

Analisis Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kota Bekasi

Hadi Wulandari¹, Dodi Rahmat Setiawan^{2*}, Zulkifli³

Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi

Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI, Indonesia

Email : hadiwulandari12@gmail.com¹, dodi.rs2303@gmail.com², zulkifli.nuh65@gmail.com³

*Corresponding Author

ARTICLE INFO

Keywords :

Public Policy, Policy Implementation, Model Edward III.

ABSTRACT

The focus of this research is the implementation of the Bekasi City Regional Regulation Number 09 of 2019 concerning the Implementation of Road Traffic and Transportation which is the responsibility of the Bekasi City Transportation Service in the Implementation of Road Equipment. To measure the success of Implementation by applying the Edward III Model which includes Communication, Resources, Disposition and Bureaucratic Structure. This study aims to analyze what factors support and hinder successful implementation. This study uses a qualitative research approach with descriptive research types. Data collection techniques through interviews, observation, documentation and triangulation. Determination of informants using nonprobability purposive sampling technique. Data analysis techniques use descriptive data analysis techniques. The results of the study show that the implementation of the Bekasi City Regional Regulation Number 09 of 2019 has generally been going well. Supporting factors include communication that runs very well, support for the attitude of policy implementers and relationships between work units that are very well established making it easier to coordinate and work together. While the inhibiting factors are human resources and limited budget.

PENDAHULUAN

Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mulai berlaku pada tanggal 1 Juli 2019 untuk diterapkan di wilayah Pemerintahan Kota Bekasi guna menunjang perkembangan pembangunan dan pertumbuhan perekonomian yang strategis di Kota Bekasi, dengan mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, nyaman dan kelancaran mobilitas orang, barang dan jasa guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat di Kota Bekasi.

Dalam rangka menngimplementasikan Perda tersebut, Pemerintah Kota Bekasi menghadapi tantangan atau permasalahan setiap tahunnya yang lebih detail dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel.1
Tantangan/Permasalahan Transportasi secara umum di Kota Bekasi
Sebelum dan Sesudah Perda No. 09 Tahun 2019 di Berlakukan

Sebelum Perda No. 09 Tahun 2019 Diberlakukan	Setelah Perda No. 09 Tahun 2019 Diberlakukan
<p>Jumlah penduduk yang selalu meningkat setiap tahunnya. Tahun 2012 : 2.523.032 jiwa Tahun 2013 : 2.592.819 jiwa Tahun 2014 : 2.663.011 jiwa Tahun 2015 : 2.733.240 jiwa Tahun 2016 : 2.803.283 jiwa Tahun 2017 : 2.873.484 jiwa (sumber : Arsip BPS Bekasi dalam Angka Tahun 2018)</p>	<p>Kota Bekasi dengan luas wilayah 213,12 Kilometer persegi memiliki jumlah penduduk pada tahun 2022 berjumlah 2.590.257 jiwa dan setiap tahunnya selalu bertambah secara signifikan, menjadikan Kota Bekasi menjadi daerah dengan tingkat kepadatan penduduk yang sangat tinggi. (sumber : Arsip BPS Bekasi dalam Angka Tahun 2023)</p>
<p>Jumlah kepemilikan kendaraan yang selalu meningkat setiap tahunnya. Tahun 2013 : 883.221 unit Tahun 2014 : 922.297 unit Tahun 2015 : 947.892 unit Tahun 2016 : 983.046 unit Tahun 2017 : 981.308 unit Tahun 2018 : 976.110 unit (Sumber : Open Data Jabar – Jumlah Kendaraan Bermotor berdasarkan cabang pelayanan di Jawa Barat Tahun 2013-2021)</p>	<p>Jumlah kepemilikan kendaraan bermotor yang setiap tahunnya selalu meningkat. Di tahun 2021 tercatat 1,5 juta unit kendaraan bermotor dimana sebanyak 72 persen merupakan didominasi kendaraan roda dua dan 28 persen kendaraan roda empat, dimana 33.900 unit kendaraan bermotor baru yang mengaspal di Kota Bekasi terdiri dari 30.000 unit kendaraan bermotor roda dua dan 3.900 unit kendaraan bermotor roda empat. (sumber : Pusat Pengelolaan Pendapatan Daerah/P3D Kota Bekasi Tahun 2021)</p>
<p>Pertumbuhan pembangunan jalan tidak signifikan. Adapun jalan baru yang selesai dibangun hingga akhir tahun 2018 sepanjang 26.117,74 meter persegi. Rinciannya, jalan lingkungan 19.764,91 meter persegi, jalan lokal 2.794,2 meter persegi, jalan kolektor 1.966,2 meter persegi, dan jalan arteri 1.592,35 meter persegi. "Jadi volume jalan dengan jumlah kendaraan tidak menampung". (sumber : Kepala Bidang Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi Tahun 2019)</p>	<p>Pertumbuhan pembangunan jalan di Kota Bekasi hanya 3 Kilometer setiap tahunnya sehingga menyebabkan volume jalan dengan kendaraan tidak tertampung dan terjadilah kemacetan lalu lintas. (sumber : Kepala Bidang Bina Marga dan Sumber Daya Air Tahun 2020)</p>
<p>Magnet bagi masyarakat diluar daerah untuk mengadu peruntungan nasib di Kota Bekasi dan Kota Bekasi pun menjadi kawasan hunian bagi kaum urban. UMK Kota Bekasi selalu tertinggi di Jawa Barat UMK 2015 : Rp. 2.984.000 UMK 2016 : Rp. 3.327.160 UMK 2017 : Rp. 3.601.650 UMK 2018 : Rp. 3.915.354 (sumber : Daftar UMK Jabar Periode 2015-2019)</p>	<p>Kota Bekasi sudah berkembang menjadi kota perdagangan, jasa dan industri UMK Tahun 2022 sebesar Rp. 4.816.921,17 yang telah ditetapkan berdasarkan Keputusan Gubernur Jawa Barat No. 561/Kep.732-Kesra/2021 Tanggal 30 November 2021 dalam hal ini UMK 2022 Kota Bekasi menjadi yang tertinggi di Jawa Barat. Kondisi ini menjadi magnet bagi masyarakat diluar daerah untuk mengadu peruntungan nasib di Kota Bekasi dan Kota Bekasi pun menjadi kawasan hunian bagi kaum urban. Sumber : (Keputusan Gubernur Jawa Barat No. 561/Kep.732-Kesra/2021)</p>

Selanjutnya, secara khusus tantangan atau permasalahan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam implementasi program pembangunan bidang lalu lintas dan angkutan jalan serta dalam menjalankan tugas pokok dan fungsinya sebagai Satuan Kerja Pemerintah Daerah sebelum dan sesudah pemberlakuan PerDa Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019, dapat dilihat pada tabel berikut dibawah ini.

Tabel.2
Permasalahan Dinas Perhubungan Kota Bekasi
Dalam Melaksanakan Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Sebelum dan Sesudah Perda No. 09 Tahun 2019 Diberlakukan

Sebelum Perda No. 09 Tahun 2019 Diberlakukan	Sesudah Perda No. 09 Tahun 2019 diberlakukan
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kemacetan lalu lintas faktor yang mempengaruhinya adalah belum tercapainya standar pelayanan minimal untuk Sumber Daya Manusia (SDM) di bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas/MRLL, Evaluasi Analisis dampak lalu lintas/andalalin, pengelolaan parkir pada kab/kota, tingkat jaringan jalan (LOS) yang rendah masih terdapat 24 titik kemacetan. 2. Belum optimalnya angkutan umum dan massal, faktor yang mempengaruhinya adalah kondisi angkutan angkutan umum massal yang belum memenuhi harapan masyarakat banyak pengguna jasa transportasi dan pengelolaan usaha angkutan kota yang dilakukan secara tradisional (milik pribadi/orang per orang) 3. Jalan yang tersedia saat ini belum sepenuhnya sesuai dengan pola distribusi angkutan barang, faktor yang mempengaruhinya adalah belum adanya terminal angkutan barang khusus yang akan menjadi sentra distribusi barang. 4. Terbatasnya dana untuk pembangunan sarana dan prasarana perhubungan dan lalu lintas secara menyeluruh, adapun faktor yang mempengaruhi karena penanggulangan masalah transportasi belum menjadi <i>top priority</i> bagi pemangku kebijakan. 5. Kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas, faktor yang mempengaruhi diantaranya adalah faktor kedisiplinan pengemudi, kondisi kendaraan yang tidak layak, kondisi jalan yang rusak dan mental dari pengguna jalan tersebut, perlengkapan jalan yang kurang memadai dan lemahnya penegakan hukum bagi pelanggar lalu lintas. 6. Masih maraknya praktik parkir liar di beberapa ruas jalan yang bukan peruntukannya, adapun faktor yang mempengaruhinya adalah keterbatasan lahan parkir yang disediakan oleh pihak-pihak yang berkepentingan (sekolah, kantor, tempat usaha dan lain sebagainya). <p>Sumber : Renstra Dishub Kota Bekasi Tahun 2018</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak seimbangnya pertumbuhan jumlah kendaraan dengan penambahan jaringan jalan di Kota Bekasi, adapun faktor yang mempengaruhinya adalah kemudahan konsumen dalam memiliki kendaraan (fasilitas kredit) sementara Pemerintah daerah kesulitan dalam pembebasan lahan untuk menambah ruas jalan yang baru. 2. Besarnya tingkat penggunaan kendaraan pribadi, faktor yang mempengaruhinya adalah banyaknya pengguna transportasi umum yang beralih ke kendaraan pribadi sementara angkutan umum dinilai tidak cukup nyaman. 3. Keterbatasan SDM terutama yang memiliki latar belakang pendidikan transportasi, kelululintasan, teknik mesin, serta yang memiliki kemampuan IT diatas rata-rata. 4. Masih rendahnya pemanfaatan teknologi informasi (TI) dalam pelaksanaan tata kelola transportasi perkotaan. 5. Kondisi terminal kurang memenuhi persyaratan pelayanan angkutan yang di indikasikan dengan kurang tersedianya lahan sesuai pelayanan dan adanya aksesibilitas dari dan ke terminal yang masih terhambat oleh aktivitas lain. 6. Terbatasnya dana untuk pembangunan sarana dan prasarana transportasi secara menyeluruh, adapun faktor yang mempengaruhi karena penanggulangan masalah transportasi belum menjadi <i>”top priority”</i> bagi pemangku kebijakan. 7. Masih maraknya praktik parkir liar di beberapa ruas jalan yang bukan peruntukannya, adapun faktor yang mempengaruhinya adalah Keterbatasan lahan parkir yang disediakan oleh pihak-pihak yang berkepentingan (kantor, tempat usaha dan sebagainya)

Berkenaan dengan hal tersebut, Pemerintah Kota Bekasi sebagai penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan melalui dinas terkait sudah melakukan berbagai upaya agar dapat menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib dan lancar melalui rekayasa lalu lintas pada beberapa titik yang dianggap atau berpotensi dapat terjadi kemacetan baik pagi dan di sore hari, penataan struktur tata ruang dengan pembangunan infrastruktur jalan dan perbaikan jalan, perbaikan manajemen lalu lintas, mengoptimalkan penyebrangan jalan, peningkatan kapasitas angkutan dan lain sebagainya. Namun tetap saja masih terdapat masalah seperti, marka jalan yang kurang jelas, penerangan jalan yang kurang maksimal, perlengkapan jalan yang tidak berfungsi dengan baik, kondisi jalan yang berlubang serta kebijakan Pemerintah

daerah yang secara tidak langsung dapat memicu kemacetan bahkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

KAJIAN PUSTAKA

1. Kebijakan Publik

Kebijakan (*policy*) umumnya dipahami sebagai keputusan yang diambil untuk menangani masalah-masalah tertentu. Kebijakan (*policy*) menunjukkan pilihan terpenting yang dibuat, baik dalam kehidupan organisasi maupun dalam kehidupan pribadi.

Anderson dalam Suparno (2017 : 7), merumuskan bahwa kebijakan itu adalah “*A purposive course of action followed by an actor or set of actors in dealing with problem or matter of concern* (serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang atau sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu)”.

Selanjutnya Menurut Edi Suharto dalam Suparno (2017 : 8), “kebijakan adalah prinsip atau cara bertindak yang dipilih untuk mengarahkan pengambilan keputusan”. Sedangkan Frederick dalam Syahrudin (2020 : 18), mendefinisikan “kebijakan sebagai serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukkan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijakan tersebut dalam rangka mencapai tujuan tertentu”.

Berkenaan dengan kebijakan publik, Shafriz dan Russel dalam Suparno (2017 : 9), mendefinisikan kebijakan publik sangat praktis, yaitu “*what ever a government decides to do or not to do* atau apa-apa yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah”. Sedangkan Paterson dalam Suparno (2017 : 9), berpendapat bahwa “kebijakan publik secara umum sebagai aksi pemerintah dalam menghadapi masalah, dengan mengarahkan perhatian terhadap siapa dapat apa, kapan dan bagaimana”.

Dari berbagai pandangan tentang kebijakan publik dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik adalah pola tindakan yang dibuat dan ditetapkan oleh lembaga pemerintahan baik pejabat maupun instansi pemerintahan yang merupakan pedoman, pegangan ataupun petunjuk bagi setiap usaha dan aparatur pemerintahan, sehingga tercapai kelancaran dan keterpaduan dalam pencapaian tujuan kebijakan yang terwujud dalam bentuk peraturan perundang-undangan.

2. Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi yang merupakan terjemahan dari kata “*implementation*”, berasal dari kata kerja “*to implement*”. Menurut Webster's Dictionary (1979) dalam Agus Subianto (2020 : 17), kata *to implement* berasal dari bahasa Latin “*implementum*” dari asal kata “*impere*” dan “*plere*”. Selanjutnya kata “*to implement*” dimaksudkan sebagai : “(1) *to carry into effect; to fulfill; accomplish*. (2) *to provide with the means for carrying out into effect or fulfilling; to give practical effect to*. (3) *to provide or equip with implements*”. Yaitu, Pertama, *to implement* dimaksudkan “membawa ke suatu hasil (akibat); melengkapi dan menyelesaikan”. Kedua, *to implement* dimaksudkan “menyediakan sarana (alat) untuk melaksanakan sesuatu; memberikan hasil yang bersifat praktis terhadap sesuatu”. Ketiga, *to implement* dimaksudkan menyediakan atau melengkapi dengan alat”.

Sehubungan dengan kata implementasi di atas, Pressman dan Wildavsky (1978) dalam Agus Subianto (2020 : 18), mengemukakan bahwa, “*implementation as to carry out, accomplish, fulfill, produce, complete*”. Maksudnya : membawa, menyelesaikan, mengisi, menghasilkan, melengkapi”. Jadi secara etimologis implementasi itu dapat dimaksudkan sebagai suatu aktivitas yang bertalian dengan penyelesaian suatu pekerjaan dengan penggunaan sarana (alat) untuk memperoleh hasil.

Dari penjelasan-penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan tidak akan dimulai sebelum tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran ditetapkan atau diidentifikasi oleh keputusan-keputusan kebijakan. Jadi implementasi merupakan suatu proses kegiatan yang dilakukan oleh berbagai aktor sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan-tujuan atau sasaran-sasaran kebijakan itu sendiri.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan Model yang dikembangkan oleh Edward III untuk menganalisa Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 meliputi dimensi

Communication (komunikasi), *Resources* (sumber daya), *Dispositions* (sikap pelaksana), *Bureaucratic Structure* (struktur birokrasi). Ke empat faktor tersebut akan dijelaskan sebagai berikut :

- a. *Communication* (komunikasi)
Komunikasi sangat penting, karena suatu program hanya dapat diimplementasikan dengan baik, jika jelas bagi pelaksana. Hal ini menyangkut proses penyampaian informasi atau transmisi, kejelasan informasi (clarity) serta konsistensi informasi yang disampaikan.
- b. *Resources* (Sumber Daya)
Mencakup empat komponen yakni, Staff yang cukup (kuantitas & kualitas); informasi yang diperlukan untuk pengambilan keputusan; *Authority* (kewenangan) guna melaksanakan tugas dan tanggung-jawab serta fasilitas yang dibutuhkan dalam pelaksanaan.
- c. *Dispositions* (Sikap Pelaksana)
Adalah sikap dan komitmen dari pelaksana terhadap program, khususnya dari mereka yang menjadi implementor, dalam hal ini terutama adalah aparatur birokrasi. Terdapat 2 dimensi dalam disposisi yaitu pengangkatan birokrasi dan insentif.
- d. *Bureaucratic Structure* (Struktur Birokrasi)
Yaitu terdapatnya suatu SOP (*Standard Operating Procedures*), tata aliran pekerjaan dan pelaksanaan program. Jika hal ini tidak ada, maka sulit untuk mencapai hasil yang memuaskan, karena penyelesaian masalah bersifat ad-hoc, memerlukan penanganan dan penyelesaian khusus tanpa pola yang standar. Fragmentasi yang sering terdapat di dalam organisasi harus dihindari dan diatasi melalui sistem koordinasi.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor apa saja yang mendukung dan menghambat keberhasilan implementasi. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif dengan Jenis penelitian deskripsi. Teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dokumentasi dan triangulasi. Penentuan informan menggunakan teknik *Nonprobability purposive sampling*. Teknik analisa data menggunakan tehnik analisa data deskriptif.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian menunjukkan kondisi yang terjadi pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam Mengimplementasikan Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi tanggungjawab Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan yang digambarkan dan dijelaskan dalam 4 (empat) dimensi sebagai berikut:

1. Dimensi Komunikasi

a. Transmisi

Pada indikator transmisi, diketahui bahwa penyampaian informasi mengenai kebijakan program paling dominan dilakukan dengan menyelenggarakan rapat yang melibatkan pejabat dan staf yang kompeten dibidangnya. Informasi disampaikan dengan bahasa yang sederhana, maksudnya agar lebih mudah untuk dipahami oleh pegawai yang lain atau staf dibawahnya.

Cara penyampaian atau cara mentransmisikan informasi yang relatif sama disemua unit kerja berkenaan dengan program LLAJ yaitu melalui media rapat yang melibatkan pejabat dinas tertentu seperti Kepala Dinas, Sekretaris, Kabid, Kasie, Ka. UPTD dan unsur dinas terkait lainnya dimana program yang dimaksud harus disosialisasikan ke staff dibawahnya. Dalam mentransmisikan informasi program LLAJ secara detail disampaikan perintah-perintah dan arahan-arahan dari sumber pembuat kebijakan kepada mereka-mereka yang diberikan wewenang dan tanggungjawab untuk melaksanakan kebijakan.

Sebagaimana telah diuraikan di atas bahwa pada penelitian ini, dimensi transmisi dalam komunikasi Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi tanggungjawab

Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan, hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi tanggungjawab Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan dikomunikasikan (ditransmisikan) dengan baik dan efektif kepada semua unit kerja dilingkungan Dinas Perhubungan Kota Bekasi.

b. Kejelasan (*clarity*)

Pada indikator Kejelasan, hasil penelitian menunjukkan bahwa komunikasi dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi tanggungjawab Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan yang terjadi berjalan dengan sangat baik, karena setiap pelaksana program kebijakan selalu dibekali informasi yang sangat detail baik mengenai perintah kerja, target, ukuran, tujuan program, tugas dan wewenang serta maksud dan sasaran dari program sehingga pelaksana program kebijakan memiliki pedoman untuk melaksanakan agar mencapai tujuan program yang telah ditetapkan.

c. Konsistensi

Pada indikator konsistensi, hasil penelitian menunjukkan bahwa komunikasi dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi tanggungjawab Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan berjalan dengan sangat baik. Tidak ada informasi yang sifat mendua semua satu penafsiran, selain itu ada Petunjuk Pelaksanaan (Juklak) sebagai pedoman pada setiap pelaksanaan kebijakan disertai Monitor dan Evaluasi secara berkala menyebabkan konsistensi atas maksud, tujuan, sasaran dan target kebijakan selalu terjaga.

2. Dimensi Sumber Daya

a. Sumber Daya Manusia (*staff*)

Pada indikator sumber daya manusia, hasil penelitian menunjukkan bahwa sumber daya manusia dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi tanggungjawab Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan dikelola oleh pegawai dengan jumlah yang cukup dan dengan kemampuan yang cukup kompeten.

Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan adalah Tupoksi Bidang Teknik Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bekasi, pada Bidang Teknik Lalu Lintas terdapat 27 pegawai yang meliputi Kepala Bidang, Kepala seksi, pelaksana teknis kegiatan dan pembantu pelaksana. Kompetensi yang dimiliki sudah cukup baik, namun tetap harus diberikan pelatihan dan diklat dalam rangka meningkatkan kompetensi staff atau pegawai karena secara umum aparatur pelaksana atau staff sebagian besar tidak memiliki latar belakang pendidikan atau pengetahuan dalam hal lalu lintas, transportasi dan angkutan jalan.

Untuk melihat tingkat pendidikan staf atau aparatur pelaksana pada bidang lalu lintas pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel.3
Tingkat Pendidikan Aparatur/Staff Pelaksana
Pada Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bekasi
Tahun 2023

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah
1.	S1	13
2.	D3	2
3.	SMA/Sederajat	9
Jumlah		24

Sumber : Sekretariat Dinas Perhubungan Tahun 2023

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa tingkat pendidikan aparatur/staf pelaksana pada bidang lalu lintas sebagian besar berpendidikan S1 yaitu sejumlah 13 aparatur atau staf. Dari 13 aparatur dengan pendidikan akhir S1, hanya terdapat 1 aparatur pelaksana atau staff yang mengenyam pendidikan S1 bidang Transportasi. Sehingga secara umum aparatur pelaksana yang lain adalah lulusan dari bidang studi diluar disiplin ilmu lalu lintas dan transportasi. Hal ini menunjukkan bahwa sangat diperlukan diklat dan pelatihan dalam rangka menambah ilmu/pengetahuan tentang lalu lintas dan transportasi terutama dalam penguasaan tehnologi IT yang harus diberikan guna mendukung pelaksanaan tugasnya.

Dalam meningkatkan kompetensi aparatur pelaksana dalam segi teknis dan fungsional, pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi telah masuk ke dalam rencana kerja tahunan dimana setiap tahun nya dianggarkan untuk program pelatihan dan diklat, dimana dalam tahun 2023 ini dengan anggaran APBD yaitu dengan dibuatnya RAB (Rencana Anggaran Biaya) Pendidikan dan Pelatihan Pegawai Berdasarkan Tugas dan Fungsinya melalui APBD Tahun Anggaran 2023 dengan jumlah anggaran sebesar Rp. 117.250.000,- Untuk lebih detailnya dapat dilihat pada tabel berikut dibawah ini.

b. Dimensi Anggaran (*budget*)

Dalam implementasi kebijakan, anggaran berkaitan dengan kecukupan modal atau investasi atas suatu program atau kebijakan untuk menjamin terlaksananya kebijakan, sebab tanpa dukungan anggaran yang memadai, kebijakan tidak akan berjalan dengan efektif dalam mencapai tujuan. Terbatasnya sumber daya anggaran akan mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Disamping program tidak bisa dilaksanakan dengan optimal, keterbatasan anggaran menyebabkan disposisi para pelaku kebijakan rendah

Pada dimensi anggaran, hasil penelitian menunjukkan bahwa anggaran dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi tanggungjawab Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan masih kurang dari cukup ditambah lagi dengan beban biaya perawatan atau biaya penggantian dari beberapa perlengkapan jalan yang kondisinya sudah tidak layak atau rusak. Untuk mengetahui kondisi fasilitas perlengkapan jalan pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi dapat diketahui pada tabel berikut dibawah ini.

Tabel.5
Fasilitas Perlengkapan Jalan Dinas Perhubungan Kota Bekasi
Periode Tahun 2020-2023

No.	Nama Alat	Jumlah (unit) / M ²	Kondisi			
			Jumlah	Baik	Rusak	Rusak Berat
1.	Rambu Lalin 60	Unit	880	347	207	326
2.	Rambu Lalin 75	Unit	68	30	20	18
3.	Rambu Lalin Tipe F	Unit	106	40	25	41
4.	Rambu Lalin Portable	Unit	262	61	80	121
5.	Rambu Lalin Nama Jalan	Unit	461	184	68	209
6.	Rambu Lalin Papan Jurusan Trayek	Unit	43	21	6	16
7.	Rambu Lalin Papan Nama Halte	Unit	27	8	9	10
8.	Rambu Lalin Lintasan KA	Unit	1	-	-	1
9.	RPPJ	Unit	171	50	37	84
10.	Marka Jalan	M2	17.437	2.775	6.540	8.122
11.	Rambu Himbauan 2 Tiang	Unit	170	84	32	54
12.	Rambu Himbauan Tipe F	Unit	133	67	26	40
13.	Pagar Pembatas Portable/Barrier	Unit	363	143	91	129
14.	Pagar Pembatas Permanen	M	284	60	51	173
15.	Road Stoad	Buah	1.045	785	160	100
16.	LED	Simpang	11	7	4	7
17.	Traffic Light	Simpang	11	7	4	7
18.	Warning Light	Unit	30	18	12	20
19.	Coundown	Unit	23	14	9	16
20.	Cermin Tikungan	Unit	120	37	30	53
21.	Guadrill	M	795	477	318	-
22.	Ruang Henti Kendaraan (RHK)	Lokasi	3	-	1	2
23.	Zona Selamat Sekolah (ZOSS)	Lokasi	17	4	3	10
24.	Traffic Cone	Unit	524	150	100	274
25.	Relling	Unit	166	52	42	72
26.	Speed Bamb	Unit	100	87	13	-
27.	Marka Jalur Sepeda	M2	690	690	-	-

Sumber : Renstra Dishub Kota Bekasi Periode 2018 – 2023

Tabel diatas menunjukkan kondisi fasilitas perlengkapan jalan Dinas Perhubungan Kota Bekasi, masih banyak yang memerlukan anggaran untuk perawatan dan perbaikan bahkan penggantian yang baru karena rusak berat. Minimnya anggaran dalam program penyelenggaraan perlengkapan jalan menjadi salah satu faktor yang menjadi tantangan bagi Pemerintah Kota Bekasi dalam menyelenggarakan lalu lintas yang aman dan lancar hal ini disebabkan karena masalah lalu lintas dan angkutan jalan (transportasi) belum menjadi top priority bagi pemangku kebijakan di Pemerintah Kota Bekasi.

c. Kewenangan (*authority*)

Kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan. Ketika wewenang tidak ada, maka kekuatan para implementor di mata publik tidak dilegitimasi, sehingga dapat menggagalkan implementasi kebijakan publik. Tetapi dalam konteks yang lain, ketika wewenang formal tersedia, maka sering terjadi kesalahan dalam melihat efektivitas kewenangan. Di satu pihak, efektivitas kewenangan diperlukan dalam implementasi kebijakan; tetapi di sisi lain, efektivitas akan menyusut manakala wewenang diselewengkan oleh para pelaksana demi kepentingannya sendiri atau kelompoknya.

Pada dimensi kewenangan, hasil penelitian menunjukkan bahwa kewenangan dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi tanggungjawab Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan diberikan kepada pelaksana yang tepat dan kompeten. Dengan demikian terdapat pemberian wewenang dalam setiap pelaksanaan program kegiatan. Adapun sumber wewenang yang diberikan oleh Kepala Dinas kepada para pelaksana kebijakan dapat berupa :

- a) Surat Perintah, adalah naskah dinas dari atasan yang ditujukan kepada bawahan yang berisi perintah untuk melaksanakan pekerjaan tertentu.
- b) Surat Perintah Tugas, adalah naskah dinas dari atasan yang ditujukan kepada bawahan yang berisi perintah untuk melaksanakan pekerjaan sesuai dengan tugas dan fungsinya.
- c) Surat Kuasa, adalah naskah dinas dari pejabat yang berwenang kepada bawahan berisi wewenang dengan atas namanya untuk melakukan suatu tindakan tertentu dalam rangka kedinasan.
- d) Lembar Disposisi, adalah naskah dinas dari pejabat yang berwenang, berisi petunjuk tertulis kepada bawahan.

Pada Tahun 2022 terdapat sejumlah 265 surat perintah/surat tugas yang diperuntukkan untuk mendukung seluruh kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, secara detail dapat dilihat pada tabel berikut dibawah ini.

Tabel.6
Jumlah Surat Tugas/Surat Perintah
Pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2022

No	Bulan	Jumlah
1	Januari	36
2	Februari	20
3	Maret	25
4	April	9
5	Mei	10
6	Juni	14
7	Juli	54
8	Agustus	22
9	September	18
10	Oktober	18
11	November	17
12	Desember	22
Jumlah		265

Sumber : Laporan Tahunan Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2022

Pimpinan yang memberikan kewenangan perlu melakukan pengawasan kepada para pelaksana kebijakan dengan tujuan untuk menghindari terjadinya penyelewengan atau penyimpangan baik yang bersifat kewenangan (*authority*), anggaran (*budgeting*) ataupun proses (*prosedur*).

d. Fasilitas Pendukung

Fasilitas merupakan sarana dan prasarana yang digunakan untuk operasionalisasi implementasi suatu kebijakan yang meliputi gedung, tanah, dan sarana yang semuanya akan memudahkan dalam memberikan pelayanan dalam implementasi kebijakan. Sarana dan prasarana merupakan salah satu faktor yang berpengaruh dalam implementasi kebijakan.

Pada Bidang Teknik Lalu Lintas dimana penyelenggaraan perlengkapan jalan menjadi tupoksinya terdapat fasilitas pendukung kegiatan yaitu berupa ruangan kantor yang nyaman dimana masing-masing pimpinan seperti Kepala Bidang dan Kepala Kasie memiliki ruang tersendiri, terdapat ruangan sidang, ruang arsip dan gudang. Terdapat pula fasilitas pendukung kegiatan perkantoran atau kegiatan administrasi, terdapat ruangan ATCS dan bahkan fasilitas kendaraan dinas beberapa staff ada yang dapat. Untuk

mengetahui fasilitas pendukung yang didapati oleh bidang lalu lintas pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi, dapat dilihat pada tabel berikut dibawah ini.

3. Dimensi Disposisi

Implementasi kebijakan diawali penyaringan (*befiltered*) lebih dahulu melalui persepsi dari pelaksana (*implementors*) dalam batas mana kebijakan itu dilaksanakan. Terdapat tiga macam elemen respon yang dapat mempengaruhi kemampuan dan kemauannya untuk melaksanakan suatu kebijakan, antara lain terdiri dari pertama, pengetahuan (*cognition*), pemahaman dan pendalaman (*comprehension and understanding*) terhadap kebijakan, kedua, arah respon mereka apakah menerima, netral atau menolak (*acceptance, neutrality, and rejection*), dan ketiga, intensitas terhadap kebijakan. Pemahaman tentang maksud umum dari suatu standar dan tujuan kebijakan adalah penting. Karena, bagaimanapun juga implementasi kebijakan yang berhasil, bisa jadi gagal (*frustated*) ketika para pelaksana tidak sepenuhnya menyadari terhadap standar dan tujuan kebijakan. Arah disposisi para pelaksana (*implementors*) terhadap standar dan tujuan kebijakan juga merupakan hal yang "*crucial*". Implementors mungkin bisa jadi gagal dalam melaksanakan kebijakan, dikarenakan mereka menolak apa yang menjadi tujuan suatu kebijakan. Sebaliknya penerimaan yang menyebar dan mendalam terhadap standar dan tujuan kebijakan diantara mereka yang bertanggung jawab untuk melaksanakan kebijakan tersebut adalah merupakan suatu potensi yang besar terhadap keberhasilan implementasi kebijakan. Pada akhirnya, intensitas disposisi para pelaksana (*implementors*) dapat mempengaruhi pelaksana (*performance*) kebijakan. Kurangnya atau terbatasnya intensitas disposisi ini, akan bisa menyebabkan gagalnya implementasi kebijakan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa disposisi dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi tanggungjawab Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan terjadi dengan baik, hal ini karena peran pimpinan yang tidak salah memilih pegawai atau staffnya dalam memberikan tugas, masukan dari bawahan yang merekomendasikan beberapa staff atau pegawainya yang secara detail menjelaskan kemampuan dan kompetensi yang dimiliki masing pegawai yang direkomendasikan. Hal ini dapat dibuktikan dengan selalu berjalannya program penyelenggaraan perlengkapan jalan dengan baik dan selalu mencapai tujuan yang telah ditentukan dalam program. Pegawai/staff/pelaksana ini sadar akan kemampuan dan kompetensi yang dimilikinya menyebabkan tidak pernah menolak setiap tugas yang dibebankan kepadanya.

4. Dimensi Struktur Birokrasi

Terdapat dua karakteristik yang dapat mendongkrak kinerja struktur birokrasi/ organisasi ke arah yang lebih baik, yaitu melakukan Standar Operating Procedures (SOP) dan Fragmentasi. SOP adalah suatu kegiatan rutin yang memungkinkan para pegawai (pelaksana kebijakan/ administratur/ birokrat) untuk melaksanakan kegiatan-kegiatannya pada tiap harinya sesuai dengan standar yang ditetapkan. Sedangkan pelaksanaan fragmentasi adalah upaya penyebaran tanggungjawab kegiatan-kegiatan atau aktivitas-aktivitas pegawai di antara beberapa unit kerja.

a. SOP (*Standar Operating Procedures*)

SOP dikembangkan sebagai respon internal terhadap keterbatasan waktu dan sumber daya dari pelaksana dan keinginan untuk keseragaman dalam bekerjanya organisasi-organisasi yang kompleks dan tersebar luas. SOP yang bersifat rutin didesain untuk situasi tipikal di masa lalu mungkin menghambat perubahan dalam kebijakan karena tidak sesuai dengan situasi atau program baru.

SOP sangat mungkin menghalangi implementasi kebijakan -kebijakan baru yang membutuhkan cara-cara kerja baru atau tipe-tipe personil baru untuk mengimplementasikan kebijakan. Semakin besar kebijakan membutuhkan perubahan

dalam cara-cara yang rutin dari suatu organisasi, semakin besar probabilitas SOP menghambat implementasi.

Pada dimensi SOP, hasil penelitian menunjukkan bahwa SOP yang ada saat ini masih dapat digunakan untuk mencapai keberhasilan pencapaian tujuan dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi tanggungjawab Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan.

b. Fragmentasi

Fragmentasi adalah penyebaran tanggung jawab terhadap suatu wilayah kebijakan di antara beberapa unit organisasi. Semakin banyak aktor-aktor dan badan-badan yang terlibat dalam suatu kebijakan tertentu dan semakin saling berkaitan keputusan-keputusan mereka, semakin kecil kemungkinan keberhasilan implementasi, karena semakin koordinasi dibutuhkan untuk mengimplementasikan suatu kebijakan semakin kecil peluang untuk berhasil.

Pada dimensi fragmentasi, hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi tanggungjawab Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan dalam pembagian tugas, wewenang dan tanggungjawab tidak dibuat banyak birokrasi yang terlibat dan berbelit-belit sehingga tidak memerlukan banyak koordinasi.

KESIMPULAN

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan kota Bekasi telah berhasil dengan baik mengimplementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya dalam program penyelenggaraan perlengkapan. Keberhasilan ini didukung pucuk pimpinan pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi yang mengetahui dan memahami akan maksud dan tujuan dari Perda Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sehingga pucuk pimpinan disemua unit kerja dapat membuat kebijakan dan strategi yang dibutuhkan dalam pencapaian program kebijakan penyelenggaraan perlengkapan jalan.

Selain itu, keberhasilan implementasi Perda Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya dalam program penyelenggaraan perlengkapan Jalan didukung juga oleh : Pertama, Komunikasi yang berjalan dengan baik dengan semua dukungan dimensi yang mempengaruhi komunikasi seperti transmisi, kejelasan dan konsistensi. Kedua, dukungan sumber daya, yaitu pertama, dukungan Sumber Daya Manusia atau aparatur yang berjumlah cukup dan cukup juga dari segi kompetensi, kedua, dukungan kewenangan yang diberikan oleh aparatur pelaksana untuk melaksanakan semua program kebijakan LLAJ dan yang ketiga adalah dukungan fasilitas seperti gedung, ruangan kerja, fasilitas kegiatan administrasi dan kendaraan dinas, yang kesemuanya dapat mendukung kinerja aparatur dalam melaksanakan dan mencapai tujuan program kebijakan LLAJ. Ketiga, dukungan disposisi, semua aparatur menerima semua tugas yang diberikan oleh pimpinan tidak ada sikap penolakan dari setiap kebijakan program yang diberikan. Keempat, Dukungan struktur organisasi, adanya SOP menjadikan aparatur memiliki pedoman dalam melaksanakan wewenang yang diberikan oleh pimpinan, SOP yang ada masih mampu digunakan untuk mencapai keberhasilan program kebijakan. Koordinasi yang berjalan dengan baik disetiap unit kerja dan tidak terlalu banyak birokrasi dalam pengambilan kebijakan atau keputusan menjadi faktor utama keberhasilan program kebijakan LLAJ.

Hambatan yang ditemukan dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam penyelenggaraan perlengkapan jalan adalah Sumber Daya Manusia dan terbatasnya dana atau anggaran untuk pembangunan sarana dan prasarana perhubungan dan lalu

lintas secara menyeluruh. Langkah yang harus diambil untuk mengatasi hambatan tersebut adalah dengan memberikan pelatihan dan diklat untuk menambah keahlian dan kemampuan aparatur khususnya dalam penguasaan teknologi informatika, teknologi jaringan dan teknologi digital. Sedangkan untuk hambatan dari segi anggaran selain memanager anggaran secara cermat dengan melakukan skala prioritas pekerjaan dalam perlengkapan jalan juga harus menjadikan masalah lalulintas dan angkutan jalan menjadi top priority bagi pemangku kebijakan di pemerintah Kota Bekasi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdal. 2015. *Kebijakan Publik (Memahami Konsep Kebijakan Publik)*. Bandung : Pusat Penelitian dan Penerbitan Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat UIN Sunan Gunung Djati Bandung.
- Abdussamad, Zuchri. 2021. *Metode Penelitian Kualitatif*. Makassar : CV. Syakir Media Press.
- Awan Y. Abdoellah dan Yudi Rusfiana. 2016. *Teori dan Analisis Kebijakan Publik*. Bandung : Alfabeta.
- Badan Pusat Statistik Kota Bekasi. 2018. *Bekasi Dalam Angka 2018*. Kota Bekasi : Badan Pusat Statistik Kota Bekasi.
- Badan Pusat Statistik Kota Bekasi. 2023. *Bekasi Dalam Angka 2023*. Kota Bekasi : Badan Pusat Statistik Kota Bekasi.
- Dinas Perhubungan Kota Bekasi. 2018. *Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2018-2023*. Kota Bekasi : Dinas Perhubungan Kota Bekasi.
- Dinas Perhubungan Kota Bekasi. 2022. *Laporan Tahunan Dinas Perhubungan Kota Bekasi*. Kota Bekasi. Dinas Perhubungan Kota Bekasi.
- Dinas Perhubungan Kota Bekasi. 2023. *Laporan Sekretariat Dinas Perhubungan Kota Bekasi*. Kota Bekasi. Dinas Perhubungan Kota Bekasi.
- Dinas Perhubungan Kota Bekasi. 2023. *Rencana Anggaran Biaya (RAB) Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun Anggaran 2023*. Kota Bekasi. Dinas Perhubungan Kota Bekasi.
- Iskandar. 2009. *Metodologi Penelitian Pendidikan dan Sosial (Kualitatif dan Kuantitatif)*. Jakarta, Gaung Persada Press.
- Hamdi, Muchlis. 2015. *Kebijakan Publik (Proses, Analisis dan Partisipasi)*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Jaya, I Made Laut Mertha. 2021. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif (Teori, Penerapan dan Riset Nyata)*. Yogyakarta : Quadrant.
- Malawat, Sitna Hajar. 2022. *Pengantar Administrasi Publik*. Banjarmasin : Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al-Banjary.
- Mustari, Nuryanti. 2015. *Pemahaman Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi dan Evaluasi Kebijakan Publik*. Yogyakarta : PT. Leutika Nouvalitera.
- Pramono, Joko. 2020. *Implementasi dan Evaluasi Kebijakan Publik*. Surakarta : UNISRI Press.
- Satispi, Evi dan Kurniasih Mufidayaiti. 2019. *Buku Ajar Kebijakan Publik Teori dan Aplikasinya*. Jakarta: UMJ Press.
- Subianto, Agus. 2020. *Kebijakan Publik Tinjauan Perencanaan, Implementasi dan Evaluasi*. Surabaya : PT. Menuju Insan Cemerlang.

- Sujarweni, Wiratna. 2022. *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta : PT. Pustaka Baru.
- Suparno. 2017. *Implementasi Kebijakan Publik dalam Praktek Implementasi Kebijakan Ketahanan Pangan Kabupaten Rembang*. Sidoarjo : Dwiputra Pustaka Jaya.
- Syahrudin. 2020. *Implementasi Kebijakan Publik (Konsep, Teori dan Studi Kasus)*. Bandung : Nusa Media

Peraturan-Peraturan

- Keputusan Gubernur Jawa Barat No. 561/Kep.732.Kesra/2021 tentang Upah Minimum Kabupaten/Kota di Daerah Provinsi Jawa Barat Tahun 2022.
- Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Walikota Bekasi Nomor 20 Tahun 2019 Tentang Kedudukan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan.

Jurnal

- Baskoro, Rangga. 2021. *Meski dilanda Pandemi Tahun ini Jumlah kendaraan Pribadi di Kota Bekasi Bertambah 33.900 Unit*. <http://wartakota.tribunnews.com>. Diakses pada 08 April 2023.
- Azzam, Muhammad. 2019. *Dalam Satu Tahun, Kota Bekasi Cuma Nambah 3 KM Jalan Baru*. <http://wartakota.tribunnews.com>. Diakses pada 08 April 2023.
- Webinar Nasional Transportasi Jalan Berkeselamatan di Indonesia*. 2021. <https://pustral.ugm.ac.id>. Diakses pada 17 April 2023.
- Open Data Jabar. 2023. *Jumlah Kendaraan Bermotor Berdasarkan Cabang Pelayanan di Jawa Barat Tahun 2013-2021*. <https://opendata.jabarprov.go.id>.