

## IMPLIKASI INOVASI REGULASI MENGENAI PEMBATASAN PEMBELIAN KENDARAAN BERMOTOR DENGAN KREDIT SEBAGAI SOLUSI MENGURANGI KEMACETAN DI JAKARTA

Adam Ramadhan

[2310611019@mahasiswa.upnvj.ac.id](mailto:2310611019@mahasiswa.upnvj.ac.id)

Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jakarta

**Abstrak:** Kemacetan di Jakarta menjadi salah satu masalah utama dalam setiap waktu, sehingga penulis ingin membahas mengenai Implikasi Inovasi Regulasi Mengenai Pembelian Kendaraan Bermotor Dengan Kredit Sebagai Solusi Mengurangi Kemacetan Di Jakarta. Pada Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, pendekatan kualitatif deskriptif, karena fokus penelitian adalah kajian yuridis dan norma-norma yang terkait dengan undang-undang yang mengatur pembelian kredit kendaraan bermotor, serta analisis deskriptif tentang bagaimana undang-undang tersebut berdampak pada masalah kemacetan di Jakarta. Hasil dari penelitian ini ialah Pemerintah perlu adanya penyegaran dalam regulasi yang berkaitan dengan transportasi. Penulis menyarankan perlu adanya pengetatan syarat pengajuan kredit kendaraan bermotor, guna menekan angka kemacetan yang signifikan. Hal tersebut juga harus di iringi dengan pengoptimalan infrastruktur transportasi umum dan juga sosialisasi pada masyarakat untuk menggunakan transportasi umum. Regulasi ini dapat membatasi jumlah mobil di jalan raya, tetapi keberhasilannya bergantung pada bagaimana mereka diterapkan dan bekerja sama dengan kebijakan lain, terutama pengembangan transportasi umum yang memadai.

**Kata Kunci:** Kemacetan, Regulasi, Kredit, dan Kendaraan Bermotor.

**Abstract:** *Congestion in Jakarta is one of the main problems at any time, so the author wants to discuss the Implications of Regulatory Innovation Regarding the Purchase of Motorised Vehicles with Credit as a Solution to Reduce Congestion in Jakarta. This research uses a normative juridical method, descriptive qualitative approach, because the focus of the research is a juridical study and norms related to the laws governing the purchase of motor vehicle credit, as well as descriptive analysis of how the law has an impact on congestion problems in Jakarta. The result of this research is that the government needs to refresh the regulations related to transportation. The author suggests that there is a need to tighten the requirements for applying for motor vehicle loans, in order to reduce the number of significant congestion. This must also be accompanied by optimising public transport infrastructure and also socialising the public to use public transport. These regulations can limit the number of cars on the road, but their success depends on how they are implemented and work together with other policies, especially the development of adequate public transport.*

**Keywords:** *Congestion, Regulation, Credit, and Motorised Vehicles.*

## **PENDAHULUAN**

Seiring Berkembangnya Teknologi, terdapat beberapa perusahaan yang terus mengembangkan produk nya, salah satunya di bidang otomotif, khususnya kendaraan bermotor. Setiap Perusahaan saling mengencarkan produknya ke setiap sudut Indonesia, khususnya di daerah Jakarta. Sehingga membuat kendaraan bermotor sangat banyak di jumpai di Jalan Raya. Dalam hal ini Jalan raya adalah sarana transportasi darat yang menggunakan roda karet yang mencakup segala bagian jalan, serta struktur lengkap yang diperlukan untuk mengakomodasi lalu lintas (Krisdiyanto, Dewi, Wiguna, Kriswandaru, & Kriswandatu, 2023, hal. 92). Hal ini merupakan problem lalu lintas yang kompleks pada daerah Jakarta, yang merupakan salah satu kota metropolitan terbesar di dunia. Tantangan untuk mengelola transportasi di Jakarta terus meningkat seiring dengan populasi yang meningkat dan urbanisasi. Kemacetan lalu lintas adalah salah satu masalah utama yang terus dihadapi oleh pemerintah dan warga kota. Kemacetan lalu lintas menjadi semakin parah karena jumlah kendaraan yang terus meningkat, terutama kendaraan pribadi. Ini berdampak negatif pada produktivitas, lingkungan, dan kualitas hidup warga kota. Salah satu faktor yang mendorong peningkatan jumlah kendaraan di Jakarta adalah kemudahan mendapatkan kredit untuk membeli kendaraan.

Regulasi yang mempermudah masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi melalui skema kredit, dalam hal ini banyak bisnis yang berfokus pada penjualan kredit dengan harapan dapat menarik banyak pelanggan untuk meningkatkan pendapatan dan penjualan, contoh riil nya pada PT. Astra International Tbk-Tso Cabang Gatot Subroto Medan yang sebagian besar penjualan produknya menggunakan sistem kredit (Insani & Aisyah, 2023, hal. 458). Meskipun infrastruktur jalan raya dan transportasi publik Jakarta masih dalam proses perkembangan untuk mengimbangi lonjakan pembeli kendaraan pribadi, skema cicilan dan bunga yang murah membuat orang dari berbagai lapisan sosial dapat memiliki kendaraan pribadi. Akibatnya, jalan-jalan menjadi lebih padat dan kemacetan semakin parah. Meskipun memberikan kemudahan ekonomi bagi sebagian besar masyarakat, telah turut menyumbang pada peningkatan jumlah kendaraan di jalan raya. Menurut data Korlantas Polri per 5 Mei 2024, jumlah kendaraan yang berada didalam wilayah Polda Metro Jaya mencapai sekitar 24Juta unit, itu merupakan ¼ bagian dari seluruh kendaraan di Indonesia. Bahkan, Perbandingan antara populasi Indonesia dengan kepemilikan kendaraan pribadi, juga dikenal sebagai densitas, masih 1:53 jiwa, menurut Badan Pusat Statistik (BPS). Artinya, dari 54 orang, paling tidak ada satu kendaraan pribadi, baik itu mobil maupun motor.

Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta sekarang ini sudah menerapkan sistem ganjil-genap di beberapa ruas jalan, yang dahulunya menggunakan sistem three in one, akan tetapi sistem three in one dianggap tidak efektif dalam mengurangi kemacetan, sehingga terbitlah regulasi ganjil-genap. Tidak hanya itu, pemerintah juga telah mengambil berbagai langkah untuk mengatasi masalah ini untuk mendukung dari regulasi ganjil-genap agak optima, seperti membangun infrastruktur transportasi publik seperti Mass Rapid Transit (MRT), Light Rail Transit (LRT), Transjakarta dan Jaklingko (Ammaliasari, Santoso, & Subowo, 2024, hal. 576). Namun, kecenderungan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi daripada transportasi umum merupakan masalah utama dalam mengurangi kemacetan. Kendaraan pribadi tetap menarik bagi sebagian besar orang Jakarta karena kenyamanan, kebebasan, dan fleksibilitas yang ditawarkannya. Masyarakat menilai bahwa menggunakan kendaraan pribadi lebih efisiensi waktu, dibanding menggunakan kendaraan publik. Hal tersebut juga di dukung dengan banyaknya skema perkreditan pembelian kendaraan bermotor dengan uang muka yang rendah.

Dalam menghadapi permasalahan ini, penulis mempunyai gagasan untuk melakukan inovasi dalam regulasi terkait pembatasan atau pengetatan aturan kredit kendaraan bermotor, diharapkan dapat menekan angka pertumbuhan kendaraan pribadi di jalanan, sekaligus mendorong masyarakat untuk lebih memanfaatkan transportasi umum sebagai salah satu solusi potensial untuk mengurangi tingkat kepemilikan kendaraan pribadi, dan pada akhirnya, mengurangi kemacetan. Maka dari itu, penulis ingin membahas secara mendalam mengenai implikasi dari inovasi regulasi terkait pembelian kendaraan bermotor melalui kredit. Penulis akan menganalisis berbagai aspek dari regulasi tersebut, mulai dari latar belakang dan alasan diterapkannya, potensi dampak yang dihasilkan, serta tantangan yang mungkin dihadapi dalam pelaksanaannya. Dengan mengkaji lebih lanjut mengenai dampak ekonomi, sosial, dan lingkungan dari regulasi ini, diharapkan dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas mengenai apakah kebijakan ini benar-benar dapat menjadi solusi efektif untuk mengurangi kemacetan di Jakarta.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan yuridis normatif, pendekatan kualitatif deskriptif, karena fokus penelitian adalah kajian yuridis dan norma-norma yang terkait dengan undang-undang yang mengatur pembelian kredit kendaraan bermotor, serta analisis deskriptif tentang bagaimana undang-undang tersebut berdampak pada masalah kemacetan di Jakarta. Metode yuridis normatif didefinisikan sebagai suatu pendekatan yang mengacu pada hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Benuf & Azhar, 2020, hal. 23). Dalam penelitian ini, fokus metode yuridis normatif adalah menganalisis regulasi yang diterapkan oleh pemerintah terkait dengan pembelian kredit kendaraan bermotor, terutama terkait dengan upaya untuk mengurangi kemacetan. Kebijakan yang akan dianalisis termasuk undang-undang yang berkaitan dengan kredit kendaraan bermotor, peraturan pemerintah daerah DKI Jakarta mengenai transportasi dan pengaturan lalu lintas, serta berbagai peraturan yang berkaitan dengan pembatasan kendaraan pribadi. Selain itu, juga akan menganalisis kebijakan kredit kendaraan yang diberikan oleh lembaga keuangan seperti bank dan leasing.

Pendekatan Penelitian Kualitatif adalah pendekatan yang digunakan dalam penelitian yang digunakan dalam penelitian untuk memahami fenomena sosial dari sudut pandang subjek atau partisipan (Nartin, et al., 2024, hal. 72). Sebuah pendekatan kualitatif deskriptif akan digunakan untuk menjelaskan secara rinci bagaimana peraturan ini diterapkan dan bagaimana dampaknya terhadap kondisi lalu lintas di Jakarta. Data yang dikumpulkan dari berbagai sumber, termasuk wawancara dengan orang-orang yang terkait dengan masalah ini, seperti perwakilan pemerintah, lembaga keuangan, dan komunitas pengguna kendaraan, akan diinterpretasikan dan digunakan untuk menggambarkan hasilnya. Studi ini akan meneliti secara menyeluruh bagaimana masyarakat melihat undang-undang yang membatasi pembelian kredit mobil dan apakah masyarakat merasa hal itu mengurangi kemacetan di Jakarta.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Kemacetan lalu lintas terjadi ketika jumlah mobil yang melewati suatu jalan melebihi kapasitas jalan. Menurut Ofyar Z Tamin mengatakan bahwa Kemacetan terjadi ketika arus lalu lintas mendekati kapasitasnya. Kemacetan semakin meningkat ketika kendaraan berdekatan satu sama lain, dan ketika kendaraan berhenti atau bergerak sangat lambat, kemacetan total terjadi (Rasyid, Auliani, & Fathurrachman, 2018, hal. 109). Kemacetan di Jakarta sebagian besar dipengaruhi oleh peningkatan jumlah kendaraan pribadi, terutama kendaraan roda dua dan roda empat. Teori kemacetan mengatakan bahwa lebih banyak kendaraan di jalan raya akan meningkatkan waktu perjalanan dan mengurangi efisiensi transportasi secara keseluruhan. Melihat keadaan sekarang ini,

Pemerintah sudah menerapkan sistem Ganjil Genap (GAGE) dengan Peraturan Gubernur No. 164 Tahun 2016 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganji-Genap. Sistem tersebut dimulai uji coba pada tahun 2016. Kini, sudah berjalan 8 tahun regulasi tersebut di Jakarta yang berlaku pada 25 ruas jalan utama dan 28 akses jalan ke arah tol (Muhammad & Maulana, 2024). Regulasi mengenai Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganji-Genap terdapat banyak perubahan, dan kini yang berlaku ialah Peraturan Gubernur No. 76 Tahun 2020.

Sistem Ganjil Genap pada awalnya sangat efektif untuk mengurangi kemacetan, akan tetapi semakin kesini yang ada hanya pindah lokasi kemacetannya, jadi sebenarnya sama saja tetap macet. Adanya sistem Ganjil Genap tersebut membuat jalan-jalan yang tidak terkena Ganjil Genap mengalami kemacetan, dikarenakan pengemudi yang ingin menghindari Ganjil Genap menggunakan jalan yang tidak ada aturan Ganjil Genapnya. Jika kita lihat perkembangan teknologi pada bidang otomotif, terdapat kendaraan yang tidak mengeluarkan gas buang atau biasa kita sebut mobil ev (listrik). Pada Pasal 4 ayat (1) huruf e Peraturan Gubernur No. 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap, menyatakan bahwa “Pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap tidak di berlakukan untuk: e. kendaraan yang digerakkan dengan motor listrik”. Sehingga, saat terbitnya mobil listrik pada sekitar tahun 2019, banyak masyarakat Indonesia khususnya Jakarta, berbondong-bondong untuk membeli mobil listrik. Bahkan, sekarang pemerintah memberikan subsidi untuk yang membeli kendaraan mobil listrik, dengan tujuan mengurangi emisi gas buang dan menjaga lapisan ozon, serta mengurangi polusi udara di Indonesia. Akan tetapi, hal itu berdampak pada kemacetan, khususnya di Jakarta. Pada saat ini, jumlah Kendaraan Mobil Listrik di sepanjang tahun 2023 sebanyak 12.238 unit (Putri, 2024), jadi dapat kita simpulkan kalau ada 12.238 mobil yang tidak terkena aturan ganjil-genap.

Permasalahan yang kedua, selain dari adanya kendaraan mobil listrik adalah mudahnya membeli kendaraan bermotor khususnya roda empat yaitu dengan sistem kredit. Sistem kredit kendaraan bermotor memudahkan masyarakat dari berbagai kalangan ekonomi untuk memiliki kendaraan pribadi. Lembaga keuangan, seperti bank dan perusahaan leasing, menawarkan fasilitas kredit dengan uang muka rendah dan tenor pembayaran yang panjang. Meski membantu masyarakat memiliki kendaraan, kebijakan ini berkontribusi langsung terhadap peningkatan jumlah kendaraan bermotor di jalan, yang memicu kemacetan.

OJK, sebagai regulator industri keuangan, memiliki peran penting dalam mengatur kredit kendaraan bermotor. Salah satu kebijakan utama yang diterapkan adalah pembatasan Loan to Value (LTV), yang mengatur persentase maksimal kredit yang dapat diberikan oleh lembaga keuangan kepada konsumen. Kebijakan ini bertujuan untuk mengurangi risiko kegagalan nasabah Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) untuk memenuhi kewajiban mereka yang mencapai hampir 10% (Tanar, Ballo, & Tungga, 2024, hal. 133), sekaligus mengendalikan pertumbuhan kendaraan bermotor. Namun, meski kebijakan ini memberikan batasan, masih terdapat celah yang memungkinkan pertumbuhan kendaraan bermotor terus meningkat. Beberapa lembaga keuangan sering menawarkan promosi dengan uang muka rendah, sehingga menarik konsumen untuk membeli kendaraan, meskipun kemampuan finansial mereka terbatas.

Seharusnya Pemerintah bisa lebih tegas dengan beberapa lembaga keuangan yang suka ataupun sering menawarkan uang muka rendah, karena hal tersebut lah menjadi berdampak bagi lalu lintas di Jakarta pada khususnya. Penulis menyarankan agar Pemerintah Khususnya Kementerian Hukum dan HAM sebagai pembuat peraturan perundang-undangan, untuk dapat merevisi ataupun membuat regulasi baru untuk menegatkan sistem kredit kendaraan bermotor. Sehingga lembaga-lembaga keuangan yang masih memberikan promo uang muka rendah, tidak lagi melakukannya. Penulis harap dalam regulasi baru nantinya dimuat mengenai sanksi bagi lembaga-lembaga keuangan yang nakal, baik sanksi administratif maupun pidana. Walaupun tidak semua

pelanggaran harus dihukum pidana, akan tetapi kita harus bisa membuat efek jera para oknum-oknum yang masih nakal, demi keuntungan perusahaan/lembaga nya.

Mengutip dari website maybank finance bahwa syarat-syarat untuk mengajukan kredit kendaraan bermotor ialah KTP/SIM, Kartu Keluarga, NPWP, Bukti Bayar PBB, Bukti Bayar Rekening Listrik, Bukti Bayar Air (jika ada), Fotokopi SIUP/TDR/SKDP (untuk Wiraswasta), Rekening Koran, Tagihan Kartu Kredit 3 Bulan Terakhir (jika ada), dan Surat Keterangan Domisili (SPPT PBB/PLN/AJB/SHM) (Maybank Finance, 2021). Terlihat syarat-syarat pengajuan kredit banyak, akan tetapi pada implementasinya tidak semua nya di jadikan syarat, demi memudahkan konsumen untuk membeli. Adanya regulasi yang memuat keketatan persyaratan kredit kendaraan bermotor, untuk menekan peningkatan angka kemacetan. Sebab, nantinya setiap masyarakat yang ingin mengambil/membeli kendaraan bermotor dengan kredit akan berpikir dua kali. Hal ini juga bertujuan agar masyarakat indonesia tidak terjerat utang, sehingga dapat memaksimalkan financial terlebih dahulu. Disini Pemerintah berperan untuk menyamakan syarat kredit di setiap lembaga keuangan dan menambahkan syarat 1 NIK hanya boleh memiliki 1 (satu) Kendaraan Bermotor roda dua dan 1 (satu) Kendaraan Bermotor roda empat. Sehingga setiap masyarakat hanya memiliki 1 (satu) Kendaraan Bermotor roda dua dan 1 (satu) Kendaraan Bermotor roda empat, yang nantinya pada saat Ganjil Genap, ia hanya bisa menggunakan mobil di salah satu nya saja, yaitu di tanggal ganjil saja atau genap saja.

Pembatasan kredit kendaraan bermotor tidak dapat berdiri sendiri sebagai solusi untuk mengatasi kemacetan. Regulasi ini harus bersinergi dengan kebijakan transportasi lainnya, terutama dalam meningkatkan kualitas dan kuantitas layanan transportasi umum, sebagai alternatif bagi masyarakat agar tidak terlalu bergantung pada kendaraan pribadi. Berdasarkan wawancara penulis kepada salah dua Mahasiswa UPN "Veteran" Jakarta yang masing-masing dari Fakultas Ilmu Kesehatan dan Fakultas Hukum yang merupakan pengguna transportasi pribadi dan juga transportasi umum. Nahda Azzahra lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi karena transportasi umum di Jakarta masih belum memadai, baik dari segi kenyamanan, keamanan, maupun ketepatan waktu. Bahkan Nahda mengatakan bahwa "kalau boleh jujur, transportasi umum yang nyaman itu belum merata. Padahal kalau sudah merata di seluruh daerah di Jakarta, itu dapat menekan angka kemacetan yang besar.". Lalu, Raafid Febriansyah mengatakan bahwa "Pemerintah harus mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi publik yang terintegrasi dengan harga terjangkau untuk semua kalangan masyarakat di Jakarta".

Melihat dari hasil wawancara tersebut, dalam hal ini Pemerintah harus bisa mengencangkan transportasi umum yang nyaman ke segala penjuru Jakarta tanpa terkecuali. Sehingga tidak ada alasan untuk tidak naik Transportasi Umum. Lalu untuk Regulasi Ganjil Genap yang sekarang ini nantinya harus di revisi, dengan tidak mencantumkan "kendaraan yang digerakkan dengan motor listrik", karena seiring berjalannya waktu masyarakat di Jakarta akan lebih banyak yang menggunakan kendaraan listrik yang dianggap lebih efektif, efisien dan ramah lingkungan. Regulasi tersebut harus berdampingan dengan Regulasi mengenai pembatasan pembelian kendaraan bermotor dengan kredit, dan juga pengoptimalan Infrastruktur transportasi umum di Jakarta. Hal tersebut jika berjalan beriringan, akan menurunkan angka kemacetan yang signifikan. Regulasi ini juga berdampak pada pihak-pihak lain seperti lembaga keuangan dan perusahaan leasing. Mereka perlu mematuhi regulasi yang mengatur kredit kendaraan bermotor, namun di sisi lain juga menghadapi tantangan dalam menarik konsumen. Dalam konteks hukum, regulasi ini harus dirancang sedemikian rupa agar adil dan seimbang bagi semua pihak.

Lalu, Salah satu faktor penting dalam keberhasilan regulasi-regulasi tersebut ialah perubahan perilaku masyarakat. Kebijakan yang membatasi akses terhadap kepemilikan kendaraan pribadi perlu diimbangi dengan edukasi yang kuat mengenai pentingnya menggunakan transportasi umum dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Program kampanye publik yang mendorong penggunaan transportasi umum dan budaya

bersepeda atau berjalan kaki dapat mendukung keberhasilan regulasi tersebut. Meskipun nantinya inovasi regulasi ini diterapkan oleh pemerintah khususnya provinsi Daerah Khusus Jakarta, implementasinya nanti di lapangan akan ditemui banyak tantangan. Kurangnya pengawasan terhadap penerapan kredit kendaraan bermotor serta celah dalam peraturan yang memungkinkan lembaga keuangan untuk memberikan kredit dengan persyaratan yang lebih mudah menjadi salah satu faktor yang menyebabkan kebijakan ini belum efektif. Sehingga diperlukan adanya pengawasan, agar semua ini dapat berjalan sesuai rencana. Meskipun pasti akan selalu ada celah, tapi penulis berusaha untuk memberikan inovasi pada pemerintah, guna kepentingan dan kemudahan bagi masyarakat Daerah Khusus Jakarta.

## **KESIMPULAN**

Kemacetan di Jakarta sebagian besar dipengaruhi oleh peningkatan jumlah kendaraan pribadi, terutama kendaraan roda dua dan roda empat. Seiring berjalannya waktu, tingkat kemacetan di Jakarta semakin tinggi. Terdapat beberapa permasalahan penyebab kemacetan, diantaranya:

1. Mudah untuk membeli kendaraan (karena ada sistem kredit);
2. Kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum;
3. Infrastruktur transportasi umum yang belum optimal;
4. Fasilitas Jalan Raya yang tidak mumpuni; dan
5. Pengecualian mobil listrik dalam aturan ganjil-genap.

Pemerintah perlu bebenah dengan regulasi Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap yang mengecualikan pada kendaraan listrik, dikarenakan saat ini sudah banyak sekali kendaraan roda empat dengan tenaga motor listrik.

Penulis menyarankan agar pemerintah dapat menggodok aturan baru ataupun revisi aturan dari yang sudah ada, mengenai pengetatan syarat pengajuan kredit kendaraan bermotor. Salah satu langkah penting dalam upaya mengurangi kemacetan di kota Jakarta adalah membuat peraturan yang memuat pengetatan pembelian kendaraan bermotor dengan kredit. Dalam regulasi tersebut nantinya, tambahkan syarat 1 NIK hanya boleh memiliki 1 (satu) Kendaraan Bermotor roda dua dan 1 (satu) Kendaraan Bermotor roda empat. Sehingga setiap masyarakat hanya memiliki 1 (satu) Kendaraan Bermotor roda dua dan 1 (satu) Kendaraan Bermotor roda empat. Regulasi ini dapat membatasi jumlah mobil di jalan raya, tetapi keberhasilannya bergantung pada bagaimana mereka diterapkan dan bekerja sama dengan kebijakan lain, terutama pengembangan transportasi umum yang memadai. Pemerintah harus memperkuat regulasi ini dengan melakukan pengawasan ketat dan mendidik orang untuk lebih banyak menggunakan transportasi umum.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Undang-Undang:**

Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, LN No. 96 Tahun 2009, TLN No. 5025.

Indonesia, Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap.

Indonesia, Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 76 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap.

### **Book:**

Nartin, Faturrahman, Deni, A., Santoso, Y. H., Paharuddin, Suacana, I. W., . . . Eliyah. (2024). *Metode Penelitian Kualitatif*. Batam: Yayasan Cendikia Mulia Mandiri.

**Journal:**

- Ammaliasari, P. F., Santoso, R. S., & Subowo, A. (2024). ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBATAAN LALU LINTAS DENGAN SISTEM GANJIL GENAP DI PROVINSI DKI JAKARTA. *Journal of Public Policy and Management Review*, 13(3), 572-587.
- Benuf, K., & Azhar, M. (2020). Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer. *Jurnal Gema Keadilan*, 7(1), 20-33.
- Insani, N. D., & Aisyah, S. (2023). Analisis Efektivitas Sistem Akuntansi Penjualan Kredit Untuk Meningkatkan Pendapatan Pada PT.Astra International Tbk-Tso Cabang Gatot Subroto Medan. *Jurnal MAIBIE: Management, Accounting, Islamic Banking and Islamic Economic*, 1(2), 457-472.
- Krisdiyanto, A., Dewi, K., Wiguna, S. A., Kriswandaru, A. S., & Kriswandatu, A. (2023). Analisis Pengaruh Aktifitas Pasar Bintoro Demak terhadap Kemacetan di Jalan Sultan Fatah. *Jurnal Impresi Indonesia (JII)*, 2(1), 91-100.
- Rasyid, A. D., Auliani, R., & Fathurrachman, M. R. (2018). Penerapan Aplikasi Online pada Sistem Transportasi Umum Massal untuk Meningkatkan Minat Masyarakat dalam Upaya Mengurangi Kemacetan. *SAINTEKS*, 15(2), 103-117.
- Tanar, Y. I., Ballo, F. W., & Tunga, C. A. (2024). Pengaruh Loan To Value (LTV) dan Shock Variabel Makroekonomika terhadap Industri Properti di Indonesia. *Jumek: Jurnal Manajemen dan Ekonomi Kreatif*, 2(2), 131-143.

**Website:**

- Kurniawan, R., & Kurniawan, A. (2024, Mei 6). Mau Dibatasi, Jumlah Kendaraan di Jakarta Mencapai 24,3 Juta. Retrieved September 29, 2024, from [otomotif.kompas.com: https://otomotif.kompas.com/read/2024/05/06/120200215/mau-dibatasi-jumlah-kendaraan-di-jakarta-mencapai-24-3-juta](https://otomotif.kompas.com/read/2024/05/06/120200215/mau-dibatasi-jumlah-kendaraan-di-jakarta-mencapai-24-3-juta)
- Maybank Finance. (2021, Juni 28). Kredit Mobil Baru: 5 Syarat Agar Pinjaman-mu Disetujui. Retrieved September 28, 2024, from [maybankfinance.co.id: https://www.maybankfinance.co.id/artikel/syarat-kredit-mobil](https://www.maybankfinance.co.id/artikel/syarat-kredit-mobil)
- Muhammad, D. A., & Maulana, A. (2024, Januari 2). Ganjil Genap Jakarta Kembali Berlaku Mulai Pagi Ini. Dipetik September 28, 2024, dari [otomotif.kompas.com: https://otomotif.kompas.com/read/2024/01/02/061200115/ganjil-genap-jakarta-kembali-berlaku-mulai-pagi-ini?page=all](https://otomotif.kompas.com/read/2024/01/02/061200115/ganjil-genap-jakarta-kembali-berlaku-mulai-pagi-ini?page=all)
- Putri, R. N. (2024, Maret 1). Jumlah Kendaraan Listrik di Indonesia Meningkat: Motor Listrik 62.409 Unit dan Mobil Listrik 12.248 Unit. Retrieved September 28, 2024, from [jawapos.com: https://www.jawapos.com/otomotif/014391525/jumlah-kendaraan-listrik-di-indonesia-meningkat-motor-listrik-62409-unit-dan-mobil-listrik-12248-unit](https://www.jawapos.com/otomotif/014391525/jumlah-kendaraan-listrik-di-indonesia-meningkat-motor-listrik-62409-unit-dan-mobil-listrik-12248-unit)