

Evaluasi Pelaksanaan Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dalam Upaya Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Lebak

Muhamad Nazib¹

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Serang, Banten
6661210010@untirta.ac.id

Leo Agustino²

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Serang, Banten
leo.agustino@untirta.ac.id

Sierfi Rahayu³

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Serang, Banten
sierfi.rahayu@untirta.ac.id

ABSTRACT

Traffic accidents remain a significant public policy issue in Lebak Regency, Indonesia, as indicated by the increasing trend of accident cases in recent years. This study aims to evaluate the implementation of the Road Traffic and Transportation Management Program (LLAJ) in reducing traffic accidents. The research employs a qualitative descriptive approach, with data collected through interviews, observations, and document analysis. The analytical framework is based on the policy evaluation model developed by Leo Agustino, which includes five dimensions: human resources, institutional capacity, infrastructure and technology, financial support, and regulatory framework. The findings reveal that the LLAJ program has not been implemented optimally. The main constraints are not related to regulatory inadequacy, but rather to weak implementation capacity. Specifically, the study identifies stagnation in human resource development, with no technical training conducted since 2018 and a personnel deficit of 36.67%. Institutional limitations are reflected in weak coordination and the discontinuation of public safety campaigns since 2023, resulting in limited community outreach. Although technical facilities for vehicle testing are available, public service infrastructure and technological utilization remain inadequate, and planning processes are largely reactive due to reliance on external data. Financial constraints emerge as the most critical factor, affecting all other dimensions and limiting program sustainability. Meanwhile, regulatory support is relatively strong but lacks effective enforcement due to resource limitations. This study concludes that there is a significant gap between policy design and implementation. The program tends to emphasize administrative and physical outputs rather than preventive measures targeting road user behavior. Strengthening implementation capacity, particularly in financial support, human resources, and preventive strategies, is essential to improve policy effectiveness in reducing traffic accidents.

Keywords: *policy evaluation, traffic safety, LLAJ program, public policy implementation*

LATAR BELAKANG

Indonesia merupakan negara dengan populasi penduduk terbanyak keempat di dunia (Badan Pusat Statistik 2025). Dengan jumlah 283,5 juta jiwa yang tersebar di

berbagai pulau dan daerah, Pertumbuhan jumlah penduduk ini berdampak langsung pada peningkatan kebutuhan akan transportasi.

Permasalahan transportasi tidak hanya terjadi karena adanya kemacetan, tetapi juga bisa disebabkan oleh permasalahan lalu lintas (Kementerian Perhubungan). Kecelakaan lalu lintas angkutan jalan menjadi permasalahan yang tidak hanya dihadapi dalam skala nasional saja, tetapi juga menjadi permasalahan global.

Menurut catatan Korlantas Polri berdasarkan liputan khusus Kemenhub RI tahun (<https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-dan-ksp-realisasikan-program-2022-keselamatan-jalan>) juga dijelaskan penyebab dari musibah laka lintas di Indonesia diakibatkan oleh beberapa faktor, yaitu 61% kecelakaan disebabkan faktor kesalahan manusia atau human error seperti masalah ketidakmampuan/keterampilan mengemudi serta karakter pengemudi, seperti lalai, malas, ceroboh, dan ugal-ugalan. Kemudian sebanyak 9% disebabkan oleh faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik jalan), dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan. Berdasarkan keterangan tersebut menunjukkan bahwa faktor penyebab kecelakaan tertinggi yaitu faktor kesalahan manusia (human error) yang mencapai 61% dari penyebab kecelakaan lalu lintas.

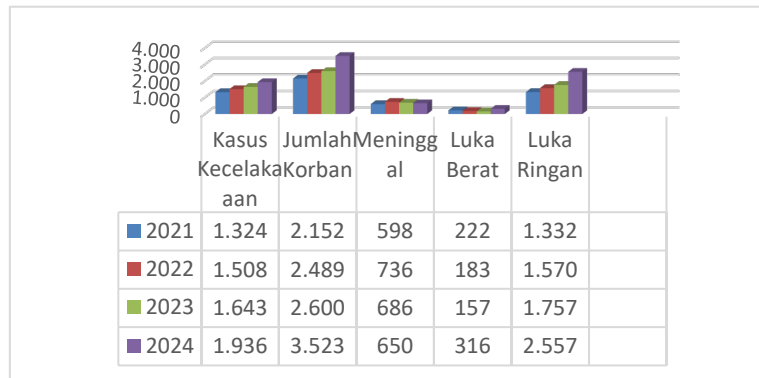
Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Tahun 2021 – 2024

| Jenis Kendaraan Bermotor | Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia | | | |
|--------------------------|---|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Mobil Penumpang | 16.413.348 | 17.168.862 | 18.285.293 | 20.447.507 |
| Mobil Bis | 237.566 | 243.450 | 269.710 | 293.991 |
| Mobil Barang | 5.299.361 | 5.544.173 | 6.091.822 | 6.277.403 |
| Sepeda Motor | 120.042.298 | 125.305.332 | 132.433.679 | 139.450.013 |
| Jumlah | 141.992.573 | 148.261.817 | 157.080.504 | 166.465.914 |

Sumber: Badan Pusat Statistik (2025)

Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di Indonesia setiap tahunnya memberikan dampak permasalahan meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Setiap tahun, terdapat sekitar ratusan ribu jiwa meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, atau lebih dari 1.000 jiwa per harinya. Menurut data terakhir Korlantas Kepolisian Republik Indonesia jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2023 mencapai 148.575 kasus.

Grafik 1.1
Jumlah Kecelakaan di Indonesia Tahun 2021 – 2024



Sumber: Kepolisian Republik Indonesia (2025)

Berdasarkan grafik 1.1 di atas menunjukkan bahwasannya jumlah angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih tinggi dan mengalami peningkatan setiap tahunnya. Secara nasional, kerugian akibat dari kecelakaan lalu lintas jalan diperkirakan mencapai 2,9 – 3,1 persen dari total PDB Indonesia (Kementerian Perhubungan 2024).

Jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, mengakibatkan tingginya angka korban jiwa. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia ini menjadi permasalahan serius yang bervariasi di setiap provinsi, termasuk Provinsi Banten. Banten merupakan provinsi yang berdekatan langsung dengan ibu kota yaitu DKI Jakarta tentu hal ini menjadi alasan bahwa Banten menjadi jalur transportasi yang cukup padat sehingga memicu tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Banten akibat dari banyaknya mobilitas penduduk dalam menggunakan alat transportasi untuk menunjang kebutuhan sehari-hari.

Tabel 1.2
Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Banten Tahun 2021 - 2024

| No | Kabupaten/ Kota | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|----|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1 | Kota Serang | 246.912 | 247.486 | 253.257 | 267.557 |
| 2 | Kota Cilegon | 221.849 | 220.742 | 225.232 | 236.512 |
| 3 | Kota Tangerang | 1.228.280 | 1.233.236 | 1.249.970 | 1.319.170 |
| 4 | Kota Tangsel | 926.669 | 934.720 | 954.890 | 1.006.812 |
| 5 | Kab. Serang | 453.748 | 454.430 | 465.942 | 498.102 |
| 6 | Kab. Tangerang | 1.447.189 | 1.455.061 | 1.493.288 | 1.583.175 |
| 7 | Kab. Pandeglang | 231.658 | 227.991 | 233.719 | 249.520 |

| | | | | | |
|--------------|------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 8 | Kab. Lebak | 282.579 | 282.346 | 367.842 | 310.149 |
| Total | | 5.038.884 | 5.056.012 | 5.168.881 | 5.471.017 |

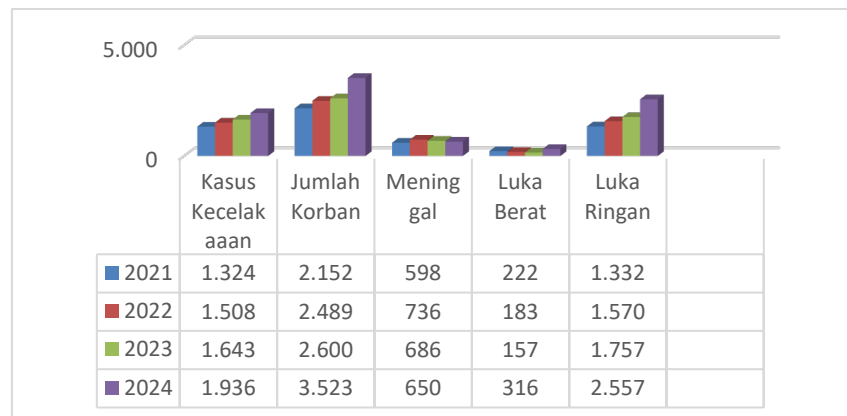
Sumber: BPS Prov. Banten (2025)

Berdasarkan data pada tabel 1.2 di atas menunjukkan bahwa jumlah kendaraan di Provinsi Banten terus meningkat pesat. Peningkatan jumlah kendaraan ini, baik sepeda motor maupun mobil, mencerminkan tingginya mobilitas masyarakat yang berusaha memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Menurut Direktur Lalu Lintas Polda Banten, Komisaris Besar Budi Mulyanto, mengatakan Provinsi Banten masuk peringkat kedelapan wilayah tertinggi angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia (banten.tribunnews.com). Ia mengatakan bahwa "Berdasarkan data terakhir kita nomor kedelapan tertinggi se-Indonesia jumlah kecelakaannya". Berdasarkan pernyataan tersebut menunjukkan bahwa Provinsi Banten menjadi salah satu dari 10 besar Provinsi yang memiliki angka jumlah kecelakaan lalu lintas yang tinggi.

Grafik 1.2

Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Provinsi Banten 2021 - 2024



Sumber: Kapolisian Daerah Banten (2025)

Berdasarkan Grafik 1.2 di atas menunjukkan bahwa jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Provinsi Banten terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Hal tersebut membuktikan bahwa permasalahan mengenai kecelakaan lalu lintas masih belum bisa teratasi khususnya di Provinsi Banten.

Tabel 1.3

Data Jumlah dan Aktivitas Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Kabupaten Provinsi Banten Tahun 2022-2024

| No | Kabupaten/ Kota | 2022 | 2023 | 2024 | Aktivitas |
|----|-----------------|------|------|------|-----------|
| 1 | Kab Tangerang | 403 | 456 | 565 | 123,90% |

| | | | | | |
|---|-----------------|-----|-----|-----|---------|
| 2 | Kab. Serang | 352 | 420 | 457 | 108,81% |
| 3 | Kab. Pandeglang | 130 | 124 | 144 | 116,13% |
| 4 | Kab. Lebak | 121 | 119 | 154 | 129,41% |

Sumber: Dok. IRSMS Polda Banten (2025)

Berdasarkan data tabel 1.3 diatas menunjukkan jumlah kecelakaan di Provinsi Banten berdasarkan Kabupaten terlihat mengalami kenaikan yang signifikan di berbagai daerah, namun aktivitas paling tinggi berada di Kabupaten Lebak.

Tabel 1.4
Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Kab.Lebak 2021-2024

| No | Tahun | Jumlah Kasus Kecelakaan | Korban Meninggal Dunia (MD) | Korban Luka Berat (LB) | Korban Luka Ringan (LR) |
|----|-------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------------|
| 1 | 2021 | 109 | 94 | 11 | 93 |
| 2 | 2022 | 121 | 111 | 17 | 98 |
| 3 | 2023 | 117 | 110 | 13 | 98 |
| 4 | 2024 | 155 | 115 | 20 | 165 |

Sumber: Polres Lebak (2025)

Berdasarkan data pada Tabel 1.4 terkait kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Lebak di atas menunjukkan aktivitas yang mengkhawatirkan, dengan angka kecelakaan yang terus meningkat setiap tahunnya. Data mencatat bahwa dari tahun ke tahun, baik jumlah kecelakaan, korban luka, maupun angka kematian mengalami kenaikan yang signifikan terutama pada tahun 2024.

Dengan adanya permasalahan tersebut pemerintah Kabupaten Lebak perlu melakukan upaya-upaya untuk mengatasi dan mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas tersebut. Salah satu upaya yang dilakukan pemerintah Kabupaten Lebak yaitu dengan menjalankan Program Penyelenggaraan Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) yang dibentuk oleh Kementerian Perhubungan. Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Lebak ini terdiri dari Program Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) yang mana tujuan dari kegiatan ini adalah untuk menjamin keselamatan teknis penggunaan kendaraan bermotor, Mendukung kelestarian lingkungan dengan mengurangi pencemaran udara, Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Berdasarkan observasi awal dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti terdapat beberapa masalah teknis dalam proses pelaksanaan Program Penyelenggaraan Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) ini walaupun sudah dilaksanakan dengan kurun waktu yang cukup lama.

Pertama, kurangnya sosialisasi mengenai pentingnya keselamatan dalam berkendara saat berlalu lintas. Berdasarkan data wawancara dan observasi awal dengan Analisis Kebijakan Bidang Keselamatan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kabupaten Lebak, kesadaran masyarakat terhadap keselamatan dalam berkendara masih rendah, yang terlihat dari banyaknya pelanggaran.

Kedua, kurangnya fasilitas yang memadai dalam proses pelayanan yaitu pada pelayanan pengujian kendaraan bermotor (PKB).

Tabel 1.5
Fasilitas dalam pelayanan pengujian kendaraan bermotor (PKB)
di Dinas Perhubungan Kab. Lebak berdasarkan pedoman pelayanan

| No. | Fasilitas Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) | Tersedia | Belum Tersedia |
|-----|---|----------|----------------|
| 1. | Loket Pendaftaran | | ✓ |
| 2. | Kursi Tunggu | | ✓ |
| 3. | Meja Loket | | ✓ |
| 4. | Televisi | | ✓ |
| 5. | PC Unit | ✓ | |
| 6. | Printer Antrian | | ✓ |
| 7. | Meja Kursi Staff | ✓ | |
| 8. | Printer | ✓ | |
| 9. | Rak Arsip (Penyimpanan Kartu Induk) | | ✓ |
| 10. | Alat Uji Terdiri: a. COHC b. Smoktester c. Nois Tester d. TIN Tester e. Head Light Tester f. Exel/Break Tester g. Spedo Tester | ✓ | |
| 11. | Genset | ✓ | |
| 12. | Compressor | | ✓ |
| 13. | CCTV | | ✓ |

Sumber: Peneliti (2025)

Ketiga, Keterbatasan Pegawai dalam pelaksanaan program di bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. Salah satu permasalahan utama dalam pelaksanaan kegiatan tersebut adalah masih terbatasnya jumlah pegawai yang tersedia di Dinas Perhubungan Kab. Lebak bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Evaluasi Pelaksanaan Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) Dalam Upaya Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Lebak”.

TINJAUAN PUSTAKA

Evaluasi Kebijakan Publik

Evaluasi kebijakan publik merupakan tahapan penting dalam siklus kebijakan yang bertujuan untuk menilai efektivitas, efisiensi, serta dampak suatu kebijakan. Menurut Dunn, evaluasi kebijakan adalah proses sistematis untuk menilai nilai dan manfaat kebijakan melalui penyediaan informasi yang valid dan reliabel sebagai dasar pengambilan keputusan (Dunn, 2003). Evaluasi juga berfungsi sebagai mekanisme pembelajaran kebijakan (policy learning) guna meningkatkan kualitas kebijakan di masa depan.

Lebih lanjut, Leo Agustino menegaskan bahwa evaluasi kebijakan tidak hanya berfokus pada output, tetapi juga pada proses dan konteks implementasi kebijakan (Agustino, 2023). Dengan demikian, kegagalan kebijakan seringkali disebabkan oleh lemahnya implementasi, bukan pada desain kebijakan itu sendiri.

Pendekatan evaluasi modern juga menekankan pentingnya evidence-based policy, yaitu kebijakan yang disusun berdasarkan data empiris. Hal ini sejalan dengan pemikiran Carol H. Weiss yang menyatakan bahwa evaluasi harus mampu memberikan kontribusi nyata terhadap perbaikan kebijakan secara berkelanjutan (Weiss, 1998).

Model Evaluasi Kebijakan

Model evaluasi kebijakan yang digunakan dalam penelitian ini merujuk pada model yang dikembangkan oleh Leo Agustino yang mencakup lima dimensi utama, yaitu sumber daya aparatur, kelembagaan, sarana prasarana dan teknologi, finansial, serta regulasi (Agustino, 2023).

Dalam perspektif implementasi kebijakan, George C. Edwards III menyatakan bahwa keberhasilan implementasi sangat dipengaruhi oleh faktor komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi (Edwards III, 1980). Hal ini menunjukkan bahwa kualitas sumber daya aparatur menjadi faktor penentu dalam keberhasilan kebijakan.

Selain itu, teori implementasi dari Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier menekankan pentingnya kejelasan tujuan kebijakan serta dukungan kelembagaan dalam proses implementasi (Mazmanian & Sabatier, 1983). Dalam aspek finansial, Aaron Wildavsky menyatakan bahwa anggaran merupakan instrumen utama dalam menentukan keberhasilan kebijakan (budgeting is policy) (Wildavsky, 1986). Tanpa dukungan anggaran yang memadai, kebijakan sulit diimplementasikan secara optimal.

Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi kebijakan merupakan tahap penting dalam proses kebijakan publik yang menentukan keberhasilan suatu kebijakan. Menurut Van Meter dan Van Horn, keberhasilan implementasi dipengaruhi oleh enam variabel utama, yaitu standar dan

tujuan kebijakan, sumber daya, karakteristik organisasi, disposisi implementor, komunikasi, serta kondisi lingkungan (Van Meter & Van Horn, 1975). Teori ini menegaskan bahwa keberhasilan kebijakan tidak hanya ditentukan oleh desain kebijakan, tetapi juga oleh faktor eksternal seperti kondisi sosial dan ekonomi masyarakat.

Konsep Keselamatan Lalu Lintas

Keselamatan lalu lintas merupakan bagian dari sistem transportasi yang bertujuan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pengguna jalan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, keselamatan lalu lintas mencakup upaya preventif dan represif dalam mengurangi risiko kecelakaan.

Menurut World Health Organization, kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab utama kematian global, terutama di negara berkembang (WHO, 2018). WHO juga memperkenalkan pendekatan Safe System Approach yang menekankan pentingnya integrasi antara faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan jalan.

Selain itu, teori human error menjelaskan bahwa sebagian besar kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh kesalahan manusia, seperti kelalaian dan pelanggaran aturan. Hal ini sejalan dengan temuan nasional yang menunjukkan dominasi faktor manusia dalam kecelakaan lalu lintas.

Program Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan kebijakan publik yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan dan kualitas pelayanan transportasi. Program ini mencakup pengujian kendaraan bermotor, manajemen lalu lintas, serta sosialisasi keselamatan.

Dalam perspektif kebijakan publik, program ini termasuk dalam kategori kebijakan pelayanan publik (public service policy), yang berorientasi pada kepentingan masyarakat luas (Dunn, 2003). Namun, berbagai penelitian menunjukkan bahwa implementasi program LLAJ masih menghadapi berbagai kendala, seperti keterbatasan sumber daya, rendahnya kesadaran masyarakat, serta kurangnya koordinasi antar lembaga (Sabatier, 1986).

METODE

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode Kualitatif dengan pendekatan deskriptif yang dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah. Penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Lebak, Banten, dan data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan studi kepustakaan serta dokumentasi.

Dalam penentuan informan penelitian, peneliti menggunakan teknik purposive, artinya pemilihan informan ditentukan dengan mempertimbangkan bahwa informan yang dipilih memiliki kemampuan dan kapasitas dalam memberikan informasi yang cukup. Jumlah informan dalam penelitian ini sebanyak 11 orang, mencakup dari Dinas Perhubungan, Polres, Jasa raharja, Akademisi, Camat, Masyarakat serta Wartawan. Teknik analisis data yang diterapkan mencakup mengorganisasikan data, membaca dan

membuat memo, Mendeskripsikan data, menafsirkan data, menyajikan data (Creswell 2014) peneliti menggunakan triangulasi sumber dan triangulasi Teknik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian ini menyajikan analisis mendalam terhadap temuan-temuan lapangan. Analisis dilakukan dengan mengaitkan data lapangan dengan landasan teoretis Model Evaluasi Leo Agustino (2023). Pembahasan ini bertujuan untuk menguji asumsi dasar bahwa Program Penyelenggaraan LLAJ di Kabupaten Lebak belum mencapai tahap optimal dalam upaya mengurangi kecelakaan lalu lintas.

a. Sumber Daya Aparatur (SDA)

Menurut Agustino, penilaian sumber daya aparatur mencakup kompetensi, kemampuan kerja, sikap, dan integritas. Kompetensi aparatur di Lebak terlihat dari data pelatihan. Kondisi kompetensi aparatur LLAJ Dishub Kabupaten Lebak diperparah dengan terhentinya pelatihan teknis sejak tahun 2018, sehingga tidak ada pengembangan kapasitas personel yang tercatat selama periode tersebut hingga tahun 2024. Hal ini menunjukkan bahwa kompetensi aparatur tidak diperbarui sesuai perkembangan teknologi dan regulasi.

Kemampuan kerja atau kapabilitas juga menjadi persoalan. Kuantitas personel pada Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (MLL) Dishub Kabupaten Lebak tahun 2024 menunjukkan keterbatasan yang signifikan, dengan jumlah anggota yang hanya mencapai 19 orang dari kebutuhan ideal sebanyak 30 orang. Defisit personel sebesar 36,67% ini menyebabkan ketimpangan dalam pengawasan, mengingat luas wilayah Kabupaten Lebak yang mencapai 3.426,56 km².

Integritas aparatur dalam hal ini meskipun menghadapi keterbatasan akan tetapi tetap terjaga. Berdasarkan observasi dan dokumen LKJIP 2024, pengujian kendaraan dilakukan sesuai prosedur, tidak ditemukan indikasi pelanggaran.

Sikap serta karakter aparatur tercermin melalui respons terhadap permasalahan di lapangan serta inisiatif dalam melahirkan kebijakan. Sebagai langkah nyata mengatasi parkir liar, Dinas Perhubungan Kabupaten Lebak telah menerbitkan Peraturan Bupati Nomor 40 Tahun 2024 tentang Penyelenggaraan Parkir, yang sosialisasinya secara masif dilakukan melalui pemasangan papan peringatan di berbagai titik strategis.

Secara keseluruhan hasil wawancara, dan observasi menunjukkan bahwa kompetensi aparatur tidak diperbarui karena ketiadaan pelatihan, kemampuan kerja terhambat oleh kekurangan personel, integritas tetap terjaga, dan sikap responsif terlihat melalui kebijakan baru

b. Kelembagaan

Dimensi kelembagaan menilai kepemimpinan, kerja sama antarinstansi, dan komunikasi kepada masyarakat. Program dinilai berhasil jika koordinasi berjalan baik dan sosialisasi dilakukan secara merata untuk mencegah kesalahan pengemudi.

Dimensi kelembagaan menunjukkan bahwa pelaksanaan program keselamatan lalu lintas di Kabupaten Lebak belum berjalan optimal, khususnya pada aspek sosialisasi dan koordinasi. Sosialisasi kepada masyarakat tidak merata dan bahkan terhenti sejak 2023 akibat keterbatasan anggaran. Pada periode 2021–2022, kegiatan edukasi hanya menjangkau 10 dari 28 kecamatan, sementara kolaborasi dengan instansi eksternal seperti kepolisian dan Jasa Raharja cenderung berjalan stagnan tanpa inovasi.

Keterbatasan komunikasi publik dan edukasi preventif ini berkorelasi dengan meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas, yang pada tahun 2024 melonjak menjadi 155 kasus dengan 115 korban meninggal dunia. Temuan wawancara, dokumen LKJIP 2024, dan observasi lapangan secara konsisten menunjukkan bahwa ketiadaan anggaran preventif dan terhentinya sosialisasi melemahkan upaya pencegahan dini. Oleh karena itu, diperlukan penguatan kelembagaan melalui dukungan anggaran dan kolaborasi lintas sektor agar sosialisasi dapat diaktifkan kembali secara merata dan berkelanjutan.

c. Sarana, Prasarana, dan Teknologi

Agustino menekankan bahwa sarana dan prasarana adalah syarat utama untuk pelayanan yang baik. Alat uji teknis harus tersedia, fasilitas pelayanan publik harus nyaman, teknologi perlu dimanfaatkan, dan data harus lengkap agar perencanaan bisa proaktif.

Dimensi sarana, prasarana, dan teknologi menunjukkan bahwa meskipun alat uji teknis kendaraan di Dinas Perhubungan Kabupaten Lebak telah lengkap dan terakreditasi, fasilitas pelayanan publik masih belum memadai. Keterbatasan ruang tunggu, loket pelayanan, sistem antrean digital, dan CCTV berdampak pada rendahnya kenyamanan masyarakat. Selain itu, pemanfaatan teknologi dan ketersediaan data masih lemah karena perencanaan program bergantung pada data eksternal kepolisian, sehingga bersifat reaktif. Temuan wawancara, observasi, dan dokumen menegaskan bahwa pembenahan fasilitas pelayanan, penerapan teknologi sederhana, serta penguatan basis data melalui kerja sama lintas instansi diperlukan agar pelayanan dan perencanaan keselamatan lalu lintas dapat berjalan lebih optimal.

d. Finansial

Dimensi finansial adalah kunci sistemik yang mengikat dan melumpuhkan efektivitas program di dimensi lainnya. Agustino (2023) menyebut anggaran sebagai faktor pengikat semua dimensi. Tanpa dukungan keuangan yang memadai, program akan berhenti atau berjalan seadanya.

Dimensi finansial menjadi faktor kunci yang menghambat efektivitas program keselamatan lalu lintas di Kabupaten Lebak karena memengaruhi seluruh dimensi lainnya. Keterbatasan anggaran, yang sepenuhnya bergantung pada dana pusat tanpa dukungan APBD, menyebabkan program hanya berjalan pada level operasional rutin. Akibatnya, kegiatan sosialisasi terhenti sejak 2023, pelatihan aparatur tidak dilaksanakan sejak 2018, dan peningkatan fasilitas pelayanan tertunda. Temuan wawancara, dokumen LKJIP 2024, dan observasi lapangan secara konsisten menegaskan bahwa keterbatasan finansial merupakan akar masalah utama, sehingga diperlukan alokasi APBD khusus

untuk mendukung keberlanjutan program preventif, pengembangan sumber daya manusia, dan peningkatan sarana prasarana.

e. Regulasi

Agustino (2023) menegaskan peran penting regulasi pendukung (Juklak/Juknis) dan pemahaman aparaturnya. Secara formal, Dimensi regulasi menilai landasan hukum, aturan turunan, dan keselarasan pelaksanaan di lapangan. Masalah biasanya muncul ketika aturan sudah jelas tetapi pelaksanaan terhambat oleh keterbatasan sumber daya.

Kondisi tersebut juga terjadi di Kabupaten Lebak. Dinas Perhubungan telah memiliki payung hukum yang kuat melalui Peraturan Bupati Nomor 40 Tahun 2024 tentang Penyelenggaraan Parkir, serta pemahaman aparaturnya terhadap regulasi relatif baik. Namun, implementasi kebijakan masih bersifat terbatas. Penegakan sanksi terhadap pelanggaran parkir liar belum dilakukan secara optimal dan hanya berupa tindakan ringan, seperti pengempesan ban, tanpa dukungan sarana penindakan yang lebih tegas. Keterbatasan anggaran dan defisit personel menjadi faktor utama yang membatasi transformasi regulasi ke dalam tindakan lapangan yang efektif dan inovatif.

Temuan wawancara dan observasi lapangan menegaskan bahwa hambatan utama tidak terletak pada kejelasan regulasi, melainkan pada lemahnya kapasitas eksekusi organisasi. Kondisi ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang menunjukkan bahwa regulasi yang jelas tidak otomatis menghasilkan implementasi yang efektif tanpa dukungan sumber daya yang memadai. Oleh karena itu, diperlukan penyesuaian alokasi sumber daya dengan target regulasi serta penguatan koordinasi lintas instansi agar pelaksanaan kebijakan dapat berjalan lebih optimal.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa implementasi Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) di Kabupaten Lebak belum mencapai tingkat efektivitas yang diharapkan dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas. Temuan penelitian menunjukkan bahwa permasalahan utama tidak terletak pada aspek regulasi, melainkan pada kapasitas implementasi kebijakan di tingkat operasional.

Pada dimensi sumber daya aparaturnya, terdapat stagnasi pengembangan kompetensi akibat tidak adanya pelatihan sejak tahun 2018 serta defisit jumlah personel sebesar 36,67% dari kebutuhan ideal. Kondisi ini berdampak langsung pada terbatasnya jangkauan pengawasan dan pelaksanaan program di wilayah yang luas.

Pada dimensi kelembagaan, lemahnya koordinasi dan terhentinya kegiatan sosialisasi sejak tahun 2023 akibat keterbatasan anggaran menyebabkan pendekatan preventif tidak berjalan optimal. Fakta bahwa sosialisasi hanya menjangkau 10 dari 28 kecamatan pada periode sebelumnya menunjukkan rendahnya penetrasi program terhadap masyarakat, yang berimplikasi pada masih tingginya perilaku berisiko pengguna jalan.

Pada dimensi sarana, prasarana, dan teknologi, meskipun alat uji teknis kendaraan telah tersedia dan memenuhi standar, fasilitas pelayanan publik belum memadai dan pemanfaatan teknologi masih terbatas. Selain itu, ketergantungan pada data eksternal menyebabkan perencanaan program bersifat reaktif, bukan berbasis prediksi risiko kecelakaan.

Pada dimensi finansial, keterbatasan anggaran yang bergantung pada dana pusat tanpa dukungan signifikan dari APBD menjadi faktor penghambat utama yang bersifat sistemik. Dampaknya terlihat pada terhentinya kegiatan sosialisasi, tidak adanya pelatihan aparatur, serta tertundanya peningkatan fasilitas. Hal ini menegaskan bahwa dimensi finansial memiliki pengaruh dominan terhadap kinerja dimensi lainnya.

Sementara itu, pada dimensi regulasi, secara normatif telah tersedia payung hukum yang memadai dan dipahami oleh aparatur. Namun, implementasi di lapangan belum optimal karena keterbatasan sumber daya, sehingga penegakan aturan cenderung bersifat minimal dan belum memberikan efek jera.

Secara keseluruhan, penelitian ini menemukan adanya disharmoni antara kerangka regulatif dan kapasitas implementatif, di mana kebijakan telah dirancang dengan baik, tetapi tidak didukung oleh sumber daya yang memadai. Program LLAJ di Kabupaten Lebak masih berorientasi pada aspek administratif dan capaian fisik, sementara dimensi preventif yang menysasar perubahan perilaku masyarakat belum berjalan secara sistematis dan berkelanjutan.

Implikasi dari kondisi tersebut adalah belum tercapainya tujuan utama program dalam menurunkan angka kecelakaan lalu lintas secara signifikan. Oleh karena itu, diperlukan penguatan pada aspek implementasi kebijakan melalui peningkatan kapasitas sumber daya manusia, penguatan dukungan anggaran, optimalisasi pemanfaatan teknologi, serta revitalisasi fungsi sosialisasi sebagai instrumen utama dalam pendekatan preventif.

REFERENSI

Buku

Agustino, Leo (2020). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik* (Edisi ke-2). Bandung : CV Alfabeta

Agustino, Leo (2023). *Memahami Evaluasi Kebijakan*. PT. Cita Intrans Publishing

Abdul Fattah Nasution. (2023). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung. Penerbit : CV. Harfa Creative. ISBN : 978-623-184-037-0.

Akbar, Muh Firyal, Widya Kurniati Mohi. (2018). *Studi Evaluasi Kebijakan (Evaluasi Beberapa Kebijakan di Indonesia)*, Gorontalo.

Dunn. William N. (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Universitas Gajah Mada Press.

Edwards III, G. C. (1980). *Implementing public policy*. Congressional Quarterly Press

- Ibrahim. (2018). Metode Penelitian Kualitatif Panduan Penelitian Beserta Contohnya Proposal Kualitatif (Edisi ke-2). Penerbit : Alfabeta cv. ISBN : 978-602-289-163-5
- John. W. Creswell. (2014). Penelitian Kualitatif & Desain Riset Memilih Di Antara Lima Pendekatan edisi 3. Penerbit : Pustaka Pelajar
- Mazmanian, D. A., & Sabatier, P. A. (1983). Implementation and public policy. Scott Foresman.
- Moleong, Lexy J. (2016). Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya
- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). The policy implementation process: A conceptual framework. Administration & Society, 6(4), 445–488.
- Weiss, C. H. (1998). Evaluation: Methods for studying programs and policies (2nd ed.). Prentice Hall.
- Wildavsky, A. (1986). Budgeting: A comparative theory of budgetary processes. Transaction Publishers.
- World Health Organization. (2018). Global status report on road safety 2018. WHO Press.

Dokumen

- Badan Pusat Statistik Tahun 2024 jumlah kecelakaan lalu lintas.
- Dok. Laporan statistik investigasi kecelakaan transportasi tahun 2023 semester 1 Kementerian Perhubungan.
- Dok. Perhubungan dalam angka Dinas Perhubungan Provinsi Banten tahun 2024.
- Dok. Pemerintah Kabupaten Lebak tahun 2024
- Dok. Renja Dinas Perhubungan Kab. Lebak tahun 2024
- Dok. Rencana Strategi Dinas Perhubungan Kab. Lebak tahun 2019-2024
- Dok. Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Dinas Perhubungan Kab. Lebak tahun 2024.
- Dok. IRSMS Kepolisian Republik Indonesia tahun 2024

Peraturan Perundang-Undangan

- Undang–undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Bupati Lebak No. 58 Tahun 2018 tentang sistem informasi keselamatan lalu lintas di Kabupaten Lebak.
- Peraturan Bupati Lebak nomor 118 tahun 2020 tentang kedudukan, susunan organisasi tugas dan fungsi, serta tata kerja dinas perhubungan Kabupaten Lebak.

Sumber Internet

- BantenNews.co.id. (2024). Angka Kecelakaan di Banten selama 2024 meningkat.
<https://www.bantennews.co.id/angka-kecelakaan-di-banten-selama-2024-meningkat/>
- Kemhub.RI. (2023). Kemhub dan KSP realisasikan program keselamatan jalan.
(<https://dephub.go.id/post/read/kemhub-dan-ksp-realisasikan-program-keselamatan-jalan>)
- Sabatier, P. A. (1986). Top-down and bottom-up approaches to implementation research.
Journal of Public Policy, 6(1), 21–48.