



**Universitas Katolik Parahyangan**  
**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**  
**Program Studi Administrasi Publik**

*Terakreditasi UNGGUL*

*SK BAN-PT No. 3765/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/VI/2022*

**Implementasi Program *Area Traffic Control System* (ATCS) di  
Kota Bandung**

SKRIPSI

Oleh

Boy Sejahtera Waruwu

6071801115

Bandung

2022



**Parahyangan Catholic University**  
**Faculty of Social and Political**  
**Science Public Administration Study Program**

*Accreditation UNGGUL*

*SK BAN-PT No. 3765/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/VI/2022*

**Implementation of Area Traffic Control System (ATCS) Program**  
**in Bandung**

THESIS

By  
Boy Sejahtera Waruwu  
6071801115

Bandung  
2022

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Jurusan Administrasi Publik  
Program Studi Administrasi Publik Program Sarjana



**Tanda Pengesahan Skripsi**

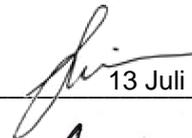
Nama : Boy Sejahtera Waruwu  
Nomor Pokok : 6071801115  
Judul : Implementasi Program *Area Traffic Control System*  
(ATCS) di Kota Bandung

Telah diuji dalam Ujian Sidang jenjang Sarjana  
Pada Senin, 04 Juli 2022  
Dan dinyatakan **LULUS**

**Tim Penguji**

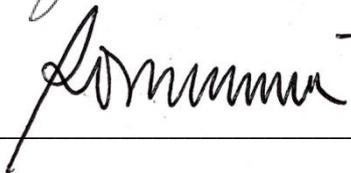
**Ketua sidang merangkap anggota**

Trisno Sakti Herwanto, S.IP., MPA.

:  13 Juli 2022

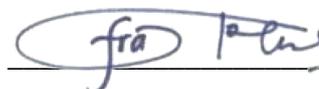
**Sekretaris**

Maria Rosarie Harni Triastuti, S.IP., M.Si.

: 

**Anggota**

Tutik Rachmawati, S.IP., M.A., Ph.D

:  13 Juli 2022

Mengesahkan,  
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si

## Pernyataan

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Boy Sejahtera Waruwu

NPM : 6071801115

Jurusan/Program Studi : Ilmu Administrasi Publik

Judul : Implementasi Program *Area Traffic Control System*(ATCS) di Kota Bandung

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya tulis ilmiah sendiri dan bukan merupakan karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik oleh pihak lain. Adapun karya atau pendapat pihak lain yang dikutip, ditulis sesuai dengan kaidah penulisan ilmiah yang berlaku.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Bandung, 15 Juni 2022



Boy Sejahtera Waruwu

## Abstrak

Nama : Boy Sejahtera Waruwu  
NPM : 6071801115  
Judul : Implementasi Program *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Bandung.

---

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis dan mendeskripsikan Implementasi Program *Area Traffic Control System* (ATCS) di kota Bandung. Adapun teori yang digunakan dalam penelitian ini yaitu teori implementasi program yang dikemukakan oleh Richard E. Matland (1995) yang mengatakan bahwa terdapat sejumlah faktor yang mempengaruhi implementasi sebuah program, diantaranya: (1) seperangkat aturan dan prosedur operasional standar, (2) komunikasi dan koordinasi, (3) teknologi informasi, (4) efektivitas pemantauan, dan (5) tingkat kepatuhan dan pemberian sanksi.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan tipe penelitian kualitatif deskriptif untuk memperoleh gambaran secara mendalam mengenai objek penelitian. Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui (1) wawancara mendalam kepada staf Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan kota Bandung, 3 orang operator ATCS, dan 10 orang masyarakat kota Bandung, (2) observasi yang dilakukan di Kantor ATCS yang berlokasi di Balai Kota dan Gedebage, dan (3) studi dokumen resmi dari Dinas Perhubungan dan Media Sosial yang digunakan oleh ATCS kota Bandung.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) dalam faktor seperangkat aturan dan prosedur operasional standar, Dinas Perhubungan sudah membuat aturan dan prosedur yang menjadi pedoman dalam pelaksanaan ATCS, dan implementor sudah memahami dengan baik terkait aturan dan prosedur tersebut, (2) terkait koordinasi dan komunikasi, operator sebaiknya lebih meningkatkan koordinasi dengan Dinas Perhubungan, sehingga kendala-kendala teknis yang terjadi di lapangan dapat diketahui oleh semua pihak yang terlibat. Selain itu, tim pelaksana juga perlu meningkatkan sosialisasi kepada masyarakat sehingga program bisa mendapat dukungan dari seluruh masyarakat dalam pelaksanaannya, (3) dalam hal penggunaan teknologi informasi, tim ATCS sudah memanfaatkan sosial media dan perangkat CCTV dalam pelaksanaan program, (4) lalu terkait efektivitas pemantauan, dalam pelaksanaan ATCS pemantauan dilakukan secara langsung dan juga melalui grup Whatsapp yang dilakukan setiap hari dan juga melalui evaluasi mingguan dan bulanan, dan (5) terakhir terkait tingkat kepatuhan dan pemberian sanksi, operator ATCS masih perlu meningkatkan konsistensi dalam menjalankan fungsi dan tugas sesuai SOP, meskipun dalam pelaksanaannya tidak ada insentif dan juga sanksi yang diberikan kepada pegawai. Berdasarkan pada temuan-temuan dalam implementasi ATCS di kota Bandung, maka peneliti memberikan beberapa rekomendasi untuk memperbaiki mekanisme dan prosedur dalam implementasi ATCS yang meliputi etika visualisasi pelanggaran, meningkatkan pengkomunikasian program kepada masyarakat, meningkatkan koordinasi operator ATCS terhadap Dinas Perhubungan, menambah pemasangan CCTV di sejumlah simpang, meningkatkan pemahaman implementor terhadap tujuan pelaksanaan program secara keseluruhan, dan memberikan insentif kepada operator yang mampu memberikan inovasi yang mendukung pelaksanaan ATCS.

*Kata Kunci: Implementasi Program, ATCS, dan Dinas Perhubungan. Kota Bandung*

## ***Abstract***

**Name** : Boy Sejahtera Waruwu  
**NPM** : 6071801115  
**Title** : *Implementation of Area Traffic Control System (ATCS) Program in Bandung.*

---

*The purpose of this study was to analyze and describe the implementation of the Area Traffic Control System (ATCS) program in the city of Bandung. The theory used in this research is the theory of program implementation put forward by Richard E. Matland (1995), which says that there are a number of factors that influence the implementation of a program, including: (1) a set of standard operating rules and procedures; (2) communication and coordination; (3) information technology; (4) effectiveness of monitoring; and (5) level of compliance and sanctions.*

*This research uses a qualitative method qualitative with a descriptive qualitative research design to obtain an in-depth picture of the object of research. Data collection in this study was carried out through (1) in-depth interviews with the staff of the Traffic Management and Engineering Section of Dinas Perhubungan Kota Bandung, 3 ATCS operators, and 10 Bandung residents; (2) observations made at the ATCS Office located at Balai Kota and Gedebage; and (3) study of official documents from Dinas Perhubungan Kota Bandung and Social Media used by ATCS in the city of Bandung.*

*The results showed that: (1) in terms of a set of standard operating rules and procedures, Dinas Perhubungan Kota Bandung has made rules and procedures that serve as guidelines in the implementation of ATCS, and the implementor has a good understanding of these rules and procedures, (2) regarding coordination and communication, operators should further improve coordination with Dinas Perhubungan Kota Bandung, so that technical obstacles that occur in the field can be known by all parties involved. In addition, the implementing team also needs to increase socialization in the community so that the program can get support from the entire community in its implementation, (3) in terms of the use of information technology, the ATCS team has utilized social media and CCTV devices in program implementation, (4) then regarding effectiveness monitoring, in the implementation of ATCS, monitoring is carried out directly and also through WhatsApp groups, which is carried out every day and also through weekly and monthly evaluations, and (5) Lastly, regarding the level of compliance and sanctions, ATCS operators still need to improve consistency in carrying out their functions and tasks in accordance with SOP, although in its implementation there are no incentives and sanctions given to employees. Based on the findings in the implementation of ATCS in the city of Bandung, the researchers provide several recommendations to improve the mechanisms and procedures in the implementation of ATCS which include the ethics of visualizing violations, improving program communication to the public, improving coordination of ATCS operators with the Dinas Perhubungan, adding CCTV installations in several areas. intersections, improve implementor's understanding of the overall program implementation objectives, and provide incentives to operators who can provide innovations that support the implementation of ATCS.*

**Keywords:** *Program Implementation, ATCS, and Dinas Perhubungan Kota Bandung.*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yesus atas limpahan berkat dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Implementasi Program *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Bandung”**. Skripsi ini merupakan penelitian ilmiah untuk memenuhi syarat akhir dalam mencapai gelar Sarjana jenjang pendidikan Strata Satu Program Studi Ilmu Administrasi Publik di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Katolik Parahyangan Bandung.

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada Tuhan atas segala karunia yang telah diberikan. Dalam penulisan skripsi ini juga tidak lepas dari berbagai hambatan dan tantangan yang dihadapi penulis. Berkat bimbingan, nasehat, dan kerjasama berbagai pihak terutama dosen pembimbing, yaitu: Maria Rosarie Harni Triastuti, S.IP., M.Si., segala kesulitan tersebut dapat teratasi. Saya juga mengucapkan terima kasih banyak kepada orang tua saya Atalia Waruwu dan Miliati Zai, kakak saya Restiani Waruwu, adik-adik saya, Lestari Waruwu dan Lesta Erwina Waruwu, serta keluarga besar lainnya yang telah mendukung saya baik secara moril maupun materil selama menempuh pendidikan di Universitas Katolik Parahyangan. Serta ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Mangadar Situmorang, Ph.D., selaku Rektor Universitas Katolik Parahyangan.
2. Bapak Dr. Pius Sugeng Prasetyo, selaku Dekan FISIP Universitas Katolik Parahyangan.

3. Ibu Indraswari, Ph.D selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Publik Universitas Katolik Parahyangan.
4. Mas Trisno Sakti Herwanto, S.IP., MPA., selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik Universitas Katolik Parahyangan.
5. Bapak/Ibu dosen dan jajaran staf Program Studi Ilmu Administrasi Publik Universitas Katolik Parahyangan
6. Pihak Dinas Perhubungan khususnya Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Kota Bandung, Tim ATCS kota Bandung, dan Masyarakat Kota Bandung yang bersedia diwawancara dan membantu memberikan data yang dibutuhkan penulis.
7. Kak Ayu Pritandya, Bang Brando, Kak Tina, Kak Nita, Mas Agung, Kak Triana, Kak Geby selaku mentor yang telah membantu selama proses perkuliahan penulis.
8. Sahabat Penulis Viky Aldin Hulu dan Juniat Happy Gulo yang telah bersama-sama dari awal hingga akhir perkuliahan di Universitas Katolik Parahyangan. Terima kasih juga telah banyak membantu dan mendukung penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Marsella Rolika Fitriana Situmorang selaku teman baik penulis yang telah membantu dan memberikan dukungan baik dalam proses perkuliahan maupun dalam penyusunan skripsi ini.
10. Dede Felix Kandunmas selaku sahabat penulis.
11. Teman-teman SPN, APM, dan BDT angkatan 2018 dan 2019 yang telah membantu dan berproses secara bersama-sama.

12. Teman-teman seperjuangan skripsi Shifa, Lidya, Katya, Valdisa, dan Dilla.
13. Teman-teman seperjuangan Shafa, Khairunnisa, Tessa, Aspril, dan Alma.
14. Dan seluruh pihak yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa di dalam penulisan skripsi ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari semua pihak untuk perbaikan skripsi ini. Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih dan penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan menjadi bahan masukan dalam dunia pendidikan.

Bandung, 15 Juni 2022

Penulis

## DAFTAR ISI

Abstrak .....	i
<i>Abstract</i> .....	ii
KATA PENGANTAR .....	iii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	ix
BAB I .....	1
PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.3 Rumusan Masalah .....	12
1.4 Tujuan Penelitian.....	13
1.5 Manfaat Penelitian.....	14
1.6 Sistematika Penulisan.....	14
BAB II.....	16
KERANGKA TEORI .....	16
2.1 Kebijakan Publik .....	16
2.1.1 Definisi Kebijakan Publik.....	16
2.1.2 Konsep Kebijakan Publik .....	18
2.2 Konsep Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	21
2.3 Teori Implementasi.....	23
2.3.1 Teori Implementasi Kebijakan Menurut Para Ahli.....	26
2.4 Kerangka Berpikir Penelitian .....	42
2.5 Operasional Variabel .....	43
2.6 Penelitian Terdahulu.....	46
BAB III .....	50
METODE PENELITIAN.....	50
3.1 Metode dan Tipe Penelitian.....	50
3.2 Peran Peneliti.....	51
3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	51
3.4 Sumber Data .....	51
3.5 Prosedur Pengumpulan Data .....	53

3.5.1 Wawancara.....	54
3.5.2 Analisis Dokumen.....	55
3.5.3 Observasi .....	56
3.6 Analisis Data .....	57
3.7 Pengecekan Keabsahan Data.....	58
BAB IV .....	61
PROFIL PENELITIAN.....	61
4.1 Program ATCS (Area Traffic Control System).....	61
4.2 Profil Dinas Perhubungan Kota Bandung .....	66
4.3 Profil Wilayah Kota Bandung .....	70
BAB V.....	73
ANALISIS DAN INTERPRETASI DATA.....	73
5.1 Gambaran Umum .....	74
5.2 Seperangkat Aturan dan Prosedur Operasi Standar .....	91
5.3 Koordinasi dan Komunikasi .....	97
5.4 Teknologi Informasi .....	107
5.5 Efektivitas Pemantauan .....	119
5.6 Tingkat Kepatuhan dan Pemberian Sanksi.....	126
BAB VI .....	133
KESIMPULAN DAN SARAN.....	133
6.1 Kesimpulan.....	133
6.2 Saran .....	136
DAFTAR PUSTAKA .....	138
LAMPIRAN .....	143

## **DAFTAR TABEL**

Tabel 1 Definisi Operasional .....	43
Tabel 2 Penelitian Terdahulu .....	46
Tabel 3 Informan yang terlibat dalam program ATCS .....	53
Tabel 4 Daftar Simpang yang Sudah Terpasang CCTV ATCS.....	64
Tabel 5 Daftar Ruas Jalan yang Sudah Terpasang CCTV ATCS.....	66

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Titik Pemasangan Kamera CCTV ATCS di Kota Bandung .....	6
Gambar 2 10 titik dengan pelanggaran terbanyak minggu pertama bulan April ....	7
Gambar 3 10 titik dengan pelanggaran terbanyak minggu kedua bulan April .....	8
Gambar 4 10 titik dengan pelanggaran terbanyak minggu ketiga bulan April .....	8
Gambar 5 10 titik dengan pelanggaran terbanyak minggu keempat bulan April ...	9
Gambar 6 Model Implementasi Kebijakan Menurut Mazmanian dan Sabatier (1983) .....	30
Gambar 7 Model Implementasi Kebijakan Menurut Edward III .....	32
Gambar 8 Ambiguity – Conflict Matrix: Policy Implementation Processes .....	37
Gambar 9 Kerangka Berpikir Penelitian .....	42
Gambar 10 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung .....	68
Gambar 11 Peta Kota Bandung .....	71
Gambar 12 Jumlah Penduduk kota Bandung tahun 2020 .....	72
Gambar 13 CC-Room ATCS di Kantor Dinas Perhubungan Balai Kota .....	78
Gambar 14 CC-Room ATCS di Kantor Dinas Perhubungan Gedebage .....	79
Gambar 15 Screenshot Jumlah Pengikut Instagram ATCS kota Bandung .....	89
Gambar 16 Screenshot Konten ATCS yang direpost kang Emil .....	90
Gambar 17 Screenshot Postingan Instagram tentang Data Pelanggaran ATCS kota Bandung .....	108
Gambar 18 Monitor CCTV ATCS Kota Bandung .....	111
Gambar 19 Screenshot Live Instagram ATCS kota Bandung pada 26 Mei 2022 .....	116
Gambar 20 Daftar Akun Media Sosial ATCS kota Bandung (Instagram, Twitter, YouTube, Tiktok .....	118

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lalu lintas diartikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.<sup>1</sup> Di Indonesia, khususnya di kota-kota besar, tingginya mobilitas masyarakat membuat arus lalu lintas sebagian menjadi kurang teratur. Hal ini dapat dilihat melalui pelanggaran-pelanggaran yang terjadi meskipun sudah dibuat rambu-rambu lalu lintas sebagai petunjuk dalam menggunakan kendaraan akibatnya, keselamatan pengendara menjadi terancam. Selain faktor mobilitas penduduk yang tinggi, alasan lain yang menyebabkan kurang teraturnya lalu lintas di Indonesia, disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan pribadi yang digunakan oleh masyarakat.

Salah satu kota di Indonesia yang masih mengalami permasalahan dalam berlalu lintas yaitu kota Bandung. Bahkan hanya dalam dua hari saja, terdapat sebanyak 5.000 kasus pelanggaran yang terdeteksi oleh kamera e-TLE berdasarkan data yang diungkap oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Barat yang disampaikan melalui Kepala Unit Pelanggaran Subdit Gakkum Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Barat.<sup>2</sup> Data lain dari Bank Pembangunan Asia (Asian Development

---

<sup>1</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>2</sup>Sarasa, A.B., 24 Maret 2021. "5.000 Pelanggar Lalu Lintas di Bandung Terciduk Kamera e-TLE" diakses melalui <https://news.okezone.com/read/2021/03/24/525/2383352/5-000-pelanggar-lalu-lintas-di-bandung-terciduk-kamera-e-tle> pada tanggal 29 September 2021 Pukul 19.17 WIB

Bank/ADB) pada tahun 2019 update dari the Asian Development Outlook edisi September 2019 menunjukkan bahwa kota Bandung tercatat sebagai kota termacet di Asia urutan ke-14. Hal ini membuat Bandung sebagai kota dengan tingkat kemacetan pertama di Indonesia, disusul oleh Jakarta pada urutan ke-19, dan Surabaya pada urutan ke-20.<sup>3</sup> Berdasarkan data tersebut, dapat dikatakan bahwa pelanggaran lalu lintas di Kota Bandung harus menjadi perhatian utama pemerintah dalam mencari solusi dari permasalahan ini. Hal ini dikarenakan dampak yang diakibatkan dari pelanggaran dalam berlalu lintas dapat menyangkut nyama dari banyak pengendara. Pada tahun 2020, berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), disebutkan bahwa jumlah penduduk di kota Bandung mencapai 2.44 juta jiwa.<sup>4</sup> Kepadatan penduduk ini juga berpengaruh terhadap volume kendaraan di jalur lalu lintas kota Bandung sehingga menyebabkan masalah-masalah lain seperti kemacetan yang disertai dengan pelanggaran lalu lintas oleh pengendara.

Kapolda Jabar Irjen Pol Ahmad Dofiri di Polda Jawa Barat, mengatakan bahwa pada tahun 2020 lalu terdapat sebanyak 6.092 kasus kecelakaan yang terjadi. Meskipun jumlah ini mengalami penurunan dibandingkan tahun sebelumnya yaitu sebanyak 8.066 kasus, akan tetapi jumlah kecelakaan ini masih dapat dikatakan cukup tinggi.<sup>5</sup> Selain kecelakaan lalu lintas, pelanggaran rambu-rambu lalu lintas juga masih sering terjadi di kota Bandung. Hal ini berdasarkan pada hasil observasi

---

<sup>3</sup>Iqbal, M. 2019. "ADB Rilis Daftar Kota Termacet di Asia, Jakarta Nomor Berapa?" Diakses melalui <https://www.cnbciindonesia.com/news/20191002203151-4-104008/adb-rilis-daftar-kota-termacet-di-asia-jakarta-nomor-berapa> pada tanggal 12 Oktober 08.45 WIB

<sup>4</sup>Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Bandung. 2020. <https://bandungkota.bps.go.id/> diakses pada 29 September 2021 Pukul 19.25 WIB

<sup>5</sup>Hafizh, M. Naufal. 2020. "Kecelakaan dan Jumlah Korban Meninggal di Jabar Tahun 2020 Menurun" diakses melalui <https://www.ayobandung.com/bandung/pr-79708231/kecelakaan-dan-jumlah-korban-meninggal-di-jabar-tahun-2020-menurun?page=all> pada tanggal 20 Desember 2021

peneliti serta kasus-kasus yang dihimpun oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung. Di dalam platform sosial media, instagram dari ATCS kota Bandung, kita dapat melihat bagaimana pelanggaran-pelanggaran yang terjadi setiap minggunya relatif stabil. Pada bulan agustus lalu ditemukan bahwa telah terjadi sebanyak 1.060 kasus pelanggaran lalu lintas yang tersebar dalam beberapa titik yang telah dipasang kamera CCTV.<sup>6</sup> Di beberapa titik tertentu juga, berdasarkan hasil observasi peneliti masih terjadi pelanggaran-pelanggaran oleh pengendara seperti menerobos lampu merah, pengendara tidak menggunakan helm, dan juga pengendara yang berhenti di Zebra Cross.<sup>7</sup> Hal ini menunjukkan bahwa salah satu tujuan dalam implementasi ATCS seperti mewujudkan sistem lalu lintas yang aman, selamat, dan berwawasan lingkungan masih belum tercapai.

Data yang dihimpun oleh Dinas Perhubungan melalui instagram @atcs.kotabandung juga menunjukkan bahwa ada beberapa jenis pelanggaran yang masih dilakukan oleh pengendara yang terbukti melanggar aturan lalu lintas, diantaranya berhenti melebihi *Stop Line*, berhenti di *Zebra Cross*, melanggar APIL, pengendara tidak menggunakan *helm*, melakukan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas, dan kelebihan penumpang.<sup>8</sup> Dari berbagai jenis pelanggaran tersebut, peneliti melalui hasil observasi di lapangan (simpang Cihampelas, simpang Dago, dan simpang Cikapayang) melihat bahwa pelanggaran yang paling sering terjadi yaitu pengendara melebihi *stop line* serta tidak menggunakan helm.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup>*Ibid, Hal. 1*

<sup>7</sup>Hasil Observasi Peneliti di Simpang Cihampelas, Simpang Dago, dan Simpang Cikapayang pada tanggal 07 Oktober 2021

<sup>8</sup>*Ibid, Hal. 1*

<sup>9</sup>*Ibid, Hal. 2*

Untuk mengatasi permasalahan pelanggaran lalu lintas di kota Bandung, pemerintah kota Bandung membuat sebuah inovasi yang bertujuan meningkatkan kesadaran para pengendara di kota Bandung. Inovasi tersebut dibuat dengan nama ATCS (Area Traffic Control System). Program ATCS ini berdasar pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.2343/KP.108/DRJD/2015 Tentang Kompetensi Pengelolaan Sistem Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Terkoordinasi (Area Traffic Control System). Inovasi ini sebenarnya tidak hanya diterapkan di Kota Bandung saja, akan tetapi beberapa kota lain juga sudah menerapkannya diantaranya Jakarta, Medan, Surakarta, D.I Yogyakarta, Tangerang, Padang, Surabaya, dan Provinsi Bali. Namun terdapat antara ATCS kota Bandung dengan daerah-daerah lain di mana Dinas Perhubungan Kota Bandung menggunakan pengeras suara saat memberikan himbauan serta teguran kepada pengendara yang terbukti melakukan pelanggaran lalu lintas. ATCS merupakan sebuah sistem yang melakukan pengendalian aktivitas lalu lintas dengan memanfaatkan teknologi informasi pada wilayah tertentu yang berorientasi terhadap optimalnya kinerja jaringan jalan melalui optimasi dan koordinasi manajemen lampu lalu lintas di persimpangan yang telah terpasang kamera ATCS. ATCS memiliki beberapa sistem utama yang terdiri dari:<sup>10</sup>

1. *Server and Workstation* digunakan sebagai pusat operasional untuk memantau dan mengontrol kondisi lalu lintas dari seluruh persimpangan dalam satu area.

---

<sup>10</sup>Dinas Perhubungan Kota Bandung. "Area Traffic Control System" diakses melalui [http://atcs-dishub.bandung.go.id/Tentang\\_ATCS](http://atcs-dishub.bandung.go.id/Tentang_ATCS) diakses pada tanggal 30 September 2021 Pukul 07.09 WIB

2. *Wall Map* difungsikan dalam memberikan informasi tentang status dan kondisi dari *Local Controller*.
3. *Local Controller* berfungsi dalam mengontrol persimpangan
4. *Video Surveillance* berfungsi untuk mengawasi kondisi lalu lintas melalui sistem kamera CCTV yang telah terintegrasi.
5. *Vehile Detector* berfungsi untuk mendeteksi kendaraan-kendaraan yang dipantau melalui kamera CCTV.

Di Bandung, peresmian ATCS dimulai pada 20 Oktober 1997. Peresmian ini dilakukan oleh Wali Kota Bandung kala itu, Wahyu Hamijaya yang mana *CC-Room* sebagai ruang kendali Sistem Lalu lintas atau ATCS Dinas Perhubungan Kota Bandung yang terletak di Balai Kota Bandung Jalan Wastukencana No. 2 Babakan Ciamis. Pada awal peresmiannya terdapat sebanyak 135 simpang yang terpantau oleh CCTV. Kamera ini dikembangkan oleh sistem sketch dari Australia. Selanjutnya pada tahun 2009, Dinas Perhubungan Kota Bandung melakukan renovasi terhadap sistem ATCS. Pada tahun 2012 dilakukan pembaharuan kembali dengan menggunakan sistem MARKTEL dengan 41 titik yang terintegrasi. Pada tahun 2016 dilakukan renovasi ulang dan penambahan 150 kamera di 33 titik simpang dengan menjalin kerjasama dengan PT Telkom, di mana pada saat itu terdapat 74 persimpangan yang dapat dipantau melalui kamera. Hingga akhirnya tahun 2019 pemerintah melalui Dinas Perhubungan melakukan pemeliharaan dan penambahan jumlah kamera pada beberapa titik ruas jalan dan simpang, sehingga jumlah perangkat kamera yang terpasang hingga saat ini yaitu terdapat sebanyak

226 kamera dan *Traffic Light* yang terintegrasi ke ruang kendali yaitu sebanyak 40 titik.<sup>11</sup>

Adapun tujuan dari pembuatan program ini yaitu untuk menciptakan optimasi kinerja jaringan jalan, mewujudkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat dan berwawasan lingkungan, mengurangi jumlah dan beban petugas pengatur lalu lintas persimpangan, meningkatkan kualitas pelayanan dalam pengaturan lalu lintas dan angkutan umum Trans Metro Bandung, serta untuk mencapai kinerja lalu lintas yang optimal dengan meminimalkan tundaan di setiap simpang yang dikoordinasikan dan mempersingkat waktu tempuh, dan salah satu strategi dalam upaya pengurangan emisi dari sektor transportasi. Kamera CCTV dalam Program ATCS ini sudah dipasang di beberapa titik strategis sebanyak 226 buah dan Traffic Light terintegrasi ke ruang kendali sebanyak 40 titik. Penyebarannya dapat dilihat dalam gambar berikut.<sup>12</sup>



**Gambar 1 Titik Pemasangan Kamera CCTV ATCS di Kota Bandung**

<sup>11</sup>*Ibid*, Halaman 3

<sup>12</sup>Dinas Perhubungan Kota Bandung. “Area Traffic Control System” diakses melalui website [http://atcs-dishub.bandung.go.id/Tentang\\_ATCS](http://atcs-dishub.bandung.go.id/Tentang_ATCS) pada tanggal 07 Oktober 2021.

Tujuan dari program ini ternyata masih belum tercapai dengan maksimal. Hal ini berdasarkan dari beberapa kasus yang memperlihatkan adanya pelanggaran yang masih dilakukan oleh sebagian pengendara tertentu baik kendaraan yang roda dua atau roda empat serta juga kecelakaan lalu lintas yang masih terjadi. Adapun pelanggaran-pelanggaran yang masih sering terjadi diantaranya menerobos lampu merah, pengendara tidak menggunakan helm, dan juga pengendara yang berhenti di Zebra Cross.<sup>13</sup> Melalui sosial media *instagram*, operator ATCS memberikan data tentang jumlah pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Bandung. Kota Bandung melalui program ATCS ini. Adapun data pelanggaran yang terjadi sepanjang bulan april lalu dapat dilihat dalam beberapa gambar berikut.<sup>14</sup>



**Gambar 2 10 titik dengan pelanggaran terbanyak minggu pertama bulan April**

<sup>13</sup>Hasil Observasi Peneliti di Simpang Cihampelas, Simpang Dago, dan Simpang Cikapayang pada tanggal 07 Oktober 2021

<sup>14</sup>@atcs.kotabandung, instagram: [https://instagram.com/atcs.kotabandung?utm\\_medium=copy\\_link](https://instagram.com/atcs.kotabandung?utm_medium=copy_link) diakses pada tanggal 05 Mei 2021



Gambar 3 10 titik dengan pelanggaran terbanyak minggu kedua bulan April



Gambar 4 10 titik dengan pelanggaran terbanyak minggu ketiga bulan April



**Gambar 5 10 titik dengan pelanggaran terbanyak minggu keempat bulan April**

Bertolak pada masalah tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian terhadap pelaksanaan program ATCS yang diterapkan di Kota Bandung selama ini. Peneliti akan menganalisis bagaimana implementasi program ATCS di Kota Bandung, dalam penelitian yang berjudul: **Implementasi Program Area Traffic Control System (ATCS) di Kota Bandung**. Dalam penelitian ini, peneliti akan menggunakan teori dari Matland (1995) terkait faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi suatu kebijakan atau program. Teori ini digunakan oleh peneliti dikarenakan aspek-aspek dalam teori sangat terkait dengan implementasi program ATCS di kota Bandung, diantaranya seperangkat aturan dan prosedur operasi standar, komunikasi dan koordinasi, teknologi informasi, efektivitas pemantauan dan tingkat kepatuhan dan pemberian sanksi.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan pemaparan permasalahan lalu lintas di atas serta observasi di lapangan yang dilakukan oleh peneliti, berikut merupakan identifikasi masalah yang menjadi bahan penelitian, diantaranya:

1. **Inkonsistensi petugas untuk memberikan peringatan melalui ATCS kepada pengendara yang melanggar aturan lalu lintas (terkait faktor komunikasi dan koordinasi dan efektivitas pemantauan).**

Berdasarkan hasil observasi di lapangan yang dilakukan oleh peneliti serta hasil wawancara yang dilakukan terhadap masyarakat, dapat diketahui bahwa di dalam pelaksanaan ATCS komunikasi antar petugas terhadap masyarakat tidak jalan, di mana berdasarkan konsep implementasi yang dikemukakan oleh Matland dimensi komunikasi harus berjalan dengan baik. Akan tetapi, data yang saya temukan dalam implementasi ATCS, komunikasi masih belum berjalan dengan baik. Hal ini dibuktikan oleh adanya ketidak konsistenan dalam memberikan himbauan kepada masyarakat yang melanggar aturan lalu lintas. Berikut merupakan salah satu hasil wawancara terhadap masyarakat.

*“Jarang, paling saya di pasteur pernah dengar, yang lainnya mah belum”<sup>15</sup>*

---

<sup>15</sup> Hasil wawancara peneliti dengan B (masyarakat kota Bandung) pada tanggal 16 Mei 2022

2. **Tidak meratanya pemasangan kamera CCTV dan pengeras suara pada beberapa simpang dan ruas jalan di kota Bandung (terkait dengan faktor pemanfaatan teknologi informasi)**

Dari sebanyak 213 titik simpang yang telah terpasang sistem lalu lintas yang terkoordinasi, hanya 146 persimpangan saja yang memiliki CCTV beserta dengan pengeras suara yang terkoordinasi dengan baik. Selanjutnya, terdapat sebanyak 54 titik simpang yang sudah dipasang CCTV dan pengeras suara yang terkoordinasi oleh ATCS, namun semuanya tidak berfungsi sama sekali. Sedangkan untuk *traffic light*, tercatat bahwa sebanyak 142 *traffic light* yang terkoordinasi dengan baik.<sup>16</sup> Berdasarkan teori Matland, teknologi informasi seharusnya tersedia dengan baik dalam kegiatan implementasi sebuah program karena teknologi menjadi bagian yang sangat penting khususnya berkaitan dengan program ATCS (contohnya perangkat CCTV). Akan tetapi, berdasarkan data diatas hal ini tidak sesuai dengan apa yang disampaikan oleh Matland dikarenakan pada kenyataannya pemasangan CCTV di sejumlah simpang masih belum merata.

3. **Tidak adanya ketegasan petugas dalam memberikan sanksi langsung terhadap pengendara yang melanggar lalu lintas (terkait faktor tingkat kepatuhan dan pemberian sanksi)**

---

<sup>16</sup>Triani, Ani; Rusli, B; dan Bonti. 2021. "Evaluasi Program ATCS (Area Traffic Control System) di Kota Bandung". Jurnal Administrasi Negara, Vol. 13 No.1. Diakses melalui <file:///C:/Users/user/Downloads/Skripsi%20Panduan%201.pdf> pada 07 Januari 2022

Berdasarkan hasil observasi secara langsung dan pengamatan melalui sosial media ATCS, para pengendara yang terbukti melanggar peraturan lalu lintas di kota Bandung melalui kamera CCTV tidak mendapat sanksi langsung dari pelanggaran yang mereka lakukan. Akan tetapi, mereka hanya mendapat teguran berupa himbauan dari petugas melalui pengeras suara. Sehingga dengan itu meskipun program ini sudah dilakukan, akan tetapi hal tersebut tidak memberikan efek jera terhadap para pengendara yang masih melanggar peraturan lalu lintas di kota Bandung dikarenakan tidak adanya sanksi yang diberikan. Hal ini tidak sesuai dengan teori Matland terkait aspek tingkat kepatuhan dan pemberian sanksi. Di mana menurut Matland, pemberian sanksi oleh aparat sangat penting untuk mendorong kepatuhan dari kelompok sasaran yaitu masyarakat kota Bandung.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan pada latar belakang masalah dan identifikasi dari permasalahan dari topik sebelumnya, peneliti merumuskan permasalahan dalam penelitian yang akan dilakukan, yaitu “**Bagaimana Implementasi *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Bandung?**”

#### 1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada hasil rumusan yang telah dituliskan pada poin sebelumnya, maka tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui seperangkat aturan dan prosedur operasional standar dalam mengimplementasikan program *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Bandung.
2. Untuk mengetahui koordinasi dan komunikasi yang dilakukan implementor dalam implementasi program *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Bandung.
3. Untuk mengetahui bagaimana pemanfaatan teknologi informasi dalam implementasi *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Bandung.
4. Untuk mengetahui bagaimana efektivitas pemantauan yang dilakukan dalam implementasi program *Area Traffic Control Sistem* (ATCS) di Kota Bandung.
5. Untuk mengetahui tingkat kepatuhan dan pemberian sanksi terhadap implementor dalam implementasi program *Area Traffic Control System* (ATCS) di kota Bandung.

## **1.5 Manfaat Penelitian**

Manfaat dari adanya penelitian ini yaitu sebagai berikut:

### **1. Manfaat Teoritis**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu faktor pendukung dalam pengembangan teori maupun analisis dalam penelitian di masa yang mendatang, khususnya dalam kajian mata kuliah Implementasi dan Monitoring Kebijakan Publik.

### **2. Manfaat Praktis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan maupun evaluasi bagi Pemerintah Kota Bandung, secara khusus Dinas Perhubungan dalam rangka meningkatkan kepatuhan pengendara untuk mewujudkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih teratur di Kota Bandung di masa yang akan datang.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Untuk mempermudah pembaca dalam memahami penelitian ini secara keseluruhan, maka skripsi ini dibuat dalam enam bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

1. Bab I: Pendahuluan. Bagian ini memuat latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.
2. Bab II: Kerangka Teori. Memuat teori atau konseptual yang terkait dengan fokus penelitian.

3. Bab III: Metode Penelitian. Bagian ini memuat tipe penelitian, peran peneliti, lokasi penelitian, sumber data, prosedur pengumpulan data, analisis data, dan pengecekan keabsahan temuan.
4. Bab IV: Objek Penelitian. Berisi tentang profil dan deskripsi dari subjek penelitian yang sesuai dengan fokus dan kerangka konseptual penelitian.
5. Bab V: Analisis dan Interpretasi Hasil Penelitian. Memuat uraian yang menjelaskan fakta dan informasi sesuai dengan fokus dan kerangka konseptual penelitian.
6. Bab VI: Penutup. Bagian ini memuat kesimpulan dan saran sebagai hasil dari penelitian serta saran atau rekomendasi yang dapat diterapkan sesuai dengan hasil penelitian di lapangan.