

**IMPLEMENTASI PERATURAN WALI KOTA
SAMARINDA NOMOR 49 TAHUN 2023 TENTANG
KAWASAN TERTIB LALU LINTAS DI KOTA
SAMARINDA (STUDI DI JALAN PAHLAWAN)**

Sabilla Sintha Azzahra, Kus Indarto

**eJournal Administrasi Publik
Volume 14, Nomor 1, 2026**

HALAMAN PERSETUJUAN PENERBITAN ARTIKEL EJOURNAL

Artikel eJournal dengan identitas sebagai berikut:

Judul : Implementasi Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 49 Tahun 2023 Tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas di Kota Samarinda (Studi di Jalan Pahlawan).

Pengarang : Sabilla Sintha Azzahra

NIM : 2202016049

Program Studi : Administrasi Publik

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Mulawarman

telah diperiksa dan disetujui untuk dionlinekan di eJournal Program Studi Administrasi Publik Fisip Unmul.

Samarinda, 10 Juli 2026

Pembimbing,



Dr. Kus Indarto, M.AP
NIP 19740401 200604 1 001

Bagian di bawah ini

DIISI OLEH ADMIN EJOURNAL ADMINISTRASI PUBLIK

Identitas terbitan untuk artikel di atas

Nama Terbitan	: eJournal Administrasi Publik
Volume	: 14
Nomor	: 1
Tahun	: 2026
Halaman	: 175-185

IMPLEMENTASI PERATURAN WALI KOTA SAMARINDA NOMOR 49 TAHUN 2023 TENTANG KAWASAN TERTIB LALU LINTAS DI KOTA SAMARINDA (STUDI DI JALAN PAHLAWAN)

Sabilla Sintha Azzahra ¹, Kus indarto ²

Abstrak

Implementasi kawasan tertib lalu lintas di Jalan Pahlawan Kota Samarinda masih menghadapi berbagai tantangan dalam mewujudkan keamanan, ketertiban, kelancaran, dan keselamatan lalu lintas. Tujuan penelitian ini untuk menganalisis implementasi Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 49 Tahun 2023 Tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas di Kota Samarinda (Studi di Jalan Pahlawan) serta mendeskripsikan faktor penghambatnya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Sumber data dalam penelitian ini melalui purposive sampling untuk menentukan informan yang terdiri dari Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Samarinda, Satlantas Polresta Samarinda, dan masyarakat pengguna jalan Pahlawan. Teknik analisis data yang digunakan adalah model yang dikembangkan oleh Miles, Huberman, dan Saldana. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Implementasi Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 49 Tahun 2023 Tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas di Kota Samarinda (Studi di Jalan Pahlawan) belum berjalan dengan baik, berdasarkan analisis menggunakan model implementasi kebijakan dengan indikator standar dan sasaran kebijakan, sumber daya, karakteristik organisasi pelaksana, komunikasi, sikap para pelaksana, lingkungan ekonomi, sosial, dan politik. Adapun yang menjadi faktor penghambat adalah rendahnya kesadaran dan kepatuhan masyarakat, belum optimalnya pengawasan dan penindakan di lapangan serta tingginya aktivitas sosial dan ekonomi di Jalan Pahlawan.

Kata Kunci : Implementasi Kebijakan, Kawasan Tertib Lalu Lintas, Pelanggaran Lalu Lintas

Pendahuluan

Lalu lintas dan angkutan jalan berkontribusi dalam keberhasilan pembangunan nasional melalui mobilisasi orang, barang, maupun jasa dengan mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi landasan hukum yang kuat dalam pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan. Namun, dalam

¹ Mahasiswa Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. Email: sabillasintha@gmail.com

² Dosen Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman.

pelaksanaannya masih sering terjadi berbagai ketidakpatuhan pengguna jalan terhadap aturan lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas merupakan segala bentuk perilaku yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Nurfauziah & Krisnani, 2021). Tingginya pelanggaran lalu lintas mencerminkan belum optimalnya kepatuhan masyarakat terhadap peraturan berlalu lintas, yang berdampak pada terganggunya kelancaran arus lalu lintas, meningkatnya risiko kecelakaan, serta menurunkan efektivitas upaya pemerintah dalam menciptakan sistem lalu lintas yang tertib.

Provinsi Kalimantan Timur merupakan salah satu wilayah yang mengalami peningkatan mobilitas masyarakat seiring dengan pertumbuhan penduduk, perkembangan aktivitas ekonomi, serta pembangunan di berbagai sektor. Kondisi tersebut berdampak pada meningkatnya volume kendaraan di jalan yang berpotensi memicu terjadinya pelanggaran lalu lintas. Gambaran mengenai perkembangan pelanggaran lalu lintas di Kalimantan Timur selama tiga tahun terakhir disajikan pada tabel berikut:

Tabel 1 Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kalimantan Timur Tahun 2021-2023

NO	SATWIL	TAHUN 2021				TAHUN 2022				TAHUN 2023			
		TILANG	TEGURAN	JML	DENDA	TILANG	TEGURAN	JML	DENDA	TILANG	TEGURAN	JML	DENDA
1.	PJR DITLANTAS	887	1.835	2.722	Rp158.975.000	1.206	1.687	2.893	Rp 284,325,000	44	1.105	1.149	Rp 11,550,000
2.	SAMARINDA	3.230	6.144	9.374	Rp451.240.000	2,38	6,2	8,58	Rp 364,240,000	991	985	1,976	Rp 91,995,000
3.	KUKAR	405	5.756	6.161	Rp45.950.000	4,221	3,372	7,593	Rp 578,975,000	604	1,18	1,784	Rp 90,300,000
4.	KUTIM	1.379	5.374	6.753	Rp208.923.000	600	2,647	3,247	Rp 115,376,000	168	612	780	Rp 29,008,000
5.	BALIKPAPAN	3.531	3.489	7.020	Rp646.625.000	602	9,607	10,209	Rp 129,775,000	2,247	1,452	3,699	Rp 490,650,000
6.	BONTANG	250	7.662	7.912	Rp52.350.000	1,001	3,289	4,29	Rp 105,895,000	15	1,309	1,324	Rp 2,550,000
7.	BERAU	664	5.822	6.486	Rp1.383.963.000	500	2,776	3,276	Rp 85,700,000	0	806	806	Rp -
8.	PASER	256	2.768	3.024	Rp47.690.000	861	2,441	3,302	Rp 139,879,000	0	1.010	1.010	Rp -
9.	PPU	205	2.992	3.197	Rp15.850.000	512	4,023	4,535	Rp 81,323,850	142	1.850	2.000	Rp 13,100,000
10.	KUBAR	1.055	2.754	3.809	Rp102.520.000	322	2,813	3,135	Rp 36,075,000	0	1.042	1,042	Rp -
JUMLAH		11.862	44.596	56.458	Rp3.114.086.000	12,205	38,855	51,06	Rp 1,921,563,850	4211	11,359	15.570	Rp 729,153,000

Sumber: Satu Data Kalimantan Timur, (2023)

Berdasarkan tabel 1, jumlah pelanggaran lalu lintas di Kalimantan Timur selama periode 2021–2023 menunjukkan tren menurun. Total pelanggaran tercatat pada tahun 2021 sebanyak 56.458 kasus, tahun 2022 sebanyak 51.060 kasus, dan tahun 2023 sebanyak 15.570 kasus. Meskipun demikian, Kota Samarinda dan Balikpapan secara konsisten menjadi daerah dengan jumlah pelanggaran yang relatif tinggi dibandingkan kabupaten/kota lainnya. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas masih menjadi permasalahan yang memerlukan perhatian, khususnya di wilayah dengan tingkat mobilitas kendaraan yang tinggi.

Kota Samarinda sebagai ibu kota Provinsi Kalimantan Timur menunjukkan laju pertumbuhan penduduk yang relatif tinggi, yang diikuti oleh meningkatnya aktivitas masyarakat dan mobilitas kendaraan di jalan. Kondisi tersebut berdampak pada semakin tingginya intensitas lalu lintas serta meningkatkan potensi terjadinya pelanggaran lalu lintas. Data Satuan Lalu Lintas Polresta Samarinda menunjukkan bahwa jumlah pelanggaran lalu lintas pada tahun 2020 mencapai 12.755 kasus, tahun 2021 sebanyak 3.230 kasus (Ghofar, 2021), dan

meningkat sebanyak 8.287 kasus pada tahun 2022 (Antara, 2023). Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas masih menjadi permasalahan yang memerlukan perhatian serius dari pemerintah daerah melalui kebijakan yang mampu meningkatkan ketertiban dan keselamatan berlalu lintas.

Pemerintah Kota Samarinda kemudian menetapkan kebijakan kawasan tertib lalu lintas sebagai upaya mengatasi permasalahan tersebut. Kawasan tertib lalu lintas merupakan wilayah yang ditetapkan oleh pemerintah sebagai area penerapan disiplin berlalu lintas. Pada kawasan ini dilakukan pembinaan, pengawasan, dan pengendalian secara berkelanjutan agar setiap pengguna jalan mematuhi ketentuan lalu lintas. Penerapan tersebut ditujukan untuk menciptakan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, aman, lancar, serta menjamin keselamatan seluruh pengguna jalan. Berdasarkan Surat Keputusan Wali Kota Samarinda Nomor 500.11/403/HK-KS/VIII/2023, kawasan ini meliputi Jalan Pahlawan, Jalan Kesuma Bangsa, Jalan KH. Abdurrasyid, Jalan Suprpto, dan Jalan S. Parman. Jalan Pahlawan dipilih sebagai lokasi penelitian karena berdasarkan hasil observasi awal, ruas jalan tersebut memiliki frekuensi pelanggaran tertinggi dibandingkan kawasan lainnya. Tingginya aktivitas masyarakat di sekitar pasar, sekolah, dan fasilitas umum menjadikan kawasan ini memiliki karakteristik lalu lintas yang padat dan kompleks sehingga representatif untuk mengkaji implementasi kebijakan Kawasan Tertib Lalu Lintas.

Tabel 2 Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Samarinda Tahun 2023-2024

No.	BULAN	TAHUN 2023			TAHUN 2024		
		JUMLAH PELANGGARAN	JENIS PENINDAKAN		JUMLAH PELANGGARAN	JENIS PENINDAKAN	
			ETLE	MANUAL		ETLE	MANUAL
1	Januari	-	0	0	695	410	285
2	Februari	-	0	0	615	331	284
3	Maret	-	0	0	720	541	179
4	April	40	3	37	420	298	122
5	Mei	410	237	173	640	552	88
6	Juni	540	260	280	595	43	152
7	Juli	420	160	260	850	655	195
8	Agustus	450	285	165	660	414	246
9	September	345	213	132	595	507	88
10	Oktober	510	329	181	620	397	223
11	November	580	335	245	485	294	191
12	Desember	730	435	295	675	482	193
JUMLAH		4.025	2.257	1.768	7.570	5.324	2.246

Sumber: Satlantas Polresta Samarinda, (2025)

Jumlah pelanggaran lalu lintas menunjukkan perubahan setelah diberlakukannya Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 49 Tahun 2023. Berdasarkan data tersebut, jumlah pelanggaran tahun 2023 tercatat sebanyak 4.025 kasus, tahun 2024 meningkat menjadi 7.570 kasus, sedangkan pada tahun 2025 (Januari–Februari) tercatat sebanyak 1.115 kasus. Data tersebut menunjukkan bahwa implementasi kebijakan perlu dievaluasi secara lebih komprehensif untuk mengetahui sejauh mana tujuan pembentukan Kawasan Tertib Lalu Lintas telah tercapai. Meskipun kebijakan Kawasan Tertib Lalu Lintas

telah diterapkan, berbagai permasalahan masih ditemukan di lapangan. Hasil observasi awal menunjukkan bahwa pelanggaran seperti parkir tidak pada tempatnya, tidak menggunakan helm, dan menerobos lampu lalu lintas masih sering terjadi. Selain itu, masih rendahnya kesadaran hukum Masyarakat menyebabkan kepatuhan terhadap aturan belum optimal, terutama ketika pengawasan aparat tidak berlangsung. Di sisi lain, sarana pendukung berupa kamera pengawas (CCTV) di beberapa titik kawasan juga belum berfungsi secara maksimal sehingga belum mampu mendukung pengawasan pelanggaran secara efektif. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa implementasi kebijakan Kawasan Tertib Lalu Lintas masih menghadapi berbagai tantangan, sehingga diperlukan penelitian untuk menganalisis implementasi kebijakan tersebut serta mendeskripsikan faktor-faktor yang menghambat pelaksanaannya.

Kerangka Dasar Teori

Kebijakan Publik

Menurut Dye dalam (Anggara, 2018), menjelaskan bahwa kebijakan publik mencakup seluruh keputusan pemerintah, baik yang diwujudkan dalam bentuk tindakan maupun keputusan untuk tidak bertindak. Setiap pilihan tersebut dibuat dengan mempertimbangkan tujuan yang ingin diwujudkan melalui penyelenggaraan pemerintahan. Ketika pemerintah memilih melakukan suatu tindakan, tentu ada tujuan yang ingin dicapai. Sebaliknya, keputusan untuk tidak bertindak juga merupakan kebijakan publik yang memiliki tujuan tertentu. Adapun William N. Dunn dalam (Pasolong, 2017), mengatakan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian keputusan yang saling berkaitan dan ditetapkan oleh lembaga atau pejabat pemerintah dalam berbagai bidang yang menjadi tanggung jawab penyelenggaraan pemerintahan. Kebijakan publik merupakan rangkaian keputusan atau tindakan yang ditetapkan oleh pemerintah, baik yang dilaksanakan maupun tidak dilaksanakan, untuk mencapai tujuan tertentu demi kepentingan masyarakat. Selain itu, setiap kebijakan harus memiliki dasar, maksud, dan tujuan yang jelas serta ditujukan untuk kepentingan seluruh masyarakat (Anggara, 2016).

Berdasarkan beberapa konsep dari para ahli tersebut, maka dapat dipahami bahwa kebijakan publik merupakan hasil keputusan pemerintah untuk mengatur berbagai aspek kehidupan masyarakat. Kebijakan ini tidak hanya sebatas penetapan aturan, tetapi juga harus diimplementasikan secara nyata guna mewujudkan pencapaian tujuan yang berpihak pada kepentingan masyarakat. Selain itu, kebijakan publik memiliki dasar hukum dan berfungsi sebagai instrumen untuk merespons dinamika sosial agar tercipta ketertiban dan kesejahteraan dalam masyarakat.

Implementasi Kebijakan Publik

Menurut Van Meter dan Van Horn dalam (Pramono, 2020) implementasi kebijakan publik merupakan pelaksanaan dari keputusan kebijakan yang telah

dibuat sebelumnya. Proses ini melibatkan penerjemahan kebijakan ke dalam tindakan nyata yang dilakukan secara operasional agar tujuan yang telah ditetapkan oleh organisasi publik dapat tercapai. Salusu dalam (Tahir, 2020) mengartikan implementasi kebijakan publik sebagai proses pelaksanaan berbagai kegiatan yang dirancang untuk mewujudkan tujuan yang telah ditetapkan. Proses tersebut melibatkan seluruh tingkatan manajemen dalam organisasi, mulai dari pimpinan hingga pelaksana di tingkat paling bawah. Berdasarkan uraian tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan publik merupakan proses nyata yang dilakukan untuk merealisasikan tujuan dari suatu kebijakan melalui langkah-langkah operasional yang terencana dan terstruktur. Proses ini melibatkan transformasi keputusan kebijakan menjadi tindakan konkret yang dapat dirasakan oleh masyarakat.

Kawasan Tertib Lalu Lintas

Kawasan tertib lalu lintas merupakan wilayah yang ditetapkan oleh pemerintah sebagai area penerapan disiplin berlalu lintas. Pada kawasan ini dilakukan pembinaan, pengawasan, dan pengendalian secara berkelanjutan agar setiap pengguna jalan mematuhi ketentuan lalu lintas (Wahyudi, 2019). Dalam kawasan tersebut, pengguna jalan dituntut untuk menaati berbagai ketentuan berlalu lintas. Konsep kawasan tertib lalu lintas di Kota Samarinda mulai diimplementasikan di beberapa titik strategis yang sering menjadi pusat aktivitas masyarakat maupun rawan terjadinya pelanggaran. Berdasarkan Surat Keputusan Wali Kota Samarinda Nomor: 500.11/403/HK-KS/VIII/2023 tentang Penetapan Lokasi Kawasan Tertib Lalu Lintas di Kota Samarinda menyebutkan bahwa beberapa ruas jalan yang masuk dalam kawasan ini antara lain Jalan Pahlawan, Jalan Kusuma Bangsa, Jalan KH. Abdurrasyid, Jalan Suprpto, dan Jalan S. Parman.

Tabel 3 Daftar Lokasi Kawasan Tertib Lalu Lintas Kota Samarinda

No.	Nama Jalan	Pangkal Ruas	Ujung Ruas
1.	Jalan Pahlawan	Simpang 3 Hotel Mesra	Tugu Hansip Pasar Segiri
2.	Jalan Kusuma Bangsa	Simpang 3 Hotel Mesra	Simpang 3 Agus Salim
3.	Jalan KH. Abdurrasyid	Simpang 3 Darjat	Taman Samarendah
4.	Jalan Suprpto	Simpang 4 Air Hitam	Simpang 4 Lembuswana
5.	Jalan S. Parman	Simpang 4 Lembuswana	Simpang 4 Temindung

Sumber: Surat Keputusan Wali Kota Samarinda, (2023)

Metode Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif deskriptif. Fokus penelitian ini adalah Implementasi Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 49 Tahun 2023 Tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas (Studi di Jalan Pahlawan) berdasarkan model implementasi kebijakan dari Van Meter dan Van Horn serta mendeskripsikan faktor penghambatnya. Data primer diperoleh dari wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Samarinda, Satlantas Polresta Samarinda, dan masyarakat pengguna Jalan Pahlawan. Data sekunder diperoleh dari dokumen-dokumen resmi Dinas Perhubungan dan Satlantas Polresta Samarinda. Adapun analisis data dalam penelitian ini menggunakan model (Miles et al., 2014) yang terdiri dari pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil Penelitian dan Pembahasan

Implementasi Kebijakan Kawasan Tertib Lalu Lintas di Jalan Pahlawan Kota Samarinda

1. Standar dan Sasaran Kebijakan

Standar dan sasaran kebijakan merupakan aspek penting dalam menilai apakah suatu kebijakan telah dirumuskan dan diimplementasikan sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Dalam konteks Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL), standar kebijakan standar kebijakan tercermin melalui ketentuan mengenai penetapan kawasan, aturan lalu lintas, serta pedoman pelaksanaan yang meliputi tujuan, ruang lingkup, lokasi, kewajiban dan larangan, evaluasi, serta pengawasan. Kejelasan tersebut menjadi acuan bagi pelaksana dalam menjalankan kebijakan. Namun, pencapaian sasaran kebijakan belum optimal karena masih ditemukan berbagai pelanggaran, seperti berkendara di bawah umur, tidak menggunakan perlengkapan berkendara, melanggar rambu lalu lintas, dan balap liar. Kondisi ini menggambarkan bahwa masih rendahnya kepatuhan masyarakat terhadap aturan lalu lintas sehingga tujuan kebijakan belum sepenuhnya tercapai. Hasil penelitian ini selaras dengan penelitian (Dharma, 2022) yang menyebutkan bahwa walaupun standar dan sasaran kebijakan telah dirumuskan secara jelas, pelaksanaannya masih terkendala oleh rendahnya kepatuhan masyarakat serta belum optimalnya pengawasan dan penindakan. Temuan tersebut menunjukkan bahwa kejelasan standar dan sasaran kebijakan saja belum cukup untuk menjamin tercapainya tujuan kebijakan, tetapi juga harus didukung oleh pelaksanaan yang efektif di lapangan.

2. Sumber Daya

Sumber daya dalam implementasi kebijakan kawasan tertib lalu lintas meliputi sumber daya manusia, sarana dan prasarana, serta anggaran. Penempatan personel Dinas Perhubungan dan Satlantas telah dilakukan melalui sistem pembagian shift, namun pengawasan belum merata sepanjang waktu sehingga masih terdapat peluang terjadinya pelanggaran, terutama saat petugas tidak berada

di lokasi. Sarana dan prasarana telah didukung oleh rambu lalu lintas, marka jalan, halte, kendaraan patroli, Pos Kamtib Terpadu, serta plang kawasan KTL. Namun, beberapa fasilitas masih memerlukan perbaikan dan pemeliharaan, sementara pemanfaatan CCTV belum optimal karena penempatannya belum sepenuhnya mendukung pengawasan di Jalan Pahlawan. Dari sisi anggaran, pendanaan dinilai cukup, tetapi peningkatan aktivitas lalu lintas menunjukkan perlunya penguatan sumber daya, baik melalui penambahan personel maupun optimalisasi fasilitas.. Kondisi ini sejalan dengan penelitian (Dharma, 2022) yang menunjukkan bahwa meskipun sumber daya manusia dan fasilitas telah memadai, pengawasan dan penindakan belum berjalan optimal akibat beban kerja petugas. Temuan tersebut selaras dengan penelitian ini, di mana kehadiran petugas di lapangan masih bersifat situasional sehingga pelaksanaan pengawasan belum optimal.

3. Karakteristik Organisasi Pelaksana

Karakteristik organisasi pelaksana yaitu mengacu pada kondisi internal organisasi yang melaksanakan kebijakan, seperti struktur organisasi, pembagian tugas, serta pola hubungan dalam organisasi. Dalam pelaksanaan kebijakan Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL) di Jalan Pahlawan dapat dilihat dari pengawasan yang tidak hanya dilakukan melalui kehadiran langsung petugas di lapangan, tetapi juga melalui mekanisme pelaporan yang bersifat berkala dan berbasis data. Pendekatan ini menunjukkan bahwa organisasi pelaksana telah menerapkan sistem pengendalian internal yang terstruktur. Dari aspek kelembagaan, Dinas Perhubungan dan Satlantas Polresta Samarinda telah memiliki kesiapan yang baik, ditunjukkan oleh kejelasan dasar hukum serta pembagian tugas yang jelas. Dinas Perhubungan bertanggung jawab atas penyediaan dan pemeliharaan sarana prasarana lalu lintas, sedangkan Satlantas berperan dalam pengaturan, pengawasan, dan penegakan hukum. Kondisi ini menunjukkan bahwa karakteristik organisasi pelaksana telah mendukung implementasi kebijakan sesuai tujuan yang ditetapkan. Hal ini sejalan dengan penelitian (Kurniawan, 2023) yang menunjukkan bahwa implementasi kebijakan kawasan tertib lalu lintas didukung oleh instansi pelaksana yang telah memahami peran dan tugasnya. Temuan tersebut menegaskan bahwa secara kelembagaan, organisasi pelaksana telah relatif siap mengimplementasikan kebijakan.

4. Komunikasi

Komunikasi adalah proses penyampaian informasi, koordinasi, dan kerja sama antara beberapa pihak yang terlibat, antarorganisasi pelaksana maupun antara organisasi pelaksana dengan masyarakat. Koordinasi antarinstansi dalam implementasi kebijakan Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL) di Jalan Pahlawan tidak hanya dilakukan pada tahap pelaksanaan, tetapi telah dimulai sejak tahap perencanaan melalui berbagai kegiatan seperti rapat, uji publik, dan studi

lapangan. Upaya koordinasi antarinstansi telah dilakukan sejak awal implementasi kebijakan. Namun, intensitas koordinasi formal, seperti rapat forum lalu lintas, cenderung menurun dan bersifat kondisional. Meskipun koordinasi fungsional di lapangan tetap berlangsung, berkurangnya komunikasi formal berpotensi menimbulkan perbedaan pemahaman dalam pelaksanaan kebijakan. Komunikasi kepada masyarakat juga belum berjalan optimal karena sosialisasi dari instansi terkait belum dilakukan secara langsung dan merata. Akibatnya, pemahaman masyarakat terhadap tujuan, aturan, dan manfaat Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL) masih terbatas, sehingga memengaruhi tingkat kepatuhan dalam pelaksanaan kebijakan. Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Dharma, 2022), temuan tersebut menegaskan bahwa efektivitas pelaksanaan kebijakan tidak sekadar ditentukan oleh koordinasi antarinstansi, tetapi juga pada keberlanjutan dan pemerataan sosialisasi kepada masyarakat.

5. Sikap Para Pelaksana

Sikap para pelaksana atau disposisi yaitu merujuk pada pemahaman, komitmen, serta tingkat penerimaan petugas terhadap kebijakan yang dijalankan. dalam implementasi kebijakan Kawasan Tertib Lalu Lintas di Jalan Pahlawan memiliki kemampuan adaptasi dan tanggung jawab yang baik dalam menjalankan tugas, sehingga faktor eksternal seperti dinamika interaksi dengan masyarakat di lapangan tidak secara signifikan mempengaruhi komitmen kerja. Sikap tersebut tercermin melalui pendekatan yang digunakan di lapangan, yang tidak sekadar berfokus terhadap penerapan sanksi, tetapi juga mengedepankan pendekatan persuasif serta edukatif dalam menghadapi pelanggaran maupun resistensi masyarakat. Selain itu, meskipun pelanggaran masih ditemukan, petugas tetap memberikan teguran hingga penindakan serta edukasi, khususnya kepada pelajar, agar tetap tertib dalam berlalu lintas. Sikap para pelaksana juga didukung oleh adanya aturan dan kode etik yang mengatur perilaku serta konsekuensi atas pelanggaran, sehingga sikap para pelaksana tidak hanya didasarkan pada kesadaran individu, tetapi juga diperkuat oleh mekanisme pengawasan dan penegakan disiplin. Temuan ini sejalan dengan penelitian (Kurniawan, 2023) yang menunjukkan bahwa pelaksana kebijakan telah memahami standar operasional prosedur (SOP) dan melaksanakan pengawasan serta penertiban sesuai pedoman yang berlaku. Hal ini menunjukkan bahwa kejelasan prosedur dan pemahaman pelaksana menjadi faktor pendukung implementasi program Kawasan Tertib Lalu Lintas.

6. Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik

Lingkungan ekonomi, sosial, dan politik turut berperan dalam pelaksanaan kebijakan di lapangan. Keberadaan Pasar Segiri dan beberapa fasilitas pendidikan menyebabkan tingginya mobilitas kendaraan, aktivitas perdagangan, serta kepadatan pada jam-jam tertentu yang memicu pelanggaran lalu lintas. Dari aspek ekonomi, tuntutan kebutuhan hidup mendorong sebagian masyarakat tetap berjualan dan melakukan aktivitas bongkar muat di kawasan KTL karena

dianggap strategis. Dari aspek sosial, kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap aturan lalu lintas masih rendah, terlihat dari masih adanya parkir di badan jalan, penyalahgunaan trotoar, dan pelanggaran rambu lalu lintas. Sementara itu, dari aspek politik, meskipun kebijakan telah didukung oleh dasar hukum dan komitmen instansi terkait, penegakan kebijakan belum dilakukan secara konsisten sehingga efektivitas implementasinya belum optimal. Hal ini sejalan dengan penelitian (Dharma, 2022) yang menegaskan bahwa masih terdapat masyarakat yang tidak mematuhi aturan berlalu lintas dan kurang disiplin. Kesamaan temuan tersebut menunjukkan bahwa rendahnya kepatuhan masyarakat merupakan tantangan umum dalam implementasi kebijakan kawasan tertib lalu lintas di berbagai daerah.

Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan Kawasan Tertib Lalu Lintas di Jalan Pahlawan Kota Samarinda

1. Rendahnya kesadaran dan kepatuhan masyarakat. Berdasarkan hasil penelitian, masih ditemukan berbagai pelanggaran lalu lintas, seperti pelajar di bawah umur mengendarai kendaraan, tidak menggunakan helm, melanggar rambu, parkir sembarangan, melawan arus, dan bongkar muat di badan jalan. Kepatuhan masyarakat juga masih bersifat situasional, yaitu hanya ketika ada petugas. Hal tersebut mengungkapkan bahwa kesadaran tertib lalu lintas belum terbentuk secara mandiri dan masih dipengaruhi oleh belum optimalnya sosialisasi kebijakan KTL.
2. Belum optimalnya pengawasan dan penindakan di lapangan. Pengawasan dan penindakan belum mampu mengimbangi tingginya dinamika pelanggaran di Jalan Pahlawan. Pola pelanggaran yang berulang menunjukkan bahwa penindakan belum memberikan efek jera, sementara kepatuhan masyarakat masih bergantung pada keberadaan petugas di lapangan.
3. Tingginya aktivitas sosial dan ekonomi di Jalan Pahlawan. Tingginya aktivitas pasar, sekolah, dan kegiatan ekonomi meningkatkan kepadatan lalu lintas serta penggunaan ruang jalan. Kondisi ini membatasi efektivitas pengawasan dan mendorong terjadinya pelanggaran, sehingga implementasi kebijakan memerlukan penyesuaian dengan kondisi lapangan agar lebih efektif.

Penutup

Kesimpulan

Implementasi Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 49 Tahun 2023 tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas di Kota Samarinda (Studi di Jalan Pahlawan) secara umum belum berjalan dengan baik.

1. Standar dan sasaran kebijakan telah memiliki dasar hukum dan pedoman yang jelas, namun pencapaiannya belum optimal karena masih rendahnya kesadaran

masyarakat, yang ditunjukkan oleh pelanggaran seperti melawan arus, tidak menggunakan helm, melanggar rambu, berkendara di bawah umur, dan balap liar.

2. Sumber daya telah didukung melalui pembagian shift petugas serta fasilitas seperti rambu lalu lintas dan halte. Namun, pemanfaatannya belum optimal karena pengawasan belum konsisten dan beberapa fasilitas masih memerlukan perbaikan.
3. Karakteristik organisasi pelaksana telah mendukung implementasi kebijakan melalui struktur organisasi, pembagian tugas, serta koordinasi antarinstansi yang jelas sehingga menunjang pelaksanaan kebijakan.
4. Komunikasi belum berjalan optimal karena koordinasi formal dan sosialisasi kepada masyarakat belum dilakukan secara konsisten, sehingga pemahaman masyarakat terhadap kebijakan masih rendah.
5. Sikap para pelaksana tergolong baik, ditunjukkan oleh pemahaman, komitmen, dan responsivitas petugas dalam pengawasan, penindakan, serta edukasi di lapangan.
6. Kondisi lingkungan ekonomi, sosial, dan politik belum optimal dalam implementasi kebijakan karena tuntutan ekonomi, rendahnya kesadaran masyarakat, serta belum konsistennya penegakan kebijakan.

Faktor penghambat dalam implementasi kawasan tertib lalu lintas yaitu rendahnya kesadaran dan kepatuhan masyarakat, belum optimalnya pengawasan dan penindakan di lapangan, serta tingginya aktivitas sosial dan ekonomi di Jalan Pahlawan.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan terkait implementasi serta faktor penghambat dari kebijakan, maka penulis memberikan beberapa rekomendasi, sebagai berikut:

1. Rendahnya kesadaran dan kepatuhan masyarakat menjadi dasar Dinas Perhubungan Kota Samarinda bersama Satlantas Polresta Samarinda perlu meningkatkan sosialisasi dan edukasi mengenai Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL) secara berkelanjutan melalui penyuluhan, media sosial, serta kerja sama dengan sekolah dan masyarakat untuk meningkatkan pemahaman dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas.
2. Belum optimalnya pengawasan dan penindakan di lapangan menjadi perhatian Dinas Perhubungan Kota Samarinda dan Satlantas Polresta Samarinda untuk perlu memperkuat pengawasan melalui peningkatan konsistensi patroli, penegakan hukum yang tegas, serta koordinasi dan evaluasi rutin antarinstansi agar kepatuhan masyarakat tidak bergantung pada kehadiran petugas.
3. Tingginya aktivitas sosial dan ekonomi menyebabkan meningkatnya volume kendaraan dan penggunaan ruang jalan secara bersamaan. Pemerintah Kota Samarinda melalui Dinas Perhubungan Kota Samarinda perlu mengoptimalkan pemanfaatan CCTV dengan mengevaluasi posisi, jangkauan, dan arah

pemantauan agar lebih efektif mendukung pengawasan, pengendalian lalu lintas, serta evaluasi pelaksanaan kebijakan Kawasan Tertib Lalu Lintas.

Daftar Pustaka

- Anggara, S. (2016). *Ilmu Administrasi Negara*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Anggara, S. (2018). *Kebijakan Publik*. Bandung: Pustaka Setia.
- Antara Suara. (2023). Sepanjang 2022 Ada 8.287 Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Samarinda. Gooto. <https://www.gooto.com/read/1674816/sepanjang-2022-ada-8-287-pelanggaran-lalu-lintas-di-kota-samarinda>
- Dharma, R. T. (2022). Impelementasi Program Kawasan Tertib Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polres Tuban. *Jurnal Kawruh Abiyasa*, 2(2), 115–126. <https://doi.org/10.59301/jka.v2i2.42>
- Ghofar. (2021). Pelanggaran Lalu Lintas 2021 di Samarinda Turun Drastis. Antara Kaltim. <https://kaltim.antaranews.com/berita/137325/pelanggaran-lalu-lintas-2021di-samarinda-turun-drastis>
- Kurniawan, A. (2023). *Implementasi Peraturan Bupati Asahan Nomor 67 Tahun 2018 Dalam Rangka Meningkatkan Ketertiban Berlalu Lintas Di Kawasan Kota Kisaran Implementation Of Regulation Of The Regency Of Asahan Number 67 Of 2018 In The Order Of Improving Traffic Order In The Kis*. 2(1), 35–42.
- Miles, M., Huberman, M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis* (3rd ed., Vol. 11, Issue 1). SAGE Publications.
- Nurfauziah, R., & Krisnani, H. (2021). Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Remaja Ditinjau Dari Perspektif Konstruksi Sosial. *Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik*, 3(1), 75. <https://doi.org/10.24198/jkrk.v3i1.31975>
- Pasolong, H. (2017). *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Pramono, J. (2020). Implementasi dan Evaluasi Kebijakan Publik. In *Kebijakan Publik*.
- Tahir, A. (2020). *Administrasi Publik (Good Governance menuju Sound Goverment)*. Bandung: Alfabeta.
- Wahyudi, I. (2019). *Koordinasi Antara Dinas Perhubungan Dengan Satlantas Dalam Memberikan Layanan Kawasan Tertib Lalu Lintas Kota Jember*.