

Implementasi Kebijakan Keamanan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Tangerang

Evita Noviyanti^{1*}, Agus Sjafari², Listyaningsih³

¹Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Program Studi Administrasi Publik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Kabupaten Serang, Indonesia

Email: ^{1*}evitanyanti@gmail.com, ²agus.sjafari@untirta.ac.id, ³listyaningsih@untirta.ac.id

(* : coresponding author)

Abstrak – Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Tangerang dengan menggunakan teori implementasi kebijakan Edward III yang mencakup empat dimensi utama: komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Pendekatan kualitatif digunakan dalam penelitian ini, dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam kepada pihak Dinas Perhubungan, Kepolisian, Satpol PP, serta masyarakat dan pengguna jalan seperti pengemudi daring. Hasil penelitian menunjukkan bahwa komunikasi antar instansi pelaksana dan kepada masyarakat belum berjalan optimal karena adanya ketidakkonsistenan informasi dan kurangnya saluran komunikasi terpadu. Sumber daya manusia dan anggaran terbatas juga menghambat efektivitas implementasi, meskipun beberapa upaya pelatihan dan digitalisasi telah dilakukan. Disposisi pelaksana kebijakan tergolong cukup baik, tetapi kurangnya sistem insentif yang memadai menurunkan semangat dan loyalitas, baik di tingkat pelaksana maupun masyarakat. Struktur birokrasi yang terfragmentasi menyebabkan tumpang tindih tugas dan miskomunikasi antarinstansi, meskipun telah dilakukan upaya koordinasi melalui tim khusus dan rapat rutin. Berdasarkan temuan ini, dibutuhkan penguatan sistem komunikasi publik, peningkatan sumber daya, reformasi insentif berbasis kinerja, dan penataan struktur birokrasi yang lebih terintegrasi untuk menunjang keberhasilan kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Tangerang.

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan, Keamanan Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Parkir Liar, Kesadaran Masyarakat, Kota Tangerang.

Abstract – This study aims to analyze the implementation of traffic and road transportation policy in Tangerang City using Edward III's policy implementation theory, which includes four key dimensions: communication, resources, disposition, and bureaucratic structure. A qualitative approach was employed, with data collected through in-depth interviews with officials from the Department of Transportation, Police, Civil Service Police Unit (Satpol PP), as well as members of the public and road users such as online drivers. The findings reveal that communication among implementing agencies and with the public remains suboptimal due to inconsistent information and a lack of integrated communication channels. Limited human resources and budget constraints also hinder effective implementation, although efforts in training and digitalization have been initiated. The disposition of policy implementers is generally positive; however, the lack of adequate incentive systems reduces motivation and loyalty among both implementers and the public. Furthermore, the fragmented bureaucratic structure leads to overlapping duties and miscommunication between agencies, despite ongoing coordination through special teams and regular meetings. Based on these findings, strengthening public communication systems, enhancing the quality and quantity of resources, reforming performance-based incentives, and reorganizing a more integrated bureaucratic structure are necessary to ensure the success of traffic and transportation policy implementation in Tangerang City.

Keywords: Policy Implementation, Traffic Safety, Road Transportation, Illegal Parking, Public Awareness, Tangerang City.

1. PENDAHULUAN

Manajemen lalu lintas dan angkutan jalan merupakan salah satu isu krusial dalam pembangunan perkotaan, khususnya di kota-kota berkembang seperti Kota Tangerang. Pertumbuhan jumlah kendaraan, meningkatnya mobilitas penduduk, dan keterbatasan infrastruktur menimbulkan berbagai permasalahan, seperti kemacetan, pelanggaran lalu lintas, parkir liar, dan menurunnya tingkat keselamatan di jalan. Pemerintah Kota Tangerang telah mengeluarkan berbagai kebijakan untuk mengatasi permasalahan tersebut, namun efektivitas implementasinya masih sering dipertanyakan.

Dalam teori implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh George C. Edward III, keberhasilan suatu kebijakan dipengaruhi oleh empat dimensi utama, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi. Keempat faktor ini saling berkaitan dan

menentukan bagaimana kebijakan yang telah dirumuskan dapat diterapkan secara optimal di lapangan. Dalam konteks Kota Tangerang, masih ditemukan berbagai kendala seperti koordinasi antarinstansi yang belum sinergis, keterbatasan anggaran dan sumber daya manusia, komunikasi publik yang belum maksimal, serta struktur birokrasi yang terfragmentasi.

Selain itu, rendahnya insentif terhadap pelaksana dan masyarakat turut memengaruhi motivasi serta kepatuhan terhadap aturan lalu lintas yang berlaku. Oleh karena itu, penting untuk mengevaluasi implementasi kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan secara komprehensif berdasarkan keempat dimensi tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis sejauh mana komunikasi, ketersediaan sumber daya, sikap pelaksana, dan struktur birokrasi memengaruhi efektivitas pelaksanaan kebijakan, serta memberikan rekomendasi strategis bagi peningkatan kualitas implementasi di masa mendatang.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk menganalisis implementasi kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Tangerang. Pendekatan ini dipilih untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai proses implementasi kebijakan yang berlangsung, serta mengkaji faktor-faktor yang memengaruhi keberhasilan atau hambatannya berdasarkan perspektif pelaksana maupun masyarakat. Fokus utama penelitian adalah pada empat dimensi implementasi kebijakan menurut Edward III, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.

Pengumpulan data dilakukan melalui teknik wawancara mendalam (in-depth interview) kepada sejumlah informan yang dianggap memiliki pengetahuan, pengalaman, dan keterlibatan langsung dalam pelaksanaan kebijakan. Informan utama terdiri dari pejabat struktural Dinas Perhubungan Kota Tangerang, Kepala Unit Keamanan dan Keselamatan Berjalan Lintas, anggota Kepolisian, personel Satpol PP, serta masyarakat pengguna jalan seperti pengemudi daring dan warga lokal. Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur dengan panduan pertanyaan yang disesuaikan berdasarkan dimensi implementasi kebijakan.

Selain wawancara, penelitian ini juga menggunakan teknik observasi lapangan dan telaah dokumen sebagai data pelengkap. Observasi dilakukan di beberapa titik strategis di Kota Tangerang yang menjadi lokasi penerapan kebijakan lalu lintas, seperti kawasan padat lalu lintas, lokasi parkir liar, dan titik rawan pelanggaran. Sementara itu, telaah dokumen dilakukan terhadap regulasi lokal, laporan kegiatan dinas, dan data statistik lalu lintas sebagai dasar untuk memahami konteks kebijakan secara lebih menyeluruh.

Penentuan informan dilakukan dengan teknik purposive sampling, yaitu pemilihan secara sengaja terhadap individu yang dianggap relevan dan mampu memberikan informasi yang kaya. Untuk memastikan keberagaman perspektif, informan dipilih dari berbagai latar belakang jabatan dan peran dalam kebijakan yang diteliti. Jumlah informan dalam penelitian ini adalah sebanyak 8 orang, yang terdiri dari lima pelaksana kebijakan dan tiga unsur masyarakat dan pengguna jalan.

Analisis data dilakukan secara kualitatif melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Data hasil wawancara ditranskripsi dan dikategorisasi sesuai dengan tema atau dimensi dalam teori Edward III. Temuan yang muncul dari masing-masing informan kemudian dibandingkan untuk menemukan pola, perbedaan, dan keterkaitan antar faktor yang memengaruhi implementasi kebijakan. Teknik triangulasi sumber digunakan untuk meningkatkan validitas data dengan membandingkan informasi dari berbagai informan dan metode pengumpulan data.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada penelitian ini, peneliti membahas mengenai implementasi kebijakan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Tangerang, sebagai bagian dari upaya mendukung pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan jalan Pasal 200. Fokus utama dari penelitian ini adalah menganalisis sejauh mana kebijakan keamanan lalu-lintas dan

angkutan jalan telah diimplementasikan secara efektif di wilayah tersebut, serta mengidentifikasi faktor-faktor penghambat dalam pelaksanaannya.

Dalam konteks ini, keamanan lalu-lintas dan angkutan jalan bukan hanya menjadi tanggung jawab pemerintah, melainkan juga membutuhkan partisipasi aktif masyarakat sebagai subjek pelaksana kebijakan. Oleh karena itu, penelitian ini menelaah implementasi kebijakan melalui empat variabel utama berdasarkan teori implementasi George Edward III, dalam Agustino (2020: 154-159) yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi (sikap pelaksana), dan struktur birokrasi. Berdasarkan hasil penelitian di atas dan juga hasil observasi peneliti di lapangan dapat diketahui bahwa:

3.1 Komunikasi

Dimensi komunikasi dalam implementasi kebijakan lalu lintas di Kota Tangerang berperan penting dalam menentukan keberhasilan pelaksanaan kebijakan tersebut. Berdasarkan teori Edward III, aspek komunikasi mencakup transmisi, kejelasan, dan konsistensi. Pelaksana kebijakan seperti Polres Metro Kota Tangerang, Dinas Perhubungan, dan Satpol PP telah melakukan sosialisasi melalui berbagai saluran seperti media cetak, digital, dan pertemuan langsung. Namun, efektivitas penyampaian masih terbatas karena tidak semua lapisan masyarakat dapat dijangkau dengan baik, terutama mereka yang kurang akrab dengan media digital atau tidak aktif dalam kegiatan sosial.

Pada aspek kejelasan, isi pesan kebijakan masih dirasa kurang mudah dipahami oleh masyarakat. Informasi yang disampaikan cenderung teknis dan legalistik, tanpa disertai ilustrasi atau penyederhanaan bahasa yang memadai. Hal ini menyebabkan terjadinya salah tafsir dan kebingungan, khususnya pada kelompok pengguna jalan seperti pengemudi daring. Meskipun sudah ada inisiatif dari Dinas Perhubungan dalam bentuk infografis dan media edukatif, distribusinya belum optimal dan belum menjangkau kelompok sasaran secara menyeluruh.

Sementara itu, pada aspek konsistensi, implementasi kebijakan masih menghadapi hambatan serius. Terdapat perbedaan penafsiran dan prioritas antarinstansi pelaksana, serta kurangnya sinkronisasi informasi di lapangan. Hal ini menyebabkan munculnya informasi yang tidak seragam dan sering kali membingungkan masyarakat. Ketidaksiharian antara petunjuk lapangan dan informasi yang beredar di media sosial juga memperburuk kepercayaan masyarakat terhadap pelaksana kebijakan, terutama saat terjadi perubahan aturan secara tiba-tiba tanpa komunikasi yang memadai.

Secara keseluruhan, komunikasi dalam implementasi kebijakan lalu lintas di Kota Tangerang belum sepenuhnya berjalan efektif. Masih terdapat kesenjangan antara maksud kebijakan dengan pemahaman masyarakat akibat lemahnya transmisi, kurang jelasnya pesan, dan inkonsistensi informasi. Untuk itu, diperlukan penguatan strategi komunikasi dua arah yang lebih partisipatif, penyederhanaan bahasa kebijakan, serta koordinasi lintas instansi yang lebih solid agar informasi kebijakan dapat diterima dan dipahami dengan tepat oleh masyarakat sebagai target utama implementasi.

3.2 Sumber Daya

Dimensi sumber daya menjadi elemen vital dalam mendukung keberhasilan implementasi kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan. Ketersediaan staf, baik dari kepolisian, Dinas Perhubungan, maupun Satpol PP, masih belum memadai untuk menjangkau seluruh wilayah Kota Tangerang secara optimal. Meski sistem shift telah diterapkan, beban kerja yang tinggi serta keterbatasan jumlah dan kompetensi teknis petugas menjadi hambatan utama. Selain itu, profesionalisme dalam pelayanan juga menjadi sorotan masyarakat, yang mengharapkan sikap petugas yang lebih ramah, informatif, dan responsif.

Di sisi informasi, pelaksana kebijakan telah memanfaatkan data dari ETLE, CCTV, dan layanan pengaduan digital seperti WhatsApp. Namun, integrasi antarinstansi dan pembaruan data masih belum maksimal. Informasi sering kali tidak konsisten, sulit diakses, dan tidak disampaikan dalam waktu yang tepat. Keterbatasan media informasi, seperti kurangnya papan petunjuk atau informasi real-time, semakin memperbesar kesenjangan pemahaman antara pelaksana dan masyarakat. Masyarakat menuntut informasi yang akurat, cepat, dan mudah diakses untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas.

Aspek wewenang menunjukkan bahwa pelaksana telah memiliki dasar hukum dan administrasi yang cukup dalam menjalankan tugasnya. Namun, pelaksana masih menghadapi tantangan koordinasi antarinstansi serta sikap masyarakat yang kurang kooperatif. Ketidakkonsistenan dalam penegakan aturan juga menimbulkan persepsi negatif terhadap kewenangan petugas, yang dinilai tidak tegas dan tidak seragam. Kurangnya sosialisasi mengenai batas-batas kewenangan memperparah kebingungan masyarakat dalam memahami peran dan otoritas tiap instansi di lapangan.

Terakhir, dari sisi fasilitas, dukungan sarana dan prasarana seperti kendaraan patroli, alat komunikasi, dan rambu lalu lintas masih belum memadai. Pemanfaatan teknologi digital masih minim, dan sistem pelaporan masih banyak dilakukan secara manual. Keterbatasan ini menghambat respons cepat terhadap situasi di lapangan. Masyarakat juga kesulitan memperoleh informasi dari sumber resmi yang andal. Untuk itu, dibutuhkan modernisasi infrastruktur, penyebaran fasilitas yang merata, dan pengembangan sistem informasi digital terintegrasi untuk memperkuat efektivitas pelaksanaan kebijakan di Kota Tangerang.

3.3 Disposisi

Disposisi dalam implementasi kebijakan lalu lintas di Kota Tangerang menunjukkan kecenderungan yang relatif positif di kalangan pelaksana. Sebagian besar petugas lapangan memiliki semangat dan kesadaran terhadap pentingnya kebijakan, terutama yang menyangkut keselamatan publik. Meski demikian, semangat tersebut tidak selalu konsisten karena dipengaruhi oleh faktor eksternal seperti kurangnya pelatihan, keterbatasan sarana kerja, dan iklim birokrasi yang belum sepenuhnya mendukung fleksibilitas di lapangan.

Tingkat partisipasi pelaksana dalam proses kebijakan juga turut memengaruhi disposisi mereka. Ketika petugas merasa dilibatkan dan didengar aspirasinya, komitmen mereka terhadap kebijakan menjadi lebih kuat. Sebaliknya, ketika komunikasi hanya bersifat top-down, muncul kecenderungan pasif. Hal ini menekankan pentingnya pendekatan kolaboratif dan dua arah antara pembuat kebijakan dan pelaksana agar motivasi tetap terjaga.

Dari sisi struktur birokrasi, meskipun sistem administrasi sudah cukup mapan dan beberapa unit telah mengadopsi digitalisasi, hambatan berupa prosedur berlapis dan koordinasi yang lambat masih menjadi kendala. Situasi ini menurunkan daya gerak dan responsivitas pelaksana. Di sisi lain, masyarakat dan pengemudi online menunjukkan sikap yang beragam terhadap kebijakan, tergantung pada kejelasan informasi, konsistensi penegakan, dan rasa keadilan dalam pelaksanaannya.

Adapun insentif yang berlaku saat ini masih bersifat terbatas dan dominan non-material. Para pelaksana mengharapkan bentuk insentif yang lebih nyata dan relevan dengan kondisi kerja mereka. Di tingkat masyarakat, kurangnya program penghargaan atau insentif publik membuat kepatuhan terhadap aturan lalu lintas berjalan lambat. Oleh karena itu, sistem insentif yang adil, terukur, dan kontekstual perlu dikembangkan agar mampu memperkuat disposisi positif dari kedua kelompok kunci ini: pelaksana kebijakan dan masyarakat sebagai penerima kebijakan.

3.4 Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi dalam implementasi kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Tangerang menunjukkan bahwa keberadaan Standar Operasional Prosedur (SOP) menjadi komponen penting dalam menunjang pelaksanaan kebijakan. Seluruh instansi pelaksana seperti Kepolisian, Dinas Perhubungan, dan Satpol PP telah memiliki SOP sebagai acuan kerja. Namun, implementasi SOP di lapangan masih menghadapi kendala, seperti sifat SOP yang terlalu formal dan kaku, sehingga tidak cukup adaptif terhadap situasi darurat. Kurangnya ruang diskresi bagi petugas membuat penanganan insiden menjadi lambat dan kurang efisien.

Ketidakterpaduan SOP antarinstansi juga memunculkan permasalahan koordinasi. Tidak sinkronnya panduan kerja antar lembaga seperti Kepolisian dan Dinas Perhubungan menyebabkan tumpang tindih kewenangan serta miskomunikasi dalam pelaksanaan kebijakan. Hal ini diperparah dengan minimnya sosialisasi SOP kepada pengguna jalan, terutama pengemudi daring, yang kerap menerima instruksi mendadak tanpa penjelasan memadai. Keadaan ini menurunkan kepercayaan masyarakat dan menciptakan ketegangan di lapangan.

Selain SOP, aspek fragmentasi juga menjadi tantangan struktural dalam pelaksanaan kebijakan. Meskipun pembagian tugas berdasarkan spesialisasi telah dilakukan antarinstansi, koordinasi lintas unit masih belum optimal. Upaya seperti pembentukan tim koordinasi dan pemanfaatan sistem digital telah dilakukan untuk menyatukan persepsi di tingkat internal. Namun, masyarakat masih merasakan ketidakkonsistenan informasi antarinstansi di lapangan, yang menciptakan kebingungan dan mengurangi efektivitas kebijakan secara keseluruhan.

Dari uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan sangat bergantung pada struktur birokrasi yang responsif, adaptif, dan terkoordinasi. Reformulasi SOP, pelatihan berkelanjutan, penyederhanaan alur birokrasi, serta integrasi komunikasi lintas instansi dan ke masyarakat menjadi langkah strategis yang perlu segera dilakukan. Dengan demikian, struktur birokrasi tidak hanya menjadi wadah administratif, tetapi juga sebagai sistem pendukung yang dinamis dalam mewujudkan kebijakan lalu lintas yang efektif dan diterima publik.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai implementasi kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Tangerang dengan menggunakan teori George C. Edward III, dapat disimpulkan bahwa keempat dimensi utama yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi, memiliki peran yang saling terkait dalam memengaruhi efektivitas pelaksanaan kebijakan.

Dimensi komunikasi telah dijalankan melalui berbagai metode sosialisasi, baik melalui media cetak, elektronik, hingga pendekatan langsung ke masyarakat. Namun, efektivitas komunikasi belum sepenuhnya optimal karena masih terdapat kendala dalam hal kejelasan informasi, keterjangkauan pesan, serta kurangnya ruang bagi masyarakat untuk memberikan umpan balik. Hal ini menunjukkan perlunya komunikasi yang lebih partisipatif dan adaptif terhadap karakteristik penerima kebijakan.

Dalam hal sumber daya, ketersediaan personel dan anggaran menunjukkan kecenderungan mencukupi, namun masih terdapat keterbatasan pada pelatihan teknis, fasilitas penunjang, serta keberlanjutan dukungan logistik. Penguatan kapasitas sumber daya manusia dan peningkatan efisiensi distribusi sumber daya menjadi kunci agar pelaksanaan kebijakan berjalan secara konsisten.

Dimensi disposisi menunjukkan bahwa para pelaksana kebijakan memiliki komitmen yang cukup baik dalam menjalankan tugas. Namun, sikap positif ini perlu diperkuat melalui insentif yang memadai dan pelibatan yang lebih aktif dalam proses pengambilan keputusan. Keterlibatan masyarakat dalam mendukung implementasi juga masih bervariasi dan perlu ditingkatkan melalui pendekatan edukatif yang lebih menyentuh.

Pada dimensi struktur birokrasi, telah tersedia SOP dan pembagian tugas yang jelas di antara lembaga pelaksana. Akan tetapi, kendala muncul dalam hal koordinasi lintas instansi dan kekakuan prosedural di lapangan. Fragmentasi birokrasi tanpa sistem koordinasi terpadu cenderung menghambat efektivitas implementasi. Oleh karena itu, integrasi SOP, digitalisasi layanan, dan penguatan koordinasi menjadi hal yang mendesak untuk mewujudkan pelaksanaan kebijakan yang efisien dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

Dengan demikian, keempat dimensi teori Edward III menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan tidak cukup hanya dengan kejelasan aturan atau niat pelaksana, tetapi menuntut sinergi yang menyeluruh dari komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi yang adaptif terhadap realitas sosial di lapangan.

REFERENCES

- Gunawan, Muhammad Nuh. 2023. *Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Semarang Tahun 2022*. Jurnal Ilmu Politik, Vol 1 (2), pp 76-83. Diakses 12 Agustus 2024, dari jurnal Universitas Wahid Hasyim.
- Jhordyan Pakiding Andilolo, Hadi Tuasikal, Dwi Pratiwi Markus. 2024. *Implementasi Hukum Lalu-Lintas Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jurnal

- Hukum, Vol 6 (4), pp 11717-11729. Diakses pada 25 Januari 2024, dari jurnal Universitas Muhammadiyah Sorong.
- Parto Sumtaki, Sri Ka'bah. 2022. *Implementasi Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Berjalan Lintas di Kalangan Remaja di Kabupaten Pulau Morotai Tahun 2022*. Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan, Vol 8 (13), pp. 576-585. Diakses 30 November 2023, dari jurnal Universitas Pasifik.
- Qori'atul Aulia Bayanillah. 2023. *Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Lalu-Lintas di Cibiru Kota Bandung*. Jurnal Administrasi Publik, Vol 23, pp 41-48. Di Akses April 2023, dari Jurnal Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung.
- Rahman Amin, 2022. *Penyuluhan Hukum Budaya Tertib Berjalan Lintas di Jalan Raya Menurut Undang-Undang Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan*. Vol 5 (2), pp 131-143. Diakses pada 30 November 2023, dari jurnal Universitas Bhayangkara Jakarta.
- Rifka Safira, Rahmiati, Rahmad Sujud Hidayat, Lala. 2023. *Penerapan Sanksi Hukum dan Regulasi Dalam Mengurangi Kecelakaan Lalu-lintas*. Jurnal Eksishum, Vol.3 (1), pp. 37-44. Diakses pada 12 Agustus 2024, dari jurnal Universitas Tangerang Raya.
- Riri Febriana, Ananda Mahardika. 2022. *Implementasi Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 9 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Medan*. Jurnal Kesejahteraan Sosial, Komunikasi, dan Administrasi Publik, Vol.1 (3), pp. 193-200. Diakses 12 Agustus 2024, dari jurnal Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan.
- Abdoellah, Awan dan Yudi, Rusfiana. 2016. *Teori dan Analisis Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Agustien, Melawaty. 2024. *Keselamatan Lalu-Lintas*. Jawa Tengah: CV Eureka Media Aksara.
- Agustino, Leo. 2014. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta
- Anggara, Sahya. 2018. *Kebijakan Publik*. Bandung: Pustaka Setia Bandung. Dini, Ayu. 2024. *Keamanan Transportasi Publik Tantangan dan Strategi Pencegahan*: CV Garuda Mas Sejahtera.
- Moleong, Lexy J. 2005. *Metode Penelitian Kualitatif*. Remaja dkk: Bandung Sore, Uddin dan Sobirin. 2017. *Kebijakan Publik*. Makassar: CV Sah Media. Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta: Bandung.
- Syahruddin. 2018. *Implementasi Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Studi Kasus*. Bandung: Nusa Media.
- Wahab, Solichin Abdul. 2012. *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Penyusunan model-model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Winarno, Budi. 2012. *Kebijakan Publik (Teori, Proses, dan Studi Kasus)*. Buku Seru: Yogyakarta.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Walikota Kota Tangerang Nomor 43 Tahun 2017 Tentang Pengawasan dan Pengendalian Kegiatan Parkir Kendaraan di Jalan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan.