



**JURNAL ILMU HUKUM, HUMANIORA  
DAN POLITIK (JIHHP)**

<https://dinastirev.org/JIHHP>

[dinasti.info@gmail.com](mailto:dinasti.info@gmail.com)

+62 811 7404 455

DOI: <https://doi.org/10.38035/jihhp>  
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

E-ISSN: 2747-1993 | P-ISSN: 2747-2000

## **Evaluasi Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil-Genap untuk Mengatasi Peningkatan Volume Kendaraan pada Sudirman Central Business District (Scbd) di Jakarta pada Tahun 2022-2023**

**Riva Kansa Reza<sup>1</sup>, Neneng Yani Yuningsih<sup>2</sup>, Agus Taryana<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Universitas Padjadjaran, Jawa Barat, Indonesia, [riva20001@mail.unpad.ac.id](mailto:riva20001@mail.unpad.ac.id)

<sup>2</sup>Universitas Padjadjaran, Jawa Barat, Indonesia, [neneng.yani@unpad.ac.id](mailto:neneng.yani@unpad.ac.id)

<sup>3</sup>Universitas Padjadjaran, Jawa Barat, Indonesia, [agus.taryana@unpad.ac.id](mailto:agus.taryana@unpad.ac.id)

Corresponding Author: [rivakreza@gmail.com](mailto:rivakreza@gmail.com)

**Abstract:** *This research is driven by persistent traffic congestion in high-mobility areas like the Sudirman Central Business District (SCBD). Despite the government's efforts to implement traffic restriction policies through the odd-even system, congestion persists. Therefore, an evaluation is needed to understand the extent to which the odd-even system policy has impacted the public. The purpose of this research is to evaluate the DKI Jakarta government's policy regarding Traffic Restrictions with an Odd-Even System using the Goal Free Evaluation Model from Michael Scriven, which involves evaluating the policy by essentially studying the influence of public policy in serving public interests. There are three types of influence : positive influence as determined by the program's objectives, positive side effects, and negative side effects. The research method used in this study is a qualitative descriptive approach, utilizing primary and secondary data collected through documentation studies, observations, and interviews. Additionally, the selection of informants was conducted using a purposive sampling technique. The results of this research indicate that although the odd-even traffic restriction policy has achieved the expected policy objectives and provided various positive side impacts to the public, negative impacts have arisen which ultimately require additional solutions.*

**Keyword:** *Public Policy, Public Policy Evaluation, Impact, Odd-Even, Sudirman Central Business District (SCBD)*

**Abstrak:** Penelitian ini dilatarbelakangi oleh kemacetan akibat dari meningkatnya volume kendaraan di jalan, khususnya pada kawasan dengan mobilitas tinggi seperti Sudirman Central Business District (SCBD). Di samping adanya upaya pemerintah dengan memberlakukan kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap kemacetan masih terus terjadi. Maka dari itu, perlu dilakukan evaluasi untuk memahami sejauh mana kebijakan sistem ganjil-genap telah memberikan dampak kepada masyarakat. Tujuan dari riset ini adalah melakukan evaluasi terhadap kebijakan pemerintah DKI Jakarta mengenai Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap menggunakan Model Evaluasi Tujuan (Goal Free Evaluation Model) dari Michael Scriven yaitu dengan melakukan evaluasi kebijakan yang pada hakekatnya mempelajari pengaruh kebijakan publik dalam melayani kepentingan publik. Terdapat tiga jenis pengaruh yaitu pengaruh positif yang ditetapkan oleh tujuan program, pengaruh sampingan positif, dan pengaruh sampingan negatif. Metode riset yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif bersifat deskriptif yang memanfaatkan data primer dan sekunder yang dikumpulkan melalui studi dokumentasi, observasi, dan wawancara. Selain itu, pemilihan informan dilakukan menggunakan teknik purposive. Hasil riset ini menunjukkan bahwa meskipun kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap telah mencapai tujuan kebijakan yang diharapkan dan memberikan berbagai dampak positif sampingan kepada masyarakat, timbul dampak negatif yang pada akhirnya membutuhkan solusi tambahan.

**Kata Kunci:** Kebijakan Publik, Evaluasi Kebijakan Publik, Dampak, Ganjil-Genap, Sudirman Central Business District (SCBD)

---

## PENDAHULUAN

DKI Jakarta menjadi salah satu provinsi dengan tingkat mobilitas masyarakatnya yang padat. Tingginya mobilitas masyarakat di Jakarta tidak hanya dikarenakan oleh masyarakat dengan berdomisili di Jakarta saja, melainkan juga mobilitas tersebut dikarenakan oleh beberapa masyarakat yang berasal dari kota penyangga bagi Kota Jakarta yaitu kota Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi atau yang dikenal dengan BODETABEK.

Adanya mobilitas yang tinggi menyebabkan meningkatnya volume pertumbuhan kendaraan pada ruas jalan. Hal tersebut kemudian diperparah dengan infrastruktur yang belum memadai, sehingga adanya volume pertumbuhan kendaraan yang pesat menyebabkan populasi kendaraan yang tidak seimbang dengan ketersediaan infrastruktur yang dapat menampung volume pertumbuhan kendaraan tersebut. Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa kemacetan merupakan sebuah situasi dimana lalu lintas menjadi terhambat dikarenakan oleh banyaknya volume pertumbuhan kendaraan sehingga melebihi kapasitas ruas jalan yang ada.

Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh TomTom Traffic Index, pada tahun 2022 kemacetan di Kota Jakarta berada pada peringkat ke 29 dari 389 kota di dunia. Pada tahun 2022 rata-rata waktu yang perlu ditempuh pada perjalanan 10 KM di Jakarta adalah 22 menit 40 detik. Berdasarkan data TomTom Traffic Index, pada tahun 2022 waktu tempuh di Jakarta meningkat sekitar 2 menit 50 detik apabila dibandingkan dengan tahun sebelumnya.<sup>1</sup>

Adanya pembatasan aktivitas masyarakat akibat dari pandemi virus Covid-19 pada tahun 2020 indeks kemacetan di Jakarta menurun menjadi 36 persen. Bahkan pada tahun 2021 angka kemacetan terus menurun sampai menyentuh angka 24 persen. Akan tetapi pada tahun 2022 angka tersebut kembali naik menjadi 48 persen hingga pada tahun 2023 awal,

---

<sup>1</sup>Haris Fadhil. (2023, February 15). *Peringkat Kemacetan Jakarta Naik ke Posisi 29 Dunia pada 2022*. Detiknews; detikcom. Diakses pada tanggal 26 Januari 2024 melalui <https://news.detik.com/berita/d-6570551/peringkat-kemacetan-jakarta-naik-ke-posisi-29-dunia-pada-2022>

angka tersebut terus meningkat hingga melampaui 50 persen. Akibat dari adanya peningkatan kemacetan di DKI Jakarta pada tahun 2022 menimbulkan kerugian pada negara sebesar Rp 71,4 Triliun dan kerugian waktu sebesar 30 menit yang terbuang akibat adanya kemacetan.<sup>2</sup>

Maka dari itu, untuk kembali mengatasi permasalahan kemacetan yang semakin parah di Jakarta, pemerintah kembali mengeluarkan kebijakan lalu lintas di Jakarta dengan memberlakukan kebijakan “Sistem Ganjil-Genap”. Kebijakan ini didasari oleh Pergub DKI Jakarta No. 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap. Peraturan ini hanya berlaku pada hari Senin sampai dengan Jumat mulai dari pukul 06.00 WIB sampai dengan pukul 10.00 WIB dan mulai pukul 16.00 WIB sampai dengan pukul 21.00 dan kebijakan ini tidak berlaku pada akhir pekan serta hari libur nasional yang telah ditetapkan melalui Keputusan Presiden. Melalui kebijakan ini masyarakat yang membawa kendaraan pribadi, khususnya mobil, diwajibkan untuk membawa kendaraannya sesuai dengan tanggal yang telah ditentukan di beberapa daerah di Jakarta. Salah satu wilayah yang merupakan kawasan ganjil-genap adalah kawasan dengan tingkat kegiatan perekonomian yang tinggi yaitu kawasan Sudirman Central Business District (SCBD). Kawasan ini dikelilingi oleh dua jalan protokol yang merupakan kawasan ganjil-genap, yaitu Jalan Jenderal Sudirman dan Jalan Gatot Subroto.

Disamping dari adanya upaya pemerintah untuk menyelesaikan permasalahan kemacetan dengan mengeluarkan kebijakan Ganjil-Genap kemacetan masih terus terjadi. Selain itu, adanya fenomena lainnya yang timbul akibat baik dari adanya permasalahan kemacetan maupun dari kebijakan pemerintah membawa minat peneliti untuk melakukan penelitian terkait sejauh mana kebijakan tersebut telah diimplementasikan. Maka dari itu, pada penelitian ini akan dilakukan evaluasi secara komprehensif mengenai kebijakan sistem ganjil-genap sebagai bentuk usaha pemerintah dalam mengurai kemacetan di Jakarta khususnya pada daerah SCBD sebagai salah satu pusat kegiatan perekonomian di Jakarta. Menurut model evaluasi berbasis tujuan yang dikembangkan oleh Michael Scriven, evaluasi secara objektif melibatkan upaya untuk mengidentifikasi dampak sebenarnya yang ingin dicapai oleh suatu tujuan. Selanjutnya Scriven dalam Wirawan (2011:84) mengemukakan bahwa suatu program dapat mempunyai tiga jenis pengaruh yaitu, Pengaruh sampingan yang negatif, Pengaruh positif yang telah ditetapkan sebagai tujuan program, serta pengaruh sampingan positif.

Oleh sebab itu, berdasarkan uraian di atas, penelitian akan dilakukan dengan mencari sejauh mana dampak yang telah ditimbulkan oleh kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap kepada masyarakat. Oleh karena itu, berdasarkan latar belakang di atas, peneliti tertarik untuk mengangkat penelitian dengan judul “Evaluasi Kebijakan Ganjil-Genap untuk Mengatasi Peningkatan Volume Kendaraan pada Sudirman Central Business District (SCBD) Di Jakarta pada Tahun 2022-2023.”.

## **METODE**

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Metode ini digunakan oleh peneliti karena penelitian ini bertujuan untuk memaparkan pengaruh komunikasi pemerintahan yang dilakukan oleh DPRD Kota Depok kepada Wali Kota Depok dan jajarannya yang akan ditarik sebuah kesimpulan. Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah dengan cara studi literatur, observasi, dan wawancara. Teknik penentuan informan yang digunakan adalah *teknik purposive*. Jenis data yang peneliti gunakan adalah data primer dan data sekunder.

---

<sup>2</sup> *Kerugian Ekonomi Akibat Macet Jabodetabek Capai Rp71,4 T.* (2021, April 28). Ekonomi; cnnindonesia.com. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210428120006-92-635840/kerugian-ekonomi-akibat-macet-jabodetabek-capai-rp714-t>

Untuk menguji kebenaran data, peneliti menggunakan triangulasi sumber. Untuk menganalisis data, peneliti menggunakan teknik analisis data kualitatif model Miles dan Huberman (Miles dan Huberman (1984, dalam (Sugiyono 2008:337)) yang menyebutkan bahwa langkah-langkah dalam analisis data kualitatif yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Pengaruh Positif yang Ditetapkan oleh Tujuan Program

Dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta pemerintah menerapkan kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap pada beberapa kawasan tertentu. Salah satunya adalah kawasan Sudirman Central Business District (SCBD) yang diapit oleh dua jalan protokol yaitu Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Gatot Subroto yang merupakan kawasan ganjil-genap. Penerapan kebijakan ganjil-genap ini hanya diberlakukan pada hari Senin hingga Jumat dari pukul 06.00-10.00 WIB dan 16.00-21.00 WIB. Kebijakan ini berlaku pada 26 jalan di Provinsi DKI Jakarta. Kebijakan ini memiliki beberapa tujuan yaitu yang menjadi tujuan utama adanya kebijakan sistem ganjil-genap ini adalah untuk menciptakan lalu lintas yang aman, keselamatan, tertib dan lancar. Dalam hal ini, kecepatan di luar jalan tol seharusnya berada pada angka 60 hingga 80 km/jam. Sebelum kebijakan sistem ganjil-genap diberlakukan pada tahun 2016 kecepatan rata-rata berkendara di Jakarta khususnya saat jam sibuk di pagi hari hanya mencapai angka 5 km/jam. Hal tersebut telah berlangsung selama 4 tahun, dari 2011 hingga 2015.<sup>3</sup> Kecepatan kendaraan dianggap sebagai indikator utama karena dianggap dapat mencerminkan efisiensi perjalanan bagi pengguna jalan.

Pada triwulan pertama tahun 2023, target kecepatan kendaraan di Jalan Jendral Sudirman telah tercapai, dengan angka mencapai 22,26 km/jam. Meskipun belum dapat menyelesaikan permasalahan kemacetan secara signifikan, timbul dampak positif yang sesuai dengan tujuan awal kebijakan sistem ganjil-genap dalam mengurangi jumlah kendaraan yang melintas di jalan-jalan untuk mengurai kemacetan di jam-jam tertentu pada waktu-waktu sibuk.



Sumber : Merdeka.com

**Gambar 1.1 Kemacetan di Jalan Jendral Sudirman pada Tahun 2012**

<sup>3</sup> Kistyarini. (2015, June 4). *Kecepatan Berkendara di Jakarta Tinggal 5 Km Per Jam*. KOMPAS.com; Kompas.com.  
<https://megapolitan.kompas.com/read/2015/06/04/11193151/Kecepatan.Berkendara.di.Jakarta.Tinggal.5.Km.Per.Jam>

Selain itu, kebijakan ganjil-genap ini juga bertujuan untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi. Adanya implementasi kebijakan sistem ganjil-genap ini mendorong keinginan masyarakat untuk beralih dari penggunaan mobil pribadi menjadi transportasi umum. Selain itu, tersedia banyaknya pilihan moda transportasi umum yang dapat dipilih oleh masyarakat juga mempermudah kebutuhan masyarakat dalam melakukan mobilisasi baik untuk menuju ke kawasan Sudirman Central Business District (SCBD) maupun keluar dari kawasan tersebut.

Secara keseluruhan, kebijakan ganjil-genap di SCBD Jakarta telah memberikan dampak positif yang menjadi tujuan awal diberlakukannya kebijakan sistem ganjil-genap. Mulai dari mengurangi kemacetan, meningkatkan laju perjalanan, meningkatkan keselamatan di jalan raya, hingga meningkatkan penggunaan transportasi umum. Dampak positif ini menunjukkan bahwa kebijakan tersebut telah berhasil mencapai tujuan utamanya dan memberikan manfaat yang nyata bagi masyarakat dan lingkungan di SCBD.

### **Pengaruh Sampingan Positif**

Salah satu pengaruh sampingan positif yang muncul adalah adanya penurunan polusi udara. Dengan berkurangnya jumlah kendaraan pribadi di jalan, emisi gas buang dari kendaraan bermotor juga menurun, yang berdampak pada peningkatan kualitas udara di kawasan SCBD. Di samping itu, kebijakan ini juga mengajak masyarakat untuk lebih memilih transportasi umum dan kendaraan yang ramah lingkungan. Maka dari itu, untuk mendukung ketercapaian tujuan tersebut pemerintah berupaya dalam menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan dan ramah lingkungan. Meskipun tidak secara signifikan pada akhirnya kebijakan ini memberikan dampak positif sampingan berupa pengurangan polusi udara.

Dampak positif sampingan lainnya yang timbul adalah adanya perbaikan pada fasilitas transportasi umum untuk mendorong keinginan masyarakat beralih ke moda transportasi umum. Selain itu, dengan adanya sistem yang memantau operasional transportasi umum di Jakarta, masyarakat menjadi lebih mudah apabila ingin mengakses informasi terkait transportasi umum di Jakarta. Dengan begitu, hal ini akan memudahkan masyarakat dalam melakukan mobilisasi baik menuju kawasan SCBD maupun keluar dari kawasan tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan ini tidak hanya mengurangi kemacetan yang disebabkan oleh kendaraan pribadi tetapi juga terdapat tujuan untuk meningkatkan kenyamanan dan keselamatan seluruh pengguna jalan.

Selain itu, peningkatan fasilitas bagi pejalan kaki menjadi salah satu dampak positif sampingan dari adanya kebijakan ganjil-genap di SCBD. Untuk mendorong minat masyarakat agar beralih menggunakan transportasi umum tentunya perlu adanya peningkatan pada fasilitas pendukungnya. Maka dari itu, fasilitas pejalan kaki telah diperbaiki dan ditingkatkan kualitasnya, yang membuat kawasan ini lebih ramah bagi pejalan kaki. Dengan kata lain, kebijakan ganjil-genap juga mendorong perbaikan prasarana seperti trotoar dan fasilitas untuk transportasi umum. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan sistem ganjil-genap di SCBD membawa beberapa pengaruh sampingan positif, termasuk perbaikan infrastruktur bagi kenyamanan pengguna jalan. Oleh sebab itu, adanya kebijakan ganjil-genap juga mendorong masyarakat untuk lebih memanfaatkan ruang publik seperti trotoar, jalur sepeda, dan taman kota.





Sumber : Peneliti

### **Gambar 1.2 Fasilitas Lampu Merah serta Trotoar untuk Pejalan Kaki pada Kawasan SCBD**

Di samping itu, untuk meningkatkan keamanan masyarakat, pemerintah juga mengeluarkan berbagai upaya peningkatan teknologi seperti pemasangan kamera ETLE (Electronic Traffic Law Enforcement) yang ada pada beberapa titik di Jakarta. ETLE merupakan teknologi yang digunakan untuk menegakkan peraturan lalu lintas di jalan demi menjaga keselamatan serta ketertiban para pengguna jalan. Selain berbentuk kamera seperti kamera CCTV, sistem ETLE juga dipasang pada mobil patroli. Lalu, penggunaan ETLE juga meningkatkan efektivitas patroli polisi dalam menindak pelanggaran lalu lintas. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan ganjil-genap tidak hanya berfungsi untuk mengurangi volume kendaraan, tetapi juga meningkatkan ketertiban dan keamanan di jalan raya dengan mengidentifikasi dan menindak pelanggaran secara lebih efektif.

Maka dari itu, adanya Pengaruh-pengaruh positif ini menunjukkan bahwa kebijakan ganjil-genap tidak hanya mencapai tujuan utamanya dalam mengurangi kemacetan, tetapi juga memberikan berbagai manfaat positif lainnya yang turut meningkatkan kualitas hidup masyarakat di kawasan Sudirman Central Business District (SCBD).

### **Pengaruh Sampingan Negatif**

Kebijakan ganjil-genap yang diterapkan di kawasan Sudirman Central Business District (SCBD) Jakarta memiliki tujuan utama untuk mengurangi kemacetan dan polusi udara. Namun, kebijakan ini juga memunculkan berbagai dampak sampingan negatif yang tidak diinginkan. Salah satu dampak paling signifikan adalah peningkatan jumlah kendaraan bermotor di jalan. Masyarakat yang memiliki kemampuan finansial cenderung membeli kendaraan baru dengan plat nomor berbeda untuk menghindari pembatasan ini. Pernyataan tersebut didukung oleh data pada pertengahan tahun 2023 yang tercatat oleh data samsat Polda Metro Jaya. Pada data tersebut terdapat kurang lebih 23 juta kendaraan di DKI Jakarta. Data tersebut diperkirakan terus bertambah setiap tahunnya sebesar 2-3%. Angka tersebut tidak seimbang dengan pertumbuhan jalan yang pertumbuhannya hanya sebesar 0,1% setiap tahunnya. Bahkan pada per 5 Mei tahun 2024 tercatat total kendaraan pada wilayah hukum Polda Metro Jaya mencapai 24,3 Juta unit. Angka ini mencakup jumlah 4,3 Juta unit mobil pribadi dan 19 Juta sepeda motor.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Kurniawan, A. (2024, May 6). *Mau Dibatasi, Jumlah Kendaraan di Jakarta Mencapai 24,3 Juta*. KOMPAS.com; Kompas.com. <https://otomotif.kompas.com/read/2024/05/06/120200215/mau-dibatasi-jumlah-kendaraan-di-jakarta-mencapai-24-3-juta>

Selain itu, kebijakan ini juga menyebabkan peningkatan kepadatan lalu lintas di jalan-jalan alternatif. Ketika pengemudi berusaha menghindari jalan-jalan yang terkena aturan ganjil-genap, mereka beralih ke jalan-jalan lain yang tidak terkena aturan tersebut, sehingga kemacetan berpindah ke wilayah-wilayah tersebut. Meskipun ada upaya untuk mengalihkan pengguna kendaraan pribadi ke transportasi umum, keterbatasan fasilitas dan layanan angkutan umum yang belum optimal menghambat mobilitas masyarakat, terutama di daerah-daerah yang belum sepenuhnya dilayani oleh angkutan umum. Di samping itu, Tidak hanya rute alternatif, adanya kebijakan ganjil-genap ini juga mempengaruhi kepadatan di jalan tol.



Sumber : medcom.id

**Gambar 1. 3Kemacetan yang Terjadi pada Rute Alternatif Menuju Kawasan SCBD Akibat Sistem Ganjil-Genap**

Adanya keterbatasan armada angkutan umum juga membuat pelayanan *door-to-door* belum optimal, sehingga beberapa masyarakat kesulitan untuk melakukan mobilitas, terutama menuju atau meninggalkan kawasan SCBD. Hal tersebut menyebabkan masyarakat merasa kesulitan untuk melakukan mobilisasi pada kawasan Sudirman Central Business District (SCBD). Oleh karena itu, Pembatasan akses dan keharusan menggunakan alternatif transportasi menambah beban mental dan fisik bagi masyarakat dengan kondisi kesehatan tertentu. Beberapa pengguna jalan merasa bahwa kebijakan ganjil-genap tidak efektif dalam mengurangi kemacetan secara signifikan

Maka dari itu diperlukan peningkatan fasilitas transportasi umum, pengaturan yang lebih baik pada jalan alternatif, serta edukasi dan sosialisasi kepada masyarakat mengenai tujuan dan manfaat kebijakan ganjil-genap. Pemerintah juga perlu melakukan evaluasi dan pengembangan kebijakan yang lebih efektif dan berkelanjutan untuk mencapai tujuan utama kebijakan ini. Dengan demikian, kebijakan ganjil-genap dapat memberikan dampak positif yang maksimal dan meminimalisir dampak negatif yang timbul.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan penelitian di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa secara keseluruhan, kebijakan ganjil-genap yang telah diterapkan di Jakarta memberikan beberapa dampak positif masyarakat. Kebijakan ini memiliki beberapa tujuan utama, seperti mengurangi kemacetan di berbagai titik rawan kemacetan seperti kawasan SCBD, meningkatkan keselamatan dan

ketertiban di jalan raya, serta mendorong minat masyarakat untuk lebih memanfaatkan transportasi umum. Kebijakan sistem ganjil-genap juga menimbulkan dampak positif lain di luar tujuan yang telah ditetapkan. Kebijakan ganjil-genap tidak hanya berhasil mencapai tujuan utamanya dalam mengurangi kemacetan, tetapi juga memberikan berbagai manfaat positif lainnya. Pengurangan polusi udara, peningkatan penggunaan transportasi umum, perbaikan fasilitas umum, dan peningkatan keamanan telah memberikan berkontribusi pada peningkatan kualitas hidup masyarakat di Jakarta, khususnya di kawasan SCBD.

Selain itu kebijakan ini juga menimbulkan dampak sampingan negatif seperti, pengecualian bagi pengguna mobil listrik dan kendaraan bermotor yang berpotensi meningkatkan kepadatan lalu lintas di kawasan SCBD, munculnya titik kemacetan baru pada rute alternatif, membatasi kemampuan mobilisasi masyarakat yang tidak memiliki pilihan moda transportasi lain selain kendaraan pribadi, dan pembangunan infrastruktur yang belum merata yang menghambat upaya optimal untuk mendorong penggunaan transportasi umum.

## REFERENSI

### Buku

- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative Data Analysis : A Methods Sourcebook* (3rd Edition). SAGE Publications. (Original work published 1994)
- Rahman Dilapanga, A., & I. R. Rantung, M. (2022). *Monitoring & Evaluasi Kebijakan Publik* (1st ed., pp. viii, 134 hlm). Deepublish Publisher. (Original work published 2022)
- Rosyidah, M., & Fijra, R. (2021). *Metode Penelitian* (p. 206). Deepublish. (Original work published 2021)
- Sugiyono. (2007). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R & D* (pp. x, 334 hlm). Alfabeta.

### Berita

- Haris Fadhil. (2023, February 15). *Peringkat Kemacetan Jakarta Naik ke Posisi 29 Dunia pada 2022*. Detiknews; detikcom. Diakses pada tanggal 26 Januari 2024 melalui <https://news.detik.com/berita/d-6570551/peringkat-kemacetan-jakarta-naik-ke-posisi-29-dunia-pada-2022>
- Kerugian Ekonomi Akibat Macet Jabodetabek Capai Rp71,4 T*. (2021, April 28). Ekonomi; cnnindonesia.com. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210428120006-92-635840/kerugian-ekonomi-akibat-macet-jabodetabek-capai-rp714-t>
- Kistyarini. (2015, June 4). *Kecepatan Berkendara di Jakarta Tinggal 5 Km Per Jam*. KOMPAS.com; Kompas.com. <https://megapolitan.kompas.com/read/2015/06/04/11193151/Kecepatan.Berkendara.di.Jakarta.Tinggal.5.Km.Per.Jam>
- Kurniawan, A. (2024, May 6). *Mau Dibatasi, Jumlah Kendaraan di Jakarta Mencapai 24,3 Juta*. KOMPAS.com; Kompas.com. <https://otomotif.kompas.com/read/2024/05/06/120200215/mau-dibatasi-jumlah-kendaraan-di-jakarta-mencapai-24-3-juta>