

EVALUASI PROGRAM ATCS (AREA TRAFFIC CONTROL SYSTEM) DI KOTA BANDUNG

ANI TRIANI¹; BUDIMAN RUSLI²; BONTI³

^{1,2,3}*Department of Public Administration, Faculty of Social and Political Sciences, Universitas Padjadjaran, Bandung, Indonesia*

¹trianianii@gmail.com; ²budiman9560@gmail.com; ³bontiwiradinata@gmail.com

ABSTRACT

The title of this thesis is “The Evaluation of ATCS (Area Traffic Control System) Program in Bandung City”. This thesis is motivated by the Area Traffic Control System program, which aims in handling traffic management in Bandung to achieve regular, comfortable, and safe traffic conditions. However, the practice often deals with problems and does not decrease traffic violations in Bandung. This thesis discusses the program evaluation through the means of four dimensions of evaluation proposed by Stufflebeam (2002). They are context evaluation, input evaluation, process evaluation, and product evaluation. The method that is put into use is the qualitative research method. The data are obtained through field observations, literature studies, and interviews. The result shows that the evaluation of ATCS program in Bandung City has not included the four dimensions of program evaluation from Stufflebeam caused by many factors. The aspect of need shows the tools in ATCS program are not well coordinated at every intersection. So the purpose of creating optimization of road performance has still not been achieved. Assets the quality of the Civil Servants who are in charge of this program is still lacking, and also there is no opportunity to gain assistance from other departments or any governments agencies. Input evaluation indicates that is no clarity of the work plan and standard operating procedure. Staffs of the Transportation Management Section are loaded with various responsibilities besides ATCS program, so the Staffs Section of ATCS program hardly focus on their tasks as the executors towards this matter.

Keywords: Program Evaluation, ATCS (Area Traffic Control System), Traffic Management, Transportation Department of Bandung City.

THE EVALUATION OF ATCS (AREA TRAFFIC CONTROL SYSTEM) PROGRAM IN BANDUNG CITY

ABSTRAK

Skripsi ini berjudul “Evaluasi Program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung”. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh peran program *Area Traffic Control System*, dimana sebagai upaya dalam penanganan manajemen lalu lintas di Kota Bandung agar diperoleh suatu kondisi pergerakan lalu lintas yang tertib, nyaman dan aman. Namun, dalam pelaksanaannya mengalami beberapa permasalahan dan tidak mengurangi jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Bandung. Skripsi ini membahas mengenai evaluasi program melalui 4 dimensi evaluasi yang dikemukakan oleh Stufflebeam (2002). Terdapat empat dimensi yang dikaji dalam penelitian ini, yaitu evaluasi konteks, evaluasi masukan, evaluasi proses dan evaluasi produk. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif. Data sebagai bahan kajian diperoleh melalui observasi lapangan, studi pustaka dan wawancara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa evaluasi program ATCS di Kota Bandung belum meliputi empat proses dimensi evaluasi program dari Stufflebeam yang disebabkan oleh banyaknya faktor. Aspek kebutuhan dalam perangkat program ATCS tidak semua persimpangan terkoordinasi dengan baik. Sehingga berdampak pada tujuan dalam menciptakan optimasi kinerja jaringan jalan pun masih belum tercapai. Pada aspek aset dimana petugas Aparatur Sipil Negara yang menangani program ini masih kurang, juga tidak adanya peluang untuk mendapatkan bantuan program dari instansi lain. Evaluasi masukan, dimana tidak ada kejelasan rencana kerja dan standar operasional prosedur. Seksi Manajemen Transportasi memiliki tugas yang banyak selain program ATCS, sehingga petugas tidak fokus pada tugas pokok dan fungsinya sebagai pelaksana program ATCS.

Kata kunci: Evaluasi Program, ATCS (*Area Traffic Control System*), Manajemen Lalu Lintas, Dinas Perhubungan Kota Bandung.

PENDAHULUAN

Area Traffic Control System atau yang lebih dikenal dengan istilah ATCS merupakan salah satu program pemerintah Kota Bandung yang berupa sistem pengendalian lalu lintas berbasis teknologi informasi pada suatu kawasan persimpangan jalan. Bertujuan untuk mengoptimalkan kinerja jaringan jalan melalui optimasi dan koordinasi pengaturan lampu lalu lintas di setiap persimpangan. ATCS Kota Bandung diresmikan pada 20 Oktober tahun 1997

oleh Walikota Bandung Wahyu Hamijaya. ATCS terdiri dari beberapa sistem utama yaitu:

1. *Server, Workstation*, yang berfungsi sebagai pusat operasional untuk memonitor dan mengontrol kondisi lalu lintas dari seluruh persimpangan dalam satu area.

berdampak pada tujuan dalam menciptakan optimasi kinerja jaringan jalan pun masih belum memadai; (3) Tidak ada ketegasan terhadap sanksi langsung yang diperoleh melalui ATCS (*Area Traffic Control System*) tersebut. Para pelanggar kendaraan bermotor di Kota Bandung, khususnya pada setiap persimpangan tersebut hanya mendapatkan teguran dari petugas yang mengoperasikan perangkat di dalam *control room* ATCS tersebut. Sehingga meskipun telah ada program ini, tidak membuat sekaligus menimbulkan efek jera terhadap para pelanggar lalu lintas di Kota Bandung;

Berdasarkan beberapa indikasi masalah telah penulis sampaikan di atas, maka penulis tertarik melakukan penelitian lebih lanjut dengan judul penelitian: "Evaluasi Program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung".

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dengan menggunakan strategi pendekatan yang digunakan pada metode penelitian kualitatif ini menggunakan pendekatan deskriptif, sehingga metode penelitian seperti ini bisa disebut dengan metode penelitian *deskriptif kualitatif*. Penggunaan metode *penelitian kualitatif* dengan pendekatan *deskriptif* ini dijabarkan dalam bentuk kata-kata dan bahasa dengan menganalisis dan menginterpretasikan makna dari data yang diperoleh, sehingga dapat menjelaskan kompleksitas suatu permasalahan. Penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif ini digunakan oleh penulis dengan harapan agar dapat melakukan proses penelitian dengan memperhatikan kejadian-kejadian atau peristiwa-peristiwa berdasarkan fakta dan data yang sedang berlangsung yang kemudian disusun dan dianalisis, sehingga dapat ditarik kesimpulan yang dapat menggambarkan suatu masalah yang sedang terjadi. Oleh karena itu, dengan metode tersebut penulis dapat mengkaji perspektif partisipan yang mempunyai otoritas, data, dan informasi, maupun keterkaitannya dengan evaluasi program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung.

Untuk memperjelas pengukuran analisa dan mempermudah dalam mengarahkan pembahasan dalam penelitian ini, penulis menggunakan model evaluasi program yang dikemukakan oleh Stufflebeam yang disebut CIPP. CIPP sendiri merupakan singkatan dari *Context evaluation*, *Input evaluation*, *Process evaluation*, dan *Product evaluation* (Stufflebeam, 2002:287-297).

Data dan fakta yang diperoleh oleh penulis dengan menggunakan wawancara, observasi dan studi dokumen, baik primer maupun sekunder berdasarkan yang diungkapkan oleh Supranto (Supranto, 2008:11). Teknik penentuan informan yang digunakan oleh penulis menggunakan teknik *purposive*, dimana menghasilkan 10 informan yang

akan diwawancarai lebih oleh penulis dianggap memiliki otoritas dalam Evaluasi Program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung, dianggap memiliki informasi yang penulis butuhkan terkait pelaksanaan Evaluasi Program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung, dan dianggap memiliki keterkaitan baik secara individu maupun institusi dalam pelaksanaan Program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung. Kemudian teknik analisis data yang digunakan dari Creswell yang terdiri dari 6 langkah analisis, diantaranya (1) mengolah dan mempersiapkan data untuk dianalisis; (2) membaca keseluruhan data; (3) menganalisis lebih detail dengan meng-*coding* data; (4) menerapkan proses *coding* untuk mendeskripsikan *setting*, orang-orang, kategori-kategori, dan tema-tema yang akan dianalisis; (5) menunjukkan bagaimana deskripsi dan tema-tema ini akan disajikan kembali dalam narasi/laporan kualitatif; dan (6) menginterpretasi dan memaknai data (Creswell, 2010:274-284). Adapun teknik triangulasi sumber dijadikan sebagai pemeriksaan dalam pengujian kredibilitas data, dimana membandingkan dan mengecek kembali suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda didalam suatu penelitian kualitatif (Moleong, 2014:330-331).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan teori yang menjadi acuan dalam penelitian yang penulis lakukan, evaluasi program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung dilihat dari empat komponen evaluasi yang merupakan sasaran evaluasi dalam pelaksanaan program. Menggunakan model evaluasi dari Stufflebeam (2002) yang disebut CIPP. CIPP sendiri merupakan singkatan dari *Context evaluation*, *Input evaluation*, *Process evaluation*, dan *Product evaluation*, dimana setiap komponen memiliki aspek-aspeknya sendiri yang diuraikan sebagai berikut:

A. Context Evaluation (Evaluasi Konteks)

Context evaluation atau evaluasi konteks dapat dikatakan sebagai proses pertama dalam mencapai hasil suatu evaluasi dalam teori CIPP oleh Stufflebeam, dimana menekankan terhadap permasalahan dan kebutuhan yang berhubungan dengan pencapaian tujuan di dalam suatu program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung. Evaluasi konteks ini membahas penilaian mengenai 4 (empat) aspek yang penulis gunakan, diantaranya kebutuhan, permasalahan, aset dan kesempatan dalam pelaksanaan evaluasi program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung.

a. Aspek Kebutuhan

Aspek ini menekankan pada kebutuhan apa saja yang diperlukan dalam program ATCS (*Area Traffic Control System*) tersebut. Apakah kebutuhan

yang didapatkan sudah terpenuhi atau belum, dan apakah kebutuhan yang ada tersebut saat ini dapat memenuhi tujuan atau belum. Secara keseluruhan dari hasil penelitian yang sudah penulis lakukan, diketahui bahwa standar kebutuhan yang seharusnya ada dalam program *ATCS (Area Traffic Control System)* adalah memiliki sarana *traffic light*, *CCTV (Closed Circuit Television)*, dan *audio announcer* serta peralatan pendukung lainnya yang memadai. Dimana hal tersebut dibutuhkan oleh setiap petugas *ATCS (Area Traffic Control System)* sebagai penunjang kinerjanya dalam menjalankan program tersebut dilapangan.

Namun, tidak semua persimpangan jalan yang ada di Kota Bandung memiliki perangkat *ATCS (Area Traffic Control System)* tersebut. Berdasarkan data yang penulis dapatkan dari hasil wawancara dengan pemegang program *ATCS (Area Traffic Control System)* dari Dinas Perhubungan Kota Bandung, didapatkan informasi bahwa dari 213 titik persimpangan yang telah dipasang sarana lalu lintas yang terkoordinasi ini hanya terdapat 146 persimpangan yang mempunyai *CCTV* dan pengeras suara yang terkoordinasi dengan baik. Sejumlah 13 titik persimpangan hanya *CCTV* saja yang masih berfungsi dengan baik, sedangkan Pengeras Suaranya tidak berfungsi sama sekali. Kemudian sisanya sejumlah 54 persimpangan yang dipasang *CCTV* dan Pengeras Suara yang terkoordinasi oleh *ATCS* tersebut semuanya tidak berfungsi sama sekali. Sedangkan untuk *traffic light* nya sendiri, hanya tercatat 142 *traffic light* yang terkoordinasi dengan baik.

Oleh karena itu, dengan rusaknya sarana *ATCS* yang ada pada beberapa persimpangan, mengakibatkan pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung kesulitan dalam penanganan terhadap manajemen lalu lintas di Kota Bandung. Sehingga mengakibatkan kurangnya pelayanan pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung tersebut kepada masyarakat. Padahal apabila setiap persimpangan tersebut memiliki perangkat dalam program *ATCS (Area Traffic Control System)* yang memadai, hal ini tentu dapat menunjang setiap pelaksanaan kegiatannya dengan baik.

Dalam teori evaluasi program yang dikemukakan oleh Stufflebeam (2002), salah satunya adalah aspek kebutuhan yang diperhatikan terhadap evaluasi konteks dalam mengevaluasi program tersebut. Apabila dikaitkan dengan program *ATCS (Area Traffic Control System)* di Kota Bandung, tentu hal ini belum tercapai sepenuhnya. Sehingga berdampak pada tujuan dalam menciptakan optimasi kinerja jaringan jalan pun masih belum tercapai.

Terkait pelaksanaan program *ATCS (Area Traffic Control System)* ini perlu lebih siap terkait segala bentuk pelayanan dan kinerjanya untuk memenuhi kebutuhan dari program itu sendiri. Terlebih lagi *ATCS* ini telah ada sejak tahun 1997 di Kota Bandung. Pemenuhan terhadap kebutuhan tersebut harus dilakukan agar tujuan dari program ini dapat tercapai sesuai dengan apa yang telah

ditetapkan. Sehingga nantinya dapat berguna dalam pemenuhan tujuan lain yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung itu sendiri.

b. Aspek Permasalahan

Aspek ini menekankan pada hambatan-hambatan yang muncul dalam pelaksanaan program tersebut. Disini penulis akan mencari dan menganalisis hambatan apa saja yang ditemukan dalam program *ATCS (Area Traffic Control System)* di Kota Bandung tersebut.

Dari beberapa hasil wawancara dan analisa penulis, dapat diketahui bahwa permasalahan yang sering muncul dalam program *ATCS* ini adalah pemeliharaan terhadap perangkat, juga masyarakat Kota Bandung yang bertindak merusak perangkat dilapangan. Bukan hal yang mudah dalam mengatasi kerusakan yang sering terjadi pada perangkat tersebut disetiap persimpangan, karena kondisi perangkatnya yang sudah tua maupun perilaku masyarakat yang merusak. Dari seluruh jumlah anggota dalam Seksi Manajemen Transportasi Dinas Perhubungan Kota Bandung yang berjumlah 13 anggota, tidak semuanya terlibat dalam pelaksanaan *ATCS* tersebut. Sehingga para petugas pun mengalami kesulitan dalam menangani permasalahan terhadap pemeliharaan perangkat *ATCS* tersebut dilapangan. Akibatnya, pemeliharaan perangkat pada *ATCS (Area Traffic Control System)* di setiap persimpangan untuk selalu terkoneksi itu yang sering muncul permasalahannya.

Dinas Perhubungan Kota Bandung sampai saat ini masih belum dapat mengatasi hambatan-hambatan yang muncul dalam program *ATCS (Area Traffic Control System)* tersebut. Untuk permasalahan dalam pemeliharaan tersebut, Dinas Perhubungan Kota Bandung sudah melakukan upaya pengadaan terkait perencanaan pemeliharannya. Namun terkait tindakan tangan-tangan jahil masyarakat yang merusak perangkat pada program *ATCS* tersebut, belum dapat mengatasi permasalahan yang ada. Hal tersebut dikarenakan meskipun telah terpasang *CCTV*, namun fokus dari letak *CCTV* tersebut hanya mengarah ke jalan berdasarkan garis lurus saja. Sehingga tangan-tangan jahil dan kerusakan yang ditimbulkan oleh masyarakat tersebut tidak dapat terpantau oleh *CCTV*.

Berdasarkan hal tersebut diatas, penulis berpendapat bahwa evaluasi program *ATCS (Area Traffic Control System)* di Kota Bandung yang dianalisis melalui aspek permasalahan yang muncul dalam program *ATCS* tersebut belum dikelola dan diatasi dengan baik. Hal tersebut dapat dilihat dari masih terkendalanya pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhan dari program.

c. Aspek Aset

Aspek ini menekankan pada pada keahlian dan layanan apa saja yang tersedia dalam program tersebut. Keahlian dan layanan tersebut digunakan untuk membantu pemenuhan tujuan yang telah

ditargetkan sebelumnya. Apabila hal tersebut yang berhubungan dengan keahlian dan layanan dapat dikelola dengan baik maka akan sangat membantu suatu program tersebut dalam mencapai tujuannya.

Dari wawancara penulis dengan beberapa informan, kompetensi dari petugas pada program ATCS yang ada pada Dinas Perhubungan Kota Bandung dapat dikatakan masih memiliki kekurangan. Hal tersebut dapat dilihat dari data yang penulis dapatkan bahwa dari 25 petugas pada program ATCS tersebut, petugas ASN (Aparatur Sipil Negara) khusus yang menangani ATCS (*Area Traffic Control System*) ini hanya 5 orang.

Berdasarkan teori evaluasi program model CIPP yang dikemukakan oleh Stufflebeam (2002) dilihat dari aspek aset, evaluasi program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung tersebut belum maksimal dalam mengusahakan aset tersebut. Akibatnya masih membutuhkan bantuan dari pihak ketiga dalam setiap penanganan berbagai permasalahan teknis pada program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung. Pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung dapat mengantisipasi segala kemungkinan permasalahan tersebut dan dapat memperbaikinya, setelah melakukan pengevaluasian pada tahap akhir program. Supaya kedepannya keberlangsungan program ATCS (*Area Traffic Control System*) dapat berjalan lebih baik lagi.

d. Aspek Kesempatan

Aspek ini menekankan pada program bantuan apa saja yang dapat diperoleh untuk membantu usaha pencapaian kebutuhan dan pemecahan masalah terkait. Untuk dapat menganalisa hal tersebut, dilakukan wawancara terhadap beberapa informan terkait. Sehingga penulis dapat memperoleh informasi yang berhubungan dengan aspek kesempatan dalam evaluasi program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung.

Berdasarkan wawancara yang penulis lakukan, diperoleh informasi bahwa tidak ada program lain dari pihak luar yang diterima oleh program ATCS (*Area Traffic Control System*) tersebut. Namun pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung sendiri mempunyai program yang dapat membantu berjalannya pelaksanaan ATCS ini. Seperti halnya rekayasa lalu lintas, dimana dalam pelaksanaannya dapat melakukan pengaturan sistem satu arah dan siklus waktunya seperti apa yang sejalan dengan program ATCS (*Area Traffic Control System*).

Dari teori yang penulis gunakan, tentu hal tersebut diatas tidak membantu program ATCS (*Area Traffic Control System*) untuk mencapai tujuan akhirnya. Padahal apabila terdapat program dari pihak luar yang dapat memberikan bantuan untuk dapat membantu pencapaian kebutuhan dan jualan pemecahan masalah yang ada pada ATCS (*Area Traffic Control System*), tentu pencapaian tujuan dari program itu sendiri dapat terbantu.

Disini penulis berpendapat bahwa fakta dari keterlibatan pihak lain dalam bentuk program yang dapat membantu program ATCS (*Area Traffic*

Control System) tersebut sangatlah penting. Sehingga hal ini dapat membantu untuk menyelesaikan permasalahan yang ada pada program ATCS. Namun, apabila melihat pada evaluasi program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung, hal tersebut belum berjalan sesuai dengan apa yang diharapkan.

B. Input Evaluation (Evaluasi Masukan)

Berdasarkan teori CIPP yang dikemukakan oleh Stufflebeam (2002) mengenai model evaluasi program, *Input Evaluation* (Evaluasi Masukan) merupakan evaluasi terhadap perencanaan program dan pengalokasian sumber daya. Orientasi utama dalam evaluasi masukan adalah untuk membantu menentukan intervensi dalam program, berguna untuk meningkatkan pelayanan terhadap penerima manfaat. Evaluasi masukan menilai program yang diajukan (*work plan*) dan *budget* dalam pelaksanaan.

a. Aspek Perencanaan Program

Aspek ini menekankan pada sejauh mana kematangan perencanaan program tersebut. Apakah rencana kegiatan (*work plan*) yang sudah dirancang sedemikian rupa, sudah berjalan dengan baik atau belum setelah dievaluasi sebelumnya. Adapun perencanaan terhadap evaluasi program ini dapat memudahkan pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung sendiri dalam pelaksanaan evaluasi program, serta membuat pelaksanaan evaluasi program tersebut lebih terarah. Perencanaan ini dapat memberikan gambaran tentang bagaimana pelaksanaan evaluasi program yang akan dilaksanakan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kepala Bidang Manajemen Transportasi dan Parkir, mengatakan bahwa untuk perencanaan terkait program yang telah diterapkan sejak tahun 1997 tersebut dilaksanakan bersama Kementerian. Australia sebagai pihak pemberi teknologi SCATS (*Sydney Coordinated Area Traffic System*), namun pada saat ini untuk teknologi yang digunakan tersebut dari PT. Marktel (Manunggaling Rizki Karyatama Telnic PT). Kemudian berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Staf Seksi Manajemen Transportasi Dinas Perhubungan Kota Bandung, bahwa didalam melakukan evaluasi terhadap program ATCS (*Area Traffic Control System*) tersebut tidak dilakukan perencanaan secara khusus untuk melakukan evaluasi tersebut. Kinerja mereka dilakukan dengan berpedoman pada Peraturan Walikota Nomor 1392 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandung. Disamping itu, adapun ketidakjelasan mengenai Standar Operasional Prosedur (SOP) terhadap program ATCS (*Area Traffic Control System*) sendiri membuat evaluasi program ini tidak jelas dilihat dari tahapan-tahapan yang rinci dalam melakukan evaluasinya. Selain itu, pada setiap langkahnya pun tidak diketahui dengan rinci peran serta wewenang

dari pihak yang terkait didalam pelaksanaan evaluasi program tersebut.

Berdasarkan teori evaluasi program yang dikemukakan oleh Stufflebeam (2002). Melihat pada evaluasi program *ATCS (Area Traffic Control System)* di Kota Bandung, hal ini masih belum baik dalam pengelolaan perencanaan tersebut. Tidak adanya standar operasional prosedur yang dapat dijadikan sebagai acuan kinerja para pelaksana program ini, mengakibatkan segala sesuatunya tidak dapat mengetahui capaian terhadap jumlah persimpangan selanjutnya yang sudah terkoordinasi.

melaksanakan suatu program dan bagaimana pengalokasian sumber daya yang ada pada program *ATCS (Area Traffic Control System)* ini. Jika melihat pada apa yang penulis lihat dalam program ini, ada dua bentuk sumber daya pada program tersebut. Pertama adalah sumber daya dalam bentuk tenaga ahli yaitu petugas *ATCS* dari Dinas Perhubungan Kota Bandung itu sendiri, juga sumber daya dalam bentuk dana program atau *budget*.

Jika melihat pada Daftar Satuan Kerja yang ada di Dinas Perhubungan Kota Bandung, jumlah pegawai yang ada pada Bidang Manajemen Transportasi dan Parkir (MTP) itu seluruhnya ada 21 orang. Dimana terdiri dari 3 Seksi, termasuk juga Kepala Bidang MTP nya sendiri. Namun, disini yang menangani terhadap pelaksanaan program *ATCS (Area Traffic Control System)* ini pelaksanaannya berada di bawah tanggungjawab Seksi Manajemen Transportasi yang berjumlah 13 orang dengan termasuk Kepala Seksi Manajemen Transportasi Dinas Perhubungan Kota Bandung itu sendiri. Berdasarkan hasil wawancara penulis dapat dikatakan bahwa dari seluruh Aparatur Sipil Negara pada Seksi Manajemen Transportasi tersebut tidak semuanya mengurus program *ATCS (Area Traffic Control System)* di Kota Bandung. Hanya terdapat lima orang ASN yang khusus menangani program *ATCS* tersebut, ditambah dengan petugas harian lepas sejumlah 20 orang yang terbagi kedalam pihak teknisi dan operator di pusat *Controller* di Gedung Pemerintahan Kota Bandung Lantai 3 di Jl. Wastu Kencana No. 2.

Kemudian dilihat dari segi sumber daya yang berbentuk dana atau *budget* yang disediakan untuk pelaksanaan program *ATCS* tersebut. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan pemegang program dari Dinas Perhubungan Kota Bandung, mengatakan bahwa dana yang disediakan untuk program ini bersumber dari APBD (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah) Kota Bandung. Dari Bandung itu sendiri, hasil wawancara yang penulis lakukan dengan Kepala Bidang Manajemen Transportasi dan Parkir, dikatakan bahwa anggaran yang tersedia untuk program *ATCS (Area Traffic Control System)* di Kota Bandung ini adalah sekitar lebih dari 200 Miliar Rupiah. Apabila dilihat pastinya berdasarkan data yang ada pada buku "Renstra Dinas Perhubungan Kota Bandung 2013-2018", total dana yang dianggarkan untuk program

Mengetahui hal tersebut, penulis berpendapat bahwa kegiatan perencanaan tersebut masih kurang maksimal dalam penyelenggaraannya. Masih ada kendala-kendala yang menjadi penghambat kegiatan tersebut untuk dilaksanakan. Padahal kegiatan ini sangat penting dilakukan, mengingat segala kegiatan dalam program *ATCS (Area Traffic Control System)* harus secara matang direncanakan. Agar dapat berjalan dengan semestinya dan sesuai dengan apa yang diharapkan.

b. Aspek Pengalokasian Sumber Daya

Aspek ini menekankan pada sumber keuangan yang tersedia bagi lembaga pelaksana dalam *ATCS (Area Traffic Control System)* di Kota Bandung ini yaitu sebesar Rp 241.151.450.000,00.

Berdasarkan hal tersebut diatas, penulis berpendapat bahwa evaluasi program *ATCS (Area Traffic Control System)* di Kota Bandung dari segi sumber daya manusia masih kurang. Hal tersebut dikarenakan menurut penulis meskipun sudah cukup baik dalam segi pengalokasian dananya, dengan jumlah petugas Aparatur Sipil Negeranya yang hanya sekitar 5 orang. Berdampak pada kinerja dari pelaksana program *ATCS (Area Traffic Control System)* pada Dinas Perhubungan Kota Bandung ini belum bisa maksimal. Menurut penulis, sumber daya manusia Aparatur Sipil Negara tersebut jauh dari kata cukup. Hal tersebut dikarenakan dalam pelaksanaan program *ATCS (Area Traffic Control System)* ini sangat membutuhkan petugas Aparatur Sipil Negara dengan kompetensi yang teruji keahliannya, sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia Nomor SK.3262/KP.108/DRJD/2018 tentang Kompetensi dalam Pengelolaan Sistem Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Terkoordinasi (*Area Traffic Control System*).

c. Integrasi Hierarki di Dalam dan di Antara Institusi Pelaksana (*Hierarchical Integration Within and Among Implementing Institutions*)

Salah satu aspek penting yang perlu dimiliki oleh lembaga pelaksana dalam pencapaian proses implementasi yaitu kemampuan mereka untuk memadukan tingkat hirarki integrasi, baik itu di dalam dan luar lembaga yang masih berhubungan. Koordinasi yang dilakukan baik dengan antar pelaksana di lingkungannya maupun dengan lembaga lain yang masih berhubungan harus mempunyai integrasi yang baik, sehingga akan muncul kesepakatan yang nantinya akan memengaruhi pelaksanaan proses implementasi. Dalam pelaksanaan program PATEN di Kecamatan Cibitung, diperoleh pernyataan dari hasil observasi dan wawancara yang penulis lakukan kepada Perangkat Daerah Kecamatan Cibitung bahwa koordinasi yang dilakukan yaitu secara keseluruhan melalui internal maupun eksternal dari perangkat daerahnya dalam menyatupadukan pelaksanaan program PATEN dibuat secara integrasi dengan pihak Pemerintah Daerah Kabupaten Bekasi. Untuk koordinasi yang dilakukan dengan pihak internalnya dilakukan melalui rapat dan briefing staf, hingga

penerapan koordinasi lainnya secara tidak langsung dilakukan melalui apel. Selanjutnya untuk koordinasi yang dilakukan dengan eksternal atau instansi luar dari Perangkat Daerah Kecamatan Cibitung dalam pelaksanaan program PATEN dilakukan dengan secara online hingga mendatangi pihak instansi terkait maupun sebaliknya, serta koordinasi yang dilakukan secara tidak langsung melalui surat yang dibuat oleh pihak Kecamatan Cibitung ataupun dari luar instansi yang bersangkutan dalam pelaksanaan program PATEN.

d. Keputusan-Aturan Lembaga Pelaksana (*Decisions-Rules of Implementing Agencies*)

Aspek ini menjelaskan tentang sejauh mana peraturan atau keputusan lembaga pelaksana dalam mendukung tujuan dari kebijakan atau program yang tertuang di dalam peraturan yang ada. Selain dapat memberikan kejelasan dan konsistensi tujuan, adanya peraturan atau keputusan yang dibuat oleh lembaga pelaksana dapat memperkecil hambatan-hambatan yang ada dan dapat membentuk secara intensif dalam memwadahi bagi kepatuhan para pejabat pelaksana dan kelompok sasaran yang dituju untuk memengaruhi implementasi suatu kebijakan atau program dengan cara menggariskan secara formal aturan-aturan pembuatan keputusan dari badan-badan pelaksana.

Berdasarkan dari hasil observasi dan wawancara yang sudah dilakukan oleh penulis, Perangkat Daerah Kecamatan Cibitung mempunyai aturan formal yang dibuat oleh pihaknya berdasarkan peraturan yang sudah dibuat oleh pemerintah pusat dan Pemerintah Daerah Kabupaten Bekasi dalam mendukung implementasi program PATEN. Aturan formal tersebut berupa Keputusan Camat Cibitung Nomor 9 Tahun 2013 tentang Pelaksana Teknis Pelayanan Administrasi Terpadu Kecamatan. Keputusan tersebut merupakan turunan dari Peraturan Bupati Bekasi Nomor 13 Tahun 2013 tentang Uraian Tugas Pelaksana Pelayanan Administrasi Terpadu Kecamatan (PATEN) di Kabupaten Bekasi dan penyesuaian lebih lanjut terhadap rincian pelaksana teknis program PATEN di Kecamatan Cibitung, walaupun keputusan tersebut secara keseluruhan hampir sama dengan peraturan bupati tersebut.

Adapun untuk bentuk aturan formal lainnya dalam pelaksanaan program PATEN di Kecamatan Cibitung dituangkan dalam bentuk komitmen, diantaranya (1) Melaksanakan program PATEN di Kecamatan Cibitung berdasarkan aturan dan prosedur yang berlaku, (2) Melayani masyarakat dengan sebaik-baiknya melalui moto SMART yaitu Senyum, Menyenangkan, Amanah, Ramah dan Tertib, (3) Tidak melakukan pungutan liar atau gratifikasi dalam bentuk apapun, dan (4) Menghimbau kepada masyarakat untuk melakukan permohonan pelayanan, baik perizinan dan non perizinan sesuai dengan prosedur yang ada dan tidak menggunakan jasa calo.

Poin-poin diatas merupakan aturan formal yang dibuat secara tidak langsung yang harus dipatuhi oleh semua pihak dalam pelaksanaan

program PATEN, baik dari para pejabat pelaksana di Kecamatan Cibitung maupun kelompok sasaran yang dituju yaitu masyarakat. Sedangkan bentuk aturan formal lainnya dalam pelaksanaan program PATEN di Kecamatan Cibitung mengikuti dari peraturan yang sudah dibuat oleh pemerintah pusat dan Pemerintah Daerah Kabupaten Bekasi.

Namun untuk pengaruh yang ditimbulkan terhadap aturan formal yang diterapkan hanya dipahami oleh para pejabat pelaksana. Sedangkan kepatuhan masyarakat terhadap dalam pelaksanaan program PATEN yang ada di Kecamatan Cibitung dapat dikatakan masih kurang berjalan dengan baik, dimana kurangnya kepatuhan masyarakat disebabkan dari mereka yang melakukan permohonan pelayanan baik itu perizinan maupun non perizinan baru diajukan ketika dalam keadaan mendesak atau sedang membutuhkan sesuatu.

C. *Process Evaluation (Evaluasi Proses)*

Evaluasi proses ini merupakan evaluasi terhadap pelaksanaan program, dimana tujuannya adalah membantu pelaksana program dalam mengidentifikasi permasalahan dalam implementasi dan membuat penyelesaian masalah yang dibutuhkan dalam aktivitasnya tersebut. Tujuan lain dalam evaluasi proses ini adalah untuk menilai sejauh mana penerima atau *participants* menerima dan menjalankan tugas dan perannya. Dalam evaluasi proses ini, penulis akan membahas mengenai permasalahan-permasalahan yang muncul dalam program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung. Penulis akan mengidentifikasi permasalahan yang ada dalam pelaksanaan program ATCS di Kota Bandung tersebut.

Berdasarkan pada informasi yang penulis dapatkan dari hasil wawancara dengan beberapa pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung, mengatakan bahwa kegiatan Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam program ATCS (*Area Traffic Control System*) ini dibagi kedalam dua bagian. Dimana yang pertama adalah kegiatan dalam bentuk teknis dilapangan, juga yang kedua adalah kegiatan yang berlangsung pada pusat *control center* yang dilakukan oleh petugas operator di Gedung Pemerintahan Kota Bandung Lantai 3 di Jl. Wastu Kencana No. 2.

Adapun kegiatan yang dilakukan di dalam gedung oleh pihak operator program ATCS itu sendiri adalah mengendalikan dan mengawasi operasional seluruh persimpangan yang terkoordinasi melalui perangkat setiap harinya di dalam ruangan tersebut. Selain itu juga pihak operator bertugas untuk mendata dan mendokumentasikan setiap kondisi, kegiatan, dan kejadian yang terekam melalui *CCTV (Closed Circuit Television)* yang terpasang. Kemudian mengedukasi para pengendara kendaraan bermotor di Kota Bandung melalui *audio announcer* nya. Kegiatan ini harus dilakukan setiap hari secara kontinu dan para petugasnya pun bergantian berdasarkan jadwal tugasnya. Hal ini dikarenakan

agar program tersebut kinerjanya dapat terpantau dengan baik, juga para pengendara kendaraan bermotor dapat lebih tertib dalam berlalu lintas. Kegiatan yang dilakukan di dalam gedung oleh pihak operator program tersebut.

Adapun bentuk kegiatan yang secara teknis dilapangan tersebut adalah tugas dari para petugas teknis program *ATCS (Area Traffic Control System)* tersebut. Memeriksa dan memastikan setiap perangkat yang ada di persimpangan tersebut terkoordinasi dengan baik dan dapat difungsikan, melakukan perbaikan terhadap perangkat yang rusak dilapangan, serta melakukan survei rutin bersama pihak rekayasa lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Bandung. Hal-hal tersebutlah yang menjadi kegiatan dari para pihak teknis program *ATCS* ini.

Kemudian permasalahan yang penulis temukan yaitu Dinas Perhubungan Kota Bandung selaku pihak yang bertanggungjawab terhadap program *ATCS (Area Traffic Control System)* masih mengalami kesulitan terhadap pelayanan yang diberikan kepada masyarakat Kota Bandung, khususnya para pengguna kendaraan bermotor di Kota Bandung. Hal tersebut dikarenakan sumber daya yang tersedia dalam pelaksanaan program ini masih belum ideal, terlebih lagi sumber daya manusianya. Juga banyaknya tugas pokok dan fungsi pada Seksi Manajemen Transportasi yang tidak hanya mengurus *ATCS (Area Traffic Control System)* tersebut, membuat kinerja para petugas terhadap program *ATCS* ini belum maksimal. Permasalahan-permasalahan tersebutlah yang menjadi penghambat petugas *Area Traffic Control System* ini dalam memenuhi pelayanannya terhadap masyarakat Kota Bandung secara maksimal.

Berdasarkan pada observasi dan wawancara penulis dilapangan, peran masyarakat khususnya pengendara kendaraan bermotor di Kota Bandung tersebut merupakan bagian yang terpenting dalam program *ATCS (Area Traffic Control System)* di Kota Bandung. Hal tersebut dikarenakan apabila masyarakat tersebut dapat menerima edukasi ataupun pengarahan dari pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam berlalu lintas di Kota Bandung dengan baik, maka bukan hal yang tidak mungkin permasalahan lalu lintas di Kota Bandung akan berkurang serta banyaknya pengendara kendaraan bermotor yang tertib. Namun informasi yang penulis dapatkan dilapangan, masih banyak dari masyarakat Kota Bandung yang mengabaikan keamanan, kenyamanan, dan ketertiban dalam berlalu lintas di Kota Bandung.

Secara keseluruhan keterlibatan tugas dan peran masyarakat khususnya pengendara kendaraan bermotor di Kota Bandung terhadap program *ATCS (Area Traffic Control System)* tersebut belum baik. Sesudah Dinas Perhubungan Kota Bandung melakukan pemeliharaan terhadap perangkat pada program *ATCS (Area Traffic Control System)* dan menginformasikan secara rutin melalui *audio announcer* dan *CCTV* nya untuk berlalu lintas yang

tertib dan mengutamakan keselamatan, seharusnya secara berangsur-angsur masyarakat dapat menjalankan perannya dan menjaga ketertiban lalu lintas secara mandiri tanpa harus diingatkan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung. Tapi hal tersebut tidak terjadi seperti yang diharapkan. Kemudian kurangnya kuantitas para petugas *ATCS (Area Traffic Control System)* tersebut turun kelapangan dalam mentertibkan dan mengedukasi para pengendara kendaraan bermotor di Kota Bandung, membuat para pengendara tersebut kesadarannya kurang dalam menciptakan lalu lintas yang aman, nyaman dan tertib. Baik untuk dirinya sendiri maupun pengguna jalan lainnya di Kota Bandung.

Selain itu sanksi terhadap para pelanggar pengguna kendaraan bermotor di Kota Bandung yang hanya berupa teguran melalui *CCTV* dan *audio announcer* nya tersebut, tidak menimbulkan efek jera terhadap para pelanggar. Sehingga menyebabkan permasalahan lain, dimana tingkat pelanggaran selalu ada saja dan cenderung tidak mengalami penurunan. Adapun sanksi berupa e-tilang dalam menindak para pelanggar pengguna kendaraan bermotor di Kota Bandung tersebut, kejelasan terhadap sanksinya kurang.

D. Product Evaluation (Evaluasi Produk)

Evaluasi produk atau evaluasi hasil dalam model teori evaluasi program yang dikemukakan oleh Stufflebeam (2002) merupakan evaluasi yang melihat kepada apakah program tersebut memberikan hasil seperti yang diharapkan atau tidak. Dimana bertujuan untuk mengukur, menginterpretasikan, dan menentukan pencapaian sebuah program tersebut. Tujuan utama dari evaluasi ini adalah memastikan sejauh mana program telah memenuhi semua kebutuhan dari penerima yang berhak. Evaluasi produk harus dapat menilai hasil yang diharapkan dan tidak diharapkan, serta hasil yang positif dan negatif dari pelaksanaan program.

Dalam evaluasi produk, disini penulis akan menilai sejauh mana pencapaian target dari program *ATCS (Area Traffic Control System)* di Kota Bandung dan juga menilai bagaimana dampak dari program tersebut. Ada dua aspek yang akan penulis bahas pada tahapan ini, yang pertama adalah aspek pencapaian target dari program *ATCS (Area Traffic Control System)* di Kota Bandung dan juga dampak negatif dan positif yang ditimbulkan dari adanya program tersebut.

a. Aspek Pencapaian Target Program

Pada aspek ini untuk mengetahui bagaimana pencapaian target program *ATCS (Area Traffic Control System)* di Kota Bandung, penulis melakukan wawancara kepada pihak-pihak yang terlibat dalam pencapaian tujuan program *ATCS* di Dinas Perhubungan Kota Bandung tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan beberapa informan yaitu menurut Kepala Seksi Manajemen Transportasi dari Dinas Perhubungan Kota Bandung, mengatakan bahwa pencapaian target

dari program ATCS (*Area Traffic Control System*) ini masih belum tercapai sepenuhnya. Dilihat dari data yang penulis peroleh dari Dinas Perhubungan Kota Bandung tentang indikator dan realisasi pencapaian kinerjanya, pada penanganan terkait manajemen lalu lintas pada tahun 2016 tersebut targetnya adalah 15%. Namun dalam realisasinya Dinas Perhubungan Kota Bandung hanya mencapai angka 11,76%. Melihat dari beberapa observasi yang penulis lakukan dilapangan, penulis melihat ada beberapa ciri-ciri yang terlihat apabila program ATCS (*Area Traffic Control System*) tersebut tidak mencapai tujuannya. Hal tersebut dapat dilihat dari pengelolaan terhadap perangkat ATCS yang kurang baik, sehingga banyak dari sarana ATCS yang rusak total. Sumber daya manusia yang teruji kualitasnya

melakukan observasi lapangan sebagai bentuk lain dari penulis dalam melihat kebenaran dan fakta yang terjadi dilapangan.

Berdasarkan keseluruhan, melihat pada apa yang penulis dapatkan berdasarkan hasil observasi lapangan dan hasil wawancara dengan pihak pemegang program ATCS (*Area Traffic Control System*) Dinas Perhubungan Kota Bandung, serta pihak lain yang terlibat dalam pelaksanaan program tersebut. Apabila dikaitkan dengan teori evaluasi program yang dikemukakan oleh Stufflebeam (2002), evaluasi program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung dilihat dari komponen evaluasi produk yang berbicara tentang dampak positif dan negatif yang ditimbulkan dari program ini. Dapat dikatakan bahwa dampak positif yang ditimbulkan dari pelaksanaan program ATCS (*Area Traffic Control System*) yaitu membantu manajemen penanganan lalu lintas menjadi lebih baik, *volume* pergerakan lalu lintas di Kota Bandung menjadi lebih terkendali. Meningkatkan tingkat kesadaran masyarakat Kota Bandung dalam berkendara menjadi lebih disiplin, serta mengurangi berbagai pelanggaran lalu lintas yang khususnya pada setiap persimpangan jalan di Kota Bandung yang terkoordinasi dengan baik.

Sedangkan untuk dampak negatif yang muncul dari adanya pelaksanaan program ATCS ini, penulis dapat katakan bahwa dampak negatif dari program *Area Traffic Control System* ini adalah tidak ada. Namun dilihat dari perilaku masyarakat khususnya pengguna kendaraan bermotor di Kota Bandung yang masih saja ada yang tidak mau mentaati peraturan lalu lintas, menjadikan permasalahan tersendiri yang seakan sulit ditemukan titik penyelesaiannya. Pengguna kendaraan bermotor tersebut cenderung tidak peduli terhadap teguran yang diberikan kepadanya karena melanggar lalu lintas, dimana ejekan dan ledakan terhadap peringatan dan teguran pun sering pengendara bermotor tersebut lakukan terhadap pihak operator program ATCS tersebut.

Berdasarkan hal tersebut diatas, melihat pada komponen evaluasi produk terkait aspek positif dan

masih kurang, juga ketidakjelasan terhadap perencanaan kinerja para petugasnya.

Berdasarkan hal tersebut diatas, dilihat dari sisi teori evaluasi program yang dikemukakan oleh Stufflebeam (2002) yang berfokus pada komponen evaluasi produk atau hasil. Program ATCS (*Area Traffic Control System*) tersebut belum sepenuhnya berhasil untuk mengatasi permasalahan yang muncul terkait penanganan manajemen lalu lintas di Kota Bandung tersebut.

b. Dampak yang Ditimbulkan Program

Untuk mengetahui apa saja dampak positif dan negatif dari dilaksanakannya program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung ini, penulis melakukan wawancara kepada beberapa informan terkait. Selain itu juga, penulis negatif yang ditimbulkan dari pelaksanaan program *Area Traffic Control System* di Kota Bandung. Penulis berpendapat dan menyimpulkan bahwa pelaksanaan program ini menimbulkan dampak yang positif, seperti halnya yaitu membantu dalam manajemen penanganan lalu lintas menjadi lebih baik dan lancar, *volume* pergerakan lalu lintas di Kota Bandung menjadi lebih terkendali, meningkatkan tingkat kesadaran masyarakat Kota Bandung dalam berkendara menjadi lebih disiplin, serta mengurangi berbagai pelanggaran lalu lintas yang khususnya pada setiap persimpangan jalan di Kota Bandung.

Kemudian terkait dampak negatif yang ditimbulkan dari pelaksanaan program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung sendiri, penulis menilai bahwa tidak ada dampak negatif dari program ini. Hal tersebut penulis katakan karena menurut penulis yang dilihat berdasarkan wawancara dan observasi lapangan, pelaksanaan program tidak menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat Kota Bandung khususnya para pengguna kendaraan bermotor. Bahkan Pemerintah Kota Bandung pun sangat mendukung penuh terhadap pelaksanaan program *Area Traffic Control System* ini. Namun disini jika melihat pada observasi lapangan penulis, pelaksanaan program ATCS (*Area Traffic Control System*) akan menyulitkan bagi penerima program tersebut apabila pengelolaan terhadap sistem dan fasilitas lainnya terkait program ini kurang baik. Hal tersebut hanya akan berdampak pada pengalokasian dana dari APBD (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah) Kota Bandung yang terbuang sia-sia.

SIMPULAN

a. SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah penulis uraikan, dapat disimpulkan bahwa evaluasi program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung belum sepenuhnya dapat mencapai tujuan dari program. Hal tersebut dinilai dari aspek-aspek berdasarkan komponen-komponen evaluasi program yang dikemukakan oleh Stufflebeam (2002), dikarenakan masih

ditemukannya permasalahan-permasalahan dalam pelaksanaan program ATCS (Area Traffic Control System) di Kota Bandung tersebut. Adapun permasalahan yang masih muncul dalam komponen Evaluasi Konteks seperti aspek kebutuhan, dimana kebutuhan akan perangkat pada program ATCS disetiap persimpangan Kota Bandung yang belum terpenuhi. Dari kebutuhan jumlah perangkat 213 titik persimpangan yang telah dipasang sarana lalu lintas yang terkoordinasi ini, realitasnya hanya 146 persimpangan yang mempunyai CCTV dan pengeras suara yang terkoordinasi dengan baik. Sedangkan untuk traffic light nya sendiri, hanya tercatat 142 traffic light dititik persimpangan yang terkoordinasi dengan baik. Sehingga hal tersebut berdampak pada tujuan dalam menciptakan optimasi kinerja jaringan jalan pun masih belum tercapai. Aspek permasalahan terhadap pemeliharannya dimana pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung belum dapat mengatasi tindakan masyarakat yang merusak perangkat ATCS tersebut. Aspek aset yang masih memiliki kekurangan terhadap petugas Aparatur Sipil Negara yang menangani ATCS. Kemudian aspek kesempatan, dimana tidak adanya program lain yang diterima dari pihak luar yang berfungsi untuk membantu pencapaian kebutuhan dan pemecahan masalah yang ada pada program ATCS (Area Traffic Control System) tersebut.

Dilihat dari komponen Evaluasi Masukan seperti pada aspek perencanaan, ketidakjelasan mengenai rencana kerja dan operasional prosedur terhadap program ATCS (Area Traffic Control System) membuat evaluasi program ini tidak maksimal. Permasalahan yang masih muncul dalam Evaluasi Proses seperti petugas Seksi Manajemen Transportasi yang merupakan pelaksana program ATCS (Area Traffic Control System) tersebut tidak fokus terhadap pelaksanaan ATCS. Hal tersebut dikarenakan tugas pokok dan fungsi mereka yang banyak pada Seksi Manajemen Transportasi tersebut. Selain itu juga bentuk sanksi yang hanya berupa teguran melalui sarana pendukung ATCS (Area Traffic Control System) tersebut kepada para pelanggar lalu lintas dipersimpangan. Sehingga tidak ada efek jera dari para pelanggar, mengakibatkan tujuan dalam mewujudkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat dan berwawasan lingkungan pun belum terwujud dilihat dari masih banyaknya masyarakat yang melakukan pelanggaran. Kemudian dari Evaluasi Produk, dapat dilihat dari tujuan dari program ATCS (Area Traffic Control System) di Kota Bandung tersebut belum tercapai sepenuhnya.

b. SARAN

Berdasarkan simpulan yang telah dikemukakan diatas, maka pelaksanaan evaluasi program ATCS (Area Traffic Control System) di Kota Bandung tersebut diperlukan perbaikan. Agar pelaksanaan evaluasi program selanjutnya lebih baik. Penulis bermaksud mengemukakan saran terkait

dengan evaluasi program ATCS (Area Traffic Control System) di Kota Bandung tersebut. Diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan menjadi bahan pertimbangan didalam pelaksanaan evaluasi program ATCS (Area Traffic Control System) di Kota Bandung selanjutnya. Adapun beberapa saran yang dapat penulis sampaikan antara lain yaitu:

1. Berdasarkan jumlah anggaran yang tersedia sebesar Rp 241.151.450.000,00 (dalam Renstra Dinas Perhubungan Kota Bandung 2013-2018), Dinas Perhubungan Kota Bandung dianjurkan untuk menyiapkan dan menganalisa kembali segala persoalan yang muncul pada konteks dari program ATCS (Area Traffic Control System) tersebut. Seperti halnya persiapan kelengkapan perangkat yang maksimal dalam pelaksanaan program tersebut. Mengidentifikasi dan menyelesaikan segala permasalahan yang dirasakan sejak awal, agar tidak menghambat pelaksanaan program tersebut dalam mencapai tujuannya;

2. Pihak operator serta petugas teknis dari Dinas Perhubungan Kota Bandung ini merupakan aset sumber daya yang penting dalam menjalankan program ATCS (Area Traffic Control System) di Kota Bandung. Oleh karena itu, sebaiknya dilakukan pelatihan secara khusus terhadap petugas pelaksana program ATCS (Area Traffic Control System) tersebut dalam peningkatan kompetensinya. Sehingga dapat menunjang pelaksanaan program ATCS (Area Traffic Control System) menjadi lebih baik dan maksimal;

3. Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam program ATCS (Area Traffic Control System) ini perlu mencari peluang untuk mendapatkan bantuan, baik dari segi dana ataupun dukungan dari pihak-pihak lain terhadap program yang tujuannya sejalan dengan program ATCS (Area Traffic Control System);

4. Membuat rencana kerja evaluasi program dan operasional prosedur. Standar operasional prosedur tersebut harus memberikan gambaran yang jelas terhadap pelaksanaan program evaluasi ATCS (Area Traffic Control System) dengan mengatur bagaimana langkah yang harus diambil didalam pelaksanaan evaluasi program, serta bagaimana peran dan wewenang dari setiap pelaksana program ATCS (Area Traffic Control System) tersebut. Melakukan segala kegiatan tahapan perencanaan terkait program ATCS (Area Traffic Control System) di Kota Bandung tersebut dengan baik dan benar, tidak melewatkan satu pun tahapan pada perencanaan program tersebut;

5. Dinas Perhubungan Kota Bandung sebaiknya membuat struktur pengorganisasian khusus dalam pelaksanaan program ATCS (Area Traffic Control System) tersebut. Sehingga para petugas tersebut tidak kewalahan dalam membagi waktunya, juga dapat fokus menjalankan tupoksinya sebagai pelaksana program ATCS didalam struktur khusus tersebut. Maka pelaksanaan program ATCS

(Area Traffic Control System) di Kota Bandung pun akan berjalan efektif;

6. Dalam menentukan sanksi terhadap para pelanggar kendaraan bermotor di Kota Bandung tersebut, sebaiknya Dinas Perhubungan Kota Bandung dan Pihak Kepolisian Kota Bandung dengan tegas dan jelas menjalin kerjasama dalam penerapan sanksi e-tilang dalam program ATCS (Area Traffic Control System) tersebut. Dimana pihak penegak hukum tersebut dapat melakukan penilangan pada saat para pelanggar tersebut akan memperpanjang SIM (Surat Izin Mengemudi). Sehingga meminimalisir kesalahan alamat pada proses penilangan terhadap para pelanggar kendaraan bermotor di Kota Bandung tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Hariwoeryanto, S. Kasni. 1987. *Kebijakan Sosial dan Evaluasi Program Kesejahteraan Sosial*. Bandung: Karya Nusantara.
- Islamy, M. Irfan. 2007. *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Jones, Charles O, 1991. *Pengantar Kebijakan Publik (Terjemahan dari An Introduction to the Study of Public Policy)*. Jakarta: Rajawali.
- Kunardjo. 2002. *Perencanaan dan Pengendalian Program Pembangunan*. Jakarta: UI Press.
- Langbein, L & Felbinger F. 2006. *Public Program Evaluation: A Statistical Guide*. New York: M.E. Sharpe.
- Mustopadidjaja AR. 2003. *Perkembangan Penerapan Studi Kebijakan*. Jakarta: LAN.
- Moleong, Lexy J. 2014. *Metodologi Penelitian Kualitatif. Edisi Revisi*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya Offset.
- Nugroho, Riant. D. 2009. *Public Policy: Dinamika Kebijakan, Analisis Kebijakan, Manajemen Kebijakan*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Rusli, Budiman. 2013. *Kebijakan Publik: Membangun Pelayanan Publik yang Responsif*. Bandung: Hakim Publishing.
- Arikunto, Suharsimi dan Safruddin A.J., Cepi. 2014. *Evaluasi Program Pendidikan: Pedoman Teoritis Praktis Bagi Mahasiswa dan Ptaktisi Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bungin, Burhan. 2013. *Metode Penelitian Sosial & Ekonomi*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Crawford, John. 2000. *Evaluation of Libraries and Information Services, Ed. 2*. London: Aslib, the association for information management and information management international.
- Creswell, John W. 2010. *RESEARCH DESIGN: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed (Terjemahan)*. Yogyakarta: Penerbit Pustaka Pelajar.
- Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Siagian, Sondang P. 1996. *Organisasi, Kepemimpinan, dan Perilaku Administrasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Stufflebeam, Daniel L. 2002. *Evaluation Models: Viewpoints on Educational and Human Services Evaluation Second Edition*. USA: Kluwer Academic Publishers.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta.
- Supranto, J. 2008. *Statistika Teori dan Aplikasi, edisi ketujuh*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Thoah, Miftah. 2002. *Perilaku Organisasi: Konsep Dasar dan Aplikasinya*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Dokumen

Dokumen Masterplan Transportasi Bappelitbang Kota Bandung, 2013-2018. Bagian Transportasi Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Kota Bandung.

Dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Bandung Tahun 2013-2018. Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Kota Bandung.

Frequently Asked Question (FAQ) E-Tilang. 2017.

Kesatuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Bandung.

Rencana Kegiatan Rehabilitasi dan Pemeliharaan ATCS (*Area Traffic Control System*), 2017. Bagian

Seksi Manajemen Transportasi Dinas Perhubungan Kota Bandung.

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2016. Dinas

Perhubungan Kota Bandung.

Rencana Strategik (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2013-2018. Dinas Perhubungan Kota Bandung.

Jurnal

Saputra, Ronal Merza. 2014. "Analisis Perencanaan Penerapan *Area Traffic Control System* di Kota Pangkal Pinang". *Teknik Sipil dan Lingkungan*, Vol. 2 No. 3.

Laman

ATCS (*Area Traffic Control System*) Kota Bandung. 2018. <https://bandung.marktel.com/player>. (Diunduh pada tanggal 22 Februari 2018). Kota Bandung Dalam Angka 2017. 2017. <https://bandungkota.bps.go.id/>. (Diakses pada tanggal 25 Februari 2018)

Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). 1997. <https://www.slideshare.net/mobile/birbikanwari/manual-kapasitas-jalan-indonesia-mkji-1997>. (Diakses pada tanggal 27 Juli 2018)

Tilang CCTV Mulai Berlaku di Kota Bandung. 2017. <http://bisnisbandung.com/tilang-cctv-mulai-berlaku-di-kota-bandung>. (Diakses pada tanggal 19 Juli 2018).

Hasil Penelitian

Hendra, Yustina Niken Raharina. 2013. "Optimalisasi Penerapan ATCS (*Area Traffic Control System*) Dalam Pengoperasian Trans Jogja Bus Priority

Pada Simpang Bersinyal". Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

Khoeriyah, Naila Fitria. 2018. "Evaluasi Program Peningkatan Pelayanan Angkutan di Terminal Cicaheum oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung". Sumedang: Universitas Padjadjaran.

Rizkhy, Futi Praharypha. 2016. "Evaluasi Program Keluarga Harapan di Kota Bandung". Sumedang: Universitas Padjadjaran.

Peraturan/Regulasi

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagai Pengganti dari Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Otonomi Daerah.

Peraturan Pemerintah RI Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas.

Keputusan Menteri Perhubungan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia Nomor SK.3262/KP.108/DRJD/2018 tentang Kompetensi Pengelolaan Sistem Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Terkoordinasi (*Area Traffic Control System*).

Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 3 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Peraturan Walikota Nomor 1392 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi Tugas, dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandung