

ACC, 24/6/2024

**ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBatasan LALU LINTAS  
DENGAN SISTEM GANJIL GENAP DI PROVINSI DKI JAKARTA**

**Puspita Fathya Ammaliasari<sup>1</sup>, R. Slamet Santoso<sup>2</sup>, Ari Subowo<sup>3</sup>**

**Departemen Administrasi Publik**

**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Diponegoro**

Jl. Prof. Soedarto, Tembalang, Kec. Tembalang, Kota Semarang, Jawa Tengah 50139

***ABSTRACT***

Congestion is the main traffic problem that occurs in DKI Jakarta Province. The DKI Jakarta Provincial Government together with the Department of Transportation (DISHUB) then implemented a traffic restriction policy using an odd-even system as an effort to deal with congestion problems in DKI Jakarta. This policy is a restriction on the use of four-wheeled vehicles according to vehicle plate numbers with the aim of reducing vehicle volume to overcome traffic jams. The aim of this research is to find out how the traffic restriction policy with an odd-even system is implemented in DKI Jakarta Province and to find out the supporting and inhibiting factors in policy implementation. The research method used is descriptive qualitative with data collection through observation, interviews, documentation, and literature study. The theory used is Merilee S. Grindle's Implementation Theory that consists of Content of Policy and Context of Implementation. The results of the research show that the implementers have carried out their duties well but still encounter obstacles such as an increase in vehicle volume and congestion on road sections where the odd-even policy is implemented. Supporting factors for policy implementation are good coordination between stakeholders, policy socialization, and good understanding from implementing officials, while inhibiting factors are lack of public awareness and resources in carrying out implementation.

**Keywords: Implementation, Congestion, Restriction**

**Pendahuluan**

Provinsi DKI Jakarta menyanggah status sebagai Ibukota dari Negara Republik Indonesia dan juga merupakan kota terbesar di Indonesia. Data yang dilansir melalui <https://jakarta.bps.go.id/>, total

penduduk Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2022 berjumlah 10,68 juta jiwa. Sementara itu, pada siang hari jumlah penduduk di Ibukota lebih banyak jika dibandingkan pada malam hari dikarenakan adanya mobilisasi

masyarakat dari beberapa kota di sekitar Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (BODETABEK). Mobilisasi penduduk tersebut dipicu adanya kegiatan-kegiatan seperti bekerja, sekolah, wisata, dan lain sebagainya sehingga volume kendaraan yang melintas di jalanan Ibukota mengalami peningkatan dan kemudian menyebabkan kemacetan.

Kemacetan merupakan hal yang tidak bisa luput dari keseharian pengguna jalan-jalan protokol di Ibukota, terutama pada *rush hour* yaitu jam masuk dan pulang kerja pukul 06.00-10.00 dan pukul 16.00-21.00. Pemerintah Daerah DKI Jakarta sudah melakukan beberapa upaya untuk mengatasi masalah kemacetan salah satunya dengan memberlakukan kebijakan *three in one* pada tahun 2003. Selain memberlakukan kebijakan *three in one* di jalan-jalan utama, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kemudian menciptakan kebijakan pengadaan angkutan masa berupa bus atau yang dikenal dengan nama Transjakarta. Meskipun sudah terdapat dua solusi pemecahan kemacetan, terbukti

masih belum mampu mengatasi kemacetan di ruas jalan protokol secara signifikan bahkan menimbulkan permasalahan-permasalahan baru yang menyebabkan kebijakan *three in one* pada akhirnya dihapuskan.

Setelah kebijakan *three in one* resmi dihapuskan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kemudian memberlakukan kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap untuk pengganti kebijakan *three in one*. Diberlakukannya kebijakan ganjil genap diharapkan dapat mengatasi permasalahan kemacetan yang belum bisa diselesaikan melalui kebijakan *three in one*. Melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 88 Tahun 2019 dijelaskan bahwa pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap adalah pengaturan lalu lintas berdasarkan plat nomor kendaraan/TNKB. Kendaraan roda empat yang memiliki plat dengan nomor akhir ganjil hanya bisa melalui ruas jalan tertentu pada tanggal ganjil dan sebaliknya. Kebijakan pembatasan plat nomor kendaraan bermotor dengan sistem ganjil-genap

berlaku pada hari Senin sampai dengan Jumat pada pagi hari pukul 06.00-10.00 WIB dan sore hari pukul 16.00-21.00 WIB. Pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil- genap tidak diberlakukan pada hari Sabtu, Minggu, dan hari libur nasional yang ditetapkan dalam Keputusan Presiden.

Proses pelaksanaan implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap masih menimbulkan beberapa masalah, yaitu belum mampu menekan angka kemacetan dan masih terjadi kemacetan di sepanjang ruas jalan yang diberlakukan kebijakan ganjil-genap. Permasalahan kedua yang terjadi adalah berdasarkan data dari Dinas Perhubungan (DISHUB) Provinsi DKI Jakarta selama masa pemberlakuan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap, banyak pelanggaran yang terjadi. Permasalahan selanjutnya yang terjadi adalah kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap justru menghambat kepentingan beberapa pihak seperti kendaraan logistik dan supir transportasi *online*. Melihat berbagai permasalahan yang

terjadi melalui latar belakang yang sudah dipaparkan, mendorong penulis untuk melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Implementasi Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap di Provinsi DKI Jakarta**”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas berdasarkan plat kendaraan ganjil-genap yang telah dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

### **Metode Penelitian**

Metode yang digunakan untuk menganalisis Implementasi Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap di Provinsi DKI Jakarta adalah pendekatan kualitatif dan metode penelitian deskriptif. Pengumpulan data dalam penelitian dengan metode kualitatif dilakukan melalui wawancara langsung dengan informan, observasi lokasi penelitian, dokumentasi, dan studi kepustakaan. Teknik verifikasi menggunakan triangulasi sumber dan teknik untuk melakukan validitas data.

## **Hasil dan Pembahasan**

### **A. Implementasi Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap di Provinsi DKI Jakarta**

#### **1. Menetapkan Tujuan Implementasi Kebijakan**

Sebuah implementasi kebijakan dapat dilaksanakan apabila memiliki tujuan yang jelas serta dapat diukur. prosedur untuk menetapkan tujuan implementasi kebijakan sudah dijalankan. Kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap sudah memiliki kebijakan yang dimuat dalam Peraturan Gubernur No. 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur No. 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap di Provinsi DKI Jakarta yang menjelaskan bahwa kebijakan ganjil genap bertujuan untuk mengatasi masalah kemacetan yang disebabkan kenaikan volume kendaraan dan mengurangi tingkat emisi karbon yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor. Kebijakan ganjil genap juga berperan sebagai pengganti

kebijakan three in one yang merupakan upaya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengatasi masalah kemacetan namun dianggap belum efektif kemudian akhirnya dihapuskan pada tahun 2016.

#### **2. Menetapkan Waktu dan Area Implementasi Kebijakan**

Tahapan atau prosedur dalam implementasi kebijakan juga meliputi cakupan serta bagaimana implementasi akan dijalankan. prosedur penetapan waktu dan area implementasi kebijakan sudah dilakukan dalam kebijakan pembatasan lalu lintas kebijakan ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta. Waktu dan area implementasi kebijakan diatur dalam dalam Peraturan Gubernur No. 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturam Gubernur No. 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap di Provinsi DKI Jakarta pasal 1 dan 3. Dengan adanya pengaturan mengenai waktu dan area implementasi kebijakan, maka

pelaksanaan dapat dilaksanakan secara lebih terukur.

### **3. Melakukan Pembatasan Terhadap Kendaraan Pribadi**

Jumlah kendaraan di Provinsi DKI Jakarta yang selalu mengalami kenaikan setiap tahunnya merupakan penyebab utama terjadinya kemacetan. Oleh karena itu, pembatasan terhadap penggunaan kendaraan pribadi oleh masyarakat penting untuk dilakukan dalam upaya mengatasi kemacetan. dalam implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta sudah dilakukan pembatasan terhadap kendaraan pribadi roda empat. Pembatasan tersebut diwujudkan dengan tidak memperbolehkan kendaraan dengan plat nomor ganjil untuk melintas di waktu dan ruas jalan tertentu pada tanggal genap dan sebaliknya. Pembatasan ini dilakukan pada hari Senin-Jumat kecuali hari libur nasional yang ditetapkan dengan keputusan presiden. Adanya pembatasan ini sebagai upaya Pemerintah Provinsi DKI

Jakarta untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di DKI Jakarta yang menjadi faktor utama terjadinya kemacetan.

### **4. Penyediaan Infrastruktur Pendukung Implementasi Kebijakan**

Implementasi sebuah kebijakan harus didukung oleh berbagai faktor salah satunya adalah infrastruktur. Jika infrastruktur sudah memadai dan merata, maka implementasi kebijakan dapat berjalan lebih optimal. bahwa penyediaan infrastruktur pendukung implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta masih belum optimal. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sudah melakukan pembangunan dan pengembangan terhadap transportasi publik dibuktikan dengan adanya MRT, LRT, Transjakarta, dan Jaklingko. Tetapi aksesibilitas moda transportasi tersebut masih belum merata ke seluruh masyarakat, masih ada beberapa kawasan yang tidak terjangkau. Selain itu,

infrastruktur penunjang proses pengawasan implementasi, yaitu kamera ETLE juga belum dipasang secara merata di seluruh ruas jalan di DKI Jakarta.

## **5. Payung Hukum**

Sebuah kebijakan publik tentu saja harus diimplementasikan berlandaskan hukum yang sudah ditetapkan. Implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta sudah memiliki payung hukum yang jelas. Adapun landasan dari kebijakan ini adalah Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 88 Tahun 2019 yang mengatur mengenai waktu, ruas jalan, dan kendaraan terdampak kebijakan. Kemudian Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur tentang pelanggaran yang terjadi saat implementasi kebijakan.

## **B. Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas**

### **Dengan Sistem Ganjil Genap di Provinsi DKI Jakarta**

#### **1. Isi Kebijakan (Content of Policy)**

Isi kebijakan (*Content of Policy*) dalam kebijakan pembatasan lalu lintas ini dapat dianalisis melalui enam indikator, yaitu:

##### *1) Interest Affected*

Kepentingan yang terpengaruh (*Interest Affected*) dalam implementasi kebijakan pasti melibatkan banyak kepentingan dan sejauh mana kepentingan tersebut berpengaruh terhadap proses implementasi. Proses implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap diterapkan sebagai pengganti dari kebijakan *three in one* yang dianggap sudah tidak efektif lagi untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta. Kebijakan ini bertujuan untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi dan mendorong masyarakat untuk beralih menggunakan fasilitas transportasi umum. Saat ini pengaruh dari implementasi

kebijakan sudah dirasakan dari berbagai aspek baik sosial, politik maupun ekonomi di masyarakat.

## 2) *Type of Benefits*

Sebuah kebijakan seharusnya dapat memberikan dampak, manfaat, dan solusi terhadap permasalahan yang ada (*Type of Benefits*) namun hal tersebut belum terjadi dalam implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta. Hingga saat ini kemacetan utamanya di jalan-jalan protokol saat jam sibuk pagi dan sore masih kerap terjadi meskipun sudah ada pembatasan yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Kebijakan ini diterapkan karena dinilai dapat menjadi solusi untuk permasalahan kemacetan dengan mengurangi 50% pengguna jalan pada saat diterapkan, namun kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa hal tersebut belum terjadi. Masyarakat sudah banyak yang membeli kendaraan dengan plat nomor berbeda agar

tetap bisa melintas di tanggal ganjil dan genap.

## 3) *Extend of Change Envision*

Perubahan dari pelaksanaan suatu kebijakan sangat dipengaruhi oleh jenis program yang dirancang untuk mencapai tujuan. Derajat perubahan yang diinginkan (*Extend of Change Envision*) dalam implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap dapat dibuktikan dengan adanya upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk menyelenggarakan transportasi publik berupa MRT, LRT, Transjakarta dan Jaklingko agar masyarakat dapat beralih ke transportasi publik dan mengurangi volume kendaraan pribadi sehingga kemacetan bisa teratasi. Dalam upaya mengurangi volume kendaraan dan merubah perilaku masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta, kebijakan pembatasan lalu lintas dengan ganjil genap ini belum menunjukkan adanya dampak

signifikan baik dalam mengurangi volume kendaraan maupun perubahan perilaku masyarakat untuk menggunakan transportasi publik.

#### 4) *Site of Decision Making*

Letak pengambilan keputusan (*Site of Decision Making*) dalam implementasi kebijakan ini dilakukan utamanya oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bersama dengan Dinas Perhubungan (DISHUB) dan Kepolisian dengan memberlakukan kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta. Kebijakan ini dinilai tepat karena dengan adanya pembatasan diasumsikan dapat mengurangi volume kendaraan 40-50% di jam dan rute-rute diterapkannya ganjil genap. Selain itu, kebijakan ini dinilai memiliki kelemahan yang lebih sedikit dibanding kebijakan *three in one*. Namun dalam pelaksanaannya, kepadatan bahkan kemacetan masih terus terjadi. Meskipun sudah dilakukan Triple E (*Education,*

*Engineering, Enforcement*) oleh para pelaksana kebijakan, tetapi hingga saat ini masalah kemacetan masih belum bisa teratasi di Ibu kota.

#### 5) *Program Implementor*

Implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap sudah memiliki pelaksana program (Program Implementer), yaitu Dinas Perhubungan (DISHUB) Provinsi DKI Jakarta selaku perancang kebijakan, kepolisian, akademisi, NGO, dan beberapa instansi terkait seperti Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), Institut Transportasi Nasional (INSTRAN), Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ), dan lain-lain. Para implementor sudah memiliki tugasnya masing-masing sesuai dengan keahlian dalam bidang transportasi dan lalu lintas jalan. Kerjasama antar para pelaksana sudah dilakukan dari tahap awal perancangan kebijakan, proses implementasi, hingga proses pengawasan saat pelaksanaan kebijakan.

## 6) *Resource Committed*

Sumber daya yang dikerahkan (*Resources Committed*) dalam implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap belum dapat dipenuhi secara optimal. Sumber daya yang dibutuhkan adalah SDM yang memadai untuk melakukan pen jagaan di ruas-ruas jalan yang diberlakukan ganjil genap. Kemudian anggaran dibutuhkan untuk menunjang fasilitas seperti kamera ETLE yang merata di jalan-jalan DKI Jakarta. Selain itu, anggaran juga diperlukan untuk mewujudkan pengadaan transportasi publik yang merata dan memadai bagi masyarakat. Sumber daya manusia yaitu aparat kepolisian dan petugas DISHUB yang melakukan pen jagaan di ruas-ruas jalan yang diberlakukan kebijakan ganjil genap masih mengalami kekurangan. Kemudian untuk pengadaan transportasi publik sudah berhasil diselenggarakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

## 2. **Lingkungan Kebijakan (Context of Implementation)**

### 1) **Kekuasaan, Kepentingan, dan Strategi Aktor yang Terlibat**

Kekuasaan, kepentingan, dan strategi aktor yang terlibat dalam implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap dapat dilihat dari pelaksana kebijakan masing-masing sudah memiliki peran dalam proses implementasi kebijakan. Strategi utama yang dilakukan saat implementasi kebijakan adalah dengan menyediakan transportasi publik bagi masyarakat karena syarat untuk ruas-ruas jalan bisa diberlakukan kebijakan ganjil genap adalah memiliki transportasi umum yang melayani secara merata. Strategi selanjutnya adalah melakukan sosialisasi melalui berbagai media baik media cetak maupun *online* serta melalui radio dan tv. Hal tersebut dilakukan untuk mewujudkan kepentingan para pelaksana kebijakan yaitu mewujudkan implementasi kebijakan yang optimal agar

permasalahan kemacetan di DKI Jakarta dapat teratasi.

## 2) Karakteristik Lembaga dan Penguasa

Karakteristik lembaga dan penguasa dalam proses implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap dapat dilihat dari adanya partisipasi penguasa atau lembaga pelaksana dan upaya yang dilakukan agar kebijakan ini dapat mencapai tujuan dan dilaksanakan secara optimal. Partisipasi lembaga pelaksana sudah dilaksanakan dengan dilakukannya Koordinasi antar Dinas Perhubungan (DISHUB) Provinsi DKI Jakarta dan pihak kepolisian dalam implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap. Karena DISHUB berperan sebagai perancang/pembuat kebijakan membutuhkan kepolisian untuk melakukan pengawasan dan penegakkan hukum di lapangan. Adapun koordinasi yang dilakukan oleh DISHUB dan kepolisian tidak hanya dalam

aspek pengawasan tetapi juga dalam proses pembuatan serta evaluasi kebijakan. Selain itu juga sudah dilakukan upaya pengenalan atau sosialisasi mengenai kebijakan yang sedang diimplementasikan.

## 3) Kepatuhan dan Daya Tanggap

Kepatuhan dan daya tanggap dalam implementasi proses implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap dapat dilihat dari komitmen para penyelenggara kebijakan. Saat ini masih banyak ditemukan pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat terhadap kebijakan ganjil genap. Bagi masyarakat yang melakukan pelanggaran terhadap kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap akan dilakukan penilangan oleh aparat kepolisian dan diberikan konsekuensi berupa denda.

## Kesimpulan

### A. Implementasi Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap di Provinsi DKI Jakarta

1. Kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap merupakan komitmen Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengatasi masalah kemacetan dan sudah diberlakukan di 25 ruas jalan DKI Jakarta. Namun hingga saat ini kemacetan masih terjadi bahkan pada saat jam diberlakukannya kebijakan ganjil genap.
2. Dinas Perhubungan (DISHUB) Provinsi DKI Jakarta selaku *leading sector* pada kebijakan ini sudah melakukan kerjasama dengan berbagai pihak untuk melakukan upaya-upaya agar implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap dapat berjalan dengan optimal, upaya yang dilakukan yaitu:
  - a) Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sudah menyediakan alternatif transportasi bagi masyarakat berupa pembangunan Light Rail Transit (LRT), Mass Rapid Transit (MRT), perluasan rute Transjakarta yang dilengkapi dengan *dedicated line* dan adanya angkutan *feeder* Jaklingko.
  - b) Proses implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap memiliki pelaksana program (*program implementer*) yang jelas dan memiliki tugasnya masing-masing sesuai dengan keahlian di bidang transportasi dan lalu lintas jalan.
  - c) Dinas Perhubungan (DISHUB) bekerjasama dengan pihak kepolisian melakukan pemasangan marka di titik-titik yang diberlakukan kebijakan ganjil genap.
  - d) Dinas Perhubungan (DISHUB) bekerjasama dengan pihak kepolisian melakukan pengawasan dan penindakan terhadap masyarakat di ruas-ruas jalan

yang diberlakukan kebijakan ganjil genap.

3. Dalam proses implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap masih ditemukan beberapa kelemahan dan kendala, diantaranya:
  - a) Kemacetan masih terjadi di waktu dan ruas-ruas jalan yang diberlakukan kebijakan ganjil genap serta dampak kebijakan untuk mengurangi volume kendaraan masih rendah.
  - b) Terjadi inkonsistensi dalam pengawasan yang dilakukan oleh aparat kepolisian di beberapa ruas yang diberlakukan kebijakan ganjil genap.
  - c) Sumber daya penunjang untuk melakukan pengawasan terhadap implementasi kebijakan berupa ETLE (*Electronic Law Traffic Enforcement*) masih belum merata di seluruh DKI Jakarta.
  - d) Rendahnya kesadaran masyarakat untuk mematuhi kebijakan terbukti dengan

masih adanya pelanggaran yang terjadi.

#### **B. Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap di Provinsi DKI Jakarta**

1. Faktor pendukung dan penghambat secara keseluruhan memiliki pengaruh terhadap keberhasilan implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap di Provinsi DKI Jakarta.
2. Faktor Pendukung dalam implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap adalah koordinasi yang baik antar stakeholder, sosialisasi kebijakan, dan pemahaman yang baik dari aparaturnya.
3. Faktor Penghambat dalam implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap yaitu kesadaran masyarakat dan sumber daya manusia untuk melakukan pengawasan.

## Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, peneliti memiliki beberapa saran yang dapat dilakukan agar implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap dapat berjalan secara lebih optimal, yaitu:

1. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memberlakukan *Electronic Road Pricing* (ERP) atau kebijakan jalan berbayar untuk meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi sehingga kemacetan dapat teratasi.
2. Dinas Perhubungan (DISHUB) bersama dengan kepolisian memberikan sosialisasi atau pelatihan kepada aparat kepolisian dan DISHUB secara rutin mengenai kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap, melakukan monitoring dan menindak tegas para aparat kepolisian dan DISHUB yang lalai dalam menjalankan tugasnya sehingga inkonsistensi dalam melakukan pengawasan tidak terus terjadi.
3. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bekerjasama dengan Pemerintah Pusat untuk mengadakan alokasi dana pengadaan kamera *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) agar ETLE dapat menjangkau seluruh wilayah DKI Jakarta.
4. Dinas Perhubungan (DISHUB) bersama dengan kepolisian melakukan penambahan jumlah aparat kepolisian dan DISHUB yang berjaga di ruas-ruas jalan yang diberlakukan ganjil genap sehingga pengawasan dapat dilakukan secara merata.
5. Dinas Perhubungan (DISHUB) bersama dengan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan sosialisasi berupa poster dan himbauan mengenai sanksi hukum yang akan diberikan jika masyarakat melanggar kebijakan melalui berbagai media seperti media sosial, media cetak, televisi dan radio sehingga dapat meningkatkan kesadaran masyarakat untuk mematuhi kebijakan.
6. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dapat meningkatkan kualitas dan aksesibilitas transportasi publik dengan cara menambah rute-rute

MRT, LRT dan Transjakarta ke daerah yang belum terjangkau agar meningkatkan kesadaran masyarakat untuk beralih ke

transportasi publik dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

### Daftar Pustaka

- Altman, J. A., & Jr., E. P. (1994). Toward a stakeholder-based policy process: An application of the social marketing perspective to environmental policy development. *The Journal of The Society of Policy Scientists*, 27, 37-51.
- Asmario, D. B. (2020). *PERSEPSI MASYARAKAT TENTANG SISTEM GANJIL GENAP DI DKI JAKARTA (Studi Kualitatif di Mampang Prapatan, Kelurahan Tegal Parang, Jakarta Selatan)*. Retrieved 2023, from Repository Universitas Negeri Jakarta: <http://repository.unj.ac.id/3513/>
- Diani, R. A., & Arumsari, N. (2022). Implementasi Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 dalam Mengurangi Tingkat Kemacetan. *Unnes Political Science Journal*, 6(2), 71-75.
- Dwiyanto, A. (2022). *Teori Administrasi Publik Dan Penerapannya di Indonesia*. Yogyakarta: UGM University Press.
- Hasiholan, A. A. (2022). *IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBATAAN LALU LINTAS DENGAN SISTEM GANJIL GENAP DI PROVINSI DKI JAKARTA*. Retrieved 2023, from eprints.ipdn: implementasi kebijakan pembatasan lalu lintas dengan ... Repository IPDN <http://eprints.ipdn.ac.id>
- › RINGKASAN SKRIPSI ...
- Helianny, I. (2020). EFEKTIVITAS KEBIJAKAN PUBLIK TERKAIT DENGAN PERATURAN PLAT KENDARAAN GANJIL-

- GENAP (Studi Kasus Tol Bekasi Jakarta). *Sol Justisio: Jurnal Penelitian Hukum*, 2(1), 264-270.
- Herdiana, D. (2018). Sosialisasi Kebijakan Publik: Pengertian dan Konsep Dasar. *JURNAL ILMIAH WAWASAN INSAN AKADEMIK*, 1(3), 13-27.
- Jakarta, P. P. (2019). *Perubahan atas Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap*. Retrieved 2023, from Database Peraturan: <https://peraturan.bpk.go.id/Details/230083/pegub-prov-dki-jakarta-no-88-tahun-2019>
- Keban, Y. T. (2014). *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik: Konsep, Teori dan Isu*. Yogyakarta: Penerbit Gava MEDIA.
- Kurniawan, I. A. (2019). IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI PUBLIK BUS TRANSJAKARTA (BUSWAY) DALAM RANGKA MENGURANGI KEMACETAN. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi*, 9(2), 1-24.
- Mu'allimah, & Mashpuah, R. N. (2021). ANALISIS KEBIJAKAN PEMERINTAH PROVINSI DKI JAKARTA DALAM MENGATASI PERMASALAHAN TRANSPORTASI DI PERKOTAAN. *Jurnal Manajemen dan Ilmu Administrasi Publik*, 3(4), 291-296.
- Putra, A. S. (2019). SMART CITY : GANJIL GENAP SOLUSI ATAU MASALAH DI DKI JAKARTA. *Jurnal IKRA-ITH Informatika*, 3(3), 1-10.
- Rahadian, A. H., Saputra, M., & Ramadhanty, D. (2022). Analisis Implementasi Kebijakan Sistem Ganjil Genap Dalam Mengatasi Kemacetan Di Provinsi DKI Jakarta. *Jurnal Reformasi Administrasi : Jurnal Ilmiah untuk Mewujudkan Masyarakat Madani*, 9(1), 50-52.

- Rahmawati, I. S. (2021). *IMPLEMENTASI KEBIJAKAN SISTEM GANJIL GENAP DI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA*. Retrieved 2024, from lib.ui.ac.id: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20513717&lokasi=lokal>
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Supriana, F. J., Siregar, M. L., Tangkudung, E. S., & Kusuma, A. (2020). Evaluation of Odd-Even Vehicle Registration Number Regulation Before and After Expansion of the Rule in Jakarta. *Advances in Engineering Research*(193), 151-156.
- Taylor, S. J., Bogdan, R., & DeVault, M. L. (2016). *Introduction to Qualitative Research Methods*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.
- Yori, R. A. (2018). *Implementasi Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta*. Retrieved 2023, from EPrints Repository UNTIRTA: <https://eprints.untirta.ac.id> > IMPLEMENTASI PE...
- Yudhistira, M. H., Kusumaatmadja, R., & Hidayat, M. F. (2019). *DOES TRAFFIC MANAGEMENT MATTER? EVALUATING CONGESTION EFFECT OF ODD-EVEN POLICY IN JAKARTA*. Retrieved 2023, from LPEM-FEBUI Working Paper: [https://www.lpem.org/wp-content/uploads/2019/01/WP-LPEM\\_029\\_MHY\\_v3.pdf](https://www.lpem.org/wp-content/uploads/2019/01/WP-LPEM_029_MHY_v3.pdf)