tersedia terlihat paling mengurangi lebar lajur jalan kendaraan umum. Hal ini terlihat lebih mendorong pengguna kendaraan bermotor untuk 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 masih dapat melintas di lajunya masing-masing.

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?

Selain itu, tujuan dari 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.

## **KAJIAN TEORI**

### **1. Administrasi Publik**

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). 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.

## **2. Kebijakan Publik**

Heiden menjelaskan bahwa kebijakan publik merupakan studi mengenai bagaimana, mengapa, dan apa konsekuensi dari tindakan yang diambil oleh pemerintah (Winarno, 2016). 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 (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).

Terdapat serangkaian tahapan dalam pembuatan kebijakan publik yang terdiri atas penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan, dan penilai atau evaluasi kebijakan.

## **3. Implementasi Kebijakan Publik**

Gordon mengemukakan bahwa implementasi kebijakan berkenaan dengan segala kegiatan yang diarahkan pada realisasi program (Keban, 2014).

Model implementasi kebijakan menurut Van Meter dan Van Horn memiliki enam faktor yang membentuk kaitan antara kebijakan dan kinerja yaitu ukuran dasar dan tujuan kebijakan, sumber daya, komunikasi antarorganisasi dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan, karakteristik badan pelaksana yang berkaitan dengan struktur birokrasi, kondisi sosial ekonomi dan politik, dan kecenderungan pelaksana (Winarno, 2016).

Model implementasi kebijakan 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. Kedua, sumber daya. Ketiga, disposisi. Keempat, struktur birokrasi (Winarno, 2016).

## **4. Komunikasi Kebijakan**

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 (Nugroho, 2014). 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.

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 menyebarkan-nya, baik secara sengaja atau tidak sengaja (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 (Subarsono, 2011).

George C. Edwards III juga 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 (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). Distorsi perintah pelaksana dapat disebabkan karena tidak adanya saluran-saluran komunikasi yang ditentukan dan penggunaan sarana komunikasi yang tidak langsung (Winarno, 2016).

2. Kejelasan. 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).

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)

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah wawancara, observasi, dan dokumentasi. Teknik penentuan informan dilakukan dengan teknik *puposive sampling*, *snowball sampling*, dan *accidental sampling*. Situs penelitian ini adalah Provinsi DKI Jakarta, dalam hal ini adalah lajur sepeda di Kota Administrasi Jakarta Selatan pada Jalan RS Fatmawati Raya, Jalan Panglima Polim, dan Jalan Sisingamangaraja.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **1. Komunikasi Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta**

Pada penelitian ini, komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta akan dilihat berdasarkan aspek Transmisi, Kejelasan, dan Konsistensi.

#### **a. Transmisi Komunikasi Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta**

Transmisi komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta sudah dilakukan kepada pelaksana kebijakan, kelompok sasaran kebijakan, dan kelompok kepentingan. Hal ini sebagaimana yang dijelaskan oleh Edwards bahwa melalui transmisi komunikasi kebijakan ini dikehendaki agar kebijakan publik 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).

Transmisi komunikasi oleh Gubernur kepada pelaksana kebijakan dilakukan melalui Instruksi Gubernur DKI Jakarta No. 66 Tahun 2019 tentang Pengendalian Kualitas Udara di Provinsi DKI Jakarta dan Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 1630 Tahun 2019 tentang Tim Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda, dikoordinasikan melalui Asisten Sekretariat Daerah, dan rapat

pimpinan. Transmisi komunikasi oleh Gubernur kepada pelaksana kebijakan ini sudah baik yang terlihat dari sudah baiknya penggunaan saluran-saluran komunikasi yang ada.

Transmisi komunikasi yang terjalin antar para pelaksana kebijakan atau dapat disebut dengan komunikasi horizontal dilakukan melalui rapat koordinasi, survey bersama, dan chatting melalui aplikasi WhatsApp. Transmisi komunikasi antar para pelaksana kebijakan ini terlihat belum sepenuhnya baik karena adanya kesulitan koordinasi antar pelaksana kebijakan. Padahal salah satu fungsi komunikasi horizontal adalah untuk memperbaiki koordinasi tugas dan saling berbagi informasi (Ruliana, 2016).

Transmisi komunikasi kepada pelaksana kebijakan di tingkat Kecamatan dilakukan melalui Surat Instruksi atau Surat Perintah Tugas, rapat koordinasi, apel, penyampaian secara langsung, dan *chatting* pada aplikasi WhatsApp. Transmisi komunikasi kepada pelaksana kebijakan di tingkat Kecamatan ini sudah baik karena sudah baiknya penggunaan saluran-saluran komunikasi yang ada.

ITDP Indonesia dapat dikatakan sebagai kelompok kepentingan dalam kebijakan penyediaan lajur sepeda di

Provinsi DKI Jakarta karena ITDP Indonesia merupakan kelompok yang memiliki tujuan untuk memberikan bantuan teknis kepada pemerintah kota dalam meningkatkan sistem transportasi berkelanjutan. Transmisi komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta juga telah terjalin dengan ITDP Indonesia sebagai kelompok kepentingan diantaranya melalui Workshop dan komunikasi terkait rekomendasi teknis jalur sepeda di DKI Jakarta. Transmisi komunikasi yang melibatkan kelompok kepentingan ini sudah baik karena telah terciptanya dialog dua arah antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, ITDP Indonesia, komunitas, dan warga pengguna jalan secara baik hingga mencapai hasil diskusi. Hal ini sebagaimana yang dijelaskan oleh Yusuf dan Ridwan dalam Sahputra yang menekankan terciptanya dialog dua arah dan sekaligus melahirkan pertukaran informasi yang relatif seimbang merupakan hasil dari sebuah proses komunikasi (Sahputra, 2020).

Selain itu, adanya tindak lanjut perencanaan jaringan jalur sepeda di DKI Jakarta termasuk uji coba desain jalur sepeda oleh Pemprov DKI Jakarta setelah diadakannya workshop yang diinisiasi oleh ITDP Indonesia serta adanya rekomendasi teknis lajur sepeda dari ITDP Indonesia yang

diimplementasikan oleh Pemprov DKI Jakarta mengartikan bahwa ITDP Indonesia merupakan kelompok kepentingan yang berpengaruh terhadap kebijakan penyediaan lajur sepeda ini.

Transmisi komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda juga telah dilakukan kepada kelompok sasaran kebijakan melalui media sosial, rambu lalu lintas, sosialisasi langsung, dan komunikasi langsung berupa penertiban dan penindakan. Transmisi komunikasi kepada kelompok sasaran kebijakan ini belum sepenuhnya baik karena komunikasi persuasif hingga koersif belum dilakukan secara optimal. Hal ini terlihat dari belum tersedianya rambu lalu lintas terkait sepeda di ruas jalan RS Fatmawati Raya, Panglima Polim, dan Sisingamangaraja sebagai salah satu komunikasi persuasif kebijakan. Selain itu sebagai komunikasi persuasif pula, penertiban yang dilakukan oleh Satuan Pelaksana Perhubungan Kecamatan tidak dilakukan kepada kendaraan bermotor yang melanggar karena melintasi lajur sepeda bermarka. Sebagai komunikasi koersif, diketahui pula bahwa pihak kepolisian tidak melakukan penegakan hukum berupa penilangan secara konvensional karena adanya diskresi kepolisian.

## **b. Kejelasan Komunikasi Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta**

Komunikasi kepada pelaksana kebijakan telah jelas karena telah ditentukannya dan disampaikannya intruksi terkait bagaimana dan kapan pelaksanaan kebijakan penyediaan lajur sepeda di DKI Jakarta kepada para pelaksana kebijakan. Instruksi yang diberikan kepada pelaksana kebijakan memuat rincian tugas masing-masing pelaksana kebijakan, sehingga dari rincian tugas tersebut menggambarkan bagaimana pelaksanaan kebijakan ini oleh masing-masing pelaksana kebijakan baik di tingkat Provinsi DKI Jakarta, maupun di tingkat Kota Administrasi dan Kecamatan.

Selain itu, instruksi yang diterima oleh pelaksana kebijakan juga sudah menetapkan waktu pelaksanaan kebijakan sesuai tupoksi masing-masing pelaksana kebijakan dan telah disampaikan kepada pelaksana-pelaksana kebijakan tersebut. Hal ini sebagaimana dijelaskan oleh Edwards dalam Winarno bahwa kejelasan komunikasi berkaitan dengan instruksi yang disampaikan juga menetapkan kapan dan bagaimana suatu program dilaksanakan, agar tidak terjadinya interpretasi yang salah atau bertentangan dengan makna pesan awal (Winarno, 2016).

Selain itu, pelaksana-pelaksana kebijakan penyediaan lajur sepeda baik di tingkat Provinsi maupun Kota Administrasi dan Kecamatan juga telah memahami dan mengaku bahwa instruksi-instruksi yang diberikan kepadanya sudah jelas serta telah mengetahui maksud, tujuan, substansi, dan sasaran kebijakan. Hal ini sebagaimana yang dijelaskan oleh Edwards III bahwa 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 (Widodo, 2021).

Komunikasi kepada kelompok kepentingan telah jelas yang terlihat dari telah ditentukannya dan disampaikan instruksi terkait bagaimana dan kapan pelaksanaan kebijakan penyediaan lajur sepeda di DKI Jakarta kepada ITDP Indonesia sebagai kelompok kepentingan.

Komunikasi kepada kelompok sasaran kebijakan juga telah jelas yang terlihat dari telah disampaikannya waktu dan bagaimana pelaksanaan kebijakan penyediaan lajur sepeda serta maksud, tujuan, sasaran, dan substansi kebijakan penyediaan lajur sepeda di DKI Jakarta kepada kelompok sasaran kebijakan melalui

berbagai saluran komunikasi yang ada. Selain itu, diketahui pula bahwa telah dipahami pula maksud, tujuan, sasaran, dan substansi tersebut oleh kelompok sasaran kebijakan.

### **c. Konsistensi Komunikasi Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta**

Komunikasi kepada pelaksana kebijakan pernah terjadi perubahan informasi. Namun, perubahan informasi sudah disampaikan kepada pihak-pihak terkait secara jelas dan tidak adanya simpang siur informasi. Hal ini sebagaimana yang dijelaskan oleh Widodo bahwa 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).

Komunikasi kepada kelompok kepentingan pernah terjadi perubahan informasi yaitu mengenai rekomendasi yang diberikan oleh ITDP Indonesia dan dilaksanakan oleh Pemprov DKI Jakarta. Namun, perubahan informasi sudah disampaikan kepada pihak-pihak terkait secara jelas dan tidak tidak adanya simpang siur informasi serta tidak membingungkan pelaksana kebijakan mengingat perubahan

informasi tersebut sudah dapat dipahami oleh berbagai pihak.

Komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta kepada kelompok sasaran kebijakan terdapat perbedaan informasi yang disampaikan. Hal ini berkaitan dengan tidak konsistennya komunikasi tentang aturan kendaraan bermotor terhadap lajur sepeda karena tidak adanya komunikasi berupa penertiban dan penegakan hukum terhadap pelanggar kendaraan bermotor terhadap marka lajur sepeda seperti di Jalan RS Fatmawati Raya, Panglima Polim, dan Sisingamangaraja Jakarta Selatan. Padahal sebelumnya di media sosial dan sosialisasi secara langsung oleh Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta disampaikan bahwa pelanggaran terhadap lajur sepeda akan ditindak dan kendaraan bermotor yang melintasi lajur sepeda bermarka garis solid atau tegak lurus maka dapat dilakukan penindakan. Hal ini sebagaimana dijelaskan oleh Edwards III bahwa konsistensi berkaitan dengan kejelasan dan konsistensi penyampaian informasi atau perintah suatu kebijakan harus tetap pada pendirian awal (Subarsono, 2011).

## **2. Faktor Pendorong dan Faktor Penghambat Komunikasi Kebijakan**

### **Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta**

Faktor pendorong dan penghambat komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta akan diidentifikasi berdasarkan faktor pendorong internal dan eksternal, serta faktor penghambat internal dan eksternal.

#### **a. Faktor Pendorong Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta**

Faktor pendorong internal dan eksternal komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

##### **1) Faktor Pendorong Internal Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta**

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dalam transmisi komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta ini telah digunakannya berbagai saluran komunikasi oleh masing-masing pihak yang terlibat. Penggunaan saluran komunikasi ini juga digunakan untuk mentransmisikan pesan secara jelas kepada pihak-pihak terkait apabila terjadinya perubahan informasi yang dikomunikasikan sebelumnya. Selain itu, sarana komunikasi secara langsung juga telah digunakan yaitu

diantaranya melalui rapat-rapat. Dengan demikian, penggunaan berbagai saluran komunikasi ini dapat mencegah terjadinya terjadinya distorsi perintah-perintah pelaksana dalam komunikasi kebijakan sebagaimana yang dijelaskan oleh Edward dalam Winarno bahwa distorsi perintah pelaksana dapat disebabkan karena tidak adanya saluran-saluran komunikasi yang ditentukan dan penggunaan sarana komunikasi yang tidak langsung (Winarno, 2016). Penggunaan saluran komunikasi ini juga ditentukan secara internal di lingkungan Pemprov DKI Jakarta. Oleh karena itu, **penggunaan berbagai saluran komunikasi** ini menjadi salah satu faktor pendorong internal komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui pula bahwa instruksi mengenai bagaimana dan kapan pelaksanaan kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta telah ditentukan dan ditransmisikan kepada para pelaksana kebijakan dan kelompok kepentingan. Dengan telah ditentukan dan ditransmisikannya instruksi mengenai bagaimana dan kapan pelaksanaan kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta kepada para pelaksana kebijakan dan

kelompok kepentingan mendorong terjadinya kejelasan komunikasi dan dapat meminimalisir terjadinya interpretasi yang salah. Hal ini sebagaimana yang dijelaskan oleh Edwards III bahwa sering kali instruksi-instruksi yang diteruskan kepada pelaksana-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).

Instruksi mengenai bagaimana dan kapan pelaksanaan kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta ini ditentukan dan ditransmisikan oleh pihak internal Pemprov DKI Jakarta. Oleh karena itu, **instruksi mengenai bagaimana dan kapan pelaksanaan kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta yang telah ditentukan dan ditranmsisikan kepada para pelaksana kebijakan dan kelompok kepentingan** ini menjadi faktor pendorong internal komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta yang berikutnya.

## **2) Faktor Pendorong Eksternal Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta**

Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa telah diselenggarakannya Workshop Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda yang diinisiasi oleh ITDP Indonesia sebagai kelompok kepentingan. Workshop Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda ini mendorong adanya transmisi aspirasi publik mengenai pentingnya lajur sepeda di DKI Jakarta kepada pihak Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Hal ini sebagaimana yang dijelaskan oleh Van Meter dan Van Horn bahwa dalam meneruskan pesan-pesan ke bawah dalam suatu organisasi atau dari suatu organisasi ke organisasi lainnya, para komunikator dapat menyebarkannya (Winarno, 2016). Workshop Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda ini diinisiasi oleh ITDP Indonesia yang merupakan pihak eksternal dari Pemprov DKI Jakarta. Oleh karena itu, **inisiasi ITDP Indonesia untuk menyelenggarakan Workshop Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda** ini menjadi salah satu faktor pendorong eksternal komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta.

Selanjutnya diketahui pula bahwa telah digunakannya media sosial ITDP Indonesia dan Komunitas Bike To Work Indonesia sebagai mitra pemerintah untuk mentransmisikan komunikasi kebijakan

penyediaan lajur sepeda. Penggunaan media sosial ini dapat lebih mudah dan cepat menjangkau khalayak yang banyak sebagaimana hasil penelitian yang dilakukan oleh (Herlina, 2017; Sari, Hartina, Awalia, Irianti, & Ainun, 2018) yang menjelaskan bahwa kehadiran media sosial dapat membuat komunikasi menjadi lebih mudah dan cepat serta dapat disampaikan untuk banyak orang. Penggunaan media sosial selain media sosial Pemprov DKI Jakarta tentu dapat memperluas jangkauan masyarakat yang menerima pesan komunikasi kebijakan ini diantaranya yaitu media sosial milik ITDP Indonesia dan Komunitas Bike To Work yang merupakan pihak eksternal Pemprov DKI Jakarta. Oleh karena itu, **penggunaan media sosial mitra pemerintah** menjadi faktor pendorong eksternal komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta.

#### **b. Faktor Penghambat Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta**

Faktor penghambat internal dan eksternal komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

## 1) Faktor Penghambat Internal Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta

Berdasarkan hasil penelitian, transmisi komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta kepada pelaksana kebijakan salah satunya dilakukan melalui rapat koordinasi. Namun dalam rapat koordinasi ini diketahui bahwa perwakilan staf dari OPD tertentu yang menghadiri rapat koordinasi terkadang berganti-ganti. Hal ini menyebabkan Dinas Perhubungan sebagai *leading sector* kesulitan untuk melakukan koordinasi dengan OPD pelaksana kebijakan lain. Padahal, Ruliana menjelaskan bahwa komunikasi horizontal seperti komunikasi antar OPD pelaksana kebijakan ini dilakukan untuk memperbaiki koordinasi tugas dan saling berbagi informasi (Ruliana, 2016). Namun komunikasi horizontal antar OPD pelaksana kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta ini masih ditemui kesulitan organisasi. Oleh karena itu, **adanya kesulitan koordinasi** ini menjadi salah satu faktor penghambat internal komunikasi kebijakan.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa salah satu saluran komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta kepada kelompok sasaran kebijakan adalah rambu lalu lintas

lajur sepeda. Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa rambu lalu lintas didefinisikan sebagai bagian perlengkapan jalan yang berupa huruf, lambang, kalimat, angka, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai larangan, peringatan, petunjuk, atau perintah bagi pengguna jalan. Rambu lalu lintas ini dapat dikategorikan sebagai komunikasi persuasif karena fungsi rambu lalu lintas sebagai larangan, peringatan, petunjuk, atau perintah bagi pengguna jalan tentu diharapkan dapat memengaruhi kognisi atau pengetahuan pengguna jalan dan mengubah sikap pengguna jalan sesuai rambu-rambu yang ada. Hal ini sebagaimana yang dijelaskan oleh Mani dan Guntoro bahwa komunikasi persuasif adalah dimana komunikator berupaya dengan menggunakan lambang-lambang untuk memengaruhi kognisi penerima, dan secara sengaja mengubah sikap atau kegiatan seperti yang diinginkan komunikator (Mani & Guntoro, 2020).

Namun, diketahui lebih lanjut bahwa rambu lalu lintas terkait lajur sepeda belum tersedia secara menyeluruh pada ruas jalan yang terdapat lajur sepeda di DKI Jakarta seperti yang terlihat di ruas jalan RS Fatmawati Raya, Panglima Polim, dan Sisingamangaraja Kota Administrasi Jakarta

Selatan yang tidak terdapat rambu lalu lintas terkait lajur sepeda padahal di ruas jalan tersebut terdapat lajur sepeda. Hal ini menyebabkan tidak menyeluruhnya pula transmisi komunikasi secara persuasif mengenai larangan, peringatan, petunjuk, atau perintah tentang keberadaan lajur sepeda bagi pengguna jalan sebagai fungsi rambu lalu lintas sebagaimana yang dijelaskan fungsi rambu lalu lintas dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan komunikasi persuasif oleh Mani dan Guntoro. Oleh karena itu, **rambu lalu lintas terkait lajur sepeda yang belum tersedia secara menyeluruh** ini menjadi faktor penghambat internal komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta berikutnya.

Selanjutnya, berdasarkan hasil penelitian diketahui pula bahwa dalam transmisi komunikasi kebijakan kepada kelompok sasaran kebijakan, Satuan Pelaksana Perhubungan Kecamatan juga memberikan himbauan, teguran, dan tindakan dengan penderekan terhadap pengguna jalan yang tidak sesuai aturan lajur sepeda, seperti kepada sepeda yang tidak menggunakan lajur sepeda dan kendaraan bermotor yang parkir di lajur sepeda. Komunikasi yang dilakukan oleh Satuan Pelaksana Perhubungan ini dapat

dikategorikan sebagai komunikasi bersifat persuasif yang bertujuan untuk mengubah perilaku orang lain atau sekelompok orang lain dengan menyampaikan beberapa pesan melalui himbauan dan teguran sebagaimana yang dijelaskan oleh Mani dan Guntoro (Mani & Guntoro, 2020). Namun, diketahui lebih lanjut bahwa Satuan Pelaksana Perhubungan Kecamatan tidak melakukan penertiban kepada kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran terhadap lajur sepeda bermarka. Hal ini menyebabkan transmisi komunikasi secara persuasif dengan menghimbau dan menegur pelanggar kebijakan lajur sepeda yang dilakukan oleh Satuan Pelaksana Perhubungan Kecamatan ini juga menjadi tidak menyeluruh. Oleh karena itu, **tidak adanya penertiban terhadap pelanggar kendaraan bermotor yang melintasi lajur sepeda bermarka oleh Satuan Pelaksana Perhubungan Kecamatan** ini menjadi salah satu faktor penghambat komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta berikutnya.

## **2) Faktor Penghambat Eksternal Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda di Provinsi DKI Jakarta**

Selain itu, berdasarkan hasil penelitian juga diketahui bahwa kepolisian yang memiliki kewenangan untuk melakukan

penegakan hukum juga tidak dilakukan kepada pelanggar lajur sepeda karena adanya diskresi kepolisian untuk tidak melakukan penegakan hukum berupa penilangan secara konvensional yang memberikan bukti tilang. Hal ini menyebabkan komunikasi secara koersif yang mengandung sanksi, ancaman, kekhawatiran, ketakutan, dan paksaan untuk mengubah sikap, opini, atau perilaku orang lain belum dilakukan mengingat penindakan berupa pemberian sanksi hukum belum dilakukan kepada pelanggar lajur sepeda seperti yang dijelaskan oleh Mani dan Guntoro (Mani & Guntoro, 2020). Oleh karena itu, **adanya diskresi kepolisian untuk tidak melakukan penegakan hukum berupa penilangan secara konvensional yang memberikan bukti tilang kepada pelanggar kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta** ini menjadi faktor penghambat eksternal komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta.

## **KESIMPULAN**

Kesimpulan penelitian komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di DKI Jakarta yang menjawab beberapa tujuan penelitian berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta belum sepenuhnya baik karena belum optimalnya transmisi kepada pelaksana kebijakan dan kelompok sasaran kebijakan, serta belum optimalnya konsistensi komunikasi kebijakan kepada kelompok sasaran kebijakan.
2. Faktor pendorong internal komunikasi kebijakan terdiri dari penggunaan berbagai saluran komunikasi dan instruksi mengenai bagaimana dan kapan pelaksanaan kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta yang telah ditentukan dan ditransmisikan kepada para pelaksana kebijakan dan kelompok kepentingan. Faktor pendorong eksternal komunikasi kebijakan adalah adanya inisiasi ITDP Indonesia untuk menyelenggarakan Workshop Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda dan penggunaan media sosial mitra pemerintah. Faktor penghambat internal komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di DKI Jakarta terdiri dari adanya kesulitan koordinasi, rambu lalu lintas terkait lajur sepeda yang belum tersedia secara menyeluruh, dan tidak adanya penertiban terhadap pelanggar kendaraan bermotor yang melintasi lajur sepeda bermarka oleh Satuan Pelaksana

Perhubungan Kecamatan. Faktor penghambat eksternal komunikasi kebijakan yaitu adanya diskresi kepolisian untuk tidak melakukan penegakan hukum berupa penilangan secara konvensional yang memberikan bukti tilang kepada pelanggar kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta.

## **SARAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, diketahui masih terdapat beberapa hal yang belum optimal terkait komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta dan adanya faktor penghambat komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta. Oleh karena itu, saran yang dapat diberikan oleh peneliti adalah:

1. Agar komunikasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta menjadi lebih baik, maka diperlukannya koordinasi yang lebih baik antar pelaksana kebijakan, disediakan rambu lalu lintas terkait lajur sepeda di seluruh lajur sepeda yang ada di Provinsi DKI Jakarta, dan dilakukannya penertiban serta penegakan hukum kepada seluruh pelanggar lajur sepeda.
2. Untuk mengurangi hambatan dari komunikasi kebijakan penyediaan lajur

sepeda di DKI Jakarta yang ada, maka masing-masing OPD pelaksana kebijakan yang terlibat perlu menentukan staf khusus atau bidang khusus yang bertanggung jawab dalam perkembangan pelaksanaan kebijakan penyediaan lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta. Selain itu, diperlukan anggaran khusus dalam pengadaan rambu-rambu lalu lintas terkait lajur sepeda. Kemudian, diselenggarakannya kebijakan untuk menyediakan pembatas fisik pada lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta terutama di Jalan RS Fatmawati Raya, Panglima Polim, dan Sisingamangaraja Jakarta Selatan, kebijakan untuk mewajibkan pegawai negeri sipil maupun pegawai swasta untuk menggunakan kendaraan umum dan kendaraan ramah lingkungan untuk berangkat kerja, dan kebijakan menambah jumlah armada angkutan umum serta menambah rute lajur sepeda di Provinsi DKI Jakarta. Kemudian, mengoptimalkan komunikasi persuasif hingga komunikasi koersif agar perilaku masyarakat dapat lebih patuh terhadap regulasi kebijakan penyediaan lajur sepeda di DKI Jakarta.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Agustino, L. (2016). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik* (Revisi). Yogyakarta:

- Uii Press.
- Badan Pusat Statistik. (2021). *Kepadatan Penduduk menurut Provinsi (jiwa/km<sup>2</sup>), 2015-2019*. Retrieved from <https://www.bps.go.id/indicator/12/141/1/kepadatan-penduduk-menurut-provinsi.html>
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2021). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (unit) di Provinsi DKI Jakarta 2017-2019*. Retrieved from <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/786/1/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan-unit-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- Bima Setiyadi, M. P. (2021). B2W Sebut Kecelakaan Sepeda Terbanyak Terjadi di Jakarta. *OKeNews*. Retrieved from <https://nasional.okezone.com/read/2021/08/04/337/2450814/b2w-sebut-kecelakaan-sepeda-terbanyak-terjadi-di-jakarta>
- Daraei, S., Pelechrinis, K., & Quercia, D. (2021). A data-driven approach for assessing biking safety in cities. *EPJ Data Science*, 10(1). <https://doi.org/10.1140/epjds/s13688-021-00265-y>
- Dewanda, B. (2020). Kecelakaan Sepeda Meningkat di Masa Pandemi, Karena Infrastruktur yang Kurang Mendukung? *USS Feed*. Retrieved from <https://www.ussfeed.com/kecelakaan-sepeda-meningkat-di-masa-pandemi-karena-infrastruktur-yang-kurang-mendukung/>
- Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. (2020). *Jakarta Ramah Bersepeda: Data Volume Pesepeda di DKI Jakarta*. Jakarta.
- Dunn, W. N. (2003). Pengantar Analisis Kebijakan Publik Edisi Kedua. In *Gadjah Mada University Press*.
- Herlina, N. (2017). Efektivitas Komunikasi Akun Instagram @Sumbar\_Rancak sebagai Media Informasi Online Pariwisata Sumatera Barat. *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu POLitik*, 4(2), 1–12. Retrieved from [repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/47147/4/Chapter II.pdf](https://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/47147/4/Chapter%20II.pdf)
- Keban, Y. T. (2014). *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik: Konsep, Teori dan Isu* (3rd ed.). Yogyakarta: Penerbit Gava Media.
- Mani, L., & Guntoro, B. (2020). *Budaya dan Desain Komunikasi Kebijakan Publik: Teori dan Contoh Kasus Aplikasinya* (P. Latifah, Ed.). Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Marshall, W. E., & Ferenchak, N. N. (2019). Why cities with high bicycling rates are safer for all road users. *Journal of Transport and Health*, 13(April 2018), 100539. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.03.004>
- Nugroho, R. (2014). *Public Policy: Teori, Manajemen, Dinamika, Analisis, Konvergensi, dan Kimia Kebijakan* (5th ed.). Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Roe, D., & Jackson, D. (2020). What's Really Killing New York's Cyclists. Retrieved from *Bicycling News* website: <https://www.bicycling.com/news/a31122171/nyc-cycling-crash-data/>
- Ruliana, P. (2016). *Komunikasi Organisasi: Teori dan Studi Kasus* (2nd ed.). Jakarta: Rajawali Pers.
- Sahputra, D. (2020). Manajemen Komunikasi Suatu Pendekatan Komunikasi. *JURNAL SIMBOLIKA: Research and Learning in*

- Communication Study*, 6(2), 152–162.  
<https://doi.org/10.31289/simbollika.v6i2.4069>
- Sari, A. C., Hartina, R., Awalia, R., Irianti, H., & Ainun, N. (2018). Komunikasi dan Media Sosial. *Jurnal The Messenger*, 3(2), 69. Retrieved from <https://journals.usm.ac.id/index.php/the-messenger/article/view/270>
- Schmitt, A. (2013). The Rise of The North American Protected Bike Lane. Retrieved from <https://momentummag.com/the-rise-of-the-north-american-protected-bike-lane/>
- Sheldon, L. (2021, March). Cycle lanes associated with reduced risk of accidents, claims new study. *Cycling Industry News*. Retrieved from <https://cyclingindustry.news/epj-data-science-journal-cycle-lanes-reduced-risk-accidents/>
- Subarsono. (2011). *Analisis Kebijakan Publik. Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Teschke, K., Harris, M. A., Reynolds, C. C. O., Winters, M., Babul, S., Chipman, M., ... Crompton, P. A. (2012). Route infrastructure and the risk of injuries to bicyclists: A case-crossover study. *American Journal of Public Health*, 102(12), 2336–2343.  
<https://doi.org/10.2105/AJPH.2012.300762>
- University of Colorado Denver. (2019). Cycling lanes reduce fatalities for all road users, study shows: Roads are safer for motorists, pedestrians and cyclists in cities with robust bike facilities. Retrieved from ScienceDaily website:  
<https://www.sciencedaily.com/releases/2019/05/190529113036.htm>
- Widodo, J. (2021). *Analisis Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik* (Revisi 12; S. Wahyudi, Y. Setyorini, & I. Basuki, Eds.). Malang: Media Nusa Creative.
- Winarno, B. (2016). *Kebijakan Publik Era Globalisasi: Teori, Proses, dan Studi Kasus Komparatif*. Yogyakarta: CAPS (Center of Academic Publishing Service).
- Keputusan Gubernur Nomor 1630 Tahun 2019 tentang Tim Percepatan Jakarta Ramah Bersepeda Peraturan Pemerintah 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
- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi
- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 5 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Provinsi DKI Jakarta
- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 2 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Provinsi DKI Jakarta
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 4 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 99 Tahun 2021 tentang Tata Naskah Dinas
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 150 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Daerah
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan