

Implementasi Kebijakan Penyediaan Lajur Khusus Sepeda Di Provinsi DKI Jakarta

Desy Ilmiawati

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta

Evi Satispi

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta

Korespondensi penulis: ilmiawatidesy@gmail.com

Abstract: *This study aims to analyze the policy implementation of DKI Jakarta Governor Regulation Number 128 of 2019 related to the provision of special bicycle lanes in DKI Jakarta and the factors that influence it. This research is a type of empirical legal research, which examines the implementation of applicable legal regulations and their impact on society. The method used is descriptive with a qualitative approach. The results of this study were analyzed through data reduction, presentation of analysis results in the form of narratives and conclusion making. The implementation of DKI Jakarta Governor Regulation Number 128 of 2019 on the implementation of special bicycle lanes in DKI Jakarta is carried out by the DKI Jakarta Provincial Transportation Agency through the installation of traffic signs and markings for special bicycle lanes, as well as socialization efforts. However, in its implementation, there are several factors that play a role in difficulties and challenges. These factors include the lack of effective socialization by law enforcement officials, low public awareness and legal compliance with the rules of the special bicycle lane, and the indecisiveness of law enforcement by law enforcement officials against violations of these rules. Seeing that violations still occur due to the lack of strict law enforcement by law enforcement officials, it is recommended to make maximum efforts to increase compliance to the bicycle lane regulations. This aims to create a safe environment for bicycle lane users and improve traffic order in DKI Jakarta. Thus, the implementation of this regulation is expected to run more effectively and provide greater benefits to the community.*

Keywords: Policy Implementation, Special Bicycle Lane, DKI Jakarta

Abstrak: Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 terkait penyediaan lajur khusus sepeda di DKI Jakarta dan faktor-faktor yang mempengaruhinya. Penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum empiris, yang mengkaji implementasi peraturan hukum yang berlaku dan dampaknya pada masyarakat. Metode yang digunakan adalah deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ini dianalisis melalui reduksi data, penyajian hasil analisis dalam bentuk narasi dan pengambilan kesimpulan. Implementasi Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 pada penerapan lajur khusus sepeda di DKI Jakarta dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta melalui pemasangan rambu lalu lintas dan marka lajur khusus sepeda, serta upaya sosialisasi. Namun, dalam implementasinya, terdapat beberapa faktor yang berperan dalam kesulitan dan tantangan. Faktor-faktor tersebut antara lain minimnya sosialisasi yang efektif oleh aparat penegak hukum, rendahnya kesadaran dan kepatuhan hukum masyarakat terhadap aturan jalur khusus sepeda, serta ketidaktegasan penegakan hukum oleh aparat penegak hukum terhadap pelanggaran aturan tersebut. Melihat bahwa pelanggaran masih terjadi karena kurangnya penegakan hukum yang tegas oleh aparat penegak hukum, disarankan untuk melakukan upaya yang lebih maksimal guna meningkatkan kepatuhan terhadap peraturan jalur khusus sepeda. Hal ini bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang aman bagi pengguna jalur khusus sepeda serta meningkatkan ketertiban dalam berlalu lintas di DKI Jakarta. Dengan demikian, implementasi peraturan ini diharapkan dapat berjalan lebih efektif dan memberikan manfaat yang lebih besar bagi masyarakat

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan, Lajur Khusus Sepeda, DKI Jakarta

PENDAHULUAN

Di Indonesia fasilitas pesepeda merupakan bagian dari perlengkapan jalan. UU No. 22 Tahun 2009 dan PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan, keduanya memuat ketentuan mengenai keharusan menyediakan fasilitas berupa lajur atau jalur sepeda. Dalam Pasal 25 ayat (1) huruf g UU No. 22 Tahun 2009 menjelaskan setiap jalur yang digunakan untuk lalu lintas kendaraan wajib terdapat lajur khusus sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat.

Peningkatan jumlah penduduk di DKI Jakarta memiliki dampak yang signifikan terhadap pembangunan sarana dan prasarana transportasi umum yang diperlukan dalam menyelesaikan persoalan kemacetan di Jakarta. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah mengubah pendekatan kebijakan transportasi dari yang sebelumnya berorientasi pada kendaraan pribadi (*Car Oriented*) menjadi berorientasi pada transportasi umum (*Transit Oriented*). Hal ini dilakukan dalam upaya untuk menciptakan kota Jakarta yang berfokus pada sistem transportasi berbasis transit, sekaligus sebagai upaya untuk menjaga lingkungan dengan memperbaiki sarana dan prasarana Transportasi Publik. Salah satu langkah yang diambil adalah menyediakan jalur khusus bagi pengguna sepeda.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah membuat rancangan pengembangan transportasi di DKI Jakarta, Dalam rancangan tersebut terdapat Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) DKI 2030, salah satu poinnya berisi upaya pengembangan transportasi berfokus pada promosi penggunaan angkutan umum, pengembangan fasilitas *park and ride* serta jalur sepeda. Tujuan dari jalur khusus sepeda adalah mendorong masyarakat untuk menggunakan jaringan jalan yang lebih terbatas dan mempromosikan penggunaan fasilitas bagi pejalan kaki dan pesepeda serta mengurangi polusi.

Berdasarkan observasi awal, inisiatif penggunaan sepeda sebagai kendaraan ramah lingkungan di Jakarta telah dimulai oleh komunitas yang menganut gaya hidup yang peduli terhadap lingkungan, seperti komunitas B2W (*Bike to Work*). Biaya operasional sepeda yang rendah, kemampuannya untuk mengurangi waktu lalu lintas, dan kemampuan bermanuver di antara mobil-mobil lain merupakan beberapa faktor yang membuat sepeda menjadi salah satu pilihan utama bagi banyak orang. Namun demikian, wilayah perkotaan saat ini tidak memiliki tempat parkir sepeda dan jalur sepeda. Pengendara sepeda berada dalam bahaya cedera karena mereka harus berbagi jalan dengan mobil tanpa adanya pemisahan jalur yang jelas. Akibatnya, beberapa zona pejalan kaki diubah menjadi jalur sepeda, sehingga membahayakan keselamatan pejalan kaki.

Menurut Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda, Pasal 2 menyebutkan dengan jelas bahwa lajur sepeda adalah tempat khusus

yang diperuntukkan bagi berbagai jenis kendaraan seperti sepeda, sepeda listrik, otopet, skuter, *hoverboard*, dan *unicycle*. Sementara itu, Pasal 3 dari peraturan tersebut menguraikan konsekuensi pelanggaran terhadap marka jalan dan rambu lalu lintas di lajur sepeda, sesuai dengan definisi yang diberikan pada Pasal 1 ayat (1). Pelanggaran tersebut diancam dengan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Sehingga dapat terlihat bahwa Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 ini memiliki ketentuan yang jelas mengenai penggunaan lajur sepeda dan sanksi bagi pelanggarannya, dengan tujuan untuk menciptakan ketertiban dan keselamatan dalam mobilitas para pengguna sepeda dan kendaraan sejenisnya di wilayah DKI Jakarta. Namun, kenyataannya menunjukkan bahwa implementasi dari regulasi tersebut tidak sesuai dengan harapan. Masih terdapat pelanggaran yang terjadi di lajur sepeda, dan sanksi terhadap pelanggaran tersebut belum diterapkan secara konsisten. Hal ini menciptakan situasi di mana aturan yang telah ditetapkan untuk menjaga ketertiban dan keselamatan di lajur sepeda belum sepenuhnya terlaksana dengan efektif. Kendala yang masih terjadi seperti meningkatnya angka kemacetan, meningkatnya kasus kecelakaan pengguna sepeda, serta meningkatnya angka pelanggaran pada lajur sepeda karena kurangnya konsistensi dalam penegakan kebijakan dan kebutuhan akan kerjasama antara pemerintah dan masyarakat untuk memastikan keberlanjutan penggunaan lajur sepeda.

Berdasarkan permasalahan tersebut, pada penelitian ini bertujuan mengkaji lebih dalam mengenai implementasi kebijakan penyediaan lajur khusus sepeda di DKI Jakarta. Dalam penelitian ini, subjek yang diteliti adalah lajur khusus sepeda di DKI Jakarta.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Kantor Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Penelitian menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Metode mengumpulkan data menggunakan teknik wawancara, observasi, dan dokumentasi. Informan penelitian ini berjumlah 15 orang yang meliputi Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Prov. DKI Jakarta, Staff Seksi Rekayasa Lalu Lintas Jalan bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Prov. DKI Jakarta dan Masyarakat (Komunitas Sepeda Kawan Liar). Teknik pemilihan informan menggunakan teknik *purposive sampling*. Teknik analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan model analisis interaktif dan meninjau berdasarkan teori Implementasi kebijakan yang dicetuskan oleh Edward III.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menetapkan jalur khusus sepeda tidak disambut dengan baik oleh seluruh masyarakat di DKI Jakarta. Hal ini ditunjukkan oleh fakta bahwa banyak orang yang masih percaya bahwa faktor sosio-psikologis yang sulit diubah sehingga mempengaruhi kebiasaan penggunaan sepeda. Mengendarai sepeda dianggap kurang sesuai dengan kondisi cuaca, yang mengakibatkan pengguna menjadi berkeringat atau basah kuyup karena hujan serta fasilitas yang diberikan pemerintah belum cukup merata. Oleh karena itu, bersepeda lebih sering diasosiasikan dengan kegiatan olahraga atau rekreasi, bukan sebagai sarana transportasi sehari-hari.

Hasil penelitian ini dikaji berdasarkan teori implementasi kebijakan dari Edward III. Teori Edward menyatakan bahwa terdapat empat indikator penting yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi yang diperlukan untuk implementasi kebijakan yang sukses. Berikut uraian hasil penelitian terkait dengan implementasi kebijakan jalur khusus sepeda di DKI Jakarta, menurut Edward III.

Komunikasi

Berdasarkan hasil penelitian bersama informan selaku pelaksana kebijakan ditemukan bahwa proses komunikasi yang terjadi dalam implementasi kebijakan pengadaan jalur khusus sepeda di DKI Jakarta belum berjalan dengan baik. Hal ini dikarenakan penyampaian informasi belum merata kepada pegawai untuk melakukan sosialisasi terhadap masyarakat. Masih ditemukan beberapa hambatan pada implementasi kebijakan tersebut terutama karena minimnya pengetahuan pegawai dan masyarakat. Namun, pihak Dishub telah berupaya melakukan sosialisasi kepada beberapa masyarakat dan terus berupaya untuk meningkatkan sarana jalur sepeda. Hal ini dapat dijadikan alasan agar masyarakat membiasakan dalam menggunakan transportasi yang ramah lingkungan.

Sementara, mengenai masyarakat terkait informasi sosialisasi mengenai Peraturan Gubernur Nomor 128 Tahun 2019 ditemukan bahwa kurangnya sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat terkait kebijakan jalur khusus sepeda menjadi faktor utama masyarakat masih melakukan pelanggaran. Apabila kurangnya pengetahuan tentang kebijakan tersebut, maka akan sulit bagi pemerintah untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut.

Hasil observasi dari sisi transmisi atau penyaluran dalam hal ini komunikasi secara langsung belum berjalan dengan baik. Masih ada kendala penyampaian informasi kepada pihak pegawai dan masyarakat. Pada sisi kejelasan kebijakan dan informasi itu sendiri sudah dirasakan oleh pelaksana implementasi dengan adanya aturan-aturan yang mengacu untuk dilaksanakan implementasi tersebut. Namun memang perkembangan jalur sepeda terus

berproses mengikuti perkembangan sehingga memang perlu pembaharuan wawasan pada pegawai dan masyarakat. Pada sisi konsistensi bisa dikatakan belum berjalan baik. Hal itu karena menyesuaikan ketersediaan anggaran sehingga mempengaruhi pelaksanaan kebijakan tersebut.

Keberhasilan pelaksanaan kebijakan sangat dipengaruhi oleh komunikasi. Hal ini berkaitan dengan bagaimana para pengambil keputusan yang membuat kebijakan terlibat dengan mereka yang melaksanakannya serta korespondensi antara kelompok-kelompok sasaran dan mereka yang mengimplementasikan kebijakan. Berdasarkan hasil penelitian diatas jika dikaitkan dengan teori Edward III dapat disimpulkan bahwa indikator komunikasi dikatakan belum cukup baik. Hal ini disebabkan kurangnya sosialisasi dan edukasi yang dilakukan serta kejelasan dan konsistensi kebijakan dari pihak Dishub menjadi hambatan bagi masyarakat untuk mengetahui informasi kebijakan tersebut.

Sumber Daya

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan selaku pelaksana, dapat terlihat bahwa ketersediaan SDM dalam hal penanganan masalah kebijakan lajur khusus sepeda di DKI Jakarta dianggap masih belum memadai. Hal ini karena membebani pekerjaan diluar kemampuan yang berdampak pada pelaksanaan kebijakan menjadi kurang efektif. Untuk itu Dishub perlu mengoptimalkan kinerja dengan menambah SDM yang kompeten sesuai bidangnya sehingga implementasi kebijakan dapat berjalan baik dan dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Selain itu, masyarakat juga menyatakan bahwa mereka belum mengetahui secara jelas bagaimana petunjuk pelaksana kebijakan jalur khusus sepeda. Pelaksanaan kebijakan jalur khusus sepeda ini akan sangat efektif apabila masyarakat juga mengetahui proses petunjuk pelaksanaan kebijakan tersebut.

Hasil observasi terkait sumber daya ialah informasi yang disampaikan terkait penggunaan lajur sepeda belum optimal. Hal ini disebabkan karena perkembangan lajur sepeda bersifat dinamis sehingga sangat diperlukan sosialisasi pembaharuan wawasan pada pegawai. Pada pembagian wewenang telah cukup baik dan bisa dikatakan telah jelas. Namun, kurangnya SDM mempengaruhi implementasi kebijakan menjadi kurang optimal. Dari segi fasilitas, baik sarana dan prasarana pada dasarnya sudah cukup memadai dan mendukung pelaksanaan implementasi kebijakan ini. Namun, memang masih ada beberapa titik lokasi yang belum terpenuhi dari segi fasilitas sarana dan prasarananya.

Instruksi untuk melaksanakan kebijakan dapat ditulis dengan cermat, jelas, dan konsisten. Namun, implementasi kemungkinan besar akan gagal jika mereka yang ditugaskan untuk melaksanakan kebijakan tersebut tidak memiliki sumber daya yang dibutuhkan. Untuk

alasan ini, sangat penting memiliki SDM yang berkualitas. Berdasarkan hasil penelitian diatas jika dikaitkan dengan teori Edward III dapat disimpulkan bahwa indikator sumber daya dapat dikatakan belum memadai, sebab kurangnya SDM mempengaruhi evaluasi dan *monitoring* terhadap kebijakan tersebut.

Disposisi (Sikap Birokrasi atau Pelaksana)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan selaku pelaksana dalam implementasi kebijakan pengadaan jalur khusus sepeda di DKI Jakarta terkait sikap pelaksana, kemauan dan kesungguhan para pelaksana dalam melakukan implementasi kebijakan pengadaan jalur khusus sepeda di DKI Jakarta dinilai sudah cukup baik. Namun, perlunya peningkatan sosialisasi terhadap pemahaman para pegawai untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut. Cara implementasi kebijakan terkait jalur sepeda akan dipengaruhi oleh karakter atau pola pikir para pelaksana yang disiplin dan baik. Mereka terus berusaha mencari solusi meskipun terdapat berbagai kekurangan dan hambatan, seperti penggunaan jalur khusus untuk membantu pelaksanaan program secara efisien. Selain itu, masyarakat sebagai sasaran kebijakan ini menyatakan bahwa masyarakat cukup puas dengan fasilitas yang diberikan oleh pemerintah terkait jalur khusus sepeda. Tetapi masyarakat juga meminta agar pengawasan pada jalur tersebut diperketat, supaya jalur sepeda bisa berfungsi secara optimal dan kebijakan tersebut bisa diimplementasikan dengan baik.

Hasil observasi terkait sikap pelaksana perlunya sikap pelaksana yang disiplin dalam menangani kebijakan tersebut. Hal ini bisa dimulai dari adanya pemantauan secara berkala dan terjadwal serta bersikap tegas pada saat terjadinya pelanggaran di lapangan. Hal ini karena Karena bila sikap pelaksana tidak sejalan dengan kebijakan penyediaan jalur sepeda di DKI Jakarta, maka akan menimbulkan permasalahan dalam implementasi.

Salah satu aspek dari implementasi kebijakan yang memiliki pengaruh adalah pola pikir para pelaksana kebijakan. Kemampuan suatu kebijakan untuk berhasil diimplementasikan tergantung pada kesediaan para pelaksana kebijakan untuk menerima dan melaksanakan arahan tanpa menggunakan paksaan. Namun, keadaan akan berubah jika para pelaksana kebijakan memiliki mentalitas yang berbeda atau tidak setuju dengan gagasan inti suatu program. Berdasarkan hasil penelitian diatas jika dikaitkan dengan teori Edward III dapat disimpulkan bahwa indikator disposisi (sikap pelaksana) dapat dikatakan belum optimal, sebab kurangnya pemantauan dan ketegasan terkait pelanggaran terhadap jalur sepeda. Maka Dinas Perhubungan harus bersikap tegas terkait kebijakan ini agar bisa mencapai tujuan kebijakan yang sebenarnya.

Struktur Birokrasi

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan sebagai pelaksana kebijakan dapat disimpulkan bahwa dalam implementasi kebijakan pengadaan jalur khusus sepeda ini Dinas Perhubungan memiliki acuan atau SOP yang berlaku. Struktur organisasi Dinas Perhubungan DKI Jakarta sangat jelas menunjukkan bagaimana kegiatan kerja dibagi-bagi satu sama lain, sehingga membatasi keterkaitan antara fungsi dan kegiatan. Sedangkan di Dinas Perhubungan, kelompok kerja dengan tanggung jawab dan peran utama yang terkait dengan kebijakan dibentuk untuk mengelola pengadaan jalur khusus sepeda di DKI Jakarta.

Dalam penelitian ini ditemukan bahwa meskipun telah memiliki SOP yang dibuat, tetapi dasar pekerjaan yang dilakukan kembali pada visi misi pimpinan yang menjabat atau wewenang pimpinan. Selain itu, masyarakat yang merupakan sasaran dari kebijakan ini menyatakan bahwa mereka hanya mengetahui beberapa orang pelaksananya saja yang biasa mereka temui di *social media*. Mereka hanya mengetahui bahwa kebijakan tersebut di wewenangi oleh Dishub.

Dari hasil observasi dapat disimpulkan bahwa meskipun pada pelaksanaannya sudah terdapat SOP. Tetapi, pekerjaan yang dilakukan tergantung kepada wewenang pimpinan yang menjabat. Pembuat kebijakan harus menyikapi hal tersebut dengan menyesuaikan pada prioritas kebijakan saat ini.

Salah satu komponen yang secara khusus diciptakan untuk mengimplementasikan sebuah kebijakan adalah birokrasi. Edward III mengidentifikasi dua ciri utama birokrasi: fragmentasi dan prosedur operasi standar (SOP).

SOP memungkinkan dapat mempersulit penerapan kebijakan jalur sepeda yang dinamis, yang membutuhkan perekrutan anggota staf baru atau menemukan cara baru untuk beroperasi. SOP mempersulit implementasi ketika sebuah kebijakan membutuhkan penyesuaian terhadap prosedur operasi standar organisasi. Namun demikian, SOP memberikan keuntungan bahwa Dinas Perhubungan dapat beradaptasi dengan tugas-tugas baru dan memiliki prosedur perencanaan dan kontrol yang solid sesuai dengan kebijakan penyediaan jalur khusus sepeda. Meskipun disederhanakan, SOP kebijakan penyediaan jalur khusus sepeda tidak akan menyulitkan pihak-pihak yang bertanggung jawab atas implementasi kebijakan untuk melaksanakan kebijakan tersebut tanpa mengurangi tujuan utamanya.

Fragmentasi adalah ciri utama kedua dari birokrasi. Pembagian kerja dalam penyelesaian tugas-tugas yang melibatkan unit-unit di luar organisasi dikenal sebagai fragmentasi. Upaya untuk menghambat koordinasi adalah hasil negatif dari fragmentasi birokrasi. Struktur pemerintah yang terfragmentasi membuat hambatan ini semakin sulit diatasi

karena semakin banyak koordinasi yang diperlukan untuk mengimplementasikan sebuah program, semakin kecil kemungkinannya untuk berhasil. Diyakini bahwa terdapat pembagian kerja yang cukup solid untuk pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan tanpa adanya tumpang tindih peran dan perincian tugas yang menyeluruh dalam implementasi kebijakan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Sebagaimana pada hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa penerapan implementasi penyediaan lajur khusus sepeda di DKI Jakarta dalam upaya rancangan pengembangan transportasi di DKI Jakarta belum berhasil meningkatkan keselamatan dan keamanan pengguna sepeda serta pejalan kaki dan masih tingginya angka pelanggaran terhadap kebijakan tersebut. Hal ini sebagaimana yang dimaksud dari Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019.

Dari keempat indikator penelitian yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi (sikap pelaksana) dan struktur birokrasi. Dari keempat indikator tersebut dinilai bahwa pada indikator komunikasi menunjukkan belum terjalin komunikasi yang baik antara pemerintah dan masyarakat. Lalu pada indikator sumber daya menunjukkan perlu diperhatikan adalah jumlah SDM. Kemudian pada indikator disposisi (sikap pelaksana), meskipun Dishub memiliki komitmen yang tinggi pada kebijakan ini. namun sikap pemerintah juga dapat berubah seiring dengan dukungan dari pimpinan, perubahan kebutuhan dan tuntutan masyarakat. Terakhir, pada indikator struktur birokrasi menunjukkan bahwa diperlukan perhatian lebih terakut pemantauan dan evaluasi terkait kebijakan jalur sepeda.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dengan demikian, peneliti ingin menggunakan kesempatan ini untuk berterima kasih kepada semua pihak yang membantu peneliti dengan persiapan dan penyusunan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, L. (2016). Dasar-Dasar Kebijakan Publik. Bandung: CV.Alfabeta. Alimul Hidayat, A. A. (2010). Metode Penelitian Kesehatan Paradigma Kuantitatif. Jakarta: Heath Books.
- Artiningsih, A. (2016). Jalur Sepeda Sebagai Bagian Dari Sistem Transportasi Kota Yang Berwawasan Lingkungan. *Tataloka*, 13(1), 27-41.
- Badzlina Daroyani Novitaningrum. (2014). Akuntabilitas dan Transparansi Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah Melalui *Electronic Procurement (Best Practice)* di Pemerintah Kota Surabaya). *Kebijakan dan Manajemen Publik*, 2(1), ISSN 2303-341X.

- Bastian, I. (2012). *Sistem Akuntansi Sektor Publik*, Edisi Kedua. Jakarta: Salemba Empat.
- Budi Winarno. (2008). *Kebijakan Publik-Teori dan Proses*. Jakarta: Buku Kita. Budiharto, W. (2010). *Robotika – Teori dan Implementasinya (Edisi Revisi)*. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Donald Van Meter, & Carl E. Van Horn. (1975). *The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework*. Vol. 6, No.4, February. Cited in Budi Winarno, Op. Cit, p. 101.
- Dunn, W. N. (2013). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik (Edisi kedua)*. Yogyakarta: Gadjadara University Press.
- Edward III, G. C. (1980). *Implementing Public Policy*. Washington, DC: Congressional Quarterly Press.
- Edward III, G. C. (Ed.). (1984). *Public Policy Implementing*. London-England: Jai Press Inc, pp. 9-10.
- Feis, I. (2009). Implementasi Kebijakan: Perspektif, Model dan Kriteria Pengukurannya. *Gema Eksos*, 5(1), 218199.
- Grindle, M. S. (Ed.). (1980). *Politics and Apolicy Implementation in the Third World*. New Jersey: Princeton University Press.
- Guntur Setiawan. (2004). Implementasi dalam Birokrasi Pembangunan. Bandung: Remaja Rosdakarya Offset, p. 39.
- Hendrawan, H., & Amelia, S. (2018). Evaluasi Efektivitas Penyediaan Jalur Sepeda Pada Jalan Perkotaan.
- Iskandar, S. A., & Rohmadiani, L. D. (2020). Analisis Efektifitas Jalur Sepeda Berdasarkan Metode *Bicycle Level Of Service (BLOS)*.
- Indiahono, D. (2017). *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analysis*. Yogyakarta: Gava Media.
- Kadarisman, Muh. (2014). Manajemen Angkutan Lebaran Terpadu. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*.
- Kenworthy, J. R. (2006). *The eco-city: ten key transport and planning dimensions for sustainable city development*. *Environment and Urbanization*, 18, 67- 87.
- Marbun, R. (2012). *Tanya Jawab Tentang Tata Cara Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah*. Jakarta: Visimedia.
- Mazmanian, D. H., & Sabatier, P. A. (1983). *Implementation and Public Policy*. New York: HarperCollins.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook (3rd ed.)*. United States of America: Sage Publication.

- Moleong, L. J. (2011). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Rosda.
- Nurdin, U. (2002). *Konteks Implementasi Berbasis Kompetensi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, p. 70.
- Ripley, R. B., & Franklin, G. A. (1986). *Policy Implementation and Bureaucracy*. Chicago: The Dorsey Press.
- Radhite, H. A. (2018). *Implementasi Peraturan Walikota Nomor 25 Tahun 2010 Terhadap Penerapan Jalur Sepeda Di Kota Yogyakarta*.
- Rohmadiani, L. D., & Iskandar, S. A. (2020). Analisis Efektifitas Jalur Sepeda Berdasarkan Metode Bicycle Level Of Service (BLOS). *Ge-Stram: Jurnal Perencanaan Dan Rekayasa Sipil*, 3(2), 64-69.
- Safira, A., Rahman, A. Z., & Kismartini, K. (2022). Komunikasi Kebijakan Penyediaan Lajur Sepeda Di Provinsi DKI Jakarta. *Journal of Public Policy and Management Review*, 11(3), 441-459.
- Satriawan, S., & Hidayatullah, H. (2021). Upaya Mendorong Kebijakan Penyediaan Fasilitas Jalur Sepeda Untuk Keselamatan Pesepeda Di Kabupaten Kudus. *Jurnal Suara Keadilan*, 22(2), 225-243.
- Sabatier, P. A., & Mazmanian, D. A. (1980). *The implementation of public policy: A framework of analysis*. *Policy Studies Journal*, 8(4), 538-560.
- Subarsono. (2011). *Analisis Kebijakan Publik. Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, CV.
- Tachjan. (2006). *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung: AIPI.
- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). *The policy implementation process: A conceptual framework*. *Administration & Society*, 6(4), 445-488.
- Wahab, S. A. (2012). *Analisis Kebijakan Dari Formulasi ke Penyusunan, Model Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: Bumi Aksara, p. 133.
- Wibawa, S. (1994). *Evaluasi Kebijakan Publik*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Winarno, B. (2014). *Kebijakan Publik (Teori, Proses dan Studi Kasus)*. Jakarta: Raja Grafindo.