

# IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PROGRAM PENINGKATAN FASILITAS KESELAMATAN LALU LINTAS DALAM MENEKAN ANGKA KECELAKAAN DI KOTA PADANG

Muhammad Fajar Fahrezi

NPP. 32.0131

Asdaf Kota Padang, Provinsi Sumatera Barat

Program Studi Studi Kebijakan Publik

Email: [32.0131@praja.ipdn.ac.id](mailto:32.0131@praja.ipdn.ac.id)

Pembimbing Skripsi: Drs. Sayuti, MT.

## ABSTRACT

**Problem Statement/Background (GAP):** The author focuses on the problem of increasing the number of traffic accident cases in Padang City in 2019-2023 so that it is necessary to implement policy programs to improve traffic safety facilities so that it can reduce the number of traffic accidents in Padang City. **Purpose:** The aim of this research is to find out and describe the implementation of the policy program to improve traffic safety facilities in reducing the number of accidents in Padang City along with the supporting and inhibiting factors for its implementation. **Method:** This research uses qualitative methods and analysis of policy implementation according to Charles O. Jones' theory. Data collection techniques were carried out using observation, interviews (11 informants), documentation, and triangulation. **Results:** The findings obtained by the author in this research are that program implementation is quite good, supported by competent human resources as well as a clear division of main tasks and functions, sufficient and adequate infrastructure and budget, and clear program implementation regulations so as to facilitate implementation in the field. The program also receives support from related institutions such as the traffic police, raharja services, civil service police, and the Communication and Information Department. Apart from that, several obstacles are still found, such as resistance by the community and the lack of availability of technology and innovation to support the efficiency and effectiveness of program implementation. Another obstacle in procuring road equipment facilities in the current year is that they have to wait for budgeting first and they will only be available in the following year. So that the proposed need for road equipment facilities, if they are not available in the current year, cannot be fulfilled spontaneously. **Conclusion:** Policy implementation of the program to improve traffic safety facilities in reducing the number of accidents in Padang City has gone quite well. Even though several obstacles are still found, this can be of concern to the Padang City Transportation Department so that it can review it, so that the program to improve traffic safety facilities can run smoothly so that it can provide safety facilities for the public in traffic.

**Keywords:** Accident Rate; Traffic Safety Facilities; Policy Implementation

## ABSTRAK

**Permasalahan/Latar Belakang (GAP):** Penulis berfokus pada permasalahan peningkatan angka kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2019-2023 sehingga diperlukannya implementasi kebijakan program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas sehingga dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas di Kota Padang. **Tujuan:** Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan mendeskripsikan implementasi kebijakan program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas dalam menekan angka kecelakaan di Kota Padang beserta faktor pendukung dan faktor penghambat pelaksanaannya. **Metode:** Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan analisis terhadap implementasi kebijakan menurut Teori Charles O. Jones. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan observasi, wawancara (11 informan), dokumentasi, dan triangulasi. **Hasil/Temuan:** Temuan yang diperoleh penulis dalam penelitian ini yaitu, implementasi program yang cukup baik, didukung dengan sumber daya manusia yang berkompeten serta pembagian tugas pokok dan fungsi yang jelas, sarana prasarana serta anggaran yang cukup dan memadai, dan regulasi pelaksanaan program yang jelas sehingga memudahkan pelaksanaan di lapangan. Program juga mendapatkan dukungan dari lembaga terkait seperti polisi lalu lintas, jasa raharja, satpol pp, dan diskominfo. Disamping itu, masih ditemukan beberapa hambatan seperti resistensi oleh masyarakat dan minimnya ketersediaan teknologi dan inovasi dalam mendukung efisiensi dan efektivitas pelaksanaan program. Kendala lainnya dalam melakukan pengadaan fasilitas kelengkapan jalan pada tahun berjalan, karena harus menunggu penganggaran terlebih dahulu dan baru dapat tersedia pada tahun berikutnya. Sehingga kebutuhan fasilitas kelengkapan jalan yang diajukan jika memang tidak tersedia pada tahun berjalan, tidak dapat terpenuhi secara spontan. **Kesimpulan:** Implementasi kebijakan terhadap program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas dalam menekan angka kecelakaan di Kota Padang sudah berjalan cukup baik. Walaupun masih ditemukan beberapa kendala, hal ini dapat menjadi atensi bagi Dinas Perhubungan Kota Padang agar dapat mengkaji ulang, agar program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas dapat berjalan lancar sehingga dapat memberikan fasilitas keselamatan bagi masyarakat dalam berlalu lintas.

**Kata kunci:** Angka Kecelakaan; Fasilitas Keselamatan Lalu Lintas; Implementasi Kebijakan

### I. PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Tingginya kebutuhan akan transportasi memiliki hubungan yang saling berkesinambungan dengan tingkat pertumbuhan penduduk, hal ini ditandai dengan semakin tingginya jumlah penduduk yang ada di suatu daerah maka tingkat kebutuhan akan kendaraan atau transportasi juga akan tinggi, karena tentunya penduduk akan mengandalkan transportasi dalam melakukan sebagian besar aktivitasnya (Adha, 2022). Dampak yang ditimbulkan dari tingginya angka kendaraan yang beroperasi tentunya akan menimbulkan kepadatan lalu lintas. Kepadatan lalu lintas yang ada selanjutnya menimbulkan berbagai macam permasalahan, seperti kemacetan, kecelakaan, peningkatan emisi, dan lain sebagainya. Salah satu permasalahan lalu lintas yang marak terjadi di daerah perkotaan adalah kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan pengamatan Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gajah Mada pada tahun 2019 di dalam (Rahmawati et al., 2023), Indonesia mengalami dampak finansial akibat kejadian lalu lintas yang mencapai 2,8% dari total Pendapatan Nasional Bruto. Berdasarkan catatan resmi Korlantas Polri, penyebab dominan dari kejadian tabrakan di jalan raya berasal dari aspek pengguna jalan yang mencapai 61%, meliputi kompetensi berkendara dan kondisi mental pengendara. Sementara itu, aspek lingkungan yang mencakup kualitas infrastruktur jalan mencakup 30% dari total

kejadian, dan sisanya sebesar 9% terkait dengan kondisi teknis kendaraan. Menurut data (Badan Pusat Statistik, 2024), menampilkan total jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia selama rentang tahun 2019-2023 sebanyak 608.023 kecelakaan.

Data yang bersumber dari Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Bareskrim Polri dalam (Kurniawan, 2023), menyebutkan bahwa Provinsi Sumatera Barat termasuk ke dalam sepuluh besar provinsi di Indonesia yang memiliki kasus kecelakaan terbanyak, di bawah Provinsi Sumatera Utara dan Provinsi Aceh. Hal ini memberikan pertanda bahwa tingkat keamanan dan keselamatan lalu lintas di Provinsi Sumatera Barat masih tergolong rawan. Kota Padang yang merupakan Ibu Kota Provinsi Sumatera Barat yang terletak di bagian pesisir barat Pulau Sumatera. Luas wilayah Kota Padang adalah 694,96 km<sup>2</sup>. Kota Padang yang menjadi pusat perekonomian di Sumatera Barat dinilai memiliki kondisi lalu lintas yang tergolong sibuk, karena jumlah kendaraan yang tergolong banyak. Menurut data (Polresta Padang, 2024) menampilkan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang ada di Kota Padang yang secara signifikan kian meningkat. Terlihat pada tahun 2019 angka kecelakaan lalu lintas menyentuh angka 742 kasus. Kemudian angka tersebut berkurang 19,4% pada tahun 2020, tetapi terus meningkat hingga pada tahun 2023 sebanyak 998 kasus kecelakaan lalu lintas. Hal itu berarti bahwa terjadi peningkatan kasus kecelakaan lalu lintas sebanyak 60% dari tahun 2020 hingga tahun 2023. Sedangkan ruas jalan yang memiliki tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas yang tinggi (*black spot*) di Kota Padang, yaitu Jalan Sutan Syahrir, Jalan Khatib Sulaiman, dan Jalan Sudirman (Armizoprades, 2022).

Soejachmoen dalam (Pane et al., 2021) menghubungkan antara aspek keselamatan lalu lintas dengan angka kecelakaan yang mana tujuan dari terciptanya keselamatan lalu lintas ini tidak lain adalah untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas, menyebutkan bahwa upaya untuk menciptakan keselamatan lalu lintas yaitu melalui kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Pemerintah Kota Padang melalui Dinas Perhubungan melaksanakan hal tersebut dalam bentuk program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas yang tercantum dalam Peraturan Kepala Dinas Perhubungan Kota Padang Nomor 900/DISHUB/2019 tentang Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Padang tahun 2019-2024. Program kerja yang diusung yaitu, penyediaan perlengkapan jalan dan rehabilitasi serta pemeliharaan perlengkapan jalan. Program kerja tersebut dilaksanakan melalui beberapa kegiatan, meliputi pemasangan, pemeliharaan, dan perbaikan fasilitas perlengkapan jalan.

## **1.2 Kesenjangan Masalah yang Diambil (GAP Penelitian)**

Bersumber dari data (Badan Pusat Statistik, 2022) menampilkan jumlah kendaraan yang ada di Kota Padang sebanyak 496.662 unit kendaraan, yang mana jumlah tersebut sudah termasuk kendaraan roda dua, roda tiga, dan roda empat. Berpedoman pada data tersebut dapat disimpulkan bahwa Kota Padang tergolong ke dalam kota yang memiliki kondisi lalu lintas yang padat. Permasalahan lalu lintas yang kerap terjadi di Kota Padang sama halnya dengan yang terjadi di kota-kota besar lainnya. Namun yang paling menonjol adalah kasus kecelakaan lalu lintas, karena Kota Padang berada pada peringkat pertama perolehan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang ada di Provinsi Sumatera Barat semenjak tahun 2019 hingga tahun 2023 (Badan Pusat Statistik, 2024).

Berdasarkan data yang bersumber dari (Polresta Padang, 2024), menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas di Kota Padang dipicu oleh beberapa faktor, seperti kondisi pengemudi, kondisi kendaraan yang digunakan serta keadaan jalan. Kecelakaan lalu lintas yang dipicu oleh faktor pengemudi yaitu karena kelelahan, mengantuk saat mengemudi, dan tidak fokus sehingga memacu kecepatan kendaraan melebihi batas yang ditentukan, serta faktor tekanan psikologis yang berawal dari

kemacetan sehingga muncul emosi dan rasa tidak sabar yang pada akhirnya saling menyerobot sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Selain faktor pribadi, pengemudi juga harus memperhatikan kondisi kendaraan yang digunakan, seperti kondisi ban, pengereman, mesin, dan lain sebagainya. Jika kendaraan yang digunakan dalam kondisi bagus maka kita juga akan merasa aman dan nyaman ketika berkendara. Di samping itu, kondisi jalanan yang berlobang, tidak datar, dan licin juga sering menjadi pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Padang. Menurut (Armizoprades, 2022) Faktor-faktor lain yang sering menjadi pemicu terjadinya insiden kecelakaan lalu lintas di Kota Padang berkaitan dengan ketersediaan dan kelayakan fasilitas lalu lintas, seperti penerangan jalan yang kurang memadai, rambu lalu lintas yang tidak lengkap, dan marka jalan yang sudah kabur, sehingga tidak memenuhi standar keamanan jalan yang berdampak pada terjadinya insiden kecelakaan lalu lintas.

### 1.3 Penelitian Terdahulu

Penelitian ini terinspirasi oleh beberapa penelitian terdahulu, baik dari segi implementasi kebijakan maupun terkait fasilitas keselamatan lalu lintas yang diamati. Penelitian (Yuianti & Putri, 2023) berfokus pada penerapan penyelenggaraan lalu lintas, yang mengamati pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna jalan, seperti tidak menggunakan helm, tidak membawa surat-surat kendaraan, melanggar aturan lalu lintas, dan sebagainya. Penelitian (Pradnyadari et al., 2024) berkaitan dengan upaya untuk menekan angka kecelakaan. Tetapi pada penelitian ini lebih berfokus pada kinerja dari Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan untuk mewujudkan hal tersebut. Kinerja yang dinilai berdasarkan beberapa kriteria yaitu, efektif, efisien, kualitas, ketepatan waktu, produktivitas, keselamatan. Penelitian (Silaban & Nur. R., 2023) membahas terkait implementasi dari program *area traffic control system* (atcs) yang bertujuan untuk menciptakan keamanan dan ketertiban lalu lintas yang ada di Kota Medan. Penelitian (J. A. Sinaga, 2024) mengangkat terkait implementasi kebijakan program e-tilang yang bertujuan agar masyarakat di Kota Medan memiliki kesadaran dalam berlalu lintas. Penelitian (Radjikan et al., 2024) yang meneliti terkait penerapan dari kebijakan penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum untuk mengurangi kemacetan yang ada di Kota Surabaya. Penelitian (Outay et al., 2020) yang meneliti terkait penggunaan *unmanned aerial vehicle* (UAV) yang dapat berguna untuk meningkatkan keselamatan jalan raya, pemantauan lalu lintas, dan pengelolaan infrastruktur jalan raya. Penelitian (Sundfør et al., 2019), analisis terkait gangguan dan kurangnya perhatian pengguna jalan yang menimbulkan ancaman besar terhadap keselamatan jalan raya, tidak hanya bagi pengendara, namun juga bagi pengguna jalan seperti pejalan kaki. Terakhir penelitian (Komsiyah & Desvania, 2021), terkait sistem pengaturan waktu hijau pada lampu lalu lintas yang lebih dinamis menggunakan *fuzzy inference system*.

### 1.4 Pernyataan Kebaruan Ilmiah

Penulis melakukan penelitian yang berbeda dan belum dilakukan oleh penelitian terdahulu, dimana konteks penelitian yang dilakukan yakni implementasi dari program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas yang dikaji dari permasalahan angka kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Padang yang kian meningkat dari tahun 2019-2023. Objek yang diamati pada penelitian ini yaitu, fasilitas kelengkapan jalan, aktivitas lalu lintas pada ruas jalan dan perilaku masyarakat dalam menggunakan jalan, yang belum pernah diteliti pada penelitian terdahulu. Teori yang digunakan untuk pengukuran implementasi program ini yaitu, teori implementasi kebijakan oleh Charles O.

Jones yang tidak digunakan oleh penelitian Yuianti, Pradnyadari, Silaban maupun Radjikan dkk.

### **1.5 Tujuan.**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan mendeskripsikan implementasi kebijakan program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas dalam menekan angka kecelakaan di Kota Padang beserta faktor pendukung dan faktor penghambat pelaksanaannya.

## **II. METODE**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut (Moleong, 2016), Penelitian kualitatif merupakan pendekatan penelitian yang bertujuan mengeksplorasi dan memahami secara mendalam berbagai fenomena yang dialami subjek penelitian, seperti pola perilaku, cara pandang, dorongan internal, tindakan, serta aspek lainnya. Menurut Fernandes Simangunsong dalam (Thahir, 2019) data dalam penelitian kualitatif bersifat deskriptif yang artinya data yang dikumpulkan dapat berupa kata-kata hasil dari wawancara dengan didukung catatan lapangan, dokumentasi, rekaman, dan pendukung lainnya. Penulis beranggapan bahwa dalam mengkaji permasalahan yang diangkat pada penelitian ini dinilai cocok untuk menerapkan pendekatan penelitian kualitatif karena penulis dapat terjun dan mengamati secara langsung objek yang diteliti sesuai dengan keadaan empiris di lapangan. Anggapan penulis ini didukung oleh perspektif (Creswell, 2018) yang menyebutkan bahwa, “dalam hal mengkaji gejala sosial secara mendalam, pendekatan kualitatif menjadi salah satu pilihan pendekatan penelitian yang tepat”. Desain penelitian yang diterapkan yaitu, desain penelitian studi kasus yang melibatkan analisis mendalam terkait suatu kasus spesifik, seperti sebuah program, peristiwa, aktivitas, dan proses. Kasus dibatasi oleh aktivitas dan waktu yang jelas dan peneliti mengumpulkan informasi rinci terkait kasus (Creswell, 2018). Kasus yang diamati yaitu kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Padang. Metode Deskriptif juga diterapkan pada penelitian ini agar dapat mendeskripsikan objek yang diteliti secara akurat, faktual, dan sistematis (Wekke, 2019). Menurut (Kusuma et al., 2021) metode deskriptif merupakan suatu proses penjajakan atau penggalan suatu permasalahan secara mendalam dan komprehensif dari kumpulan informasi yang pada akhirnya bertujuan untuk menggambarkan permasalahan. Informan yang terlibat sejumlah 11 orang, yang dipilih dengan teknik *Purposive Sampling* dan *Accidental Sampling*, karena pada penelitian kualitatif teknik ini sesuai karena metode *sampling* pada penelitian kualitatif bersifat tidak acak (Heryana, 2018), informan tersebut terdiri dari Kepala Dinas Perhubungan, Kepala Bidang Lalu Lintas sebagai informan kunci, Kepala Seksi Prasarana dan Fasilitas Lalu Lintas, Kepala Seksi Manajemen Lalu Lintas, Polisi Lalu Lintas Unit Kecelakaan Lalu Lintas, dan Masyarakat Pengguna Kendaraan Bermotor Roda Dua sebanyak 6 orang. Teori Implementasi Kebijakan menurut Charles O. Jones digunakan dalam mengukur dan mendeskripsikan implementasi program, yang terdiri dari tiga dimensi yaitu, Organisasi, Interpretasi, dan Aplikasi (Jones, 1996). Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dokumentasi, dan triangulasi (Sugiyono, 2017). Teknik analisis data menurut Miles dan Huberman dalam (Sugiyono, 2017), yang terdiri dari beberapa alur yaitu, *data collection*, *data reduction*, *data display*, dan *conclusions: drawing/verifying*.

## **III. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Penulis menganalisis implementasi kebijakan program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas dalam menekan angka kecelakaan di Kota Padang dengan menggunakan teori implementasi

kebijakan menurut Charles O. Jones, yang terdiri dari tiga dimensi yaitu, Organisasi, Interpretasi, dan Aplikasi. Adapun pembahasan dapat dilihat pada subbab berikut:

### **3.1 Organisasi**

Pada dimensi organisasi terdiri dari indikator struktur organisasi pelaksana, tugas pokok, dan fungsi, sumber daya manusia, dan metode. Pada indikator struktur organisasi, tugas pokok, dan fungsi menunjukkan keselarasan pembagian tugas pada setiap bidang dan seksi. Terkhusus dalam hal implementasi program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas dibidangi oleh bidang lalu lintas, yang terdiri dari dua seksi yaitu, seksi sarana dan prasarana lalu lintas dan seksi manajemen lalu lintas, Kepala Dinas hanya berperan sebagai pengarah. Kehadiran Struktur Organisasi Pelaksana, Tugas Pokok, dan Fungsi yang jelas akan mendukung kelancaran pelaksanaan program, karena pembagian tugas akan terlaksana dengan jelas dan merata tanpa menimbulkan istilah *double job* atau satu orang mengemban yang bukan menjadi pekerjaannya.

Pada indikator sumber daya manusia, ditemukan bahwa Dinas Perhubungan didukung oleh 90 orang pegawai yang memiliki kualifikasi akademik SMA hingga S2 (Magister), disamping itu para pegawai juga dibekali dengan pelatihan secara berkala. Dinas Perhubungan Kota Padang juga sudah bagus dalam pengalokasian SDM yang dimiliki, karena setiap pegawai yang ditempatkan sudah sesuai dengan kompetensi yang mereka miliki masing-masing. Hal ini termasuk unsur penting dalam keberhasilan implementasi program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas.

Pada indikator metode, ditemukan bahwa dalam kegiatan implementasi program didukung dengan ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai dan dilakukan pengadaan setiap tahunnya. Hal tersebut memberikan pemahaman bahwa Dinas Perhubungan Kota Padang memang serius dalam melaksanakan program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas, karena setiap tahun didukung dengan penyediaan fasilitas kelengkapan jalan yang lengkap. Selain itu, pengadaan fasilitas kelengkapan jalan ini tentunya juga harus disertai dengan ketersediaan anggaran yang memadai. Hal ini terlihat dari realisasi anggaran untuk program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas pada tahun 2021 sebesar 45% dari pagu anggaran keseluruhan. Selanjutnya pada tahun 2022-2024, realisasi anggaran untuk program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas sudah melewati 50% dari pagu anggaran keseluruhan Dinas Perhubungan Kota Padang. Tentunya hal ini disebabkan oleh peningkatan kebutuhan penyediaan barang dan jasa untuk program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas.

### **3.2 Interpretasi**

Pada dimensi interpretasi terdiri dari indikator komunikasi antar pelaksana kebijakan dengan sasaran kebijakan dan kesesuaian pelaksanaan dengan aturan yang berlaku. Pada indikator komunikasi antar pelaksana kebijakan yakni Dinas Perhubungan Kota Padang dengan sasaran kebijakan yakni masyarakat pengguna kendaraan bermotor roda dua, ditemukan bahwa Dinas Perhubungan Kota Padang melakukan komunikasi dalam bentuk kegiatan sosialisasi yang dilakukan bersamaan pada saat kegiatan penertiban atau razia kendaraan bermotor bersama pihak kepolisian lalu lintas, jasa raharja, satpol pp, dan diskominfo. Selain itu pemanfaatan media sosial berupa *instagram* dan media massa juga digunakan dalam penyebarluasan informasi terkait program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas.

Pada indikator kesesuaian pelaksanaan dengan peraturan yang berlaku, ditemukan bahwa kegiatan implementasi program di lapangan didukung dengan Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 4 Tahun 2013 tentang Lalu Lintas dan Peraturan Kepala Dinas Perhubungan Kota Padang Nomor 900/DISHUB/2019 tentang Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Padang Tahun 2019-2024.

Selain itu untuk praktik secara langsung di lapangan didukung dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 4303/AJ.002/DRJD/2017 tentang Petunjuk Teknis Pemeliharaan Perlengkapan Jalan. Pada pasal 5 Peraturan Dirjen tersebut menjabarkan jenis-jenis perlengkapan jalan yang dilakukan pemeliharaan sebagai berikut :

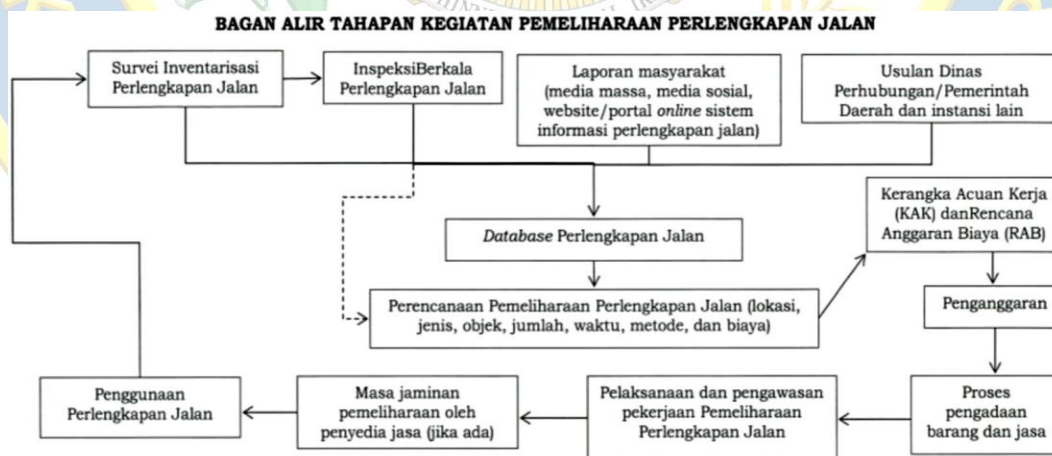
- a. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL)
- b. Rambu Lalu Lintas
- c. Marka Jalan
- d. Alat Penerangan Jalan
- e. Pagar Pengaman (*guardrail*)
- f. Cermin Tikungan
- g. Patok Lalu Lintas (*delineator*)
- h. Pita Penggaduh
- i. Alat Pengendali Pengguna Jalan

Selanjutnya pada pasal 6 dijabarkan kegiatan yang termasuk ke dalam pemeliharaan perlengkapan jalan, meliputi :

- a. Inventarisasi data perlengkapan jalan
- b. Pengamatan dan pemantauan terhadap keberadaan dan kinerja perlengkapan jalan
- c. Pembaruan (*updating*) *database* perlengkapan jalan
- d. Penyusunan rencana program pemeliharaan perlengkapan jalan
- e. Pelaksanaan kegiatan pemeliharaan perlengkapan jalan

### 3.3 Aplikasi

Pada dimensi aplikasi terdiri dari indikator prosedur kerja, program kerja, dan jadwal kegiatan. Pada indikator prosedur kerja, ditemukan bahwa dalam implementasi program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas di sertai prosedur kerja yang tercantum dalam Peraturan Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK. 4303/AJ.002/DRJD/2017 tentang Petunjuk Teknis Pemeliharaan Perlengkapan Jalan. Berdasarkan peraturan tersebut tercantum bagan teknis alur kegiatan pemeliharaan perlengkapan jalan sesuai Gambar 1 berikut ini :



Sumber : (Dinas Perhubungan Kota Padang, 2025)

Gambar 1.

Bagan Alur Tahapan Kegiatan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan

Pada indikator program kerja, ditemukan beberapa program kerja yang diterapkan yaitu, penyediaan fasilitas kelengkapan jalan dan rehabilitasi serta pemeliharaan fasilitas kelengkapan jalan. yang diterapkan melalui kegiatan pemasangan, pemeliharaan, dan perbaikan fasilitas kelengkapan jalan. Kegiatan pemasangan fasilitas kelengkapan jalan bertujuan untuk mendukung pelaksanaan kegiatan berlalu lintas, agar masyarakat selalu berwaspada dan berhati-hati, dengan adanya rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, APILL, dan lain sebagainya, masyarakat bisa mendapatkan isyarat sesuai keadaan jalan yang dilewati sehingga menimbulkan rasa aman dan nyaman dalam berkendara. Berikutnya kegiatan pemeliharaan fasilitas kelengkapan jalan bertujuan untuk melakukan *monitoring* serta memastikan fasilitas kelengkapan jalan yang ada tetap berfungsi baik sesuai dengan semestinya. Sedangkan kegiatan perbaikan fasilitas kelengkapan jalan berfokus pada perbaikan fasilitas kelengkapan jalan yang sudah rusak atau memang tidak berfungsi sehingga diharuskan untuk dilakukan pembongkaran.

Pada indikator jadwal kegiatan, berdasarkan data yang didapat di lapangan, implementasi program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas ini tidak terdapat jadwal secara tertulis yang menjadwalkan pelaksanaan program-program kerjanya, karena program ini sifatnya fleksibel menyesuaikan dengan kondisi dan laporan yang masuk dari masyarakat serta perintah pimpinan. Tetapi walaupun begitu Dinas Perhubungan terkhusus Bidang Lalu Lintas tetap menjadwalkan secara rutin satu kali dalam seminggu untuk melakukan kegiatan survei pemeliharaan fasilitas kelengkapan jalan. Sehingga walaupun tidak adanya laporan masyarakat ataupun perintah pimpinan yang masuk, program kerja tetap terselenggarakan.

### **3.4 Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat**

Pada proses implementasi kebijakan program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas ditemukan beberapa faktor pendukung dan faktor penghambat sebagai berikut :

#### **a. Faktor Pendukung**

Faktor pendukung merupakan hal-hal yang merujuk pada kontributor keberhasilan pelaksanaan suatu kebijakan atau program dalam mencapai tujuannya. Beberapa faktor pendukung implementasi kebijakan ini adalah sebagai berikut :

##### **1) Regulasi Pendukung Pelaksanaan Program di Lapangan**

Implementasi Kebijakan Program Peningkatan Fasilitas Keselamatan Lalu Lintas direalisasikan Dinas Perhubungan dengan baik dan lancar, hal ini berkat dukungan regulasi yang jelas, sehingga memudahkan tim untuk pelaksanaan program di lapangan. Ketika ada fasilitas kelengkapan jalan yang butuh pemeliharaan maka dapat diproses sesuai dengan prosedur yang memang sudah tercantum pada regulasi pemeliharaan kelengkapan jalan, yaitu Peraturan Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK. 4303/AJ.002/DRJD/2017 tentang Petunjuk Teknis Pemeliharaan Perlengkapan Jalan. Jika dilihat dari sisi kebijakannya, program ini diperkuat dengan regulasi nasional seperti UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas serta regulasi pendukung yaitu, Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 4 Tahun 2013 tentang Lalu Lintas.

##### **2) Koordinasi Antar Lembaga Terkait**

Dinas Perhubungan Kota Padang tidak bergerak sendiri dalam mensukseskan penerapan program ini, melainkan juga didukung dengan koordinasi yang baik dengan pihak kepolisian satuan lalu lintas, jasa raharja, dan satpol pp. Bentuk koordinasi yang dilakukan yaitu, saling mewujudkan keselamatan lalu lintas sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing, terutama dalam hal melakukan sosialisasi

keselamatan lalu lintas. Contohnya saat pihak kepolisian lalu lintas melakukan razia penertiban kendaraan bermotor, maka di lokasi turut hadir pihak Dinas Perhubungan, Jasa Raharja, dan Satpol PP yang ikut serta menggalakkan keselamatan berlalu lintas.

### 3) *Political Will* Pimpinan

Keberhasilan suatu kebijakan tentu didukung dengan *Political Will* yang dimiliki oleh pimpinannya, karena merupakan salah satu hal yang berpengaruh pada kegiatan penganggaran yang akan digunakan untuk mendukung pelaksanaan program. *Political will* yang kuat dari Kepala Dinas Perhubungan tercermin dari konsistensi dan keberlanjutan program penyediaan fasilitas kelengkapan jalan yang sudah terlaksana semenjak tahun 2019, yang tidak tergantung pada momentum tertentu, seperti tahun politik atau kejadian kecelakaan besar. Bentuk *Political Will* yang dimiliki yaitu sebagai berikut :

- a) Menempatkan pengadaan fasilitas kelengkapan jalan sebagai prioritas dalam Rencana Kerja (Renja) tahunan
- b) Mengalokasikan porsi anggaran yang signifikan untuk penyediaan dan pemeliharaan fasilitas kelengkapan jalan
- c) Pengembangan sistem pemeliharaan rutin untuk fasilitas kelengkapan jalan yang telah terpasang

### 4) Ketersediaan Anggaran

Setelah mengamati data terkait ketersediaan dan realisasi anggaran untuk program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas, penulis beranggapan bahwa Pemerintah Daerah Kota Padang memberikan perhatian serius dalam pengimplementasian program ini. Hal ini terlihat dari ketersediaan anggaran pada tahun 2019-2024 yang mencukupi kebutuhan program. Berdasarkan data yang tercantum pada Tabel 3, yaitu pada tahun 2020-2024 Dinas Perhubungan merealisasikan anggarannya melebihi 50% dari pagu anggaran keseluruhan untuk mensukseskan program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas ini. Tentunya dukungan ketersediaan anggaran sangat berpengaruh dalam hal pengadaan, rehabilitas, serta pemeliharaan fasilitas kelengkapan jalan.

### b. Faktor Penghambat

Proses implementasi suatu kebijakan atau program selalu disertai faktor penghambat yang merujuk pada hal-hal yang tidak diinginkan yang bisa menjadi penghalang dalam mencapai tujuan suatu kebijakan atau program tersebut. Berikut ini merupakan beberapa faktor penghambat implementasi kebijakan ini :

#### 1) Jangka Waktu Pengadaan Fasilitas Kelengkapan Jalan

Hal tersebut ditandai ketika berada pada suatu keadaan yang mengharuskan pengadaan perlengkapan jalan, tetapi harus melewati proses penganggaran terlebih dahulu. Jadi, fasilitas kelengkapan jalan yang seharusnya diadakan pada tahun berjalan baru dapat tersedia pada tahun berikutnya, karena fasilitas kelengkapan jalan yang memang sudah tersedia pada tahun berjalan merupakan fasilitas kelengkapan jalan yang dianggarkan pada tahun sebelumnya. Kesimpulannya, hal ini menjadi faktor penghambat karena menyebabkan Dinas Perhubungan tidak dapat memenuhi kebutuhan jalan dengan spontan, kecuali fasilitas kelengkapan jalan yang dibutuhkan memang sudah tersedia sebelumnya.

## 2) Resistensi Oleh Masyarakat

Kurangnya pengetahuan masyarakat tentang fungsi fasilitas keselamatan lalu lintas menjadi penyebab terjadinya faktor penghambat ini. Oleh sebab itu masih ditemukannya masyarakat yang menunjukkan sikap resistensi terhadap program yang diimplementasikan oleh Dinas Perhubungan Kota Padang. Contohnya ketika ada tim yang diturunkan untuk memasang fasilitas kelengkapan jalan, yang dimana berdasarkan hasil survey mengharuskan dipasang pada titik yang berdekatan dengan rumah masyarakat, terkadang masyarakat tidak menginginkan hal tersebut. Oleh karena itu diperlukan negosiasi terlebih dahulu oleh pihak Dinas Perhubungan dengan masyarakat untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

## 3) Minimnya Teknologi dan Inovasi

Sumber Daya Manusia yang ada pada Dinas Perhubungan Kota Padang sudah cukup dari segi jumlah untuk mengakomodir program ini, hanya saja masih kurangnya dukungan teknologi dan inovasi dalam mempermudah pekerjaannya. Hal tersebut terlihat pada kenyataan di lapangan kurangnya infrastruktur dasar untuk mengimplementasikan solusi berbasis teknologi. Teknologi yang diharapkan salah satunya seperti, infrastruktur komunikasi V2X (*Vehicle to Everything*), merupakan teknologi yang memungkinkan komunikasi antara kendaraan dan infrastruktur jalan, jadi akan adanya sistem peringatan dini untuk kondisi bahaya seperti jalan licin, jalan berlubang, kecelakaan di depan, atau cuaca ekstrem. Teknologi ini dapat berdampak pada pengefisienan anggaran, karna akan semakin sedikit rambu yang perlu dipasang dengan hadirnya V2X berbagai rambu dapat diringkas dengan satu teknologi ini.

## 4) Tantangan Keberlanjutan

Hal ini sangat memungkinkan untuk masuk dalam faktor penghambat, contohnya seperti degradasi kualitas fasilitas kelengkapan jalan yang menyebabkan penurunan kualitas fasilitas yang diakibatkan faktor cuaca dan penggunaan, ketergantungan pada APBD tahunan yang tidak memberikan jaminan keberlanjutan prioritas anggaran untuk program pada tahun-tahun berikutnya, serta pada hal perubahan teknologi kendaraan yang menghadirkan kendaraan otonom (tanpa pengemudi) dan listrik yang membutuhkan fasilitas kelengkapan jalan yang berbeda.

### 3.5 Diskusi Temuan Utama Penelitian

Penulis menemukan temuan penting yaitu, pada organisasi Dinas Perhubungan Kota Padang sudah dilakukan pembagian tugas sesuai dengan kualifikasi akademik dan kompetensi yang dimiliki masing-masing sumber daya manusia organisasi, sehingga pegawai yang ada di Dinas Perhubungan Kota Padang mengemban pekerjaan sesuai bidangnya dan dapat menghasilkan *output* sesuai dengan tujuan yang diinginkan. Temuan ini memperkuat temuan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Pradnyadari et al., 2024), bahwa penilaian kinerja suatu organisasi dilakukan berdasarkan indikator keefektifan. Objek yang diamati yaitu, sumber daya manusia yang ada dalam organisasi. Temuannya menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan mampu untuk mencapai keefektifitasan yang maksimal serta sejalan dengan tujuannya yakni, menekan angka kecelakaan melalui program trans serasi, hal tersebut tidak terlepas dari peran pegawai yang ada di Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan dapat diberdayakan dengan optimal. Selain itu temuan ini juga memperkuat penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh tim dosen IPDN (S. M. Sinaga et al., 2020), hal serupa yang dibahas yaitu berkaitan dengan sumber daya yang dimiliki oleh PT. Trans Jakarta dalam mengimplementasikan kebijakan angkutan umum massal berbasis *bus rapid transit (brt)*.

Keberhasilan proses implementasi suatu kebijakan sangat bergantung dari kemampuan memanfaatkan sumberdaya yang tersedia, salah satunya sumber daya manusia (*human resources*), sama halnya seperti yang telah penulis bahas pada indikator sumber daya pelaksana yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Padang.

Temuan lainnya yaitu berkaitan dengan kendala faktor lingkungan sosial atau masyarakat. Pada penelitian ini masih ditemukan resistensi yang ditunjukkan oleh masyarakat terhadap program. Hal tersebut berarti bahwa belum seluruhnya masyarakat memberikan dukungan terhadap program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas oleh Dinas Perhubungan Kota Padang. Hal ini sama dengan penelitian yang dilakukan oleh (Silaban & Nur, R., 2023), yang menemukan hal bahwa belum sepenuhnya masyarakat Kota Medan mendukung implementasi program *area traffic control system* (atcs) dalam ketertiban berlalu lintas di Kota Medan, karena masih terdapat pengendara yang tidak patuh dalam berlalu lintas. Pernyataan tersebut memberikan artian bahwa dukungan lingkungan sosial atau masyarakat sangat berpengaruh untuk keberhasilan implementasi suatu kebijakan atau program dalam mencapai tujuan yang diinginkan.

#### **IV. KESIMPULAN**

Penulis menyimpulkan bahwa implementasi program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas dalam menekan angka kecelakaan di Kota Padang sudah berjalan cukup baik. Hal tersebut tidak terlepas dari kualifikasi yang dimiliki Dinas Perhubungan yang bagus, yang mana didukung oleh sumber daya manusia yang berkompeten serta dilengkapi sarana prasarana dan anggaran yang memadai. Selain itu dukungan koordinasi yang baik antar lembaga terkait seperti pihak kepolisian lalu lintas, jasa raharja, satpol pp, dan diskominfo juga turut berperan dalam keberhasilan implementasi. Kehadiran regulasi pelaksanaan program di lapangan juga turut mempermudah tim yang turun ke lapangan untuk bekerja.

Namun, dalam pelaksanaannya masih ditemukan beberapa kendala yaitu resistensi oleh masyarakat yang terkadang tidak senang dengan kehadiran program ini, minimnya kehadiran teknologi dan inovasi untuk mendukung efektivitas dan efisiensi program, selain itu jangka waktu pengadaan fasilitas kelengkapan jalan yang cukup memakan waktu lama sehingga tidak dapat menjawab permasalahan yang ada secara langsung. Kondisi ini terkadang menjadi faktor penghambat pelaksanaan program ketika di lapangan, karenanya walaupun program tetap berhasil terlaksana tetapi masih kurang lancar.

Oleh karena itu, diperlukan upaya untuk menjawab berbagai tantangan tersebut agar program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas kedepannya dapat terlaksana dengan baik dan lancar serta dampaknya dapat langsung dirasakan oleh masyarakat. Beberapa upaya tersebut berupa penganggaran oleh Dinas Perhubungan terkait peralatan canggih seperti contohnya, Pemantauan Berbasis Internet, yang dapat menghadirkan sensor terpadu di sepanjang jalan untuk memantau kondisi lalu lintas beserta infrastrukturnya dari jarak jauh tanpa harus dilakukan survei ke lokasi terlebih dahulu. Selain itu infrastruktur komunikasi V2X (*Vehicle to Everything*) yang dapat memberikan informasi kepada pengendara terkait jalan licin, berlubang, terjadi kecelakaan di depan, cuaca ekstrem, dan lain-lain. Dinas Perhubungan dan Pemerintah Daerah dapat mengkaji ulang dalam hal pengadaan fasilitas kelengkapan jalan, yang Seharusnya hal-hal yang berkaitan dengan fasilitas keselamatan lalu lintas ini harus dilakukan pengadaan dengan cepat karena berhubungan langsung dengan keselamatan masyarakat dalam berlalu lintas. Selain itu, platform pelaporan masyarakat berbasis digital dapat menjadi salah satu kemudahan bagi masyarakat dalam melakukan kegiatan pelaporan.

**Keterbatasan Penelitian.** Penelitian ini memiliki keterbatasan utama yakni, waktu dan biaya penelitian. Penelitian juga hanya dilakukan pada tiga ruas jalan saja yang memiliki tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas yang tinggi (*blackspot*) serta informan pengendara yang dilibatkan hanya pengendara kendaraan bermotor roda dua. Selain itu penelitian ini menggunakan model studi kasus yang dipilih berdasarkan pendapat Cresswel.

**Arah Masa Depan Penelitian (*future work*).** Penulis menyadari masih awalnya temuan penelitian, oleh karena itu penulis menyarankan agar dapat dilakukan penelitian lanjutan pada lokasi serupa berkaitan dengan implementasi program peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas dalam menekan angka kecelakaan di Kota Padang untuk menemukan hasil yang lebih mendalam.

## V. UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih terutama ditujukan kepada Kepala Dinas Perhubungan Kota Padang, beserta jajarannya yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan penelitian. Kepada kedua orang tua yang selalu memberikan dukungan dan doa agar selalu dilancarkan pada setiap urusan. Kepada Bapak Drs. Sayuti, MT. yang selalu memberikan bimbingan dan dedikasi untuk penulis. Serta seluruh pihak yang telah terlibat baik secara langsung maupun tidak dalam mensukseskan pelaksanaan penelitian.

## VI. DAFTAR PUSTAKA

- Adha, S. (2022). *Pengaruh kepadatan penduduk, konsumsi listrik, transportasi darat, perumahan dan longsor terhadap kualitas lingkungan hidup di Indonesia*. <http://pustaka.unp.ac.id/kki>
- Armizoprades. (2022). Korelasi Kecelakaan LaluLintas Dengan Karakter Fisik Jalan Di Kota Padang, Sumatera Barat. *UNES Journal of Scientech Research (JSR)*. <https://ojs.ekasakti.org/index.php/UJSR/article/view/309/275>
- Ayu Kadek Septian Pradnyadari, Putu Eka Purnamaningsih, & Ni Wayan Supriliyani. (2024). Kinerja Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan Dalam Menekan Angka Kecelakaan Melalui Program Trans Serasi (Sejahtera Aman Berprestasi). *Ethics and Law Journal: Business and Notary*, 2(1), 190–204. <https://doi.org/10.61292/eljbn.125>
- Badan Pusat Statistik. (2022). *Data Jumlah Kendaraan di Kota Padang*. <https://padangkota.bps.go.id/id/statistics-table/2/OTUjMg==/jumlah-kendaraan-.html>
- Badan Pusat Statistik. (2024). *Data Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia*. Badan Pusat Statistik. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/NTEzIzI=/jumlah-kecelakaan-korban-mati-luka-berat-luka-ringan-dan-kerugian-materi.html>
- Creswell, J. W. (2018). *Research Design : Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (5th ed.). SAGE Publications, Inc.
- Heryana, A. (2018). Informan dan Pemilihan Informan dalam Penelitian Kualitatif. *Universitas Esa Unggul*. [https://www.researchgate.net/publication/329351816\\_Informan\\_dan\\_Pemilihan\\_Informan\\_dalam\\_Penelitian\\_Kualitatif](https://www.researchgate.net/publication/329351816_Informan_dan_Pemilihan_Informan_dalam_Penelitian_Kualitatif)
- Jones, C. O. (1996). *Pengantar Kebijakan Publik* (R. Ismawanto (ed.)). PT. Grafindo Persada.
- Komsiyah, S., & Desvania, E. (2021). Traffic Lights Analysis and Simulation Using Fuzzy Inference System of Mamdani on Three-Signaled Intersections. *Procedia Computer Science*, 179, 268–280. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2021.01.006>
- Kurniawan, R. (2023). 10 Provinsi dengan Angka Kecelakaan Lalu Lintas Tertinggi di Indonesia.

<https://otomotif.kompas.com/read/2023/12/15/144212215/10-provinsi-dengan-angka-kecelakaan-lalu-lintas-tertinggi-di-indonesia>

- Kusuma, A. A., Wasistiono, S., & Pitono, A. (2021). Penerapan E-Government Dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik di Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Bandung Provinsi Jawa Barat “Implementation Of Egovernment In Improving The Quality Of Public Service In Department Of Inves. *Visioner*, 13(2), 145–157.  
<http://eprints2.ipdn.ac.id/id/eprint/1438/1/garuda2465502.pdf>
- Moleong, L. J. (2016). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya.
- Outay, F., Mengash, H. A., & Adnan, M. (2020). Applications of unmanned aerial vehicle (UAV) in road safety, traffic and highway infrastructure management: Recent advances and challenges. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 141(October 2020), 116–129.  
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.09.018>
- Pane, R., Lubis, M., & Batubara, H. (2021). Studi Kebutuhan Fasilitas Keselamatan Jalan Dikawasan Kota Kisaran Kabupaten Asahan. *Buletin Utama Teknik*. <https://chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://core.ac.uk/download/pdf/429338768.pdf>
- Polresta Padang. (2024). *Data Jumlah Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Padang Tahun 2019-2023*.
- Radjikan, R., Jalan, A., No, S., & Pumpungan, M. (2024). Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Sebagai Upaya Mengurangi Kemacetan Di Kota Surabaya Jawa Timur Robbiatul Adawiyah Awahah Joko Widodo kendaraan yang tidak seimbang dengan jaringan jalan . *Hal ini menuju*. 2(3), 62–72.  
<https://doi.org/10.55606/birokrasi.v2i3.1300>
- Rahmawati, R., Widarto, H., & Hadansi, N. (2023). Analisis Tingkat Kecelakaan Menggunakan Metode Accident Rate Dan Equivalent Accident Number (Ean) Di Kab. Enrekang. *STABILITA // Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 11(3), 143. <https://doi.org/10.55679/jts.v11i3.46257>
- Silaban, T. M., & Nur. R., S. H. (2023). Implementasi Program Area Traffic Control System (Atcs) Dalam Ketertiban Berlalu Lintas Di Kota Medan. *Journal of Science and Social Research*, 6(1), 179. <https://doi.org/10.54314/jssr.v6i1.1183>
- Sinaga, J. A. (2024). *Implementasi Kebijakan Program E-Tilang dalam Meningkatkan Kesadaran di Kota Medan*. <https://repositori.uma.ac.id/jspui/handle/123456789/1>
- Sinaga, S. M., Hamdi, M., Wasistiono, S., & Lukman, S. (2020). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Massal Berbasis Bus Rapid Transit (Brt) Dalam Mewujudkan Sistem Transportasi Publik Perkotaan Yang Berkeadilan Dan Berkelanjutan Di Provinsi Dki Jakarta. *PAPATUNG: Jurnal Ilmu Administrasi Publik, Pemerintahan Dan Politik*, 2(3), 203–220.  
<https://doi.org/10.54783/japp.v2i3.31>
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. CV. ALFABETA.
- Sundfør, H. B., Sagberg, F., & Høyve, A. (2019). Inattention and distraction in fatal road crashes – Results from in-depth crash investigations in Norway. *Accident Analysis and Prevention*, 125(January), 152–157. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.02.004>
- Thahir, B. (2019). Kebijakan Sosial Dan Otonomi Daerah. *Jurnal Kebijakan Pemerintahan*, 1–12.  
<https://doi.org/10.33701/jkp.v2i2.909>
- Wekke, I. S. (2019). *Metode Penelitian Sosial*. Yogyakarta : Gawe Buku.
- Yuianti, R., & Putri, R. A. (2023). Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Lalu Lintas Di Cibiru Kota Bandung. *Gunung Djati Conference Series*, 27(September 2022), 41–48.  
<http://conferences.uinsgd.ac.id/index.php/gdcs/article/view/1904%0Ahttp://conferences.uinsgd.ac.id/index.php/gdcs/article/download/1904/1336>