

# **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENGGUNAAN FASILITAS PUBLIK DI KAWASAN WISATA KOTA TUA JAKARTA BARAT**

Iqbal Aidar Idrus<sup>1</sup> Widya Jayanti Firmantara<sup>2</sup>

Universitas 17 Agustus 1945 Jakarta

idrusrqbal@yahoo.com

## **ABSTRACT**

This study discusses the implementation of the Pelican Crossing Public Facilities and pedestrian bridges in the tourist area of Kota Tua, West Jakarta. Public facilities made by the DKI Jakarta Government can be helpful for all groups, namely the elderly, pregnant, and disabled. They have no difficulty enjoying public facilities. The researcher sees it from three indicators: organization, interpretation, and application. The Research use qualitative research methods, this study shows that implementing the pelican crossing program in the Kota Tua tourist area is less effective for pedestrians to use in the Kota Tua tourist area, West Jakarta. In the organizational dimension for structuring institutional units, human resources and budget allocations are not too adequate. In the interpretation dimension for implementing understanding, the support of the elite stakeholders, public support, has been optimal. The size of program socialization is less than optimal because the government lacks socialization to the community. After all, it does not fully know what the use of pelican crossing is. The government has provided public services, but public awareness in enjoying or using public facilities has not been maximized. The government must also prioritize the disabled, elderly, and pregnant by connecting elevators to public facilities.

**Keywords : Implementation, Policy, Public Facility**

## **ABSTRAK**

Penelitian ini membahas implementasi Fasilitas Publik Pelican Crossing dan jembatan penyebrangan di kawasan wisata kota tua jakarta barat, fasilitas publik yang di buat oleh pemerintah DKI Jakarta apa bisa berguna bagi semua golongan yaitu orang tua, ibu hamil, hingga kaum difabel agar tidak kesulitan menikmati fasilitas publik. Peneliti melihatnya dari tiga indikator yaitu organisasi, interpretasi, dan aplikasi/penerapan, Metode penelitian yang digunakan kualitatif. Dimana dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan program pelican crossing di kawasan wisata kota tua kurang efektif untuk di pergunakan oleh pejalan kaki di kawasan wisata kota tua jakarta barat. Pada dimensi organisasi untuk penataan unit-unit lembaga, ketersediaan sumber daya manusia, dan alokasi dana/anggaran belum terlalu memadai. Pada dimensi interpretasi untuk pemahaman implementor, dukungan elit pemangku kepentingan, dukungan publik, sudah optimal . Pada dimensi sosialisasi program kurang optimal dikarenakan pemerintah kurang sosialisasi terhadap masyarakat dikarenakan juga masyarakat juga belum sepenuhnya tahu apa kegunaan pelican crossing. Adapun pemerintah sudah melakukan pelayanan publik tetapi kesadaran masyarakat dalam menikmati atau menggunakan fasilitas publik belum terlalu maksimal. pemerintah juga harus mementingkan golongan kaum difabel, orang tua dan ibu hami dengan membuat lift yang langsung terhubung dengan fasilitas publik dan menempatkan pegawai agar bisa membantu.

**Kata Kunci: Implementasi, Kebijakan, Fasilitas Umum**

## **PENDAHULUAN**

Implementasi merupakan suatu rangkaian aktifitas dalam rangka menghantarkan kebijakan kepada masyarakat sehingga kebijakan tersebut dapat membawa hasil sebagaimana yang diharapkan. Rangkaian kegiatan tersebut mencakup persiapan seperangkat peraturan lanjutan yang merupakan interpretasi dari kebijakan tersebut misalnya dari sebuah undang-undang muncul sejumlah Peraturan Pemerintah, Keputusan Presiden, maupun Peraturan Daerah, menyiapkan sumber daya guna menggerakkan implementasi termasuk di dalamnya sarana dan prasarana, sumber daya keuangan, dan tentu saja siapa yang bertanggung jawab melaksanakan kebijakan tersebut, dan bagaimana mengantarkan kebijakan secara langsung ke masyarakat (Sitorus.2016). Pemerintah sebenarnya telah meletakkan landasan akan pentingnya penyediaan ruang publik tak hanya di tingkat kota, bahkan di kawasan

perumahan. Dimulai dari diterbitkannya undang-undang nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang meliputi :

1. Ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang didalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lain hidup, melakukan kegiatan, dan memelihara kelangsungan hidupnya.
2. Tata ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang.

Kemudian Peraturan Pemerintah nomor 15 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang hingga Permendagri Nomor 9 Tahun 2009 tentang Pedoman Penyerahan Prasarana, Sarana, dan Utilitas Perumahan dan Permukiman di Daerah mengamanatkan pentingnya penyediaan fasilitas umum.

Salah satu fasilitas umum yang ada di DKI Jakarta yaitu *Pelican crossing* dan Jembatan Penyebrangan Orang adapun Undang – Undang No 22 tahun 2009 telah mengatur tentang tata tertib pejalan kaki. Namun pada kenyataannya, masih banyak pelanggaran-pelanggaran yang terjadi. Baik yang dilakukan oleh pejalan kaki itu sendiri (misalnya: tidak berjalan di koridor yang telah di tentukan seperti trotoar, zebra cross, dan JPO) atau karena pengguna lalu lintas yang telah mengambil hak-hak pejalan kaki. Sebagaimana tujuan peraturan dibuat, idealnya ada integrasi antara peraturan yang ada dengan kepatuhan masyarakat. Oleh karena itu, penelitian ini hendak mengkaji apakah aturan yang telah dibuat oleh pemerintah dipatuhi oleh masyarakat. Apa yang mendasari kepatuhan atau ketidakpatuhan tersebut.

Dari Inggris, *pelican crossing* menyebar ke seluruh dunia, termasuk Indonesia. Istilah *pelican crossing* diadopsi oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pertama kali pada 1997. Selain menghemat SDM, *pelican crossing* juga dinilai lebih berpihak bagi penyandang disabilitas, setidaknya jika dibandingkan JPO. Karena itu masyarakat mengkritik langkah Pemprov DKI yang hanya bakal memasang ini sementara. Alfred Sitorus dari Koalisi Pejalan Kaki mengatakan

*pelican cross* harus tetap ada karena bisa digunakan semua golongan: orang tua, ibu hamil, hingga kaum difabel.( megapolitan.kompas.com.2018)

*Pelican crossing* biasa juga di sebut *pedestrian light controlled crossing*. Jadi penyebrangan jenis memberikan keleluasan pada warga yang ingin menyebrang untuk menekan tombol yang menghidupkan lampu merah bagi pengendara yang melintas di sini sebetulnya adalah bentuk penghargaan dan perlindungan bagi pejalan kaki agar bisa jadi prioritas untuk menyebrang jalan kenapa seperti itu karena walaupun dengan adanya zebra cross pejalan kaki masih merasa belum amaan karena pengendara motor atau mobil yang masih tidak taat peraturan. Konsep *pelican crossing* sebenarnya mirip dengan ‘zebra cross’ yang sudah dikenal oleh masyarakat Indonesia. Namun zebra cross tak memberikan keleluasaan bagi penyebrang untuk mengatur lampu yang membri tanda agar pengendara berhenti di belakang garis. Artinya, *pelican crossing* lebih membrikan perlindungan ke penyebrang di banding zebra cross. kenapa pelican crossing ini di buat karena banyak terjadinya kecelakaan karena kendaraan roda dua dan empat sangat tidak taat peraturan padahal sebelum adanya pelican crossing sudah ada terlebih dahulu zebra cross atau pun underpass, pembuatan pelican crossing memang lebih murah di bandingkan JPO atau underpas. (cnnindonesia.com)

Kementerian Perhubungan RI (2015) melaporkan bahwa pertumbuhan rata-rata angka kecelakaan lalu lintas dari tahun 2016-2017 mencapai 16,59%. Di salah satu wilayah di Indonesia, Jakarta Barat, pada tahun 2016 kecelakaan lalu lintas menduduki peringkat tertinggi dibanding lima wilayah kepolisian lainnya di DKI Jakarta. Angka kecelakaan pada tri wulan perta-ma tahun 2016 cenderung naik dan tidak menunjukkan pengurangan yang signifikan pada tahun-tahun berikutnya. Pada tahun 2016, tercatat 42 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, naik 24% dari tri-wulan sebelumnya pada tahun 2009. (ww.dephub.go.id).

Dengan adanya *pelican crossing* ini masyarakat apalagi terkhusus di wilayah yang cukup ramai dengan adanya *pelican crossing* menambah kemacetan yang

sangat panjang terlebih jam – jam sibuk karena menambah kemacetan yang sangat panjang pengendara motor tidak memperdulikan tombol yang sudah di tekan oleh pengguna crossing ini menyebabkan sering terjadinya kecelakaan yang dialami oleh pejalan kaki yang hendak menyebrang di *pelican crossing* salah satu penyebab terjadinya kecelakaan yaitu pengendara motor yang tidak sabar karena kemacetan yang sangat panjang dan sering tidak adanya petugas dari dishub yang mengontrol lalu lintas di *pelican crossing* tersebut. (Kompas.com).

Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan bersama Menteri pekerjaan umum mencoba *pelican crossing* pertama kali yang di resmikan oleh Bapak Anies Baswedan pelican crossing di resmikan pada tanggal 2 agustus 2018 ini tujuannya untuk mempermudah yang berkebutuhan khusus seperti ibu mengandung difabel, orang tua yang hendak menyebrang dan kebijakan ini sudah berjalan ketimbang harus menaiki JPO terlebih dahulu gubernur DKI membuat kebijakan *pelican crossing* karena mengurangi tingkat kriminalitas di JPO banyak terjadi perampokan dan pemerkosaan di JPO banyak masyarakat yang mengeluhkan dengan adanya kriminalitas yang terjadi di JPO tetapi di *pelican crossing* pun belum membuat pejalan kaki merasa aman karena tingkat kesadaran pengendara motor belum tinggi maka dari itu pejalan kaki banyak yang mengalami kecelakaan karena tingkat kesadaran dari pengendara motor yang kurang dan kurangnya sosialisasi dari pemerintah tentang penggunaan *pelican crossing*.(TribunNews.2018)

Jenis pelayanan yang di sediakan oleh pemerintah yaitu fasilitas publik *pelican crossing* yaitu sejenis pelayanan barang adalah pelayanan yang diberikan oleh unit pelayanan berupa kegiatan penyediaan dan atau pengolahan bahan berwujud fisik termasuk distribusi dan penyampainnya dan konsumen langsung (sebagai unit atau individual) dalam suatu sistem. Secara keseluruhan kegiatan tersebut menghasilkan produk akhir berwujud benda (berwujud fisik) atau yang dianggap benda yang memberikan nilai tambah secara langsung bagi penggunaanya jadi pemerintah

memberikan pelayanan barang berupa *pelican crossing* untuk memudahkan masyarakat terkhususnya pejalan kaki untuk menyebrang.

Kegiatan yang di lakukan pemerintah untuk masyarakat ini meningkatkan sarana prasana yang ada di Ibukota Jakarta yang tadi nya JPO sekarang berubah menjadi *pelican crossing* sebagian masyarakat sangat senang karena di adakan nya *pelican crossing* ini karena memudahkan mereka untuk menyebrang ketimbang harus naik dahulu kejembatan penyebrangan orang (JPO) fungsi dan tujuan di buat *pelican crossing* adalah mempermudah akses penyebrangan orang yang tadinya harus memakai JPO sekarang hanya menekan tombol yang ada di rambu lalu lintas dan langsung bisa menyebrang metode *pelican crossing* sudah di terapkan di inggris sejak 1969. Di Indonesia sendiri metode ini juga sudah ada sejak lama cara kerja *pelican crossing* ini sebenarnya sangat sederhana alat ini bekerja seperti halnya lampu lalu lintas biasanya dengan lampu merah, kuning, hijau dengan keindahannya hal yang membedakannya adalah lampu ini dapat di kendalikan sesuai dengan kebutuhan penyebrangan jalan melalui tombol khusus yang tersedia. Ketika tidak ada penyebrangan jalan lampu ini hanya berkedip pada lampu warna kuning namun setelah penyebrang menekan tombol khusus yang berada di tiang pelican crossing lampu akan berubah jadi merah.

*Pelican Crossing* di perkenalkan pertama kali di inggris dan di menyebarkan di seluruh dunia termasuk ke Indonesia . Selain itu, biaya pembangunan sebuah JPO relatif lebih tinggi anggaran pembangunan JPO Rp 1 Miliar sekali pembangunan sedangkan kalau pelican crossing hanya Rp 100 juta dan bisa 5 buah *pelican crossing* di setiap wilayah, sementara *Pelican Crossing*, cenderung lebih ramah terhadap penyeberang lansia, ibu hamil, anak-anak dan penyandang disabilitas, karena sejajar dengan jalan . Namun *Pelican Crossing* bukanlah tanpa kekurangan. Karena sejajar jalan, maka permasalahan yang ada di pejalan kaki dan kendaraan tetap ada, meskipun sudah diatur dengan lampu lalu lintas.(Kompastv.2018)

Salah satu daerah yang ingin teliti yaitu Provinsi DKI Jakarta ter khususnya jakarta barat alamatnya yaitu jalan taman fatahillah no. 1, jakarta barat disana sudah menyediakan sarana prasarana *pelican crossing* untuk menyeberang dan banyak masyarakat yang tinggal disana belum tentu betul apa kegunaan *pelican crossing* memang sudah ada *pelican crossing* tepat di depan wisata kota tua menuju ke gedung BNI tetapi tidak berfungsi sama sekali untuk di gunakan ke masyarakat dan ada beberapa kejadian yang di alami oleh pengunjung setelah atau yang mau ke wisata kota tua yaitu sering terjadi kecelakaan dan ada juga yang meninggal dunia perempuan yang hendak menyebrang.

Kurangnya sosialisasi pemerintah ke masyarakat yang sedang mengunjungi tempat wisata kota tua di karenakan pelican crossing ini berada di tempat wisata dan sangat ramai pengunjung dan petugas dinas perhubungan yang di lapangan sejauh ini juga tidak seharusnya ada petugas dinas perhubungan yang selalu memantau masyarakat dan pejalan kaki yang ingin menyebrang walaupun *pelican crossing* di wisata kota tua itu tidak berfungsi maka dari itu *pelican crossing* ini tidak terlalu banyak di gunakan oleh masyarakat setempat karena belum banyak yang mengetahui kegunaan *pelican crossing* tersebut sering terlihat ketidakpatuhan penyebrangan jalan yang tetap menyebrang dengan menerobos lampu hijau bagi kendaraan. Adapun pelican crossing yang ada di tempat wisata kota tua ada sebanyak 4 buah ada di jalan kali besar barat halte busway, jalan kali besar utara di depan pos, jalan kali besar utara jalan kunir, jalan pintu besar utara depan museum mandiri tetapi permasalahanya adalah hanya 1 yang berfungsi dan selalu di kontrol oleh dinas perhubungan jakarta barat di lapangan. Hal ini menyebabkan pengurangan waktu hijau efektif bagi kendaraan yang mengakibatkan panjang antrian kendaraan bertambah. Untuk itu, ada nya prilaku yang tidak disiplin dari penyebrang jalan merupakan masalah yang harusnya mendapat perhatian serius.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan analisis deskriptif. Alasan penulis menggunakan metode kualitatif deskriptif, yakni dikarenakan dapat memudahkan penulis memperoleh deskripsi, atau gambaran secara sistematis, faktual dan akurat. Selain itu, penulis menyadari bahwa dengan menggunakan metode kualitatif deskriptif, maka penulis akan mudah memahami sikap, pandangan, perasaan, dan perilaku individu atau kelompok yang telah diteliti. Berdasarkan penjelasan di atas maka observasi dan teknik wawancara mendalam menjadi penting untuk dilakukan. Selain itu, penelitian ini secara general menggunakan pendekatan Studi Kasus (case study). Alasan peneliti menggunakan pendekatan ini adalah peneliti dapat melakukan penelitian terhadap beberapa atau seluruh aspek potensial dari suatu unit atau serangkaian kasus yang terbatas.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Hasil penelitian ini menunjukkan beberapa indikator yaitu Organisasi, Interpretasi, Aplikasi, pada penerapan dimensi organisasi ditemukan secara keseluruhan bahwa pelaksanaan program Pelican crossing di kawasan wisata kota tua sudah cukup optimal. Koordinasi yang dilaksanakan antar Dinas perhubungan DKI Jakarta dan dinas perhubungan Jakarta Barat dalam bidang unit pengelola sistem pengendalian lalu lintas (UP SPLL) sudah saling berkesinambungan dalam hal pengelolaan pelican crossing khususnya di kawasan wisata kota tua Jakarta Barat yang berlandaskan pada Peraturan perundang-undangan. SDM pengelola yang dimiliki juga sudah baik dan memadai karena dilihat dari proses rekrutmen yang terbilang ketat dan banyak prosesnya sehingga SDM pengelola pun bukan pengelola yang sembarangan. Adapun pelican crossing yang ada di kota tua ada 4 titik *pelican crossing* ada di jalan Kali Besar Barat – halte busway, jalan Kali Besar Utara – depan pos, jalan Kali Besar Utara – jalan Kunir, jalan Pintu Besar Utara – depan Museum Mandiri.

Peran serta organisasi dalam hal ini SKPD yang terlibat dalam pengimplementasian *pelican crossing* pun sudah terkoordinasi dengan baik. Masing-masing melaksanakan tugas pokok dan fungsinya sesuai dengan Peraturan perundang – undangan No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan pejalan kaki. Untuk segi anggaran pihak pemerintah untuk sekali pembangunan *pelican crossing* ini 1 pembangunan tiang *pelican crossing* Rp 100 juta maka dari itu dari segi pemerintahan juga masih terjangkau kalau pembangunan *pelican crossing* daripada JPO lagipula kalau di kota tua mengganggu pemandangan kalau di buat JPO maka dari itu dari pemerintahan lebih efektif membangun *pelican crossing* dan kalau untuk 2022 sampai dengan 2023 ada penambahan *pelican crossing* di kota tua adi bisa jadi anggaran akan bertambah tidak melonjak dan ada penambahan pemasangan cctv disetiap tiang

Berdasarkan hal tersebut dapat diketahui bahwa didalam Dimensi Organisasi sudah berjalan dengan baik dalam melaksanakan program *pelican crossing*. Dari segi dana anggarannya pun juga sudah berjalan optimal karena pihak dari pemerintah juga bertanggung jawab atas apapun yang dibutuhkan *pelican crossing* di kawasan wisata kota tua jakarta barat. Sedangkan pada Dimensi Interpretasi, secara keseluruhan sudah berjalan dengan sangat baik. Untuk pemahaman implementor terhadap program *pelican crossing* di kawasan wisata kota tua jakarta barat sudah baik hal tersebut dibuktikan dengan sudah bersinerginya kerjasama antar SKPD/UKPD dan Suku Dinas terkait dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi yang tercantum didalam undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan pejalan kaki da ini dipakai oleh dinas perhubungan seluruh Indonesia terkait lalu lintas dan untuk pejalan kaki juga. Elit pemangku kepentingan pun sangat mendukung program pelican crossing ini. Baik dari kementerian perhubungan ,Dinas perhubungan DKI Jakarata, Dinas perhubungan jakarta barat.

Dukungan masyarakat untuk program *pelican crossing* di wisata kota tua juga ini sangat antusias karena masyarakat mendapatkan banyak yang belum tahu

kegunaan dari *pelican crossing* dan banyak juga yang pro dan kontra dengan adanya *pelican crossing* ini. Hal tersebut juga dapat dilihat dari jumlah pengunjung yang selalu ramai dan juga sebelumnya tidak ada juga yang pernah memakai *pelican crossing* karena tidak tahu kegunaanya tetapi karena ada juga yang beberapa mengetahui jadi banyak juga yang memakai. Berdasarkan pemaparan diatas peneliti dapat menyimpulkan bahwa didalam Dimensi Interpretasi ini untuk pemahaman implementor, dukungan elit pemangku kepentingan, dukungan publik, sudah berjalan dengan sangat baik dan dimensi aplikasi/penerapan Dimana Sosialisasi *pelican crossing* juga sudah dilakukan sebelumnya dengan melakukan Forum Group Discussion (FGD) tetapi karena banyak juga yang pro dan kontra dikarenakan dari pemerintah sudah melakukan sosialisasi dari youtube kalau dari segi masyarakat di rasa kurang kalau hanya sosialisasi melalui youtube saja jadi pemerintah kurang melakukan sosialisasi dengan maksimal dalam mensosialisasikan *pelican crossing*.

Bedasarkan dari pembahasan ini juga pemerintah sudah melakukan pelayanan publik tetapi kesadaran masyarakat dalam menikmati atau menggunakan fasilitas publik tetapi kesadaran masyarakat dalam menikmati tidak terlalu maksimal bahwa 3 diantaranya tidak bisa digunakan dan pemerintah juga harus menindak lanjuti menegaskan bagi pengguna pelican crossing ini di berikan regulasi pemerintah DKI Jakarta, dimana dapat diketahui bahwa pada dimensi aplikasi sudah berjalan optimal walaupun masih ada sedikit kekurangan, karena dalam sosialisasi program *pelican crossing* sudah dilakukan dengan cara FGD dan masyarakat sekitar pun yang awalnya tidak setuju dengan pembangunan *pelican crossing* tersebut namun semakin lama masyarakat bisa menerima program tersebut akan tetapi pemerintah harus meningkatkan sosialisasi program tersebut agar masyarakat lebih paham tentang *pelican crossing* yang berdampak baik untuk masyarakat.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan dan temuan lapangan yang telah diteliti, peneliti dapat menyimpulkan hasil penelitian terkait Implementasi Kebijakan Penggunaan Fasilitas Publik di Kawasan Wisata Kota tua Jakarta Barat, Implementasi *Pelican crossing* ini belum berjalan secara optimal dikarenakan respon masyarakat saat dilakukan wawancara juga kurang mengetahui apa itu pelican crossing dan masyarakat lebih mengetahui JPO ketimbang pelican crossing dikarenakan pemerintah juga kurang melakukan sosialisasi terhadap pelican crossing ini. Dalam regulasi yang digunakan oleh pemerintah untuk pelican crossing dan pejalan kaki sejauh ini pemerintah masih memakai regulasi perundang – undangan No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan pejalan kaki. Dalam Dimensi Organisasi sudah berjalan dengan baik dalam melaksanakan *program Pelican crossing*. Dari segi dana anggarannya pun juga sudah berjalan optimal karena pihak pemerintahan bertanggung jawab atas apapun yang dibutuhkan *pelican crossing* di kawasan wisata kota tua jakarta barat.

Adapun anggaran yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk memberikan fasilitas publik ke masyarakat yaitu anggaran yang dikeluarkan kurang lebih Rp 100 juta sekali pembuatan kalau untuk pembuatan *pelican crossing* untuk beberapa tahun kedepan sepertinya anggaran yang diminta oleh pemerintah lebih dari yang sebelumnya dikarenakan pemerintah sudah membuat skema penambahan dari *pelican crossing* di kawasan wisata kota tua jakarta barat, dan penambahan cctv di setiap *pelican crossing*. Adapun anggaran yang didapatkan oleh peneliti bukan dari instansi terkait melainkan dari media sosial tribun news lalu di perkuat oleh wawancara dengan kepala unit dinas perhubungan jakarta barat.

Adapun pemerintah masih meimplementasikan pelican crossing di wisata kota tua jakarta barat dikarenakan kalau untuk membangun JPO masih di bicarakan oleh dinas perhubungan terkait karena kalau untuk membangun JPO dirasa kurang estetik

dan dinas perhubungan juga membicarakan terkait merusak pemandangan yang ada di kota tua jakarta barat jadi kalau untuk membangun JPO dirasa belum di tindak lanjuti. Sementara dalam Dimensi Interpretasi untuk pemahaman implementor, dukungan elit pemangku kepentingan, dukungan publik, dan petunjuk pelaksanaan pun sudah berjalan dengan sangat baik. Namun dalam Dimensi Aplikasi masih terdapat beberapa keluhan masyarakat dalam segi fasilitas yang ada, seperti masih kurangnya sosialisasi dari pemerintah dalam mensosialisasikan *pelican crossing* hanya dari youtube. Adapun pengendara yang melintasi kota tua juga di rasa kurang setuju dengan adanya *pelican crossing* dikarenakan macet.

Adapun pemerintah sudah melakukan pelayanan publik tetapi kesadaran masyarakat dalam menikmati atau menggunakan fasilitas publik tidak terlalu maksimal bahwa diantaranya tidak bisa digunakan dan pemerintah seharusnya juga menindak lanjuti tiang pelican crossing yang tidak bisa di gunakan dan seharusnya menegur bagi pengguna pelican crossing ini diberikan teguran yang diatur dalam regulasi pemerintah daerah DKI Jakarta, dan dari masyarakat juga yang menggunakan pelican crossing ini juga banyak yang pro dan kontra untuk pengendara tidak setuju dikarenakan malah menambah kemacetan untuk lalu lintas dan sangat tidak efektif.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agah, H.R. dan Widjajanti, E. (2013), *Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki*, KTTJ – 4 Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia, Bandung.
- Alfa Rewansyah, A. 2010. *Reformasi Birokrasi dalam Rangka Good Governance*. Jakarta: Rizky Grafis beta
- Basrowi, dan Suwandi. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Jakarta : PT. Rineka Cipta
- Dunn, William N. 2003. Pengantar Analisis Kebijakan Publik Edisi Kedua. Gadjah Mada Univesity Press: Yogyakarta.
- Duadji, Noverman. 2013. *Manajemen Pelayanan Publik (Wacana Konsep, Teoridan Problema Pelayanan Publik)*. Bandar Lampung: Lembaga Penelitian Universitas Lampung
- Jones, C. O. 1991. *Pengantar Kebijakan Publik (Public Policy)*. Jakarta : Rajawali Press
- Idrus, I. A., & Ferdian, K. J. (2019). Implementasi Pelayanan Publik Pada Program SIDUKUN 3 In 1 Dalam Pengurusan Administrasi Kependudukan Di DKI Jakarta. *Journal of Governance and Local Politics (JGLP)*, 1(2), 193-204.
- Moenir, H.A.S., 2013, *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*, Bumi Aksara, Jakarta
- Moleong, L.J. 2012. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya
- Mulyadi, D. 2015. *Studi Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik*. Bandung :
- Rusli, Budiman. 2013. *Kebijakan Publik. Membangun Pelayanan Publik yang Responsif*. Bandung: Hakim Publisher.

Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta

Winarno, B. 2014. *Kebijakan Publik (Teori, Proses dan Studi Kasus)*. Jakarta : Centre of Academic Publising Service (CAPS)

Wardhani, N.K. 2010. *Hubungan Antara Budaya Organisasi dengan Persepsi Terhadap Pengembangan Karir*.Surakarta: Universitas Muhammadiyah.

Dokumen :

Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2003 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Pasal 28 Huruf C Undang – Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang

Undang – Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Tata Tertib Pejalan Kaki.

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang

Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2010 Tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang

Permendagri Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Pedoman Penyerahan Prasarana, Sarana, Dan Utilitas Perumahan Dan Permukiman Di Daerah Mengamanatkan Pentingnya Penyediaan Fasilitas Umum