IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PELARANGAN PENGGUNAAN KENDARAAN PRIBADI PADA HARI RABU BAGI APARATUR SIPIL NEGARA PROVINSI DKI JAKARTA DALAM MENINGKATKAN PENGGUNA TRANSPORTASI UMUM DI JAKARTA

Agustian Hary Hartanto
NPP. 33.0348
Asdaf Kota Jakarta Barat, Provinsi DKI Jakarta
Program Studi Studi Kebijakan Publik
Email: agustiannnnhartan@gmail.com

Pembimbing Skripsi: Nur Ichsan Amin, S.H., M.Si
Email: nurichsan@ipdn.ac.id

ABSTRACT

Problem Statement/Background (GAP): *This study departs from the gap between the high availability of public transportation facilities in the Province of DKI Jakarta and the continued dependence of civil servants (ASN) on private vehicle use, which has led to the implementation of a policy prohibiting the use of private vehicles every Wednesday as an effort to encourage the use of public transportation.* ***Purpose:*** *This study aims to analyze the implementation of the policy prohibiting the use of private vehicles on Wednesdays for civil servants (ASN) of the DKI Jakarta Provincial Government in increasing the use of public transportation.* ***Method:*** *This research employs a descriptive qualitative method with data collection techniques including interviews, observation, and documentation. The analysis is based on the policy implementation theory by Knill & Tosun (2020).* ***Result:*** *The results show that the policy instrument in the form of Governor Instruction No. 6 of 2025 is appropriate and simple in encouraging behavioral change among civil servants. The policy design is also clear and operational, supported by easy-to-understand SOPs and adequate public transportation infrastructure. The supervision structure operates through internal OPD mechanisms with administrative sanctions such as warnings and coaching. Administrative capacity is considered good, as reflected in the increase of ASN compliance from 96.42% to 99.14% or around 66,600 civil servants, supported by human resources, infrastructure, and simple digital tools such as WhatsApp and Google Forms. Meanwhile, social acceptance is also generally positive, as both civil servants and the public have begun to experience benefits in the form of mobility behavior changes and a slight reduction in traffic congestion on Wednesdays, although the impact remains limited.* ***Conclusion:*** *The implementation of the policy prohibiting the use of private vehicles for civil servants in DKI Jakarta has generally been running well, but it is still characterized by administrative compliance and has not fully resulted in sustainable mobility behavior change.*

Keywords: *Civil Servants (ASN), DKI Jakarta, Policy Implementation, Private Vehicles, Prohibition.*

ABSTRAK

Permasalahan/Latar Belakang (GAP): Penelitian ini berangkat dari kesenjangan antara tingginya ketersediaan fasilitas transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta dengan masih adanya ketergantungan penggunaan kendaraan pribadi oleh ASN, sehingga perlu diterapkan kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi setiap hari Rabu sebagai upaya mendorong penggunaan transportasi umum. **Tujuan:** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi ASN Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam meningkatkan penggunaan transportasi umum. **Metode: P**enelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis dilakukan berdasarkan teori implementasi kebijakan menurut Knill & Tosun (2020). **Hasil/Temuan:** Hasil penelitian menunjukkan bahwa instrumen kebijakan berupa Instruksi Gubernur Nomor 6 Tahun 2025 telah tepat dan sederhana dalam mendorong perubahan perilaku ASN. Desain kebijakan juga telah jelas dan operasional, didukung oleh SOP yang mudah dipahami serta sarana transportasi publik yang memadai. Struktur pengawasan berjalan melalui mekanisme internal OPD dengan sanksi administratif berupa teguran dan pembinaan. Kemampuan administratif tergolong baik, ditandai dengan meningkatnya kepatuhan ASN dari 96,42% menjadi 99,14% atau sekitar 66.600 ASN, serta dukungan sumber daya manusia, sarana prasarana, dan teknologi sederhana seperti WhatsApp dan Google Form. Sementara itu, penerimaan sosial juga cenderung positif, di mana ASN dan masyarakat mulai merasakan manfaat berupa perubahan perilaku mobilitas dan sedikit penurunan kepadatan lalu lintas pada hari Rabu, meskipun dampaknya masih terbatas. **Kesimpulan:** Implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi bagi ASN Provinsi DKI Jakarta secara umum telah berjalan cukup baik, namun masih bersifat kepatuhan administratif dan belum sepenuhnya menghasilkan perubahan perilaku mobilitas yang berkelanjutan.
Kata Kunci: ASN, DKI Jakarta, Implementasi Kebijakan, Kendaraan Pribadi, Pelarangan.

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kepadatan penduduk di Indonesia menunjukkan peningkatan yang signifikan seiring dengan pesatnya urbanisasi dan konsentrasi aktivitas ekonomi di wilayah perkotaan (Firman & Fahmi 2017); Pribadi & Pauleit, 2016). Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2021, jumlah penduduk Indonesia mencapai sekitar 270 juta jiwa dengan kepadatan rata-rata 139 jiwa/km^2. Fenomena urbanisasi tersebut menyebabkan terjadinya penumpukan penduduk di kota-kota besar, terutama di DKI Jakarta yang berfungsi sebagai pusat pemerintahan, ekonomi, dan layanan publik nasional (Pratama et al., 2022; Pribadi et al, 2017). DKI Jakarta tercatat sebagai provinsi dengan

tingkat kepadatan penduduk tertinggi di Indonesia, yaitu mencapai 16.165 jiwa/km² pada tahun 2024. Tingginya kepadatan tersebut mencerminkan akumulasi migrasi penduduk dari wilayah sekitar Jakarta yang mencari peluang ekonomi, pendidikan, dan pekerjaan, termasuk Aparatur Sipil Negara (ASN) yang bekerja di lingkungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Dalam konteks mobilitas perkotaan, ASN sebagai bagian dari birokrasi pemerintahan memiliki pola perjalanan harian yang relatif tetap menuju pusat aktivitas pemerintahan. Namun, sebagian besar ASN masih bergantung pada kendaraan pribadi sebagai moda transportasi utama. Kondisi ini memperkuat dominasi kendaraan pribadi di Jakarta, di mana sekitar 98% kendaraan yang beroperasi di kawasan pusat bisnis merupakan kendaraan pribadi (Maudina et al., 2021). Ketergantungan tersebut berdampak langsung pada tingginya volume lalu lintas harian di ibu kota (Girsang, 2023).

Data kepegawaian menunjukkan bahwa jumlah ASN Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2025 mencapai 67.193 orang (Badan Kepegawaian Daerah DKI Jakarta, 2025). Dengan asumsi tingkat penggunaan kendaraan pribadi sebesar 60%–80%, maka diperkirakan sekitar 40.300 hingga 53.754 ASN masih menggunakan kendaraan pribadi dalam aktivitas perjalanan ke kantor setiap harinya. Hal ini menunjukkan bahwa ASN merupakan salah satu kelompok signifikan yang berkontribusi terhadap peningkatan mobilitas kendaraan di Jakarta. Jika dikaitkan dengan kondisi lalu lintas secara umum, Jakarta menghadapi tantangan serius dalam pengelolaan transportasi perkotaan (Setiawan et al., 2024). Data Badan Pusat Statististik (2024) menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor di Jakarta pada tahun 2022 telah mencapai lebih dari 26 juta unit, yang terdiri atas mobil penumpang, bus, truk, dan sepeda motor. Berikut disajikan data jumlah kendaraan bermotor di Jakarta.

Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan Bermotor di Jakarta

Tahun	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Sepeda Motor	Total
2020	3.365.467	35.266	679.708	16.141.380	24.266.996
2021	3.544.491	36.339	713.059	16.711.638	25.263.077
2022	3.766.059	37.180	748.395	17.304.447	26.370.535
2023	3.836.691	38.612	802.601	18.229.176	22.907.080

Sumber: BPS Provinsi DKI Jakarta, 2024

Peningkatan jumlah kendaraan ini tidak sebanding dengan perkembangan infrastruktur jalan yang relatif stagnan, sehingga menimbulkan ketidakseimbangan antara *supply* dan *demand* transportasi (Hasibuan & Mulyani, 2022). Kondisi tersebut menjadi salah satu faktor utama penyebab kemacetan kronis di Jakarta (Nadi & Murad, 2019).

Fenomena kemacetan tersebut terlihat dari menurunnya kecepatan rata-rata kendaraan di beberapa ruas jalan utama yang bahkan dapat berada di bawah 10 km/jam pada jam sibuk (Zhaffira & Mataram, 2024). Meskipun indeks kemacetan Jakarta dalam laporan TomTom, (2024) Traffic Index mengalami fluktuasi dari peringkat 31 (2020), 46 (2021), 29 (2022), 30 (2023), hingga 90 (2024),

kondisi tersebut tidak serta-merta menunjukkan bahwa permasalahan kemacetan telah terselesaikan, melainkan lebih dipengaruhi oleh dinamika mobilitas pascapandemi dan perubahan metodologi pengukuran.

Selain kemacetan, tingginya penggunaan kendaraan bermotor juga berdampak pada kualitas lingkungan, khususnya pencemaran udara (Sinaga et al., 2020; Yahya et al., 2024). Sektor transportasi di Jakarta menyumbang sekitar 60–70% emisi polutan udara. Data kualitas udara menunjukkan bahwa konsentrasi PM2.5 berada pada tingkat yang mengkhawatirkan, yaitu 28,6 µg/m³ (2020), 39,2 µg/m³ (2021), 36,2 µg/m³ (2022), 43,8 µg/m³ (2023), dan 42,7 µg/m³ pada 2024 (IQAir, 2024). Sistem transportasi publik Jakarta seperti TransJakarta, MRT, LRT, dan KRL telah mengalami peningkatan integrasi layanan yang signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Perluasan koridor dan peningkatan konektivitas antarmoda menjadi upaya strategis untuk meningkatkan daya tarik transportasi umum (Utomo et al., 2024). Namun demikian, tingkat penggunaan transportasi umum masih belum optimal jika dibandingkan dengan kapasitas infrastruktur yang tersedia.

Dalam kerangka kebijakan, pemerintah pusat melalui Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 2 Tahun 2023 mendorong ASN di wilayah Jabodetabek untuk menggunakan transportasi umum dalam rangka pengendalian pencemaran udara. Menindaklanjuti kebijakan tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menerbitkan Instruksi Gubernur Nomor 6 Tahun 2025 yang mengatur pembatasan penggunaan kendaraan pribadi bagi ASN pada hari tertentu, khususnya hari Rabu, sebagai strategi perubahan perilaku mobilitas aparatur. Kebijakan ini bukan merupakan kebijakan baru, karena sebelumnya telah diterapkan melalui Instruksi Gubernur Nomor 150 Tahun 2013. Namun, evaluasi implementasi sebelumnya menunjukkan bahwa efektivitas kebijakan sangat dipengaruhi oleh kesiapan infrastruktur, ketersediaan transportasi last mile, serta mekanisme pengawasan dan kepatuhan internal ASN. Pada periode tersebut, keterbatasan layanan transportasi publik menjadi salah satu faktor utama rendahnya efektivitas implementasi kebijakan.

Berbeda dengan kondisi sebelumnya, saat ini sistem transportasi publik Jakarta telah mengalami perkembangan yang signifikan baik dari sisi cakupan layanan maupun integrasi antarmoda. Hal ini memberikan peluang yang lebih besar bagi keberhasilan implementasi Instruksi Gubernur Nomor 6 Tahun 2025. Dengan dukungan infrastruktur yang lebih memadai, kebijakan pembatasan kendaraan pribadi diharapkan dapat mendorong perubahan perilaku ASN secara lebih efektif dan berkelanjutan. Pada tahap awal implementasi kebijakan, tingkat kepatuhan ASN dilaporkan cukup tinggi, yaitu sekitar 96% hingga 98%. Namun, pada periode selanjutnya mulai terlihat indikasi penurunan kepatuhan. Kondisi ini menunjukkan bahwa kepatuhan awal lebih banyak dipengaruhi oleh sosialisasi intensif dan pengawasan ketat, bukan oleh internalisasi nilai kebijakan secara jangka panjang.

Fenomena tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara kepatuhan jangka pendek dan perubahan perilaku yang berkelanjutan. Dalam implementasi kebijakan publik, perubahan perilaku

tidak hanya ditentukan oleh regulasi formal, tetapi juga oleh budaya organisasi, konsistensi pengawasan, serta ketersediaan insentif dan disinsentif yang efektif. Di sisi lain, peran ASN sebagai pelaksana kebijakan sekaligus role model sangat menentukan keberhasilan implementasi kebijakan transportasi publik. Ketidakpatuhan ASN dapat melemahkan legitimasi kebijakan dan menghambat upaya pemerintah dalam mendorong perubahan perilaku masyarakat secara lebih luas (Dewi & Krisdiyanto, 2023). Faktor lain yang turut memengaruhi implementasi meliputi sosialisasi yang belum merata, keterbatasan akses transportasi di beberapa wilayah, serta budaya penggunaan kendaraan pribadi yang telah mengakar (Asfarinal et al., 2023).

Berdasarkan berbagai kondisi tersebut, implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi bagi ASN di DKI Jakarta masih menghadapi tantangan pada aspek kepatuhan, konsistensi perilaku, dan efektivitas pengawasan. Meskipun infrastruktur transportasi publik telah berkembang, perubahan perilaku ASN belum sepenuhnya terbentuk secara berkelanjutan. Selain itu, penelitian yang secara spesifik membahas implementasi kebijakan pelarangan kendaraan pribadi ASN dalam meningkatkan penggunaan transportasi umum masih terbatas. Sebagian besar studi sebelumnya berfokus pada kebijakan transportasi secara umum, tanpa mengelaborasi aspek implementasi pada level birokrasi ASN secara mendalam. Oleh karena itu, penelitian ini menjadi penting untuk menganalisis implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi ASN Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam meningkatkan penggunaan transportasi umum.

1.2. Kesenjangan Penelitian yang Diambil (Research Gap)

Penulis berfokus pada permasalahan implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi Aparatur Sipil Negara (ASN) di Provinsi DKI Jakarta yang bertujuan meningkatkan penggunaan transportasi umum serta menekan kemacetan dan polusi udara. Meskipun pada tahap awal implementasi tingkat kepatuhan ASN tergolong tinggi (96%–98%), namun terdapat indikasi penurunan pada periode berikutnya. Kondisi ini menunjukkan bahwa perubahan perilaku ASN belum bersifat berkelanjutan, melainkan masih bergantung pada intensitas pengawasan dan sosialisasi kebijakan.

Permasalahan lain terlihat dari masih tingginya ketergantungan ASN terhadap kendaraan pribadi, di mana sekitar 60%–80% dari 67.193 ASN diperkirakan masih menggunakannya dalam mobilitas harian. Hal ini memperkuat kontribusi ASN terhadap tingginya volume kendaraan di Jakarta, meskipun pemerintah telah menyediakan transportasi publik seperti TransJakarta, MRT, LRT, dan KRL yang terus mengalami pengembangan dan integrasi layanan. Namun, ketersediaan infrastruktur tersebut belum sepenuhnya mendorong peralihan moda transportasi secara signifikan. Selain itu, implementasi kebijakan masih menunjukkan ketidakkonsistenan di lapangan. Pada fase awal, kepatuhan tinggi lebih disebabkan oleh pengawasan ketat dan sosialisasi intensif, bukan karena internalisasi nilai kebijakan. Ketika kontrol melemah, tingkat kepatuhan cenderung menurun. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi masih bersifat jangka pendek dan belum menjadi budaya kerja ASN. Faktor lain seperti kenyamanan kendaraan pribadi, keterbatasan akses *first mile–last mile*, serta persepsi efisiensi waktu turut memperkuat resistensi perubahan perilaku.

Meskipun berbagai penelitian telah membahas kebijakan transportasi seperti ganjil-genap, penguatan transportasi publik, dan persepsi masyarakat terhadap kebijakan mobilitas, kajian yang secara spesifik menganalisis implementasi kebijakan pelarangan kendaraan pribadi bagi ASN sebagai instrumen perubahan perilaku masih terbatas. Penelitian sebelumnya cenderung berfokus pada efektivitas kebijakan secara umum atau aspek infrastruktur, tanpa menempatkan ASN sebagai aktor utama perubahan perilaku transportasi. Selain itu, belum banyak penelitian yang mengkaji secara komprehensif bagaimana implementasi kebijakan penggunaan transportasi umum dijalankan oleh ASN. Oleh karena itu, penelitian ini penting untuk mengisi kesenjangan tersebut dengan menganalisis implementasi kebijakan pelarangan kendaraan pribadi bagi ASN DKI Jakarta dalam meningkatkan penggunaan transportasi umum.

1.3. Urgensi Penelitian

Penelitian ini penting dilakukan karena berkaitan dengan kebutuhan penguatan efektivitas implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi Aparatur Sipil Negara (ASN) di Provinsi DKI Jakarta dalam rangka meningkatkan penggunaan transportasi umum serta menekan kemacetan dan polusi udara. Kondisi empiris menunjukkan bahwa meskipun tingkat kepatuhan awal ASN tergolong tinggi, yaitu 96%–98%, namun terjadi indikasi penurunan kepatuhan pada periode berikutnya. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan belum menghasilkan perubahan perilaku yang bersifat berkelanjutan, sehingga diperlukan kajian yang lebih mendalam untuk memahami faktor implementasi yang memengaruhinya.

Penelitian ini juga menjadi penting secara empiris karena masih tingginya ketergantungan ASN terhadap kendaraan pribadi, yang diperkirakan mencapai 60%–80% dari total 67.193 ASN di lingkungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Kondisi ini menunjukkan bahwa ASN masih menjadi salah satu aktor signifikan dalam kontribusi volume kendaraan di Jakarta, meskipun telah tersedia sistem transportasi publik yang cukup lengkap seperti TransJakarta, MRT, LRT, dan KRL. Kesenjangan antara ketersediaan infrastruktur dan perubahan perilaku mobilitas ini menegaskan perlunya analisis implementasi kebijakan yang lebih komprehensif.

Secara keilmuan, penelitian ini penting karena memberikan kontribusi dalam pengembangan kajian implementasi kebijakan publik, khususnya yang berfokus pada perubahan perilaku birokrasi ASN dalam konteks kebijakan transportasi perkotaan. Sebagian besar penelitian sebelumnya masih berfokus pada kebijakan transportasi secara umum, pengendalian kemacetan, atau persepsi masyarakat, sehingga belum banyak mengkaji implementasi kebijakan yang secara spesifik menyasar ASN sebagai target utama perubahan perilaku mobilitas. Selain itu, penelitian ini juga memiliki urgensi praktis bagi pemerintah daerah dalam mengevaluasi efektivitas implementasi Instruksi Gubernur Nomor 6 Tahun 2025, khususnya dalam aspek tingkat kepatuhan ASN. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi dasar perumusan strategi penguatan implementasi kebijakan yang lebih efektif dan berkelanjutan, serta mendorong peningkatan penggunaan transportasi umum secara konsisten di kalangan ASN sebagai *role model* perubahan perilaku mobilitas di Jakarta.

1.4. Penelitian Terdahulu

Penelitian ini didukung oleh beberapa penelitian terdahulu yang relevan mengenai implementasi kebijakan transportasi, kemacetan perkotaan, serta penggunaan transportasi publik di berbagai wilayah. Penelitian Awahah et al. (2024) menunjukkan bahwa implementasi kebijakan angkutan umum di Kota Surabaya telah berjalan cukup baik dan mampu mengurangi kemacetan di beberapa titik strategis. Namun demikian, efektivitasnya masih terbatas oleh faktor fasilitas, sosialisasi, dan kesadaran masyarakat, sehingga keberhasilan kebijakan sangat bergantung pada dukungan implementatif di lapangan. Penelitian Akbar, et al (2024) mengenai implementasi kebijakan transportasi publik terintegrasi di DKI Jakarta menunjukkan bahwa integrasi transportasi seperti TransJakarta, MRT, LRT, dan JakLingko telah memberikan dampak positif terhadap peningkatan aksesibilitas masyarakat, kemudahan sistem pembayaran, serta mendorong penggunaan transportasi umum. Kebijakan ini juga berkontribusi dalam upaya mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi di wilayah perkotaan. Namun demikian, penelitian ini menemukan bahwa implementasi kebijakan masih menghadapi sejumlah kendala, seperti keterbatasan infrastruktur pendukung, belum optimalnya integrasi antar moda di beberapa titik, serta perbedaan kualitas layanan di lapangan.

Penelitian Nur et al. (2024) di Jakarta menegaskan bahwa transportasi publik seperti TransJakarta, MRT, dan LRT memiliki peran penting dalam mengurangi kemacetan melalui kapasitas angkut yang besar. Namun, efektivitasnya masih belum maksimal akibat keterbatasan kapasitas layanan, kurangnya integrasi antar moda, serta rendahnya tingkat peralihan dari kendaraan pribadi ke transportasi umum. Hal ini menunjukkan bahwa pengembangan infrastruktur saja belum cukup tanpa perubahan perilaku pengguna. Sementara itu, penelitian Margaretha & Nugroho (2023) di DKI Jakarta menunjukkan bahwa penerapan konsep *Smart Mobility* melalui integrasi moda transportasi publik seperti MRT, LRT, KRL, dan BRT mampu meningkatkan efisiensi mobilitas masyarakat serta mendukung penurunan tingkat kemacetan. Pemanfaatan teknologi informasi dalam sistem transportasi juga memperkuat konektivitas antar moda, sehingga perjalanan menjadi lebih terintegrasi. Namun demikian, penelitian ini masih menemukan adanya tantangan pada aspek waktu tempuh yang belum sepenuhnya efisien serta optimalisasi layanan yang masih perlu ditingkatkan.

Selanjutnya, penelitian Herdiana (2024) menegaskan bahwa sistem transportasi publik dalam konteks *smart city* di Jakarta memiliki peran penting dalam mengurangi kemacetan melalui pendekatan berbasis teknologi dan integrasi layanan, meskipun efektivitasnya masih dipengaruhi oleh keterbatasan implementasi di lapangan. Kedua penelitian ini menegaskan bahwa integrasi sistem transportasi dan pemanfaatan teknologi informasi menjadi faktor kunci dalam peningkatan kualitas transportasi publik, namun keberhasilannya tetap ditentukan oleh optimalisasi layanan dan konsistensi implementasi kebijakan di tingkat operasional. Selanjutnya, penelitian Oktavian et al. (2025) melalui analisis sentimen berbasis media sosial menunjukkan bahwa kebijakan ASN wajib menggunakan transportasi umum didominasi sentimen positif (600 dari 800 tweet), meskipun masih terdapat opini negatif. Hal ini menunjukkan bahwa penerimaan publik terhadap kebijakan cukup baik, tetapi masih terdapat resistensi yang perlu dikelola melalui penguatan komunikasi kebijakan.

Berdasarkan beberapa penelitian terdahulu tersebut, dapat diketahui bahwa kajian implementasi kebijakan transportasi perkotaan secara umum menunjukkan pola yang relatif sama, yaitu kebijakan pembatasan kendaraan dan penguatan transportasi publik berpotensi mengurangi kemacetan, namun efektivitasnya masih dipengaruhi oleh faktor implementasi seperti ketersediaan fasilitas, koordinasi antarinstansi, pengawasan, serta kesadaran dan perubahan perilaku masyarakat. Namun demikian, sebagian besar penelitian tersebut masih berfokus pada kebijakan transportasi secara umum, masyarakat sebagai objek kebijakan, atau efektivitas moda transportasi publik, serta belum secara khusus mengkaji implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi bagi Aparatur Sipil Negara (ASN) sebagai instrumen perubahan perilaku mobilitas yang bersifat administratif dan terstruktur. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk mengisi kekosongan kajian tersebut dengan menganalisis secara khusus implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi ASN Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam meningkatkan penggunaan transportasi umum.

1.5. Pernyataan Kebaruan Ilmiah

Peneliti melakukan penelitian yang berbeda dan belum banyak dilakukan oleh penelitian terdahulu, khususnya dalam konteks implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi bagi Aparatur Sipil Negara (ASN) pada hari Rabu di lingkungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam upaya meningkatkan penggunaan transportasi umum. Kebaruan penelitian ini terletak pada fokus kajian yang tidak hanya membahas kebijakan transportasi secara umum atau perilaku masyarakat luas, tetapi secara spesifik mengkaji perilaku kepatuhan dan perubahan mobilitas ASN sebagai aktor birokrasi yang menjadi target utama kebijakan. Sebagian besar penelitian sebelumnya lebih banyak menyoroti implementasi kebijakan pengendalian kemacetan dari perspektif masyarakat umum, efektivitas transportasi publik, serta analisis opini publik, sedangkan kajian yang secara khusus menempatkan ASN sebagai subjek utama implementasi kebijakan masih sangat terbatas.

Selain itu, kebaruan penelitian ini juga terlihat dari karakteristik objek yang bersifat institusional-birokratis, yaitu ASN Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang memiliki peran ganda sebagai pelaksana kebijakan sekaligus role model dalam perubahan perilaku transportasi publik. Hal ini berbeda dengan penelitian sebelumnya yang umumnya berfokus pada pengguna jalan secara umum atau masyarakat urban tanpa melihat dimensi kepatuhan aparatur pemerintah secara struktural. Dengan demikian, penelitian ini memberikan perspektif baru dalam studi implementasi kebijakan transportasi, khususnya dalam konteks internal birokrasi pemerintah daerah.

Dari sisi teori, penelitian ini juga memiliki perbedaan dengan penelitian terdahulu. Penelitian ini mengunakan teori implementasi kebijakan menurut Knill & Tosun (2020) yang mencakup 6 dimensi yakni, pilihan instrumen kebijakan, desain kebijakan, struktur pengawasan, desain kelembagaan, kemampuan administratif, dan penerimaan sosial.

1.6. Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi Kebijakan Pelarangan Penggunaan Kendaraan Pribadi pada Hari Rabu bagi Aparatur Sipil Negara (ASN) Provinsi DKI Jakarta dalam meningkatkan penggunaan transportasi umum di Jakarta.

II. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk menganalisis implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi bagi Aparatur Sipil Negara (ASN) Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada hari Rabu dalam meningkatkan penggunaan transportasi umum di Jakarta. Pendekatan ini digunakan untuk memahami secara mendalam proses implementasi kebijakan, pola kepatuhan ASN, efektivitas pelaksanaan instruksi gubernur, serta faktor pendukung dan penghambat perubahan perilaku mobilitas ASN. Sumber data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder (Rahmah et al., 2020). Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan informan yang terlibat langsung dalam implementasi kebijakan, yaitu pejabat dan pelaksana teknis di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta serta ASN yang menjadi target kebijakan. Data sekunder diperoleh dari dokumen resmi seperti Instruksi Gubernur Nomor 6 Tahun 2025, Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 2 Tahun 2023, laporan kinerja transportasi, data BPS, publikasi akademik, serta berbagai jurnal dan penelitian terdahulu yang relevan dengan kebijakan transportasi perkotaan dan pengendalian kemacetan di Jakarta.

Penentuan informan dilakukan menggunakan teknik *purposive sampling* dan *snowball sampling*. Informan penelitian mencakup Kepala Pusdatin Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Kepala Bidang Operasional Angkutan dan Kebijakan Angkutan Darat, Kepala Bidang Pengendalian Implementasi dan Pengawasan Kebijakan Lalu Lintas serta Monitoring Kepatuhan, ASN staff Dishub DKI Jakarta, petugas transjakarta, dan masyarakat pengguna transportasi umum. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara semi-terstruktur, observasi, dan dokumentasi (Simangunsong, 2017). Wawancara digunakan untuk menggali persepsi, pengalaman, dan penilaian informan terkait implementasi kebijakan pelarangan kendaraan pribadi bagi ASN serta dampaknya terhadap perubahan perilaku penggunaan transportasi umum. Observasi dilakukan untuk melihat secara langsung pola mobilitas ASN pada hari implementasi kebijakan, termasuk tingkat kepatuhan dan penggunaan moda transportasi publik. Dokumentasi digunakan untuk mengumpulkan data pendukung berupa regulasi, laporan instansi, data statistik transportasi, serta publikasi resmi yang berkaitan dengan kebijakan tersebut. Analisis data dilakukan menggunakan model interaktif Miles et al. (2014) yang meliputi reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan dan verifikasi. Penelitian ini menggunakan teori implementasi kebijakan Knill & Tosun (2020) yang mencakup enam dimensi utama, yaitu pemilihan instrumen kebijakan, desain kebijakan, struktur pengawasan, desain kelembagaan, kemampuan administratif, dan penerimaan sosial.

Penelitian ini dilaksanakan pada lingkungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, khususnya Dinas Perhubungan sebagai instansi teknis yang bertanggung jawab dalam pengelolaan kebijakan transportasi. Pengumpulan data dilaksanakan selama 20 hari, yaitu pada tanggal 5–24 Januari 2026, melalui rangkaian kegiatan wawancara, observasi lapangan, dan dokumentasi yang

berkaitan dengan implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi bagi ASN dalam mendukung peningkatan penggunaan transportasi umum di Jakarta.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Peneliti menganalisis implementasi Kebijakan Pelarangan Penggunaan Kendaraan Pribadi pada Hari Rabu bagi Aparatur Sipil Negara (ASN) Provinsi DKI Jakarta dalam Meningkatkan Penggunaan Transportasi Umum di Jakarta menggunakan teori implementasi kebijakan Knill & Tosun (2020) yang mencakup enam dimensi, yaitu pemilihan instrumen kebijakan, desain kebijakan, struktur pengawasan, desain kelembagaan, kemampuan administratif, dan penerimaan sosial (Knill & Tosun, 2020). Adapun pembahasan dapat dilihat pada subbab berikut.

3.1. Pilihan Instrumen Kebijakan

Pada dimensi pilihan instrumen kebijakan dalam implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi ASN Provinsi DKI Jakarta, hasil penelitian menunjukkan bahwa pemerintah menggunakan instrumen arahan (*directive instrument*) sebagai pendekatan utama. Penggunaan instrumen ini menunjukkan bahwa kebijakan tidak berbasis insentif ekonomi atau mekanisme pasar, melainkan berbasis perintah langsung dari otoritas gubernur, yang menandakan tingginya derajat intervensi pemerintah dalam mengatur perilaku mobilitas ASN.

Pada indikator ketepatan instrumen, hasil penelitian menunjukkan bahwa instrumen berupa Instruksi Gubernur Nomor 6 Tahun 2025 dinilai cukup tepat dalam menjawab permasalahan kemacetan dan dominasi kendaraan pribadi di Jakarta, khususnya di kalangan ASN. Ketepatan ini terlihat dari kesesuaian antara karakter masalah yang bersifat struktural (tingginya ketergantungan kendaraan pribadi) dengan instrumen yang bersifat langsung dan mengikat. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Kepala Pusdatin Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang menyatakan bahwa kebijakan tersebut "sudah tepat karena langsung menyasar perubahan perilaku ASN dan sesuai dengan kondisi transportasi publik yang semakin memadai." Selain itu, Kepala Bidang Operasional Angkutan dan Kebijakan Angkutan Darat menegaskan bahwa kebijakan ini efektif dalam konteks pengurangan volume kendaraan karena secara langsung mengurangi penggunaan kendaraan pribadi pada hari tertentu. Secara substantif, temuan ini menunjukkan bahwa instrumen arahan memiliki relevansi tinggi dalam konteks kebijakan pengendalian mobilitas perkotaan, karena mampu memberikan efek langsung terhadap pola perilaku kelompok sasaran tanpa membutuhkan mekanisme insentif tambahan.

Selanjutnya pada indikator kejelasan mekanisme pelaksanaan instrumen, hasil penelitian menunjukkan bahwa mekanisme kebijakan relatif sederhana, operasional, dan mudah dipahami oleh ASN di lingkungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Instruksi yang hanya mengatur larangan penggunaan kendaraan pribadi setiap hari Rabu membuat implementasi kebijakan tidak menimbulkan kompleksitas administratif yang tinggi. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Kepala Pusdatin Dinas Perhubungan yang menyebutkan bahwa "mekanismenya sudah jelas, ASN hanya diminta tidak menggunakan kendaraan pribadi di hari Rabu dan hal itu sudah dipahami oleh masing-masing perangkat daerah." Hal senada juga disampaikan oleh Kepala Bidang

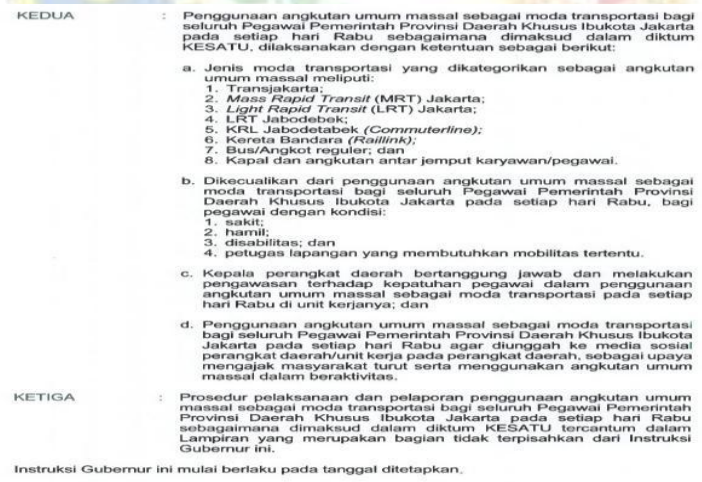
Pengendalian Implementasi dan Pengawasan Kebijakan Lalu Lintas yang menegaskan bahwa aturan tersebut bersifat langsung, ringkas, dan tidak membutuhkan interpretasi teknis yang rumit. Secara substantif, kejelasan mekanisme ini menunjukkan bahwa desain kebijakan telah memperhatikan aspek implementabilitas, sehingga meminimalkan risiko distorsi kebijakan di tingkat pelaksana dan memperkuat kepatuhan administratif ASN.

Dapat disimpulkan bahwa dimensi pilihan instrumen kebijakan telah berjalan cukup efektif, ditandai dengan penggunaan instrumen arahan yang tepat secara kontekstual serta mekanisme pelaksanaan yang sederhana dan mudah dioperasionalkan. Namun demikian, efektivitas tersebut masih lebih banyak terlihat pada aspek kepatuhan administratif jangka pendek, belum sepenuhnya mencerminkan internalisasi perilaku mobilitas yang berkelanjutan pada ASN

3.2. Desain Kebijakan

Pada dimensi desain kebijakan dalam implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi ASN Provinsi DKI Jakarta, hasil penelitian menunjukkan bahwa desain kebijakan telah disusun secara cukup jelas dan operasional, baik dari sisi prosedur pelaksanaan, waktu implementasi, maupun pengaturan target kebijakan. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga telah dirancang agar dapat langsung diimplementasikan oleh ASN di lingkungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Pada indikator kejelasan prosedur, waktu, dan sumber daya, hasil penelitian menunjukkan bahwa mekanisme pelaksanaan kebijakan bersifat sederhana, yaitu ASN diwajibkan tidak menggunakan kendaraan pribadi setiap hari Rabu dan beralih menggunakan transportasi umum. Dari sisi waktu, kebijakan bersifat rutin dan konsisten setiap minggu sehingga mudah dipahami dan diingat oleh pelaksana. Hal ini sebagaimana tercantum dalam Ingub DKI Jakarta Nomor



KEDUA : Penggunaan angkutan umum massal sebagai moda transportasi bagi seluruh Pegawai Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta pada setiap hari Rabu sebagaimana dimaksud dalam diktum KESATU, dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut:

a. Jenis moda transportasi yang dikategorikan sebagai angkutan umum massal meliputi:
1. Transjakarta;
2. *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta;
3. *Light Rapid Transit* (LRT) Jakarta;
4. LRT Jabodebek;
5. KRL Jabodetabek *(Commuterline)*;
6. Kereta Bandara *(Railink)*;
7. Bus/Angkot reguler; dan
8. Kapal dan angkutan antar jemput karyawan/pegawai.

b. Dikecualikan dari penggunaan angkutan umum massal sebagai moda transportasi bagi seluruh Pegawai Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta pada setiap hari Rabu, bagi pegawai dengan kondisi:
1. sakit;
2. hamil;
3. disabilitas; dan
4. petugas lapangan yang membutuhkan mobilitas tertentu.

c. Kepala perangkat daerah bertanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap kepatuhan pegawai dalam penggunaan angkutan umum massal sebagai moda transportasi pada setiap hari Rabu di unit kerjanya; dan

d. Penggunaan angkutan umum massal sebagai moda transportasi bagi seluruh Pegawai Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta pada setiap hari Rabu agar diunggah ke media sosial perangkat daerah/unit kerja pada perangkat daerah, sebagai upaya mengajak masyarakat turut serta menggunakan angkutan umum massal dalam beraktivitas.

KETIGA : Prosedur pelaksanaan dan pelaporan penggunaan angkutan umum massal sebagai moda transportasi bagi seluruh Pegawai Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta pada setiap hari Rabu sebagaimana dimaksud dalam diktum KESATU tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Instruksi Gubernur ini.

Instruksi Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Sumber: Diolah oleh Peneliti, 2026

Gambar 3.1

Instruksi Gubernur Nomor 6 Tahun 2025

Hal ini diperkuat oleh pernyataan Kepala Pusdatin Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang menyatakan bahwa “prosedurnya sudah cukup jelas karena hanya melarang penggunaan

kendaraan pribadi setiap hari Rabu dan dilakukan secara rutin setiap minggu." Hal serupa juga disampaikan oleh Kepala Bidang Operasional Angkutan dan Kebijakan Angkutan Darat yang menegaskan bahwa kebijakan ini "sederhana, tidak memiliki banyak tahapan, dan mudah dipahami oleh ASN." Selain itu, keberadaan Instruksi Gubernur Nomor 6 Tahun 2025 juga memperjelas mekanisme pelaksanaan melalui ketentuan penggunaan transportasi umum serta mekanisme pelaporan oleh perangkat daerah. Berdasarkan temuan tersebut, dapat disimpulkan bahwa indikator kejelasan prosedur, waktu, dan sumber daya telah terpenuhi dengan baik karena kebijakan memiliki desain yang sederhana, terstruktur, dan mudah diimplementasikan.

Selanjutnya pada indikator jumlah perubahan target terhadap desain awal kebijakan, hasil penelitian menunjukkan bahwa tujuan utama kebijakan tidak mengalami perubahan signifikan sejak tahap perumusan hingga implementasi. Tujuan kebijakan tetap konsisten yaitu mendorong ASN menggunakan transportasi umum, mengurangi kemacetan, serta meningkatkan kualitas udara di Provinsi DKI Jakarta. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Kepala Pusdatin Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang menyatakan bahwa "dari awal memang fokusnya pada ASN untuk menjadi contoh penggunaan transportasi umum, dengan pengecualian bagi pegawai tertentu seperti yang sakit atau hamil." Pendapat serupa juga disampaikan oleh Kepala Bidang Operasional Angkutan dan Kebijakan Angkutan Darat yang menegaskan bahwa tidak terdapat perubahan besar terhadap target kebijakan, karena arah kebijakan tetap diarahkan pada pengurangan kemacetan dan peningkatan penggunaan transportasi umum. Perubahan yang terjadi hanya bersifat teknis berupa pengecualian bagi ASN dengan kondisi tertentu seperti sakit, hamil, disabilitas, atau tugas mendesak, yang menunjukkan adanya fleksibilitas implementasi tanpa mengubah substansi tujuan kebijakan. Berdasarkan analisis tersebut, dapat disimpulkan bahwa indikator jumlah perubahan target terhadap desain awal kebijakan telah terpenuhi dengan baik, karena kebijakan tetap konsisten terhadap tujuan awal namun tetap adaptif terhadap kondisi lapangan.

3.3. Struktur Pengawasan

Pada dimensi struktur pengawasan dalam implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi ASN Provinsi DKI Jakarta, hasil penelitian menunjukkan bahwa mekanisme pengawasan dan penegakan aturan telah berjalan melalui sistem pengawasan internal berbasis Organisasi Perangkat Daerah (OPD) serta adanya mekanisme sanksi administratif terhadap pelanggaran. Pengawasan tidak dibangun melalui satu sistem terpusat, tetapi melalui distribusi tanggung jawab kepada masing-masing kepala OPD sebagai aktor utama pengendali kepatuhan ASN di unit kerjanya.

Pada indikator kejelasan mekanisme pengawasan, hasil penelitian menunjukkan bahwa pengawasan kebijakan sepenuhnya dilakukan secara internal oleh masing-masing OPD, dengan Kepala OPD sebagai pihak yang bertanggung jawab memastikan ASN di lingkungannya mematuhi instruksi penggunaan transportasi umum setiap hari Rabu. Hal ini menunjukkan bahwa mekanisme pengawasan bersifat desentralistik dan melekat pada struktur birokrasi yang sudah ada. Pernyataan Kepala Bidang Operasional Angkutan dan Kebijakan Angkutan Darat Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta menegaskan bahwa "pengawasan memang lebih banyak dilakukan oleh masing-

masing Kepala OPD, karena mereka yang bertanggung jawab memastikan ASN di unitnya mematuhi kebijakan ini." Pernyataan tersebut diperkuat oleh Kepala Bidang Pengendalian Implementasi dan Pengawasan Kebijakan Lalu Lintas serta Monitoring Kepatuhan yang menjelaskan bahwa pengawasan dilakukan secara internal melalui pimpinan unit kerja, di mana Kepala OPD atau pejabat struktural memantau langsung kepatuhan ASN apakah sudah menggunakan transportasi umum pada hari Rabu atau masih menggunakan kendaraan pribadi. Secara substantif, temuan ini menunjukkan bahwa mekanisme pengawasan telah berjalan melalui jalur hierarki birokrasi yang jelas, namun efektivitasnya sangat bergantung pada intensitas dan konsistensi pengawasan di masing-masing OPD, sehingga potensi variasi implementasi antar unit kerja masih cukup terbuka.

Selanjutnya pada indikator tindak lanjut atau sanksi terhadap pelanggaran, hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan ini telah disertai mekanisme penegakan berupa sanksi administratif yang bersifat ringan hingga sedang bagi ASN yang tidak mematuhi instruksi. Bentuk sanksi yang diterapkan umumnya berupa teguran tertulis dan pembinaan oleh pimpinan unit kerja terhadap pegawai yang melanggar. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Kepala Bidang Operasional Angkutan dan Kebijakan Angkutan Darat yang menyatakan bahwa "ada sanksi ringan hingga sedang bagi pegawai yang melanggar, dan biasanya ditindaklanjuti oleh pimpinan unit kerja, termasuk teguran tertulis." Pernyataan senada juga disampaikan oleh Kepala Bidang Pengendalian Implementasi dan Pengawasan Kebijakan Lalu Lintas serta Monitoring Kepatuhan yang menjelaskan bahwa apabila terdapat ASN yang tidak patuh, maka akan dilakukan penindakan oleh kepala OPD melalui mekanisme pembinaan atau teguran, serta terdapat penegasan dari pimpinan daerah bahwa sanksi tetap diberlakukan dalam bentuk teguran tertulis dan pembinaan sesuai tingkat pelanggaran. Secara substantif, temuan ini menunjukkan bahwa mekanisme sanksi telah tersedia dan berjalan, namun masih bersifat administratif dan berbasis pembinaan internal, sehingga lebih berfungsi sebagai instrumen disiplin dibandingkan sebagai instrumen penegakan yang memiliki efek jera kuat.

Dapat disimpulkan bahwa dimensi struktur pengawasan telah berjalan cukup efektif, ditandai dengan adanya pembagian peran pengawasan yang jelas di tingkat OPD serta penerapan sanksi administratif terhadap pelanggaran. Namun demikian, efektivitas pengawasan masih sangat ditentukan oleh konsistensi masing-masing pimpinan unit kerja, dan mekanisme sanksi yang ada masih lebih berorientasi pada pembinaan dibandingkan penegakan yang bersifat tegas dan seragam, sehingga belum sepenuhnya menjamin kepatuhan yang konsisten di seluruh lingkungan birokrasi.

3.4. Desain Kelembagaan

Pada dimensi desain kelembagaan dalam implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi ASN Provinsi DKI Jakarta, hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan melibatkan struktur organisasi yang luas dengan pola koordinasi yang bersifat hierarkis dan terdistribusi di setiap perangkat daerah. Desain kelembagaan ini menunjukkan bahwa kebijakan tidak hanya dijalankan oleh satu institusi, tetapi melibatkan seluruh

OPD di lingkungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan peran yang berbeda pada level pimpinan dan pelaksana teknis.

Pada indikator koordinasi internal atau antar lembaga, hasil penelitian menunjukkan bahwa koordinasi pelaksanaan kebijakan telah berjalan melalui mekanisme formal berupa rapat koordinasi lintas perangkat daerah serta instruksi berjenjang dari pimpinan kepada ASN di masing-masing OPD. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Kepala Pusdatin Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang menjelaskan bahwa "mekanisme koordinasi dilakukan melalui rapat lintas perangkat daerah, dengan Dinas Perhubungan sebagai leading sector, namun pelaksanaannya tetap melibatkan seluruh OPD karena kebijakan ini menyasar seluruh ASN Pemprov." Selain itu, Staff Biro Kepala Daerah menyatakan bahwa koordinasi lebih banyak dirasakan secara internal di masing-masing instansi, di mana ASN menerima dan menjalankan instruksi yang telah diturunkan dari pimpinan. Temuan ini menunjukkan bahwa koordinasi berjalan efektif pada level struktural dan administratif, di mana peran pimpinan OPD menjadi kunci dalam memastikan kebijakan tersampaikan dan dilaksanakan secara seragam di seluruh unit kerja.

Selanjutnya pada indikator jumlah organisasi pelaksana, hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan melibatkan seluruh perangkat daerah di lingkungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tanpa terkecuali. Setiap OPD berperan sebagai pelaksana kebijakan dengan struktur penanggung jawab internal, terutama pada bagian umum dan kepegawaian yang bertugas mengoordinasikan pelaksanaan teknis, dokumentasi, dan pelaporan. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Kepala Pusdatin Dinas Perhubungan yang menyebutkan bahwa "seluruh pegawai Pemprov menjadi sasaran kebijakan, dan setiap OPD memiliki penanggung jawab internal yang mengelola pelaksanaannya melalui bagian umum atau kepegawaian." Sejalan dengan itu, Staff Biro Kepala Daerah menjelaskan bahwa implementasi kebijakan melekat pada struktur organisasi yang sudah ada, di mana Kepala OPD bertanggung jawab memastikan pelaksanaan di unitnya masing-masing, sedangkan bagian administrasi membantu penyampaian informasi kepada pegawai. Selain itu, Staff Bidang Pemerintahan menegaskan bahwa pelaksanaan kebijakan juga bergantung pada kepatuhan individu ASN terhadap SOP yang telah ditetapkan, termasuk kewajiban penggunaan transportasi umum pada hari Rabu dan pelaporan kegiatan. Temuan ini menunjukkan bahwa jumlah organisasi pelaksana tidak terbatas pada lembaga tertentu, melainkan melekat pada seluruh struktur birokrasi Pemprov DKI Jakarta, sehingga kebijakan memiliki cakupan implementasi yang luas dan bersifat menyeluruh.

Dapat disimpulkan bahwa dimensi desain kelembagaan telah berjalan secara cukup efektif ditandai dengan adanya koordinasi berjenjang yang jelas serta keterlibatan seluruh OPD sebagai pelaksana kebijakan. Namun demikian, efektivitas kelembagaan masih sangat bergantung pada struktur hierarkis dan instruksi pimpinan, sehingga penguatan koordinasi lintas unit secara lebih interaktif masih menjadi ruang perbaikan dalam memastikan konsistensi implementasi kebijakan di seluruh lini birokrasi.

3.5. Kemampuan Administratif

Pada dimensi kemampuan administratif dalam implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi ASN Provinsi DKI Jakarta, hasil penelitian menunjukkan bahwa kapasitas pelaksana kebijakan secara umum telah memadai, baik dari sisi ketersediaan sumber daya maupun kemampuan dalam menjalankan prosedur operasional yang telah ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan didukung oleh infrastruktur administratif yang cukup untuk memastikan kebijakan dapat berjalan secara efektif di lingkungan birokrasi Pemprov DKI Jakarta.

Pada indikator ketersediaan sumber daya yang dibutuhkan, hasil penelitian menunjukkan bahwa aspek sumber daya manusia, sarana prasarana, dan teknologi telah tersedia dan mendukung pelaksanaan kebijakan. Dari sisi sarana transportasi, integrasi moda seperti TransJakarta, MRT, dan LRT dinilai sudah sangat memadai dan saling terhubung sehingga memudahkan mobilitas ASN tanpa kendaraan pribadi. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Kepala Bidang Pengendalian Implementasi dan Pengawasan Kebijakan Lalu Lintas serta Monitoring Kepatuhan yang menyatakan bahwa "dari segi sarpras sudah memadai, integrasi antar moda sudah jauh lebih baik, sehingga ASN sebenarnya sudah memiliki akses yang cukup untuk beralih ke transportasi umum." Pernyataan serupa juga disampaikan oleh Staff Biro Kepala Daerah yang menegaskan bahwa keterjangkauan dan integrasi transportasi publik di Jakarta sudah sangat baik sehingga perjalanan rumah–kantor masih dapat dilakukan tanpa kendaraan pribadi. Dari sisi sumber daya manusia, pelaksanaan teknis pengawasan dan administrasi dilaksanakan oleh bagian umum dan kepegawaian di masing-masing OPD yang bertugas melakukan pelaporan dan dokumentasi. Sementara dari sisi teknologi informasi, pelaporan dan pengawasan memanfaatkan media sederhana seperti WhatsApp dan Google Form untuk mendukung pencatatan kepatuhan ASN secara cepat. Secara substantif, temuan ini menunjukkan bahwa seluruh komponen sumber daya telah tersedia dalam tingkat yang cukup memadai sehingga tidak menjadi hambatan utama dalam implementasi kebijakan.

Selanjutnya pada indikator kemampuan melaksanakan SOP, hasil penelitian menunjukkan bahwa ASN dan unit pelaksana telah mampu menjalankan prosedur operasional yang ditetapkan dalam Instruksi Gubernur Nomor 6 Tahun 2025 secara konsisten. SOP yang mengatur kewajiban penggunaan transportasi umum setiap hari Rabu serta mekanisme dokumentasi melalui swafoto dan pelaporan ke admin kepegawaian dinilai jelas, sederhana, dan mudah diikuti. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Kepala Bidang Pengendalian Implementasi dan Pengawasan Kebijakan Lalu Lintas yang menyatakan bahwa "ASN sudah cukup mampu menerapkan SOP karena jelas dan langsung ke praktik, termasuk kewajiban dokumentasi penggunaan transportasi umum." Pernyataan serupa juga disampaikan oleh Staff Biro Kepala Daerah dan Staff Bidang Pemerintahan yang menegaskan bahwa pelaksanaan SOP sudah berjalan baik karena bersifat operasional dan tidak rumit, sehingga ASN hanya perlu menyesuaikan dengan aturan yang ada. Selain itu, data dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta menunjukkan tingkat kepatuhan ASN yang cukup tinggi, yaitu meningkat dari 96,42 persen menjadi 99,14 persen, dengan sekitar 66.600 ASN telah melaksanakan kebijakan tersebut. Hal ini mengindikasikan bahwa implementasi SOP tidak hanya

dipahami secara administratif, tetapi juga telah diinternalisasi dalam praktik kerja ASN, meskipun kontribusinya terhadap total pengguna transportasi umum harian masih relatif kecil.

Dapat disimpulkan bahwa dimensi kemampuan administratif telah berjalan dengan baik, ditandai oleh tersedianya sumber daya yang memadai serta kemampuan ASN dalam melaksanakan SOP secara konsisten dan terstruktur. Namun demikian, capaian tersebut masih lebih menonjol pada aspek kepatuhan administratif dan teknis pelaksanaan, belum sepenuhnya mencerminkan perubahan perilaku mobilitas yang bersifat jangka panjang dan berkelanjutan di kalangan ASN.

3.6. Penerimaan Sosial

Pada dimensi penerimaan sosial dalam implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi ASN Provinsi DKI Jakarta, hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan ini telah memperoleh tingkat penerimaan yang cukup baik dari kelompok sasaran maupun masyarakat umum. Penerimaan tersebut tercermin dari adanya manfaat yang mulai dirasakan serta persepsi publik yang cenderung positif terhadap pelaksanaan kebijakan, meskipun dampaknya masih bersifat bertahap dan belum sepenuhnya signifikan.

Pada indikator tingkat kebermanfaatan yang dirasakan, hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan ini memberikan dampak positif baik bagi ASN maupun masyarakat. ASN merasakan perubahan perilaku mobilitas dengan mulai terbiasa menggunakan transportasi umum, khususnya pada hari Rabu, seiring dengan tersedianya sarana transportasi yang semakin memadai. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Staff Biro Kepala Daerah Provinsi DKI Jakarta yang menyatakan bahwa "kebijakan ini cukup terasa manfaatnya karena ASN mulai menyesuaikan diri menggunakan transportasi umum, sehingga terjadi perubahan kebiasaan mobilitas yang lebih positif." Senada dengan itu, Staff Bidang Pemerintahan menegaskan bahwa ASN menjadi lebih familiar dan terbiasa menggunakan transportasi umum dalam aktivitas kerja, sehingga kebijakan ini berkontribusi pada pembentukan pola mobilitas baru. Dari sisi masyarakat, manfaat kebijakan terlihat dari adanya penurunan kepadatan lalu lintas pada hari Rabu, meskipun belum terlalu signifikan, sebagaimana disampaikan oleh masyarakat pengguna transportasi umum yang menyatakan bahwa "hari Rabu terasa sedikit lebih lengang dibandingkan hari biasanya." Temuan ini menunjukkan bahwa kebijakan mulai memberikan dampak positif terhadap pengurangan penggunaan kendaraan pribadi, meskipun masih bersifat gradual dan memerlukan konsistensi implementasi untuk menghasilkan dampak yang lebih optimal.

Selanjutnya pada indikator persepsi publik terhadap kebijakan, hasil penelitian menunjukkan bahwa masyarakat memiliki pandangan yang cenderung positif terhadap kebijakan ini. ASN yang turut menggunakan transportasi umum dipandang sebagai bentuk keteladanan aparatur pemerintah dalam mendukung kebijakan publik, sehingga meningkatkan citra dan kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Staff Biro Kepala Daerah yang menyebutkan bahwa "masyarakat melihat ASN menggunakan transportasi umum sebagai hal positif karena menunjukkan contoh nyata dari pemerintah." Sejalan dengan itu, Staff Bidang Pemerintahan menegaskan bahwa kebijakan ini dinilai mampu meningkatkan kepercayaan masyarakat karena aparatur negara tidak hanya membuat kebijakan, tetapi juga menjalankannya

secara langsung. Namun demikian, terdapat pula pandangan masyarakat yang menganggap kebijakan ini sebagai sesuatu yang wajar, terutama bagi kelompok yang sudah terbiasa menggunakan transportasi umum, sebagaimana disampaikan oleh informan masyarakat yang menyatakan bahwa "hal ini bagus, tetapi bukan sesuatu yang luar biasa karena penggunaan transportasi umum sudah menjadi kebiasaan sehari-hari."

Dapat disimpulkan bahwa dimensi penerimaan sosial telah berjalan cukup baik, ditandai dengan adanya manfaat yang mulai dirasakan serta persepsi publik yang cenderung positif terhadap implementasi kebijakan. Namun demikian, penerimaan tersebut masih berada pada tahap adaptasi awal, di mana dampak sosial dan perubahan persepsi yang lebih kuat masih memerlukan waktu serta konsistensi pelaksanaan kebijakan dalam jangka panjang.

3.7. Diskusi Temuan Utama Penelitian

Temuan utama penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi ASN Provinsi DKI Jakarta secara umum telah berjalan cukup efektif pada tahap awal implementasi, namun masih didominasi oleh kepatuhan administratif jangka pendek dan belum sepenuhnya mencerminkan perubahan perilaku mobilitas yang berkelanjutan. Temuan pada dimensi kemampuan administratif menunjukkan bahwa tingkat kepatuhan ASN sangat tinggi, yaitu mencapai 99,14 persen atau sekitar 66.600 ASN, yang menunjukkan bahwa kebijakan ini mampu diimplementasikan secara operasional dengan dukungan sumber daya yang memadai, baik dari aspek SDM, sarana transportasi publik (TransJakarta, MRT, LRT), maupun dukungan teknologi sederhana seperti WhatsApp dan Google Form untuk pelaporan.

Secara substantif, Instruksi Gubernur Nomor 6 Tahun 2025 terbukti efektif karena bersifat sederhana, rutin, dan langsung mengikat ASN setiap hari Rabu. Hal ini membuat kebijakan mudah dipahami dan diikuti tanpa kompleksitas prosedural yang tinggi. Namun demikian, meskipun tingkat kepatuhan sangat tinggi, dampak terhadap pengurangan kemacetan masih bersifat terbatas dan belum signifikan secara struktural, karena perubahan perilaku mobilitas ASN masih bersifat adaptif terhadap aturan, bukan internalisasi kebiasaan jangka panjang.

Apabila dikaitkan dengan penelitian terdahulu, temuan ini secara umum mendukung penelitian Awahah et al. (2024) yang menunjukkan bahwa kebijakan angkutan umum di Surabaya mampu mengurangi kemacetan, namun efektivitasnya sangat bergantung pada dukungan fasilitas dan kesadaran masyarakat. Sama halnya dengan temuan tersebut, penelitian ini menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi sangat ditopang oleh ketersediaan fasilitas transportasi publik yang sudah terintegrasi dengan baik di Jakarta. Selain itu, penelitian Akbar, et al(2024) tentang implementasi kebijakan transportasi publik terintegrasi di DKI Jakarta juga mendukung temuan ini, yaitu bahwa integrasi transportasi publik mampu meningkatkan aksesibilitas dan mendorong penggunaan transportasi umum, namun dampaknya belum sepenuhnya optimal dalam mengubah pola mobilitas masyarakat secara permanen. Penelitian ini memperkuat temuan tersebut dengan menunjukkan bahwa meskipun sistem transportasi terintegrasi telah memudahkan perpindahan antar moda dan meningkatkan kenyamanan pengguna, perubahan perilaku mobilitas masyarakat,

termasuk pada kelompok ASN tidak otomatis terjadi secara signifikan jika masih terdapat keterbatasan integrasi layanan, kesenjangan kualitas antar moda, serta faktor kebiasaan menggunakan kendaraan pribadi.

Selanjutnya, penelitian Nur et al. (2024) yang menekankan pentingnya transportasi publik dalam mengurangi kemacetan juga sejalan dengan temuan penelitian ini. Sama halnya dengan penelitian tersebut, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa keberadaan moda transportasi massal seperti TransJakarta, MRT, dan LRT menjadi faktor kunci yang memungkinkan ASN beralih dari kendaraan pribadi. Namun, penelitian ini memperluas temuan tersebut dengan menunjukkan bahwa ketersediaan infrastruktur saja tidak cukup tanpa adanya kebijakan administratif yang bersifat memaksa dan terstruktur seperti Instruksi Gubernur.

Secara keseluruhan, temuan utama penelitian ini memperkuat penelitian terdahulu bahwa kebijakan pembatasan kendaraan dan penguatan transportasi publik efektif dalam menurunkan penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan penggunaan transportasi umum. Namun, penelitian ini juga memperluas kajian sebelumnya dengan menunjukkan bahwa pada konteks ASN, tingkat kepatuhan administratif yang sangat tinggi sebesar 99,14 persen (66.600 ASN) tidak selalu berbanding lurus dengan perubahan perilaku mobilitas jangka panjang. Kebaruan penelitian ini terletak pada temuan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan tidak hanya ditentukan oleh desain kebijakan dan ketersediaan sumber daya, tetapi juga oleh sejauh mana kebijakan mampu mengubah kepatuhan administratif menjadi internalisasi perilaku mobilitas yang berkelanjutan.

IV. KESIMPULAN

Peneliti menyimpulkan bahwa implementasi kebijakan pelarangan penggunaan kendaraan pribadi pada hari Rabu bagi ASN Provinsi DKI Jakarta telah berjalan cukup baik dan efektif pada tahap awal pelaksanaan, terutama ditinjau dari enam dimensi implementasi kebijakan, yaitu pilihan instrumen kebijakan, desain kebijakan, struktur pengawasan, desain kelembagaan, kemampuan administratif, dan penerimaan sosial. Kebijakan ini terbukti mampu mencapai tingkat kepatuhan ASN yang sangat tinggi, yaitu sebesar 99,14 persen atau sekitar 66.600 ASN, yang menunjukkan bahwa instruksi gubernur telah diimplementasikan secara konsisten di seluruh perangkat daerah.

Selain itu, kebijakan ini juga memperoleh penerimaan sosial yang cukup baik dari ASN maupun masyarakat, ditandai dengan mulai dirasakannya manfaat berupa perubahan kebiasaan mobilitas ASN dan sedikit penurunan kepadatan lalu lintas pada hari Rabu. Namun demikian, penelitian ini menemukan bahwa efektivitas kebijakan masih lebih dominan pada aspek kepatuhan administratif jangka pendek dan belum sepenuhnya mencerminkan perubahan perilaku mobilitas yang berkelanjutan. Temuan ini memperluas kajian implementasi kebijakan transportasi perkotaan sebelumnya dengan menunjukkan bahwa keberhasilan kebijakan tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan infrastruktur transportasi dan desain kebijakan yang sederhana, tetapi juga oleh kemampuan kebijakan dalam menginternalisasi perubahan perilaku ASN sebagai aktor birokrasi.

Keterbatasan Penelitian: Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan, antara lain waktu penelitian yang relatif singkat sehingga proses pengumpulan data lapangan, terutama wawancara mendalam dengan informan di berbagai OPD, belum dapat dilakukan secara lebih luas dan

mendetail. Selain itu, penelitian ini juga masih terbatas pada pendekatan kualitatif deskriptif sehingga belum menggunakan analisis kuantitatif yang lebih komprehensif untuk mengukur dampak kebijakan secara statistik terhadap pengurangan volume kendaraan di Jakarta.

Arah Masa Depan Penelitian (*future work*): Penelitian mendatang juga dapat memperluas fokus kajian pada aspek dampak jangka panjang kebijakan terhadap perubahan perilaku mobilitas ASN serta efektivitas pengurangan kemacetan di wilayah perkotaan, sehingga diperoleh gambaran yang lebih utuh dan mendalam mengenai keberhasilan kebijakan tersebut.

V. UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta beserta jajaran yang telah memberikan izin dan dukungan data dalam penelitian ini. Terima kasih juga dosen pembimbing atas arahan dan bimbingan dalam penyusunan penelitian ini.

VI. DAFTAR PUSTAKA

Akbar, A. A., Hakim, A., & Imam, H., (2024). *Implementasi kebijakan transportasi publik terintegrasi di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta (Studi pada Dinas Perhubungan DKI Jakarta)* (Skripsi Sarjana, Universitas Brawijaya). Brawijaya Knowledge Garden. http://repository.ub.ac.id/id/eprint/220228

Awahah, R. A., Widodo, J., & Radjikan. (2024). Implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum sebagai upaya mengurangi kemacetan di Kota Surabaya Jawa Timur. *Birokrasi: Jurnal Ilmu Hukum dan Tata Negara, 2*(3), 62–72. https://doi.org/10.55606/birokrasi.v2i3.1300

Asfarinal, N., Barus, L. S., & Djaja, B. M. (2023). Strategi pengembangan sistem transportasi dengan pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Kota Tua. *Jurnal Riset Jakarta, 15*(2), 97–106. https://doi.org/10.37439/jurnaldrd.v15i2.72

Badan Kepegawaian Daerah Provinsi DKI Jakarta. (2025). *Statistik jumlah ASN Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tahun 2025.* Badan Kepegawaian Daerah Provinsi DKI Jakarta. https://bkddki.jakarta.go.id/statistik/data/202510/JUMLAH_ASN

Badan Pusat Statistik. (2021). *Hasil sensus penduduk 2020*. Badan Pusat Statistik. https://www.bps.go.id/id/pressrelease/2021/01/21/1854/hasil-sensus-penduduk-2020.html

Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2024). *Provinsi DKI Jakarta dalam angka 2024*. Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. https://jakarta.bps.go.id/id/publication/2024/02/28/baae7b80d16101c7bef30cc0/provinsi-dki-jakarta-dalam-angka-2024.html

Dewi, K., & Krisdiyanto, A. (2023). Pengembangan sistem transportasi masa depan: Mobilitas berkelanjutan dan otonom di Jawa Barat. *Jurnal Multidisiplin West Science, 2*(9), 750–760. https://doi.org/10.58812/jmws.v2i09.626

Firman, T & Fahmi, Z (2017). The privatization of metropolitan Jakarta's (Jabodetabek) urban fringes: The early stages of post-suburbanization in Indonesia. *Journal of the American Planning Association, 83*(1), 68–79. https://doi.org/10.1080/01944363.2016.1249010

Girsang, L. W. P. (2023). Analysis of the factors that contribute to the high rate of private vehicle ownership in DKI Jakarta. *Mahadi: Indonesia Journal of Law, 2*(2), 105–114. https://www.researchgate.net/publication/401520701_Analysis_of_The_Factors_That_Contribute_To_The_High_Rate_of_Private_Vehicle_Ownership_In_DKI_Jakarta

Hasibuan, H. S., & Mulyani, M. (2022). Transit-oriented development: Towards achieving sustainable transport and urban development in Jakarta Metropolitan, Indonesia. *Sustainability, 14*(9), 5244. https://doi.org/10.3390/su14095244

Herdiana, A. C. (2024). Narrative review: Sistem transportasi publik di smart city Jakarta untuk mengurangi kemacetan. *Journal of Electrical Engineering, 1*(4), 1–10. https://doi.org/10.47134/jte.v1i4.3402

Knill, C., & Tosun, J. (2020). *Public Policy A New Introduction (Second Edi)*. Red Globe Press.

Margaretha, A. M., & Nugroho, A. A. (2023). Transportasi publik terintegrasi: Optimalisasi implementasi smart mobility di DKI Jakarta. *Journal of Public Policy and Applied Administration, 5*(2), 1–12. https://doi.org/10.32834/jplan.v5i2.676

Maudina, A. N., Agustin, 1. W., & Waluyo, B. S. (2021). Karakteristik kawasan Dukuh Atas sebagai kawasan TOD. *Jurnal Tata Kota dan Daerah. 13* (2), 59-72. https://doi.org/10.21776/ub.takoda.2021.013.02.2

Miles, M. B., Huberman, A & Saldaña, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook (3rd ed.)*. Sage Publications.

Nadi, P. A., & Murad, A. (2019). Modelling sustainable urban transport performance in the Jakarta city region: A GIS approach. *Sustainability, 11*(7), 1879. https://doi.org/10.3390/su11071879

Nur, A., Aryanto, Y. J. I., Isak, Y. J., Adyatma, M. E., Riyandhika, R., & Ajiansyah, M. R. (2024). Peranan transportasi publik dalam pengurangan kemacetan di Jakarta. *Journal of Informatics and Business, 2*(3), 432–442. https://jurnal.ittc.web.id/index.php/jibs/article/view/1771

Oktavian, N., Surapati, U., & Setiawan, K. (2025). Analisis sentimen masyarakat terhadap Instruksi Gubernur Jakarta tentang ASN wajib gunakan transportasi umum menggunakan algoritma Support Vector Machine. *Jurnal Indonesia: Manajemen Informatika dan Komunikasi, 6*(3), 1796–1805. https://doi.org/10.63447/jimik.v6i3.1614

Rahmah, M., Ekowati, M., Nalien, E. M., Praja, S. J., Saribulan, N., Wulandari, S., & Rahman, H. (2022). *Metodologi penelitian terapan*. CV Sketsa Media.

Pratama, A. P., Yudhistira, M. H., & Koomen, E. (2022). Highway expansion and urban sprawl in the Jakarta Metropolitan Area. *Land Use Policy*, 112, 105856. https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2021.105856

Pribadi, D. O., & Pauleit, S. (2016). Peri-urban dynamics and urban expansion in the Jakarta Metropolitan Region. *Land Use Policy*, 55, 265–274. https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2016.04.008

Pribadi, D. O., Zasada, I., Müller, K., & Pauleit, S. (2017). Multifunctional adaptation of farmers as response to urban growth in the Jabodetabek Metropolitan Area, Indonesia. *Journal of Rural Studies*, 55, 100–111. https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2017.08.001

Setiawan, B. F., Rizal, V. K. S., & Mahendra, W. (2024). Strategi kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menanggulangi tantangan transportasi perkotaan. *JOPPAS: Journal of Public Policy and Administration Silampari*, 5(2). https://doi.org/10.31539/joppas.v5i2.8298

Simangunsong, F. (2017). *Metodologi penelitian pemerintahan: Teoritik, legalistik, empiris, dan inovatif*. Alfabeta.

Sinaga, S. M., Hamdi, M., Wasistiono, S., & Lukman, S. (2020). Implementasi kebijakan angkutan umum massal berbasis Bus Rapid Transit (BRT) dalam mewujudkan sistem transportasi publik perkotaan yang berkeadilan dan berkelanjutan di Provinsi DKI Jakarta. *PAPATUNG: Jurnal Ilmu Administrasi Publik, Pemerintahan dan Politik*. *2*(3), 203-220. https://doi.org/10.54783/japp.v2i3.31

TomTom International B.V. (2024). *TomTom Traffic Index 2024*. TomTom International B.V. https://www.tomtom.com/traffic-index/

Utomo, R. C., Madjid, U., & Rusfiana, Y. (2024). Implementasi kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap di Kota Administrasi Jakarta Selatan. *Jurnal Kajian Pemerintah: Journal of Government, Social and Politics, 10*(2), 13–24. https://doi.org/10.25299/jkp.2024.vol10(1).17764

Yahya, A. S., Kusmana, D., Ismunarta, & Sururama, R. (2024). Collaborative governance dalam penanganan kemacetan di Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur. *Jurnal Media Birokrasi, 6*(1), 54–84. https://ejournal.ipdn.ac.id/JMB/article/view/4151

Zhaffira, C. W., & Mataram, S. (2024). Perancangan zine penggunaan transportasi umum guna mengurangi polusi udara bagi dewasa di Jakarta. *Tuturrupa*. *6*(2), 101-110. https://doi.org/10.24167/tuturrupa.v6i2.11373

