

**ANALISIS KEPATUHAN MASYARAKAT PADA KETENTUAN BERLALU LINTAS  
BAGI PENGENDARA BERMOTOR RODA DUA (STUDI KASUS PENGENDARA  
PELAJAR SMP DI KOTA SAMARINDA)**

**Fajar Apriani<sup>1\*</sup>, Andi Nur Pratiwi Fatmala<sup>2</sup>, Vina Karmilasari<sup>3</sup>, Ukik Aisya Rahma<sup>4</sup>**

<sup>1,2,4</sup> Universitas Mulawarman

<sup>3</sup> Universitas Lampung

Email Korespondensi: fajar.apriani@fisip.unmul.ac.id

Email: andinurpratiwifatmala@fisip.unmul.ac.id; vina.karmilasari@fisip.unila.ac.id,  
ukiaisya7@gmail.com

**ABSTRACT**

This study aims to determine the compliance of motor vehicle motorists who are Junior High School students in Samarinda City and its inhibiting factors. This study uses descriptive types with qualitative methods, by determining the research locations in two State Junior High Schools and one private Madrasah Tsanawiyah in the suburbs of Samarinda which based on observations is known to have many students who drive two-wheeled motorized vehicles. Primary data were obtained from interviews with key informants the Head of the Road Traffic and Head of the Safety Division of the Samarinda City Transportation Agency, Officers of the Samarinda Resort Police Traffic Law Enforcement Unit and interviews with informants from the Trustees of Intra School Student Organizations, Deputy Principal of Public Relations Division and Deputy Principal of Curriculum, as well as the owner or provider or parking lots around the school which is the research location. Secondary data sources include regulations regarding the provisions of traffic and field documentation. The data analysis used is combination of content analysis and interactive model analysis. The results of research that rely on data collection techniques through intensive observations, interviews and documentation showed that efforts to increase public compliance with traffic provisions including students of two-wheeled motorized vehicle drivers in Samarinda City, need to be handled not only in nature, but also require awareness and responsibility of all residents of Samarinda City. Self-awareness of each individual can arise if there is sufficient education to form knowledge, understanding and which then has an impact on changes in behavior towards orderly traffic in the public interest as an effort to build and realize the culture of security and traffic safety. The clarity of policy content requires the commitment of policy implementation apparatus in law enforcement to optimize the obedience of the target group.

**Keywords:** Community Compliance, Traffic, Driving Behavior, Motorcyclists, Student Rider

**ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kepatuhan pengendara kendaraan bermotor roda dua yang merupakan pelajar Sekolah Menengah Pertama (SMP) di Kota Samarinda, serta faktor penghambatnya. Penelitian ini menggunakan tipe deskriptif dengan metode kualitatif, dengan penetapan lokasi penelitian pada dua SMP Negeri dan satu MTs Swasta di wilayah pinggiran Kota Samarinda yang berdasarkan observasi diketahui memiliki banyak pelajar yang mengendarai kendaraan bermotor roda dua. Data primer diperoleh dari wawancara terhadap *key informan* yang antara lain: Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan dan Kepala Bidang Keselamatan Dinas Perhubungan Kota Samarinda, Petugas Bagian Unit Penegakan Hukum Satlantas Polresta Samarinda, serta wawancara terhadap para informan dari Pembina OSIS, Wakil Kepala Sekolah Bidang Hubungan Masyarakat dan Wakil Kepala Sekolah Bidang Kurikulum serta pemilik atau penyedia lahan parkir di sekitar sekolah yang menjadi lokasi penelitian. Sumber data sekunder mencakup

**Penerbit:**

**LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)**

[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com)//[admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

regulasi mengenai ketentuan berlalu lintas dan dokumentasi lapangan. Analisis data yang digunakan adalah perpaduan analisis isi dan analisis model interaktif. Hasil penelitian yang mengandalkan teknik pengumpulan data melalui observasi intensif, wawancara dan dokumentasi ini menunjukkan bahwa upaya meningkatkan kepatuhan masyarakat pengendara terhadap ketentuan berlalu lintas, termasuk pelajar pengendara kendaraan bermotor roda dua di Kota Samarinda, perlu penanganan yang tidak hanya bersifat sektoral melainkan juga membutuhkan kesadaran dan tanggungjawab seluruh warga Kota Samarinda. Kesadaran diri setiap individu dapat muncul apabila terdapat edukasi yang cukup untuk membentuk pengetahuan, pemahaman dan yang kemudian berdampak pada perubahan perilaku menuju tertib berlalu lintas demi kepentingan umum sebagai upaya membangun dan mewujudkan budaya keamanan dan keselamatan lalu lintas. Kejelasan isi kebijakan membutuhkan komitmen aparat pelaksana kebijakan dalam penegakan hukum untuk mengoptimalkan kepatuhan kelompok sasaran.

**Kata kunci:** Kepatuhan Masyarakat, Lalu Lintas, Perilaku Berkendara, Pengendara Motor, Pengendara Pelajar.

## PENDAHULUAN

Dalam pembangunan nasional, transportasi memiliki arti penting. Transportasi menjadi salah satu indikator dari infrastruktur suatu negara, disamping kemajuan teknologi dan utilitas publik. Transportasi menjadi ‘tulang punggung’ dalam mendukung Pembangunan nasional di segala bidang (Sumadi dalam <https://dephub.go.id>). Infrastruktur transportasi sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi dan konektivitas manusia dalam berkegiatan. Perkembangan transportasi tentu membawa dampak kehidupan yang lebih baik bagi kehidupan manusia.

Infrastruktur transportasi memegang peranan penting dalam meningkatkan konektivitas antar wilayah. Konektivitas wilayah memungkinkan terjadinya pertukaran informasi, barang, jasa atau orang, sehingga transportasi menjadi sarana yang menjaminkannya. Secara spesifik, infrastruktur transportasi mempunyai peran spesifik, yakni sebagai sektor pendorong dan sektor pengungkit terhadap kegiatan atau aktivitas ekonomi maupun sosial masyarakat. Baik di perdesaan, di daerah semi perkotaan ataupun di perkotaan pada negara-negara sedang berkembang. Transportasi menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi.

Kondisi transportasi tidak terlepas dari lalu lintas, sebab lalu lintas merupakan bagian dari sistem transportasi. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan (Pasal 1 Ayat 2 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Demi mewujudkan keamanan dan keselamatan lalu lintas, pemerintah mengatur kebijakan tentang ketertiban lalu lintas.

Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah mengamanatkan bahwa pembinaan dan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya. Terkait dengan penelitian ini, urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas merupakan tugas pokok dan fungsi Kepolisian Negara Republik Indonesia (Pasal 5 Ayat 3 poin e dan Pasal 7 Ayat 2 poin e Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Kemudian, urusan pembinaan tersebut dapat diserahkan Sebagian urusannya oleh Pemerintah kepada Pemerintah Provinsi dan/atau Pemerintah Kabupaten/Kota.

Permasalahan lalu lintas secara umum mencakup kecelakaan, kemacetan, pelanggaran dan lalu lintas yang tidak memadai (Mubarok dkk, 2023). Dalam kurun waktu 1 Januari hingga 14 Mei 2025, sebanyak 564.838 pelanggaran lalu lintas terjadi di seluruh Indonesia, dengan tingkat pelanggaran lalu lintas tertinggi terjadi di wilayah Polda Jawa Tengah, Metro Jaya, Jawa Timur, Jawa Barat dan Sumatera Utara. Pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalan raya diantaranya tidak menggunakan helm, melanggar

### Penerbit:

LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)  
[redaksi@governance@gmail.com](mailto:redaksi@governance@gmail.com)/[admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

rambu lalu lintas dan marka jalan, berkendara sambil menggunakan gawai pintar, berboncengan lebih dari dua orang, hingga tidak menggunakan sabuk keselamatan saat berkendara (Pusat Informasi Kriminal Nasional Polri dalam <https://data.goodstats.id/statistic>, 2024).

Khusus untuk Kota Samarinda, data kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tiga tahun terakhir (2021-2023) menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas meningkat setiap tahunnya. Ketika pada tahun 2021 tercatat terjadi 97 kecelakaan lalu lintas, tahun 2022 terjadi peningkatan menjadi 102 kecelakaan lalu lintas dan kemudian pada tahun 2023 mencapai 173 kecelakaan lalu lintas. Adapun kecelakaan lalu lintas yang terjadi selalu mengakibatkan adanya korban, baik korban luka ringan, luka berat bahkan meninggal dunia (dalam <https://samarindakota.bps.go.id>, 2024).

Fenomena pelajar berkendara ke sekolah maupun di luar jam sekolah, masih terus berlangsung hingga kini (lihat gambar 1). Realita yang sudah sangat jelas merupakan bentuk pelanggaran ketentuan berlalu lintas, masih menjadi masalah sosial yang tidak kunjung tertangani. Dengan demikian, masih terdapat urgensi untuk dilakukannya kajian mengenai kepatuhan masyarakat pada ketentuan berlalu lintas.

### Gambar 1: Fenomena Pelajar SMP Pengendara Sepeda Motor di Kota Samarinda



Sumber: Dokumentasi penelitian, 2024.

Pelanggaran ketentuan berlalu lintas oleh pelajar merupakan masalah yang terjadi akibat belum optimalnya penegakan hukum, pendidikan berlalu lintas dan pelaksanaan manajemen operasional lalu lintas yang termasuk dalam cakupan penyelenggaraan lalu lintas di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas (Pasal 12 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Penelitian ini mengambil lokasi studi kasus di beberapa SMP atau yang sederajat (MTs) yang sehari-hari tampak secara jelas terdapat aktivitas pelajarannya mengendarai kendaraan bermotor roda dua ketika bersekolah. Meskipun hal tersebut telah diketahui dan dipahami bersama oleh publik merupakan

#### Penerbit:

LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)  
[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com) / [admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

Indexed:



SINTA 5

PKP|INDEX



pelanggaran dalam berlalu lintas sebab para pelajar di usia SMP belum memiliki legalitas untuk berkendara, yaitu dokumen identitas pengemudi (SIM).

## METODE

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif dengan metode kualitatif. Fokus penelitian ini mencakup: Kepatuhan masyarakat terhadap ketentuan pengemudi kendaraan bermotor, serta pelaksanaan fungsi pengawasan, pengendalian, penindakan, dan penyidikan terhadap pelanggaran ketentuan berlalu lintas bagi pengemudi kendaraan bermotor. Lokasi penelitian ditetapkan pada tiga SMP Negeri yang berdasarkan observasi diketahui memiliki banyak pelajar yang mengendarai kendaraan bermotor roda dua, yaitu sebuah SMP Negeri Samarinda di wilayah Lempake (berikutnya disebut SMPN A), sebuah SMP Negeri Samarinda di wilayah Rapak Dalam (berikutnya disebut SMPN B) dan sebuah MTs Swasta Samarinda yang juga berada di wilayah Rapak Dalam (berikutnya disebut MTs C). Wilayah keberadaan ketiga sekolah tersebut merupakan wilayah pinggiran kota.

Pihak-pihak yang menjadi sumber data primer terdiri dari *key informan* yaitu Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan dan Kepala Bidang Keselamatan Dinas Perhubungan Kota Samarinda, Petugas Bagian Unit Penegakan Hukum Satlantas Polresta Samarinda dan para informan yang berasal dari Pembina OSIS SMPN A, Wakil Kepala Sekolah Bidang Hubungan Masyarakat SMPN B dan Wakil Kepala Sekolah Bidang Kurikulum MTs C serta pemilik atau penyedia lahan parkir di sekitar sekolah yang menjadi lokasi penelitian. Sumber data sekunder mencakup regulasi mengenai ketentuan berlalu lintas dan dokumentasi lapangan. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisa data dalam penelitian ini menggunakan perpaduan analisis isi dengan analisis model interaktif oleh Miles, Huberman, dan Saldana (2014) yang terdiri atas tahap pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Analisis isi adalah teknik analisis kualitatif yang menekankan kejelasan isi komunikasi, makna isi komunikasi dan pemaknaan isi interaksi simbolis yang terjadi dalam komunikasi (Bungin, 2011) secara mendalam atau terhadap isi suatu informasi tertulis atau tercetak, yang dalam hal ini tertuang di dalam Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002.

## PEMBAHASAN

Ketentuan berlalu lintas yang diteliti dalam penelitian ini merujuk pada Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketentuan Berlalu Lintas dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor di Jalan Dalam Wilayah Kota Samarinda. Apabila “membedah” kebijakan tersebut, terdapat dua hal penting yang perlu ditegaskan dalam mewujudkan lalu lintas yang teratur, tertib, lancar dan selamat bagi seluruh pemakai jalan, yaitu: 1) Ketentuan Berlalu Lintas dan 2) Ketentuan Larangan.

Pendekatan kepatuhan muncul dalam literatur administrasi publik sejak Ripley memperkenalkan pendekatan “kepatuhan” dan pendekatan “faktual” dalam implementasi kebijakan (Ripley dan Franklin dalam Akib, 2010:6). Pendekatan kepatuhan memusatkan perhatian pada tingkat kepatuhan agen atau individu bawahan terhadap agen atau individu atasan dalam suatu organisasi. Perspektif kepatuhan merupakan analisis karakter dan kualitas perilaku organisasi. Grindle (dalam Akib, 2010:6-7) menyatakan pendekatan “kepatuhan” dan pendekatan “faktual” bersifat melengkapi satu sama lain. Secara empirik, perspektif kepatuhan mengakui adanya faktor eksternal organisasi yang juga mempengaruhi kinerja agen administratif. Kecenderungan itu sama sekali tidak bertentangan dengan perspektif faktual yang juga memfokuskan perhatian pada berbagai faktor non-organisasional yang mempengaruhi implementasi kebijakan.

Berbeda penggunaan konsep kepatuhan dalam penelitian ini, kepatuhan yang dikaji merujuk kepada kepatuhan sasaran kebijakan terhadap kebijakan yang diimplementasikan oleh pemerintah. Menurut Quade (1984:310), dalam proses implementasi kebijakan yang ideal akan terjadi interaksi dan reaksi dari organisasi pengimplementasi, kelompok sasaran dan faktor lingkungan yang mengakibatkan munculnya

### Penerbit:

LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)

[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com) // [admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

tekanan dan diikuti dengan tindakan tawar-menawar atau transaksi. Maka, kepatuhan dapat dipandang sebagai salah satu bentuk reaksi dari kelompok sasaran kebijakan yang bersifat mendukung implementasi kebijakan itu.

Quade (1984:311) juga menyatakan bahwa kelompok target dari suatu kebijakan, diharapkan dapat mengadopsi pola interaksi baru melalui kebijakan dan subyek itu harus berubah untuk memenuhi kebutuhannya. Dengan demikian, ketika kelompok sasaran kebijakan dapat menerima suatu kebijakan, maka mereka akan cenderung mematuhi. Namun ketika kelompok sasaran kebijakan itu tidak dapat menerima kebijakan tersebut, maka akan tercipta resistensi yang tertuang dalam bentuk perilaku menolak atau tidak mematuhi kebijakan itu. Itu sebabnya implementasi suatu kebijakan publik dapat menimbulkan pro dan kontra, dapat diterima ataupun ditolak, bergantung pada apakah kelompok sasaran merasa terpenuhi kebutuhannya atau tidak dari adanya pemberlakuan kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah.

Kepatuhan masyarakat terhadap ketentuan pengemudi kendaraan bermotor dalam penelitian ini dianalisis dari dua jenis ketentuan tersebut, dengan hasil penelitian dan pembahasan sebagai berikut:

## **Kepatuhan Masyarakat terhadap Ketentuan Pengemudi Kendaraan Bermotor**

Dalam ketentuan umum Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketentuan Berlalu Lintas dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor di Jalan Dalam Wilayah Kota Samarinda, Pasal 1 huruf h dinyatakan bahwa Kendaraan Bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu, baik roda dua, roda empat atau lebih dan/atau bentuknya yang dapat bergerak di jalan. Sedangkan pada Pasal 1 huruf l dinyatakan bahwa Lalu Lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan. Adapun Pemakai Jalan adalah pengemudi kendaraan, pejalan kaki dan pengendali hewan di jalan (Pasal 1 huruf t). Obyek penelitian ini hanya dibatasi pada para pengendara bermotor roda dua, sesuai dengan fenomena yang melatarbelakangi.

Para pemakai jalan sudah seharusnya tertib dan patuh terhadap ketentuan berlalu lintas untuk bersama-sama mewujudkan kondisi lalu lintas yang teratur, lancar dan aman bagi semua. Fenomena yang selalu terjadi di Kota Samarinda menunjukkan bahwa para pengemudi kendaraan bermotor, khususnya pengendara bermotor roda dua, seringkali melanggar aturan berlalu lintas dengan berbagai perilaku yang dapat mengancam keselamatan oranglain maupun dirinya sendiri.

Kajian mengenai kepatuhan masyarakat Kota Samarinda dalam berlalu lintas pun menjadi urgensi penting untuk mengenali dan menghasilkan rekomendasi atas fenomena sosial tersebut. Dalam penelitian ini, kepatuhan masyarakat dikaji melalui dua hal pokok, yaitu kepatuhan pengendara bermotor roda dua atas kewajiban dan atas larangan yang tertuang di dalam Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketentuan Berlalu Lintas dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor di Jalan Dalam Wilayah Kota Samarinda.

## **1. Kepatuhan Masyarakat terhadap Kewajiban Pengemudi Kendaraan Bermotor dalam Berlalu Lintas**

Dalam Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketentuan Berlalu Lintas dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor di Jalan Dalam Wilayah Kota Samarinda, ketentuan berlalu lintas tertuang pada Bab IV, mulai dari pasal 11 hingga 19. Namun, khusus ketentuan berlalu lintas bagi pengendara bermotor roda dua diatur dalam Pasal 11 hingga 15 dan Pasal 19.

Pasal 11 Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 berbunyi: “Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dalam Daerah Kota wajib mentaati/mematuhi ketentuan peraturan lalu lintas yang berlaku dan rambu lalu lintas yang terpasang”.

Ketentuan peraturan lalu lintas bagi pengemudi diantaranya adalah kepemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi. Ketentuan mengenai SIM tertuang dalam Pasal 77 hingga Pasal 89 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009

*Penerbit:*

*LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)*  
[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com)//[admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

Indexed:



SINTA 5

PKP|INDEX



tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun berkenaan dengan fenomena pelajar pengendara yang melatarbelakangi penelitian ini, ketentuan mengenai persyaratan pengemudi dan ketentuan tentang SIM C merupakan landasan normatif yang dapat digunakan dalam menganalisis kepatuhan mereka dalam berlalu lintas.

Pembina OSIS SMPN A menyatakan siswanya sudah lama membawa kendaraan bermotor roda dua sendiri saat ke sekolah sejak dirinya menjadi guru di sekolah tersebut pada tahun 2005, meskipun saat itu masih lebih banyak siswa yang menggunakan sepeda. Namun sejak dulu hingga kini, pihak sekolah tidak menyediakan lahan parkir sesuai ketentuan yang berlaku dan selalu menghimbau kepada orang tua agar anaknya tidak berkendara sendiri saat bersekolah. Pihak sekolah juga sering mengingatkan apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan akibat siswa berkendara sendiri ke sekolah, maka hal itu di luar tanggungjawab sekolah. Untuk kondisi saat ini, disebutkan bahwa siswa yang menggunakan kendaraan bermotor roda dua sendiri mencapai 50 persen dari jumlah seluruh siswa, yaitu mencapai sekitar 400 orang.

Tidak sebanyak pelajar pengendara di SMPN A, Wakil Kepala Sekolah Bidang Hubungan Masyarakat SMPN B menyebutkan bahwa siswanya yang membawa kendaraan bermotor roda dua sendiri ke sekolah mencapai 100 orang dan hal itu telah berlangsung sejak sekitar lima tahun lalu. Mayoritas pelajar pengendara adalah siswa kelas VIII dan IX, sebab siswa kelas VII lebih banyak diantar orang tua atau menggunakan jasa ojek *online*. SMPN B tidak menyediakan lahan parkir untuk siswa, melainkan hanya menyediakan untuk guru dan pegawai sekolah. Namun ia mengakui bahwa siswa pengendara kendaraan bermotor roda dua akan parkir di pekarangan rumah warga sekitar sekolah dan dikenakan tarif Rp.1.000,- per motor oleh penyedia lahan parkir perseorangan tersebut.

Kemudian untuk MTs C, Wakil Kepala Sekolah Bidang Kurikulum mengemukakan terdapat sekitar 30 orang siswanya yang mengendarai kendaraan bermotor dua sendiri saat bersekolah. Mayoritas siswa kelas VIII dan IX, sebab siswa kelas VII rata-rata diantar orang tuanya masing-masing. Namun berbeda dengan kedua SMPN yang menjadi lokasi studi kasus penelitian ini, MTs C menyediakan lahan parkir bagi siswa yang berkendara roda dua dengan pertimbangan agar siswanya tidak parkir di halaman rumah warga sebab warga pernah protes ke pihak sekolah atas kondisi tersebut. Selain itu, pihak sekolah juga mengaku penyediaan lahan parkir tersebut untuk membantu orang tua siswa yang tidak dapat mengantarkan anaknya ke sekolah namun rumahnya jauh, sehingga mengizinkan anaknya untuk membawa kendaraan roda dua sendiri ke sekolah. Meskipun ada pula sebagian orang tua siswa yang memfasilitasi anaknya dengan berlangganan ojek *online*.

Pemilik SIM seharusnya telah memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan dan lulus ujian (Pasal 81 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Usia paling rendah untuk dapat memiliki SIM A, C dan D adalah 17 tahun. Syarat administratif bagi pemilik SIM adalah memiliki identitas diri berupa Kartu Tanda Penduduk (KTP), pengisian formulir permohonan pembuatan SIM dan rumusan sidik jari. Selain daripada itu, syarat Kesehatan harus pula terpenuhi mencakup sehat jasmani dengan surat keterangan dokter dan sehat rohani dengan surat lulus tes psikologi. Terakhir, syarat lulus ujian untuk pemilik SIM mencakup ujian teori, praktik dan keterampilan melalui simulator. Namun temuan di lapangan menunjukkan pengendara kendaraan bermotor, baik yang memiliki SIM maupun tidak, tidak seluruhnya benar-benar memenuhi seluruh ketentuan tersebut, apalagi pelajar pengendara kendaraan bermotor roda dua.

Kemudian terkait rambu lalu lintas yang seharusnya juga ditaat atau dipatuhi oleh pengemudi kendaraan bermotor, pemerintah telah mengaturnya secara rinci sebagaimana tertuang di dalam Pasal 102 dan 103 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 12 Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 berbunyi: “Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib berperilaku sopan dan tertib, tidak merintangi atau membahayakan orang atau pengguna jalan lainnya”.

**Penerbit:**

LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)

[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com) / [admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

Ketentuan ini merupakan kebijakan operasional dari ketetapan yang terdapat di dalam kebijakan umum mengenai tata cara berlalu lintas sebagaimana tertuang dalam Pasal 105 dan 106 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dimana disebutkan bahwa setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib, mencegah hal-hal yang dapat merintangi atau membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan wajar dan penuh konsentrasi, mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda serta mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis, laik jalan dan ketentuan lalu lintas lainnya, termasuk adanya larangan bagi pengemudi sepeda motor untuk membawa penumpang lebih dari satu orang. Namun pada kenyataannya, di berbagai wilayah Kabupaten/Kota pelanggaran lalu lintas yang disebabkan pengemudi berperilaku tidak tertib masih tinggi. Pusat Informasi Kriminal Nasional Polri menyebutkan bahwa sebanyak 564.838 pelanggaran lalu lintas terjadi di seluruh Indonesia. Lima provinsi dengan tingkat pelanggaran lalu lintas tertinggi antara lain berada di wilayah Polda Jawa Tengah, Metro Jaya, Jawa Timur, Jawa Barat dan Sumatera Utara (dalam <https://data.goodstats.id/statistic>). Meskipun wilayah Kalimantan, termasuk Kota Samarinda tidak terdata memiliki tingkat pelanggaran lalu lintas tertinggi se-Indonesia, kecelakaan dan bentuk pelanggaran lalu lintas lainnya masih tinggi. Pelaku pelanggaran lalu lintas terdata pengemudi berusia dewasa maupun pelajar pengendara.

Data Kepolisian Resor Kota (Polresta) Samarinda menginformasikan bahwa penyebab utama kecelakaan lalu lintas di Kota Samarinda pada tahun 2023 adalah pengendara yang bermain gawai pintar atau ponsel saat sedang berkendara, hingga perilaku yang membahayakan oranglain saat berkendara di jalan seperti mengemudi dalam keadaan mabuk atau tidak sadar (dalam <https://otomotif tempo.co/read/1816151>).

Pasal 13 Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 berbunyi: “Setiap pengemudi kendaraan bermotor roda dua pada saat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib menggunakan helm yang memenuhi syarat dan standar keamanan dan tali pengaman helm tetap difungsikan sebagaimana mestinya”.

Ketentuan ini merupakan kebijakan operasional dari ketetapan yang terdapat di dalam kebijakan umum mengenai perlengkapan kendaraan bermotor sebagaimana tertuang dalam Pasal 57 Ayat 2 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dimana disebutkan bahwa perlengkapan kendaraan bagi sepeda motor berupa helm standar nasional Indonesia. Namun pada kenyataannya, di berbagai wilayah Kabupaten/Kota masyarakat pengemudi kendaraan bermotor seringkali tidak menggunakan helm saat berkendara, baik pengemudi berusia dewasa maupun pelajar pengendara.

Pasal 14 Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 berbunyi: “Setiap kendaraan bermotor, baik roda dua maupun roda empat atau lebih, wajib menggunakan plat nomor yang sah sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku”.

Ketentuan ini merupakan kebijakan operasional yang jauh lebih ringan dari ketetapan yang terdapat di dalam kebijakan umum mengenai upaya tertib administrasi, pengendalian dan pengawasan kendaraan bermotor terkait perihal registrasi dan identifikasi sebagaimana tertuang dalam Pasal 64 hingga Pasal 70 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dimana setiap kendaraan bermotor seharusnya ada kepemilikan atas Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB), Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau plat nomor. Namun pada kenyataannya, di berbagai wilayah Kabupaten/Kota masyarakat pengemudi kendaraan bermotor seringkali menggunakan kendaraan atau berkendara tanpa dokumen identitas kendaraan bermotor secara lengkap, baik pengemudi berusia dewasa maupun pelajar pengendara.

Pasal 15 Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 berbunyi: “Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memberikan kesempatan kepada

**Penerbit:**

**LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)**

[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com) // [admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

orang/pejalan kaki yang akan menyeberang jalan dengan menghentikan sesaat/sejenak kendaraannya dan kemudian dilanjutkan kembali”.

Kemudian pada Pasal 19 Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 terdiri dari tiga ayat yang masing-masing berbunyi:

- (1) “Setiap pengemudi pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dalam Daerah Kota wajib mentaati/mematuhi ketentuan kecepatan maksimum yang diijinkan Pemerintah Daerah”.
- (2) “Kecepatan maksimum ditetapkan sebagai berikut:
  - Dari jam 06.00 s/d 24.00 WITE, kecepatan maksimum yang diijinkan 40 km/jam.
  - Dari jam 24.00 s/d 06.00 WITE, kecepatan maksimum yang diijinkan 60 s/d 80 km/jam.
- (3) “Pada ruas jalan tertentu yang dianggap rawan kecelakaan, kecepatan maksimum yang diijinkan ditentukan dengan Keputusan Kepala Daerah”.

Ketentuan ini merupakan kebijakan operasional dari ketetapan yang terdapat di dalam kebijakan umum mengenai kecepatan berkendara sebagaimana tertuang dalam Pasal 21 dan 115 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dimana disebutkan bahwa pengemudi kendaraan bermotor dilarang mengemudikan kendaraannya melebihi batas kecepatan paling tinggi yang telah ditetapkan. Namun pada kenyataannya, di berbagai wilayah Kabupaten/Kota masyarakat kecelakaan lalu lintas banyak terjadi diantaranya akibat pengemudi kendaraan bermotor yang berkendara melebihi batas kecepatan yang telah ditetapkan, baik pengemudi berusia dewasa maupun pelajar pengendara.

## 2. Kepatuhan Masyarakat terhadap Larangan bagi Pengendara Kendaraan Bermotor dalam Berlalu Lintas

Dalam Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketentuan Berlalu Lintas dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor di Jalan Dalam Wilayah Kota Samarinda, ketentuan larangan tertuang pada Bab IV, mulai dari pasal 20 hingga 25. Namun, khusus ketentuan berlalu lintas bagi pengendara bermotor roda dua diatur dalam Pasal 20 dan 21 saja.

Pasal 20 Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 berbunyi: “Setiap pengemudi kendaraan bermotor pada saat menjalankan/mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tidak diijinkan melebihi kecepatan maksimum sebagaimana yang telah ditetapkan pada Pasal 19 ayat (2) Peraturan Daerah ini”.

Ketentuan ini merupakan kebijakan operasional dari ketetapan yang terdapat di dalam kebijakan umum mengenai kecepatan berkendara sebagaimana tertuang dalam Pasal 21 dan 115 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dimana disebutkan bahwa pengemudi kendaraan bermotor dilarang mengemudikan kendaraannya melebihi batas kecepatan paling tinggi yang telah ditetapkan.

Pasal 21 Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 terdiri dari empat ayat, namun yang berkenaan dengan ketentuan larangan bagi pengendara kendaraan bermotor hanya ayat (1) dan (3), dengan masing-masing berbunyi:

- (1) “Setiap pengemudi kendaraan bermotor tidak diijinkan melakukan lomba ketangkasan dengan menggunakan kendaraan bermotor atau kebut-kebutan di jalan tanpa seijin Kepala Daerah dan/atau Pejabat yang ditunjuk oleh Kepala Daerah”.
- (3) “Setiap pengemudi kendaraan bermotor dilarang melakukan lomba ketangkasan dengan menggunakan kendaraan bermotor, baik roda dua ataupun roda empat, atau kebut-kebutan di jalan tanpa ijin”.

Adapun ijin yang dimaksud dalam ketentuan tersebut kemudian dinyatakan lebih lanjut dalam ayat (4) “...diatur dan ditentukan oleh Pemerintah Daerah dan Pejabat yang berwenang.

**Penerbit:**

**LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)**  
[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com)//[admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

Ketentuan ini merupakan kebijakan operasional dari ketetapan yang terdapat di dalam kebijakan umum mengenai kecepatan berkendara sebagaimana tertuang Dalam Pasal 21 dan 115 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebenarnya telah diatur ketentuan mengenai kecepatan berkendara bagi pengemudi kendaraan bermotor. Disebutkan bahwa pengemudi kendaraan bermotor dilarang mengemudikan kendaraannya melebihi batas kecepatan paling tinggi yang telah ditetapkan dan/atau berbalapan dengan kendaraan bermotor lainnya.

Data kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Samarinda pada tahun 2023 menunjukkan bahwa rata-rata kecelakaan terjadi pada korban dengan usia 15 hingga 30 tahun. Dengan penyebab utama kecelakaan adalah akibat berkendara dengan kecepatan tinggi, berbelok tidak sesuai aturan dan pelanggaran lainnya (dalam <https://nomorsatukaltim.disway.id/read/38918>).

Untuk memperlancar implementasi kebijakan, perlu dilakukan diseminasi dengan baik. Syarat pengelolaan diseminasi kebijakan ada empat, yakni: (1) adanya respek anggota masyarakat terhadap otoritas pemerintah untuk menjelaskan perlunya secara moral mematuhi undang-undang yang dibuat oleh pihak berwenang; (2) adanya kesadaran untuk menerima kebijakan. Kesadaran dan kemauan menerima dan melaksanakan kebijakan terwujud manakala kebijakan dianggap logis; (3) keyakinan bahwa kebijakan dibuat secara sah; dan (4) awalnya suatu kebijakan dianggap kontroversial, namun dengan berjalannya waktu maka kebijakan tersebut dianggap sebagai sesuatu yang wajar dilaksanakan (Akib, 2010:6).

Secara teoritis dapat dijelaskan bahwa tinggi atau rendahnya kepatuhan kelompok sasaran tergantung kepada implementasi suatu kebijakan yang dalam penelitian ini mengacu pada ketentuan tentang kewajiban dan larangan bagi pengemudi kendaraan bermotor dalam berlalu lintas. Untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat pengemudi kendaraan bermotor, maka mereka harus mengetahui dengan seksama dan menyeluruh terhadap kebijakan yang diberlakukan. Pemahaman kelompok sasaran terhadap Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 merupakan dimensi yang sangat penting bagi terciptanya kesadaran dan kepatuhan masyarakat untuk melaksanakan kewajibannya saat berkendara dalam berlalu lintas, maupun untuk menghindari segenap larangannya.

Pemahaman terhadap kebijakan yang diberlakukan harus dinomor satukan sebagai dasar untuk dapat dipenuhinya kewajiban pengendara kendaraan bermotor dalam berlalu lintas dan terciptanya kondisi lalu lintas yang teratur, tertib, lancar dan aman bagi seluruh pemakai jalan. Hal ini sejalan dengan penuturan Akib (2010:3) bahwa penciptaan situasi dan kondisi lingkungan kebijakan diperlukan agar dapat memberikan pengaruh, meskipun pengaruhnya dapat bersifat positif atau negatif. Lebih lanjut diasumsikan oleh Akib (2010:3) bahwa jika suatu lingkungan berpandangan positif terhadap suatu kebijakan, maka akan menghasilkan dukungan positif sehingga lingkungan berpengaruh terhadap kesuksesan kebijakan. Sebaliknya, jika lingkungan berpandangan negatif maka akan terjadi benturan sikap sehingga proses implementasi terancam gagal.

Melalui edukasi tertib berlalu lintas yang berfokus pada sosialisasi konten kebijakan lalu lintas kepada masyarakat, diharapkan ketentuan-ketentuan yang tertuang di dalam kebijakan pemerintah akan dapat diterima dan dipatuhi. Akib (2010:10) menyatakan bahwa *explicit knowledge* dan *tacit knowledge* menjadi bagian dari pekerjaan setiap implementor, kelompok target kebijakan (masyarakat) dan pemangku kepentingan dalam implementasi kebijakan atau program.

Selain kepatuhan kelompok sasaran dapat dimunculkan dari upaya edukasi untuk tujuan memberikan pemahaman publik atas ketentuan berlalu lintas, unsur pengawasan dan penegakan hukum juga memiliki peran yang sangat penting. Sebagaimana Wahab (2008:105) menyatakan bahwa keputusan seseorang untuk patuh terhadap peraturan atau perundang-undangan merupakan fungsi dari: a) Kemungkinan bahwa setiap pelanggaran akan mudah dideteksi dan diseret ke pengadilan; b) Tersedianya sanksi-sanksi untuk menghukum mereka yang melakukan pelanggaran; c) Sikap kelompok sasaran terhadap keabsahan (*legitimated*) peraturan perundang-undangan yang berlaku; d) Ongkos/beban bagi kelompok sasaran yang patuh yang menyangkut adanya contoh *reward* bagi kepatuhan dan *punishment* bagi pelanggaran.

**Penerbit:**

LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)  
[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com) / [admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

Sejalan dengan pernyataan tersebut, Anderson (1979:114) menyebutkan ada lima faktor yang menjadi penyebab ketidakpatuhan masyarakat terhadap suatu kebijakan, yakni:

- 1) Berkaitan dengan ketidakpatuhan selektif terhadap hukum, dimana terdapat beberapa peraturan perundang-undangan atau kebijakan yang bersifat kurang mengikat individu-individu atau kalaupun mengikat sering sanksi atau *punishment* terhadap mereka yang melanggar sangat rendah atau dimana aturan hukum yang jelas bisa "dipermainkan" oleh oknum-oknum yang terlibat.
- 2) Karena keanggotaan seseorang dalam suatu kelompok atau perkumpulan mempunyai gagasan berbeda atau bertentangan dengan peraturan atau keinginan pemerintah. Sehingga mereka pun berupaya menentang atau menolak aturan itu bahkan sering secara demonstratif melakukan pelanggaran.
- 3) Adanya keinginan untuk mencari keuntungan dengan cepat diantara anggota masyarakat dengan menipu atau melanggar hukum.
- 4) Adanya ketidakpastian hukum atau ketidakjelasan ukuran kebijakan yang mungkin saling bertentangan satu sama lain sehingga menjadi sumber ketidakpatuhan orang pada hukum atau kebijakan pemerintah.
- 5) Jika suatu kebijakan ditentang secara tajam dengan sistem nilai.

Dalam hal kepatuhan masyarakat Kota Samarinda, khususnya pelajar pengendara terjadi lebih disebabkan oleh adanya peluang untuk melakukan pelanggaran ketentuan berlalu lintas akibat longgarnya aspek pengawasan dan lemahnya penegakan hukum yang seharusnya dapat dilakukan oleh Pemerintah Daerah, khususnya Satlantas Poltabes Samarinda secara lebih baik dan tegas.

## **Pelaksanaan Fungsi Pengawasan, Pengendalian, Penindakan, dan Penyidikan terhadap Pelanggaran Ketentuan Berlalu Lintas bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Roda Dua**

Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketentuan Berlalu Lintas dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor di Jalan Dalam Wilayah Kota Samarinda menyatakan dalam Pasal 2 bahwa "Pengaturan lalu lintas meliputi kegiatan penetapan kebijaksanaan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan dalam wilayah Kota Samarinda". Pihak yang berwenang dalam implementasi Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 adalah Dinas Perhubungan Kota Samarinda dan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Kepolisian Resor Kota (Polresta) Samarinda.

Apabila dikupas lebih dalam, regulasi tersebut mengatur empat fungsi yang menjadi kewajiban Pemerintah Daerah dalam mewujudkan lalu lintas yang teratur, tertib, lancar dan aman bagi masyarakat, yaitu: 1) Fungsi Pengawasan, 2) Fungsi Pengendalian, 3) Fungsi Penindakan dan 4) Fungsi Penyidikan. Hasil penelitian mengenai pelaksanaan keempat fungsi tersebut terjabar sebagai berikut:

### **1. Pelaksanaan Fungsi Pengawasan terhadap Pelanggaran Ketentuan Berlalu Lintas bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Roda Dua**

Dalam Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketentuan Berlalu Lintas dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor di Jalan Dalam Wilayah Kota Samarinda, ketentuan mengenai pengawasan lalu lintas diatur dalam Pasal 3, yang berbunyi: "Pengawasan lalu lintas meliputi:

- a. Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.
- b. Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas".

Pemantauan, penilaian dan tindakan korektif terhadap perilaku berlalu lintas dapat dilakukan oleh Polresta melalui tindakan razia lalu lintas. Dilaporkan bahwa Operasi Zebra Mahakam 2024 yang dilaksanakan selama 14 hari menemukan banyak sekali pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh para pengendara di Kota Samarinda. Tingkat pelanggaran lalu lintas mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya, yang diketahui dari data sanksi tilang, baik elektronik maupun konvensional, serta sanksi teguran yang diberikan kepada pengendara. Jumlah sanksi tilang tahun 2024 berjumlah 327, sedangkan pada tahun 2023 berjumlah 119. Sementara jumlah sanksi teguran pada tahun 2024 terlayangkan kepada

**Penerbit:**

LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)  
[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com)//[admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

Indexed:



SINTA 5

PKP|INDEX



733 pengendara, sedangkan pada tahun 2023 hanya tercatat terdapat 412 teguran pada pelanggar lalu lintas. Kasus pelanggaran tersebut mayoritas dilakukan oleh pengemudi kendaraan roda dua yang tidak memiliki kelengkapan perlengkapan kendaraan (dalam <https://968kpfm.co.id/>).

Berkenaan dengan pemantauan terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagai salah satu bentuk fungsi pengawasan, pihak Satlantas Poltabes Samarinda tidak pernah melakukan razia. Razia lalu lintas justru dilakukan di daerah-daerah tertentu yang memasang target pada pengendara kendaraan secara umum. Melalui pernyataan informan dari Bagian Unit Penegakan Hukum Satlantas Polresta Samarinda, diketahui bahwa diharapkan orangtua siswa turut andil dalam pelanggaran dan pengawasan anaknya. Sebab pada kenyataannya, pelajar pengendara bertindak juga atas ijin orangtuanya yang memiliki keterbatasan untuk dapat mengantar dan menjemput anaknya, meskipun mengetahui bahwa hal itu melanggar ketentuan berlalu lintas. Meskipun demikian, pihak Satlantas Poltabes Samarinda tetap melaksanakan tugas memberi himbauan ke sekolah-sekolah terkait bahaya berkendara saat belum cukup umur.

Diketahui pula dari penelitian lapangan bahwa di lokasi sekitar SMPN dan MTs Kota Samarinda yang pelajarnya banyak menggunakan kendaraan bermotor roda dua, tersedia lahan-lahan parkir yang dikelola oleh masyarakat setempat (lihat gambar 2 dan 3) bahkan telah dijadikan sebagai sumber penghasilan perseorangan (gambar 2). Hal ini terkonfirmasi saat peneliti mewawancarai sejumlah pelajar SMP tersebut tentang pungutan pembayaran parkir oleh masyarakat penyedia lahan parkir sebesar Rp.2.000,- per kendaraan. Para pelajar pengendara kendaraan bermotor roda dua mengaku besaran biaya parkir tersebut sangat ringan bagi mereka, sehingga membawa kendaraan sendiri saat sekolah tetap menjadi perilaku yang dianggap menguntungkan diri mereka sendiri karena lebih mudah beraktivitas dan tak perlu merepotkan orangtua untuk antar jemput.

**Gambar 2: Lahan Parkir yang Disediakan Masyarakat di Sekitar SMPN A**



Sumber: Dokumentasi penelitian, 2024.

Dari perspektif penyedia lahan parkir, diperoleh informasi bahwa penyediaan lahan parkir yang berada di depan SMPN A telah dilakukan sejak tahun 2016, memungut biaya sebesar Rp.2.000,- setiap harinya untuk tiap kendaraan bermotor roda dua. Lahan parkir juga diakui mengalami pengembangan berupa lantai cor dan atap dengan pertimbangan untuk jaminan keamanan kendaraan roda dua para pelajar. Pemilik lahan parkir memandang bahwa penyediaan lahan parkir yang dikelolanya membantu pelajar untuk parkir dengan aman, sebab dahulu sebelumnya mereka parkir sembarangan atau memaksakan diri parkir di kebun-kebun milik warga setempat dan rawan terjadi pencurian kendaraan bermotor roda dua.

**Gambar 3: Lahan Parkir yang Disediakan Masyarakat di Sekitar SMPN B**

*Penerbit:*

*LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)*

[redaksi-governance@gmail.com](mailto:redaksi-governance@gmail.com) / [admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

Indexed:



SINTA 5

PKP|INDEX





Sumber: Dokumentasi penelitian, 2024.

Dari perspektif penyedia lahan parkir, diperoleh informasi bahwa penyediaan lahan parkir yang berada di depan SMPN A telah dilakukan sejak tahun 2016, memungut biaya sebesar Rp.2.000,- setiap harinya untuk tiap kendaraan bermotor roda dua. Lahan parkir juga diakui mengalami pengembangan berupa lantai cor dan atap dengan pertimbangan untuk jaminan keamanan kendaraan roda dua para pelajar. Pemilik lahan parkir memandang bahwa penyediaan lahan parkir yang dikelolanya membantu pelajar untuk parkir dengan aman, sebab dahulu sebelumnya mereka parkir sembarangan atau memaksakan diri parkir di kebun-kebun milik warga setempat dan rawan terjadi pencurian kendaraan bermotor roda dua.

Sejalan dengan informasi tersebut, pemilik lahan parkir di depan SMPN B juga melakukan pengembangan pada lahan parkirnya dengan menambah atap dan pagar. Namun justru telah menyediakan lahan parkirnya sejak sekitar tahun 2011, dengan pemberlakuan tarif parkir yang awalnya Rp.2.000,- kemudian menjadi sebesar Rp.1.000,- saja akibat pihak sekolah meminta keringanan bagi siswa mereka, agar uang jajannya tidak terpotong banyak untuk biaya parkir. Dengan pemikiran yang sama, pemilik lahan parkir beranggapan hal ini membantu pelajar untuk parkir dengan lebih aman, tidak lagi parkir di pinggir jalan sembarangan dan menyebabkan ruas jalan terbatas untuk dilalui orang banyak.

Meskipun penyelenggaraan fasilitas parkir di luar Ruang Milik Jalan dapat dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha Indonesia berupa usaha khusus perparkiran atau penunjang usaha pokok (Pasal 43 Ayat 2 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009), namun ketika pengguna parkir adalah pelajar pengendara kendaraan bermotor, hal ini tentunya juga merupakan hal yang tidak semestinya. Terlebih lagi, lokasi fasilitas parkir berada sangat dekat dengan lokasi sekolah yang menunjukkan bahwa fasilitas tersebut benar-benar merupakan penyediaan khusus bagi para pelajar pengendara kendaraan bermotor roda dua ataupun yang memang disediakan oleh sekolah (lihat gambar 4).

Keberadaan lahan parkir tersebut sangat dekat dengan sekolah-sekolah tersebut, berada tepat di depan sekolah atau di samping sekolah. Pihak sekolah yang semestinya turut menjadi pelaku pendidikan berlalu lintas bagi siswanya, dapat dinilai lalai dan tidak memenuhi tanggungjawabnya terhadap peserta didik dalam misi mengedukasi sekaligus mengawasi lingkungan sekolahnya atas perilaku pelanggaran dalam berlalu lintas.

**Penerbit:**

**LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)**

[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com) / [admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

Indexed:



**Gambar 4: Lahan Parkir yang Disediakan MTs C untuk Siswanya yang Mengendarai Kendaraan Bermotor Roda Dua ke Sekolah**



Sumber: Dokumentasi penelitian, 2024.

Berdasarkan penuturan pemilik lahan parkir, meskipun pihak sekolah mengetahui kondisi ini, sekolah memang tidak menyediakan lahan parkir untuk siswanya sebab melarang siswa membawa kendaraan bermotor sendiri. Namun demikian, pemilik lahan parkir di depan SMPN A mengaku tidak pernah mendapat teguran dari pihak sekolah. Pihak sekolah justru memberi saran untuk memasang CCTV. Demikian pula pada pemilik lahan parkir di depan SMPN B, ia mengaku tidak pernah ditegur pihak sekolah. Akunya, Kepala Sekolah justru pernah datang berkunjung untuk berdiskusi bersama sebab merasa serba salah karena di satu sisi membiarkan terjadinya pelanggaran ketentuan berlalu lintas oleh para pelajar, namun di sisi lain siswanya banyak yang kesulitan untuk ke sekolah sebab cukup banyak yang kedua orangtuanya bekerja dan di wilayah tersebut tidak ada kendaraan umum.

**2. Pelaksanaan Fungsi Pengendalian terhadap Pelanggaran Ketentuan Berlalu Lintas bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Roda Dua**

Dalam Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketentuan Berlalu Lintas dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor di Jalan Dalam Wilayah Kota Samarinda, ketentuan mengenai pengendalian lalu lintas diatur dalam Pasal 4, yang berbunyi: "Pengendalian lalu lintas meliputi:"

- a. Pemberian arahan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.
- b. Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajibannya dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.

Pembina OSIS SMPN A menyatakan pihak Satlantas Poltabes Samarinda pernah melakukan fungsi pengendalian terhadap pelajar pengendara kendaraan bermotor roda dua di SMPN A. Pengendalian dilakukan dalam bentuk pemberian arahan dan bimbingan dengan menjadi Pembina Upacara, menyampaikan arahan mengenai lalu lintas. Pihak sekolah SMPN A juga mengaku setiap masuk kelas, siswanya diberi arahan kembali tentang larangan membawa kendaraan dan saat pembagian rapor dilakukan penyampaian kepada para orangtua siswa mengenai hal tersebut.

Untuk SMPN B, Wakil Kepala Sekolah Bidang Hubungan Masyarakat menjelaskan bahwa Dinas Perhubungan dan Satlantas Poltabes Samarinda pernah melakukan pengawasan dan penindakan selama satu minggu lebih pada saat terjadi insiden kecelakaan lalu lintas yang menimpa siswanya, termasuk melakukan pengaturan lalu lintas di sekitar sekolah. Namun setelahnya, tidak pernah ada lagi. Saat itu, pihak kepolisian dan sekolah berkolaborasi untuk memberi arahan dan sosialisasi mengenai tata tertib berlalu lintas dan berkendara serta menyampaikan resiko-resiko bila hal tersebut dilanggar oleh siswa.

**Penerbit:**

**LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)**  
[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com) / [admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

Indexed:



Sejak peristiwa kecelakaan itu terjadi, pihak SMPN B menambah tenaga keamanan untuk bertugas di jalan sebelum memasuki area sekolah.

Berbeda halnya dengan MTs C, pihak sekolah yang diwakili oleh Wakil Kepala Sekolah Bidang Kurikulum menyatakan bahwa setiap hari ada pihak kepolisian berjumlah dua orang yang melakukan pengawasan dan pengaturan lalu lintas di jalan sekitar sekolah, sebelum pukul 07.00 dengan tujuan untuk membantu ketertiban lalu lintas di jalan tersebut. Setiap tahun ajaran baru, pihak kepolisian juga memberikan sosialisasi mengenai aturan berlalu lintas bagi siswa MTs C. Dengan demikian, dalam fungsi pengendalian pihak kepolisian telah bekerjasama dengan pihak sekolah MTs C. Namun, pihak MTs C mengharapkan agar aturan mengenai sanksi yang telah tertuang di dalam kebijakan ketertiban berlalu lintas dapat lebih tegas dilakukan oleh pihak kepolisian agar dapat lebih bersifat mengikat dan mengurangi penggunaan kendaraan bermotor oleh pelajar di Kota Samarinda, yang tentunya juga perlu dimusyawarahkan dan disampaikan kepada pihak orangtua siswa.

Terkait dengan fungsi pengendalian, pihak Satlantas Poltabes Samarinda menyatakan terdapat unit tersendiri di Bagian Satuan Lalu Lintas (Satlantas) yang memiliki tugas untuk memberikan arahan dan petunjuk tentang ketentuan berlalu lintas, yaitu Unit Keamanan Keselamatan Lalu Lintas (Kamsel). Dahulu, Unit Kamsel adalah Unit Pendidikan dan Rekayasa Lalu Lintas (Dikyasa). Unit inilah yang memiliki tugas membina dan mengedukasi masyarakat tentang lalu lintas. Selain itu, terdapat kegiatan rutin yang dilakukan ke tempat-tempat yang menjadi sasaran pengendalian. Demikian pula halnya dengan Dinas Perhubungan Kota Samarinda yang lebih melaksanakan fungsi pengendalian melalui kegiatan sosialisasi dan penyuluhan terkait edukasi tertib lalu lintas, mulai dari PAUD, SD, SMP dan SMA, sebab tidak memiliki kewenangan untuk fungsi pengawasan, penindakan dan penyidikan seperti halnya Satlantas Poltabes Samarinda. Kepala Bidang Keselamatan Dinas Perhubungan Kota Samarinda juga menyatakan bahwa sosialisasi dilakukan dengan menggunakan alat peraga (lihat gambar 5) dan mencari pelajar pelopor, meski baru dilakukan pada Tingkat PAUD dan SD saja, serta memasang baliho edukasi lalu lintas.

**Gambar 5: Alat Peraga yang Dipergunakan Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam Kegiatan Sosialisasi Tertib Lalu Lintas**



Sumber: Dokumentasi penelitian, 2024.

Satlantas Poltabes Samarinda juga menempatkan sarana edukasi berupa spanduk-spanduk peringatan untuk kepatuhan dalam tertib berlalu lintas di tempat-tempat yang rawan. Meskipun berdasarkan observasi, sarana-sarana edukasi mengenai lalu lintas masih minim terdapat di wilayah pinggiran kota, termasuk dimana SMPN dan MTs yang menjadi lokasi penelitian ini berada. Hasil observasi dari penelitian ini juga menemukan bahwa pada sebagian SMP atau sekolah sederajat yang berada di wilayah

**Penerbit:**

**LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)**

[redaksi-governance@gmail.com](mailto:redaksi-governance@gmail.com) // [admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

Indexed:



SINTA 5

PKP|INDEX



pinggiran kota, masih belum terdapat tempat penyeberangan khusus / *zebra cross* khusus sebagai penanda kawasan sekolah yang dapat meningkatkan kewaspadaan para pengemudi kendaraan terhadap aktivitas sekolah. Tentu berkenaan dengan hal ini, perlu penyediaan dari Dinas Perhubungan sebagai penyelenggara layanan. Terkait dengan hal ini, pihak Dinas Perhubungan Kota Samarinda melalui Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan menyatakan bahwa pengadaan *zebra cross* tergantung pihak sekolah dan kebutuhannya. Biasanya ada permohonan dari pihak sekolah untuk dibuatkan *zebra cross* dan Dinas Perhubungan akan merekayasa dan menyediakan fasilitas tersebut.

### **3. Pelaksanaan Fungsi Penindakan terhadap Pelanggaran Ketentuan Berlalu Lintas bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Roda Dua**

Dalam Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketentuan Berlalu Lintas dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor di Jalan Dalam Wilayah Kota Samarinda, ketentuan mengenai penindakan lalu lintas diatur dalam Pasal 26, yang berbunyi: “Pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran Peraturan Daerah ini dilakukan oleh Satlantas Poltabes Samarinda dan Dinas Perhubungan Kota Samarinda, sesuai dengan tugas dan tanggungjawab serta wewenangnya didasarkan pada Undang-undang yang berlaku”.

Dalam implementasi Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketentuan Berlalu Lintas dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor di Jalan Dalam Wilayah Kota Samarinda, belum ada upaya penindakan dari Pemerintah Daerah, yang dalam hal ini adalah Satlantas Poltabes Samarinda secara tegas. Hal ini tentu menjadi penyumbang masih maraknya pelajar pengendara kendaraan bermotor menghiasi lalu lintas di Kota Samarinda, dalam jam sekolah maupun di luar jam sekolah.

Meskipun pihak kepolisian telah bekerjasama dengan pihak sekolah, khususnya SMP-SMP atau sekolah yang sederajat dalam fungsi pengendalian yang diwujudkan dalam bentuk pengarahan, bimbingan dan sosialisasi kepada siswa, namun untuk dapat menekan angka pelajar pengendara kendaraan bermotor dibutuhkan upaya yang lebih baik. Memunculkan kesadaran masyarakat untuk patuh terhadap aturan berlalu lintas menjadi tugas besar yang membutuhkan perpaduan langkah dari aspek edukasi dan aspek penegakan hukum yang sungguh-sungguh.

### **4. Pelaksanaan Fungsi Penyidikan terhadap Pelanggaran Ketentuan Berlalu Lintas bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Roda Dua**

Dalam Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketentuan Berlalu Lintas dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor di Jalan Dalam Wilayah Kota Samarinda, ketentuan mengenai penyidikan lalu lintas diatur dalam Pasal 27 yang terdiri atas tiga ayat, yang masing-masing berbunyi:

- (1) “Pelanggaran Pasal 11, 13 dan 14 Peraturan Daerah ini diancam sesuai ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku”.
- (2) “Pelanggaran Pasal 15 Peraturan Daerah ini yang mengakibatkan kecelakaan atau meninggalnya korban akibat kelalaian pengemudi diancam sesuai ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku”.
- (3) “Pelanggaran Pasal 8, 9, 10, 12, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 dan 25 Peraturan Daerah ini diancam pidana kurungan selama-lamanya 3 (tiga) bulan dan atau denda setinggi-tingginya Rp. 5.000.000,00 (lima juta rupiah).

Selain itu, ketentuan tentang penyidikan juga diatur dalam Pasal 28 yang menjabarkan teknis pelaksanaan tugas penyidikan oleh Satlantas Poltabes Samarinda dan Dinas Perhubungan Kota Samarinda di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Untuk kasus pelanggaran ketentuan berlalu lintas oleh pelajar pengendara, fungsi penyidikan tentu sama halnya bagi pengemudi berusia dewasa, yang akan dilakukan oleh pihak berwenang ketika terdapat peristiwa pelanggaran yang berat. Pelanggaran ringan cenderung tidak disertai tindakan penyidikan yang

**Penerbit:**

**LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)**  
[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com) / [admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

bermakna, ketika secara realita selama ini juga tampak masih adanya pembiaran atas pelanggaran berlalu lintas yang dilakukan oleh masyarakat, khususnya pelajar pengendara kendaraan bermotor roda dua di Kota Samarinda.

## KESIMPULAN

Upaya meningkatkan kepatuhan masyarakat pengendara kendaraan bermotor roda dua terhadap ketentuan berlalu lintas, termasuk pengendara pelajar di Kota Samarinda, perlu penanganan yang tidak hanya bersifat sektoral hanya dari Pemerintah Daerah, yang dalam hal ini Satlantas Poltabes dan Dinas Perhubungan Kota Samarinda semata. Diperlukan kesadaran dan tanggungjawab seluruh warga Kota Samarinda dimana Pemerintah berperan sebagai regulator dan mengikutsertakan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ). Kesadaran diri setiap individu dapat muncul apabila terdapat edukasi yang cukup untuk membentuk pengetahuan, pemahaman dan yang kemudian berdampak pada perubahan perilaku menuju tertib berlalu lintas demi kepentingan umum sebagai upaya membangun dan mewujudkan budaya keamanan dan keselamatan lalu lintas. Implementasi kebijakan tertib berlalu lintas tidak akan berhasil apabila dua faktor yang mempengaruhinya belum benar-benar diperhatikan, yakni isi dari kebijakan itu (*content of policy*) dan lingkungan implementasinya (*context of implementation*). Kejelasan isi kebijakan tetap membutuhkan komitmen aparat pelaksana kebijakan dalam penegakan hukum untuk mengoptimalkan kepatuhan kelompok sasaran. Sistem nilai yang terjadi di sekitar lingkungan kebijakan juga turut mempengaruhi keberhasilan peningkatan kepatuhan kelompok sasaran. Pengaruh sistem nilai tersebut seperti kurang tegasnya penerapan sanksi hukum bagi pelanggar ketentuan lalu lintas, sikap kompromi atas kondisi masyarakat yang mengabaikan keselamatan diri sendiri dan oranglain, serta belum efektifnya keberadaan rambu-rambu dan fasilitas pendukung lalu lintas di wilayah pinggiran kota.

## REFERENSI

- Abdul, K. M. (2019). Implementasi Kebijakan Penataan Pedagang Kaki Lima (Studi Kasus di Pasar Sore Kota Tanjung Selor Kabupaten Bulungan). *Jurnal Ilmu Administrasi Negara* 9(1), 50-61. Diunduh dari: <http://ejournal.upnjatim.ac.id/index.php/jdg/article/view/1420>
- Akib, H. (2010). Implementasi Kebijakan: Apa, Mengapa dan Bagaimana. *Jurnal Administrasi Publik*, 1(1), 1-11. Diunduh dari: <https://ojs.unm.ac.id/iap/article/view/289>
- Anderson, E. J. (1979). *Public Policy Making*. New York. Praeger Publisher.
- Anggara, S. dan Soetari, E. (2014). *Kebijakan Publik*. Edisi Pertama. Bandung: Pustaka Setia.
- Badan Pusat Statistik Kota Samarinda. (2024). Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Bulan di Kota Samarinda 2021-2023. Dalam <https://samarindakota.bps.go.id/id/statistics-table/2/MjMyIzI=/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-menurut-bulan-di-kota-samarinda.html>
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020). "Pembangunan Infrastruktur Transportasi, Bangun Perekonomian Merajut Keberagaman". Dalam <https://dephub.go.id/post/read/pembangunan-infrastruktur-transportasi,-bangun-perekonomian-merajut-keberagaman>
- Bungin, B. (2011). *Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Kencana Prenada Media.
- Fajar dan Maul. (2024). "Hasil Operasi Zebra Mahakam 2024, Pelanggaran Lalu Lintas Alami Peningkatan". Dalam <https://968kpfm.co.id/berita/kota-tepian/hasil-operasi-zebra-mahakam-2024-pelanggaran-lalu-lintas-alami-peningkatan>
- Grindle, Marilee S. (1980). *Politic and Policy Implementation the Third World*. New Jersey. Princenton University Press.
- <https://otomotif.tempo.co/read/1816151/150-kecelakaan-terjadi-di-samarinda-sepanjang-2023-75-orang-tewas>
- Iswanto dan Romadhani, T. (2024). "Polresta Samarinda Ungkap Data Laka Lantas 2023, Kelalaian Jadi

**Penerbit:**

LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)  
[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com)/[admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)

# GOVERNANCE: Jurnal Ilmiah Kajian Politik Lokal dan Pembangunan

ISSN: 2406-8721 (Media Cetak) dan ISSN: 2406-8985 (Media Online)

Volume 11 Nomor 3 Maret 2025

- Faktor Utama Penyebab Terjadinya Kecelakaan”. Dalam <https://nomorsatukaltim.disway.id/read/38918/polresta-samarinda-ungkap-data-laka-lantas-2023-kelalaian-jadi-faktor-utama-penyebab-terjadinya-kecelakaan>.
- Karolyn, M. (2021). Implementasi Kebijakan Penanganan Prasarana dan Sarana Umum (PPSU) dalam Peningkatan Partisipasi Masyarakat di Kelurahan Meruya Selatan Kota Administrasi Jakarta Barat Provinsi DKI Jakarta. *Jurnal Adhikari*, 1(2), 52-64. Diunduh dari: <https://www.jurnal-adhikari.id/index.php/adhikari/article/view/28/17>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis (a Methods Sourcebook)* (3rd ed.). United States of America: SAGE Publications, Inc.
- Mubarok, A., Rande, S. dan Prakoso, C.T. (2023). Efektivitas Razia Lalu Lintas oleh Polresta Kota Samarinda pada Pengguna Kendaraan Roda Dua di Bawah Umur di Kota Samarinda. *Ejournal Administrasi Publik*, 11(1), 86-97. Diunduh dari: <https://ejournal.ap.fisip-unmul.ac.id/site/?p=4627>
- Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketentuan Berlalu Lintas dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor di Jalan Dalam Wilayah Kota Samarinda.
- Pusat Informasi Kriminal Nasional Polri. (2024). “5 Polda dengan Jumlah Tindak Pelanggaran Lalu Lintas Tertinggi di Indonesia”. Dalam <https://data.goodstats.id/statistic/5-polda-dengan-jumlah-tindak-pelanggaran-lalu-lintas-tertinggi-di-indonesia-tWYSj>
- Quade, E.S. (1984). *Analysis for Public Decisions*. New York: Elsevier Science Publishers.
- Ripley, R.B. and Franklin, G.A. (1986). *Policy Implementation and Bureaucracy*. Second Edition. Chicago-Illionis: the Dorsey Press.
- Subarsono, A. (2005). *Analisis Kebijakan Publik* (11th ed.). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Wahab, S. A. (2008). *Analisis Kebijaksanaan: Dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*. Jakarta. Penerbit PT Bumi Aksara.
- Warwick, D. P. (1979). *Integrating Planning and Implementation: A Transactional Approach*, Harvard Institute for International Development, Discussion Paper No.63.
- Wibawa, S., dkk., (1994). *Evaluasi Kebijakan Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Yulianto. (2009). Pengaruh Implementasi Kebijakan Self Assesment pada Kepatuhan Wajib Pajak Orang Pribadi di Propinsi Lampung. *JIANA: Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 9(1), 1-11. Diunduh dari: <https://jiana.ejournal.unri.ac.id/index.php/JIANA/article/view/581/574>.

## Penerbit:

LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)  
[redaksigovernance@gmail.com](mailto:redaksigovernance@gmail.com)/[admin@lkispol.or.id](mailto:admin@lkispol.or.id)