

SKRIPSI

**IMPLEMENTASI PROGRAM *AREA TRAFFIC CONTROL SYSTEM*
(ATCS) DI KOTA MAKASSAR**

**INDRAH ANUGRAH WIJAYA
E011181320**



**PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PUBLIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2023**



UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

ABSTRAK

Indrah Anugrah Wijaya (E011181320), Implementasi Program *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Makassar. xiv + 100 Halaman + 7 Gambar + 1 Tabel + 26 Pustaka + Lampiran, dibawah bimbingan Prof. Dr. Badu Ahmad, M.Si dan Adnan Nasution, S.Sos, M.Si.

Area Traffic Control System (ATCS) merupakan suatu sistem pengendalian lalu lintas berbasis teknologi informasi pada suatu kawasan yang bertujuan untuk mengoptimalkan kinerja jaringan jalan melalui optimasi dan koordinasi pengaturan lampu lalu lintas di setiap persimpangan. Penelitian ini berfokus pada implementasi program *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Makassar.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang bersifat deskriptif dimana jenis data terdiri dari data primer dan data sekunder yang di analisis menggunakan dua variabel implementasi menurut Grindle (1980) yaitu variabel isi kebijakan dengan indikator jenis manfaat yang dihasilkan, derajat perubahan yang diinginkan, letak pengambilan keputusan, sumber daya yang dikerahkan dan variabel lingkungan kebijakan dengan indikator kekuasaan, kepentingan, strategi aktor yang terlibat, karakteristik lembaga dan penguasa, kepatuhan dan daya tanggap.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi program *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Makassar kurang maksimal dilaksanakan. Hal ini dikarenakan terdapat kendala pada kondisi jaringan yang sering tidak stabil dan keterbatasan kekuasaan Dinas Perhubungan sebagai aktor pelaksana dalam melakukan pengelolaan pada ATCS.

Kata Kunci: Implementasi, E-Government, *Area Traffic Control System*



UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

ABSTRACT

Indrah Anugrah Wijaya (E011181320), Implementation of The Area Traffic Control System (ATCS) Program in The City of Makassar. xiv + 100 Pages + 7 Pictures + 1 Tables + 26 Bibliography + Appendix, under the guidance Prof. Dr. Badu Ahmad, M.Si and Adnan Nasution, S.Sos, M.Si.

Area Traffic Control System (ATCS) is an information technology-based traffic control system in an area that aims to optimize road network performance through optimizing and coordinating traffic light settings at each intersection. This research focuses on the implementation of the area traffic control system program in the city of Makassar.

This study used a descriptive qualitative method where the type of data consisted of primary data and secondary data which were analyzed using two implementation variables according to Grindle (1980) namely content of policy variables with indicators of type of benefits, extent of change envisioned, site of decision making, resources committed and context of implementation variables with indicators of power, interests, and strategies of actors involved, institution and regime characteristics, compliance and responsiveness.

The results of this study indicate that the implementation of the area traffic control system program in the city of Makassar is still not optimally implemented. This is because there are constraints on network conditions which are often unstable and the limited power of Dinas Perhubungan as the implementing actor in managing the ATCS.

Keywords: Implementation, E-Government, Area Traffic Control System.



UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Indrah Anugrah Wijaya

NIM : E011 18 1320

Program Studi : Administrasi Publik

Menyatakan bahwa Skripsi yang berjudul *Implementasi Program Area Traffic Control System (ATCS) Di Kota* adalah benar-benar merupakan hasil karya pribadi dan seluruh sumber yang dikutip maupun dirujuk telah dinyatakan dengan benar dalam daftar pustaka.

Makassar, 9 Mei 2023

Yang Menyatakan



Indrah Anugrah Wijaya



UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Indrah Anugrah Wijaya
NIM : E011 18 1320
Program Studi : Administrasi Publik
Judul : Implementasi Program *Area Traffic Control System*
(ATCS) Di Kota Makassar

Telah diperiksa oleh Pembimbing I dan Pembimbing II dan dinyatakan sesuai dengan saran Tim Penguji Skripsi, Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.

Makassar, 9 Mei 2023

Menyetujui

Pembimbing I

Prof. Dr. Badu Ahmad, M.Si
NIP 19631015 198903 1 006

Pembimbing II

Adnan Nasution, S.Sos., M.Si
NIP 19740707 200501 2 001

Mengetahui
Ketua Departemen Ilmu Administrasi,

Prof. Dr. Alvi, M.Si
NIP. 19631015 198903 1 006





UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Indrah Anugrah Wijaya
NIM : E011 18 1320
Program Studi : Administrasi Publik
Judul : Implementasi Program *Area Traffic Control System*
(ATCS) Di Kota Makassar

Telah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Skripsi Program Sarjana,
Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas
Hasanuddin.

Makassar, 9 Mei 2023

Tim Penguji Skripsi

Ketua : Prof. Dr. Badu Ahmad, M.Si (.....)
Sekretaris : Adnan Nasution, S.Sos., M.Si (.....)
Anggota : 1. Prof. Dr. Hamsinah, M.Si (.....)
 : 2. Irma Ariyanti Arif, S.Sos., M.Si (.....)

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum warahmatullah wabarakatuh

Pertama segala puji dan syukur penulis haturkan atas kehadiran Allah SWT karena berkat rahmat, pertolongan dan ridhoNya pada akhirnya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul “Implementasi Program *Area Traffic Control System (ATCS)* di Kota Makassar” sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana (S1) pada Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin. Tidak lupa sholawat serta salam senantiasa penulis curahkan kepada baginda Nabi Muhammad SAW sebagai nabi yang telah membimbing umat manusia dari zaman kebodohan menuju zaman terang benderang seperti sekarang ini.

Dalam penyelesaian skripsi ini begitu banyak pihak yang telah memberikan dukungan dan menjadi penyemangat bagi penulis. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada keluarga penulis terutama kepada ayah dan ibunda tercinta, **Rusly** dan **Sri Bauti** yang selalu memberikan dukungan baik moral maupun material kepada penulis, begitupun kepada kakak dan adik penulis, **Sri Indah Pertiwi** dan **Ayu Syahrani Rusly** yang menjadi motivasi penulis untuk dapat memberikan contoh yang baik sebagai saudara laki-laki.

Selain itu, selama menempuh pendidikan dan menyusun skripsi ini, penulis juga mendapatkan bantuan, motivasi dan bimbingan dari berbagai pihak, oleh karena itu pada kesempatan ini juga penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. **Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc.** selaku Rektor Universitas Hasanuddin dan Para Wakil Rektor beserta staf.
2. **Prof. Dr. Phil. Sukri, M.Si.** selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin beserta Wakil Dekan, staf dan jajarannya.
3. **Prof. Dr. Alwi, M.Si.** selaku Ketua Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.
4. **Dr. Muh. Tang Abdullah, S.Sos, M.AP.** selaku Sekretaris Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.
5. **Prof. Dr. Badu Ahmad, M.Si.** selaku Dosen Penasehat Akademik dan Dosen Pembimbing I yang sejak awal perkuliahan selalu memberi nasehat, motivasi, dan arahan untuk penulis dengan penuh kesabaran.
6. **Adnan Nasution, S.Sos, M.Si.** selaku Dosen Pembimbing II yang senantiasa membimbing, mengarahkan, dan memberi masukan terhadap penulis meskipun di tengah kesibukannya, beliau senantiasa meluangkan waktunya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
7. **Prof. Dr. Hamsinah, M.Si.** selaku Dosen Penguji dalam Seminar Proposal dan Ujian Skripsi. Sekali lagi terima kasih atas saran perbaikan dan masukan yang telah diberikan selama penyusunan skripsi ini.
8. **Irma Ariyanti Arif, S.Sos., M.Si.** selaku Dosen Penguji dalam Seminar Proposal dan Ujian Skripsi. Sekali lagi terima kasih atas saran perbaikan dan masukan yang telah diberikan selama penyusunan skripsi ini.
9. Seluruh **Dosen Departemen Ilmu Administrasi FISIP UNHAS** atas segala ilmu dan nasehat yang telah diberikan untuk penulis. Semoga ilmu yang diberikan senantiasa bermanfaat dan berberkah bagi penulis.

10. Seluruh **Staff Departemen Ilmu Administrasi FISIP UNHAS** atas pelayanan dan kenyamanan yang telah diberikan kepada penulis selama menjalani studi.
11. Seluruh **staf Dinas Perhubungan Kota Makassar dan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) wilayah XIX Provinsi Sulselbar** yang telah bersedia memberikan bantuan kepada penulis selama meneliti.
12. **HUMANIS FISIP UNHAS** yang telah menjadi tempat belajar, berproses, dan tempat penulis memperoleh begitu banyak pengalaman berorganisasi dan cara beradaptasi dengan dunia luar. Serta telah menjadi wadah penulis untuk mengembangkan potensi di kampus.
13. **Departemen Keilmuan dan Penalaran “Dekape Family” HUMANIS FISIP UNHAS** (Ahmad Farhan, Wahyuli Rahman, Siti Khadijah Amalia, Yunita Talib, Andi Reski Apriani, Ahmad Dyandi Prilasandi, Riswal Andika, Naylawati Bachtiar, dan Asriana) yang telah menjadi partner handal dalam segala kondisi selama kepengurusan.
14. **UKM LDM Ibnu Khaldun FISIP UNHAS** yang sejak awal perkuliahan begitu sabar dan istiqomah dalam menebar kebaikan dan memberi nasehat termasuk kepada penulis.
15. Teman-teman **LENERA 2018**, terima kasih atas kekompakan, suka duka yang telah dilalui bersama, canda tawa yang telah mengisi hari-hari penulis sejak awal pertemuan di kampus. Semoga rasa persaudaraan dan kekeluargaan yang terjalin selama ini tetap berlanjut selamanya. Sukses selalu untuk teman-teman kedepannya.
16. Kawan-kawan **RK (Aan, Abe, Amar, Amin, Andrian, Borju, Dien, Erwin, Fadli, Farhan, Fendy, Firman, Hafiz, Hasan, Ino, Iqra, Jema,**

Kahfi, Rahmat, Reza, Ricky, Sandi, Sulfadli, Syahli, Syahrizal) terima kasih atas kebersamaan, solidaritas dan humor-humor di luar nalar yang menghibur penulis sejak awal perkuliahan. Sukses selalu untuk teman-teman kedepannya.

17. Saudara **Ahmad Farhan, Firman dan Wahyuli Rahman**. Terima kasih telah banyak membantu penulis mulai dari awal pencarian judul, pengumpulan data dan saran-saran perbaikan dalam proses penyelesaian skripsi ini. Sukses selalu untuk kalian semua.

18. Kepada semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu. Terima kasih atas bantuan dan doanya. Semoga segala yang diupayakan demi kelancaran penulis dalam menyelesaikan skripsi ini, mendapat balasan yang besar dari Allah SWT.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi ilmu pengetahuan dan terkhusus bagi para pembaca yang budiman. Mohon maaf atas segala kekurangan. Terima kasih.

Makassar, 14 Juni 2023

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL

ABSTRAK.....	ii
ABSTRACT.....	iii
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN	iv
LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI	v
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Rumusan Masalah	6
I.3 Tujuan Penelitian.....	6
I.4 Manfaat Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
II.1 Konsep Implementasi Kebijakan.....	7
II.1.1 Pengertian Implementasi.....	7
II.1.2 Implementasi Kebijakan/Program	8
II.1.3 Unsur-Unsur Implementasi Kebijakan	10
II.1.4 Model-Model Implementasi Kebijakan Publik.....	10
II.2 Konsep Program	17
II.2.1 Pengertian Program	17
II.3 Konsep E-government	18
II.3.1 Pengertian E-government	19
II.3.2 Manfaat E-government.....	20
II.3.3 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerapan E-government.....	21

II.4 Konsep Area Traffic Control System (ATCS)	24
II.4.1 Pengertian ATCS.....	25
II.4.2 Fungsi ATCS	25
II.4.3 Tujuan ATCS	26
II.4.4 Sistem ATCS	26
II.4.5 SOP ATCS.....	27
II.5 Konsep Kerangka Pikir.....	29
BAB III METODE PENELITIAN	31
III.1 Pendekatan Penelitian	31
III.2 Lokasi Penelitian	31
III.3 Tipe dan Dasar Penelitian.....	31
III.4 Fokus Penelitian.....	32
III.5 Sumber Data	33
III.6 Narasumber atau Informan	34
III.7 Teknik Pengumpulan Data.....	34
III.8 Teknik Analisis Data.....	35
BAB IV GAMBARAN UMUM	36
IV.1 Gambaran Umum Kota Makassar.....	36
IV.2 Profil Dinas Perhubungan Kota Makassar	40
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	43
V.1 Isi Kebijakan (<i>content of policy</i>).....	44
V.2 Lingkungan Kebijakan (<i>context of implementation</i>)	61
BAB VI PENUTUP.....	76
VI.1 Kesimpulan	76
VI.2 Saran.....	76
DAFTAR PUSTAKA.....	78
LAMPIRAN	80

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berpikir Model Implementasi Edward III	12
Gambar 2.2 Kerangka Berpikir Model Implementasi Mazmanian dan Sabatier.....	14
Gambar 2.3 Kerangka Berpikir Model Implementasi Van Meter dan Van Horn.....	15
Gambar 2.4 Kerangka Berpikir Model Implementasi Merilee S. Grindle	16
Gambar 2.5 Konsep Kerangka Berpikir	30
Gambar 4.1 Peta Kota Makassar	37
Gambar 4.2 Diagram Jumlah Penduduk Tahun 2017-2021	39

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Mekanisme Pemantauan Dan Pengaturan Arus Lalu Lintas Melalui ATCS.....	28
---	----

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Implementasi merupakan bagian yang tidak terlepas dari sebuah kebijakan publik. Kebijakan publik yang telah dibuat atau diformulasikan oleh para pembuat kebijakan, selanjutnya akan di implementasikan agar tujuan dan sasaran kebijakan dapat tercapai. Menurut Hardiyansyah (2017) implementasi kebijakan dipandang dalam arti yang lebih luas merupakan suatu tindakan dari proses kebijakan publik yang dilakukan segera setelah undang-undang ditetapkan oleh lembaga yang berwenang, dan selanjutnya dilakukan oleh pemerintah, individu secara pribadi atau kelompok masyarakat untuk mencapai tujuan kebijakan.

Implementasi merupakan salah satu proses dalam kebijakan publik yang penting untuk dapat dilaksanakan dengan baik karena menjadi salah satu penentu keberhasilan suatu kebijakan publik. Menurut Mulyadi (2015) pemerintah mampu membuat banyak kebijakan yang baik, namun pada kenyataannya tidak berdampak apa-apa dalam kehidupan bernegara karena tidak dilaksanakan.

Proses pelaksanaan implementasi kebijakan dilakukan atau direalisasikan dengan membuat program-program yang nantinya akan diterapkan di masyarakat. Program-program tersebut dibuat agar dapat mendukung pencapaian tujuan dan sasaran dari kebijakan publik.

Pada zaman modern seperti sekarang ini, banyak kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah berhubungan dengan pemanfaatan teknologi, informasi, dan komunikasi (TIK) dalam proses penyelenggaraan pemerintahan.

Hal ini pun juga berdampak pada program-program pemerintah yang banyak menggunakan teknologi, informasi, dan komunikasi (TIK) dalam penerapannya. Banyaknya pemanfaatan teknologi digital dalam penyelenggaraan pemerintahan dikarenakan untuk mewujudkan efektivitas dan efisiensi dan juga merupakan usaha pemerintah dalam menerapkan sistem E-government sesuai dengan instruksi presiden no. 3 tahun 2003 tentang kebijakan strategi nasional pengembangan E-government.

Penerapan sistem E-government pada proses penyelenggaraan pemerintahan bertujuan untuk mewujudkan efektivitas dan efisiensi dalam meningkatkan kinerja pegawai pemerintah. Menurut Kase dalam Nugraha (2018) dengan E-government diharapkan dapat meningkatkan pelayanan publik, meningkatkan efektivitas internal organisasi pemerintah, dan memberikan kemudahan akses informasi terkait pemerintahan kepada masyarakat. Selain itu, penerapan E-government juga bertujuan untuk mengatasi persoalan-persoalan yang biasa terjadi di suatu pemerintahan.

Program *Area Traffic Control System* (ATCS) adalah salah satu program pemerintah yang memanfaatkan teknologi, informasi, dan komunikasi (TIK) dalam penerapannya. Program ini merupakan salah satu wujud dari implementasi sistem E-government pada sektor transportasi. *Area Traffic Control System* (ATCS) adalah sebuah sistem pengendalian lalu lintas yang telah berbasis teknologi informasi pada suatu kawasan yang memiliki tujuan untuk mengoptimalkan kinerja jaringan jalan raya melalui koordinasi dan optimasi pengaturan lampu lalu lintas di setiap persimpangan jalan. Program *Area Traffic Control System* (ATCS) juga merupakan salah satu usaha yang dilakukan oleh pemerintah dalam menangani permasalahan-permasalahan pada sektor

transportasi seperti kemacetan di jalan raya dan pelanggaran lalu lintas khususnya pada daerah persimpangan jalan.

Penerapan program *Area Traffic Control System (ATCS)* telah diatur dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 pasal 245 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bahwa setiap daerah provinsi dan kabupaten/kota perlu untuk menyelenggarakan sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan untuk mendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Program *Area Traffic Control System (ATCS)* telah diterapkan pada beberapa daerah di Indonesia, salah satunya yaitu di Kota Makassar.

Program *Area Traffic Control System (ATCS)* Kota Makassar merupakan program pengadaan dari Kementerian Perhubungan yang bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Makassar dalam menerapkan sistem ATCS di Kota Makassar. Program ini telah dilaksanakan sejak awal tahun 2019 hingga sekarang, saat ini Kota Makassar memiliki total 15 ATCS yang terpasang di beberapa kawasan persimpangan jalan yang ada di Kota Makassar. Penerapan program ATCS di Kota Makassar bertujuan untuk menanggulangi masalah kemacetan pada ruas-ruas jalan yang rawan terjadi kemacetan dan untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas pada area *traffic light* (lampu merah) yang biasa dilanggar oleh pengguna jalan agar ketertiban dan kelancaran lalu lintas dapat terjaga dengan baik.

Keberhasilan implementasi program *Area Traffic Control System (ATCS)* dapat diketahui dengan terwujudnya kelancaran dan ketertiban lalu lintas pada area persimpangan jalan yang telah terpasang ATCS sesuai dengan manfaat

yang diharapkan dari penerapan ATCS yaitu optimalisasi kinerja jaringan jalan. Namun, berdasarkan hasil pengamatan pada beberapa persimpangan jalan masih sering terjadi kemacetan dan banyak pengendara yang melanggar rambu lalu lintas tetapi tidak ada teguran dari Dinas Perhubungan melalui ATCS yang telah terpasang.

Berdasarkan penelitian yang pernah dilakukan oleh Zulfikar (2018) mengenai “Analisis Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Pelaksanaan ATCS (*Area Traffic Control System*) Di Kota Makassar” pada tahun 2018 mengemukakan bahwa pelaksanaan ATCS di Kota Makassar oleh Dinas Perhubungan Kota Makassar tidak terlaksana dengan baik, dikarenakan terdapat faktor yang menjadi penghambat dalam pelaksanaan ATCS sehingga mengakibatkan tidak berjalan dengan baik. Pada penelitiannya A. Zulfikar menggunakan metode penelitian yaitu pendekatan deskriptif kualitatif dengan menggunakan teori indikator kinerja menurut Mahsun (2014) yaitu masukan (*input*), keluaran (*output*), proses (*process*), dan hasil (*outcome*).

Penelitian terdahulu yang telah dilakukan oleh Alam et al. (2021) mengenai “Implementasi *Area Traffic Control System* Dalam Konteks Kepatuhan Berlalu Lintas Di Kota Serang” mengemukakan bahwa implementasi *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Serang yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Banten belum berjalan dengan optimal. Pada penelitiannya Alam dkk menggunakan metode penelitian yaitu pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif dan menggunakan model implementasi kebijakan Donald Van Meter dan Carl Van Horn.

Adapun penelitian yang telah dilakukan oleh Triani et al. (2021) mengenai “Evaluasi Program ATCS (*Area Traffic Control System*) Di Kota Bandung” mengemukakan bahwa evaluasi program ATCS (*Area Traffic Control System*) di Kota Bandung belum sepenuhnya dapat mencapai tujuan dari program dikarenakan masih terdapat permasalahan-permasalahan dalam pelaksanaannya. Pada penelitiannya Triani dkk menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif dan menggunakan model evaluasi dari Stufflebeam.

Berdasarkan beberapa penelitian terdahulu yang telah dibahas sebelumnya, dapat diketahui bahwa penerapan program ATCS masih belum optimal dilaksanakan dikarenakan masih terdapat kendala dalam proses pelaksanaannya.

Berdasarkan permasalahan yang telah dibahas sebelumnya, perlu kajian lebih mendalam untuk mengetahui tingkat keberhasilan implementasi program *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Makassar, karena itu penulis berencana ingin mengambil judul penelitian skripsi “Implementasi Program *Area Traffic Control System* (ATCS) Di Kota Makassar”.

Pada penelitian ini, penulis akan menggunakan teori model implementasi kebijakan dari Grindle untuk mendeskripsikan implementasi program *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Makassar. Model ini digunakan karena penjelasannya yang komprehensif akan konteks kebijakan dan dapat membantu peneliti untuk menggambarkan implementasi program ATCS dan untuk mengetahui faktor pendukung dan penghambat dari penerapan program ATCS di Kota Makassar.

I.2 Rumusan Masalah

Pada penelitian skripsi ini, rumusan masalah yang diambil yaitu bagaimana implementasi program *Area Traffic Control System* (ATCS) dalam mengadakan tertib pada lalu lintas di Kota Makassar.

I.3 Tujuan

Penelitian skripsi ini bertujuan untuk mendeskripsikan implementasi program *Area Traffic Control System* (ATCS) di Kota Makassar.

I.4 Manfaat Penelitian

Dengan penelitian ini, diharapkan dapat memberi manfaat bagi para pembaca baik secara akademis maupun praktis.

a. Manfaat Akademis

Dengan penelitian ini, diharapkan dapat memberi wawasan dan pengetahuan baru bagi para pembaca mengenai implementasi program ATCS dalam mendukung tertib lalu lintas di kota Makassar dan dapat dijadikan sumber referensi bagi mahasiswa yang ingin meneliti terkait program ATCS.

b. Manfaat Praktis

Dari hasil penelitian ini, diharapkan dapat dijadikan rekomendasi dalam mengevaluasi penerapan program ATCS oleh pemerintah di masa mendatang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

II.1 Konsep Implementasi Kebijakan

II.1.1 Pengertian Implementasi

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:548) implementasi berarti pelaksanaan atau penerapan. Menurut Harsono dalam Londah et al. (2018), implementasi adalah suatu proses untuk melaksanakan kebijakan menjadi tindakan kebijakan dari politik ke dalam administrasi. Implementasi merupakan salah satu proses dalam kebijakan publik dimana hasil keputusan kebijakan yang telah diambil atau diputuskan oleh para pengambil keputusan akan ditindaklanjuti ke tahapan penerapan atau pelaksanaan kebijakan.

Menurut Grindle (1980) dalam bukunya "*Politics And Policy Implementation In The Third World*" menyatakan bahwa:

"Implementation to be a general process of administrative action that can be investigated at the specific program level"
(implementasi merupakan proses umum tindakan administratif yang dapat diteliti pada tingkat program tertentu).

Lebih lanjut Grindle menjelaskan bahwa:

"The general process of implementation thus can begin only when general goals and objectives have been specified, when action programs have been designed, and when funds have been allocated for the pursuit of the goals"
(Proses implementasi baru akan dimulai apabila tujuan dan sasaran telah ditetapkan, program kegiatan telah tersusun dan dana telah siap dan disalurkan untuk mencapai sasaran).

Menurut Van Meter dan Van Horn dalam Subianto (2020) memberikan pengertian bahwa implementasi merupakan tindakan yang dilakukan, baik oleh individu/pejabat atau kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan untuk

mencapai tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Tindakan tersebut merupakan tindak lanjut dari kebijakan yang telah diputuskan bersama pihak-pihak terkait agar tujuan dan sasaran dari kebijakan yang dibuat dapat tercapai.

Menurut Abdul (2019) implementasi merupakan salah satu fase dari proses kebijakan publik yang menentukan berhasil atau tidaknya suatu kebijakan. Implementasi biasanya mulai dilaksanakan setelah suatu kebijakan dirumuskan, dibuat dan disahkan menjadi sebuah kebijakan dengan tujuan yang jelas.

Pramono (2020) berpendapat bahwa hakikat utama implementasi adalah pemahaman mengenai hal apa saja yang harus dilakukan setelah sebuah kebijakan diputuskan dan memiliki output dalam bentuk yang konkret seperti dokumen, gedung, jalan, manusia dan sebagainya. Adapun bentuk outcomenya adalah adanya rumusan target-target, tercapainya kesepakatan antara pemerintah dan masyarakat atau lembaga masyarakat dan sebagainya.

II.1.2 Implementasi Program/Kebijakan

Menurut Thomas R. Dye dalam Widodo (2021) proses kebijakan publik meliputi identifikasi masalah kebijakan, penyusunan agenda, perumusan kebijakan, pengesahan kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan. Jadi dapat kita ketahui bahwa implementasi merupakan salah satu tahapan dari proses kebijakan publik yang penting untuk dilaksanakan dengan baik karena menjadi salah satu factor keberhasilan kebijakan publik. Menurut Edwards III (1980) berpendapat bahwa:

“without effective implementation the decision of policy makers will not be carried out successfully”

(tanpa implementasi yang efektif keputusan dari para pengambil kebijakan tidak akan terlaksana dengan baik)

Menurut Winarno dalam Suprpto & Malik (2019) implementasi kebijakan publik adalah sebuah alat dimana berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan untuk mencapai tujuan yang diharapkan. Pada tahap implementasi kebijakan diperlukan kerjasama yang baik antara pihak-pihak terkait agar dapat mendukung pencapaian tujuan kebijakan.

Menurut Hardiyansyah (2017) implementasi kebijakan dipandang dalam arti yang luas sebagai suatu tindakan dari proses kebijakan yang dilakukan segera setelah undang-undang ditetapkan oleh lembaga yang berwenang, dan selanjutnya dilakukan oleh pemerintah, individu secara pribadi atau kelompok masyarakat untuk mencapai tujuan. Tindakan yang dilakukan dalam proses implementasi kebijakan harus dapat mengaitkan antara tujuan yang dirumuskan dan realisasi atau hasil yang telah atau akan dilakukan, agar ada sinkronisasi.

Menurut Ramdhani & Ramdhani (2017) pelaksanaan kebijakan merupakan kegiatan lanjutan dari proses perumusan dan penetapan kebijakan. Sehingga pelaksanaan kebijakan dapat dimaknai sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan, baik oleh individu maupun kelompok pemerintah yang diorientasikan pada pencapaian tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.

Menurut Tachjan dalam Natari et al., (2018) kata implementasi kebijakan publik dapat diartikan sebagai aktivitas penyelesaian atau pelaksanaan suatu kebijakan publik yang telah ditetapkan atau disetujui dengan penggunaan sarana (tools) untuk mencapai tujuan kebijakan. Implementasi suatu kebijakan publik

perlu didukung dengan sarana yang berkualitas agar tujuan kebijakan dapat tercapai.

Menurut Mazmanian & Sabatier (1983) berpendapat mengenai implementasi kebijakan, bahwa:

“To understand what actually happens after a program is enacted or formulated is the subject of policy implementation: those events and activities that occur after the issuing of authoritative public policy directives. Which include both the effort to administer and the substantive impacts on people and events”

(Memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program diberlakukan atau dirumuskan, yakni peristiwa-peristiwa dan kegiatan-kegiatan yang terjadi sesudah proses pengesahan kebijakan Negara, baik itu menyangkut usaha-usaha mengadministrasikan maupun usaha-usaha untuk memberikan dampak tertentu pada masyarakat maupun peristiwa-peristiwa)

Pada tahap implementasi, para pelaksana kebijakan harus telah memahami apa saja kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan yang dapat memberi dampak positif bagi masyarakat agar tujuan dan sasaran kebijakan dapat tercapai.

II.1.3 Unsur-Unsur Implementasi Kebijakan

Menurut Tachjan dalam Anisa & Arifin (2021) unsur-unsur implementasi kebijakan yang mutlak harus ada yaitu:

1. Unsur pelaksana (implementator),
2. Adanya program yang akan dilaksanakan, dan
3. Target groups atau kelompok sasaran.

II.1.3 Model-Model Implementasi Kebijakan Publik

1. Teori George C. Edward III

Menurut Edwards III (1980), merumuskan empat faktor atau variabel yang menjadi syarat penting guna berhasilnya proses implementasi. Keempat faktor

tersebut yaitu faktor komunikasi, sumber daya (resources), sikap birokrasi dan pelaksana serta struktur organisasi dan tata aliran kerja birokrasi pelaksana.

a. Komunikasi

Komunikasi sangat penting, karena suatu program hanya dapat diimplementasikan dengan baik, jika jelas bagi pelaksana program. Hal ini berkaitan dengan proses pemberian atau penyampaian informasi, kejelasan informasi (clarity), dan konsentrasi informasi yang dikomunikasikan.

b. Resources (Sumber Daya)

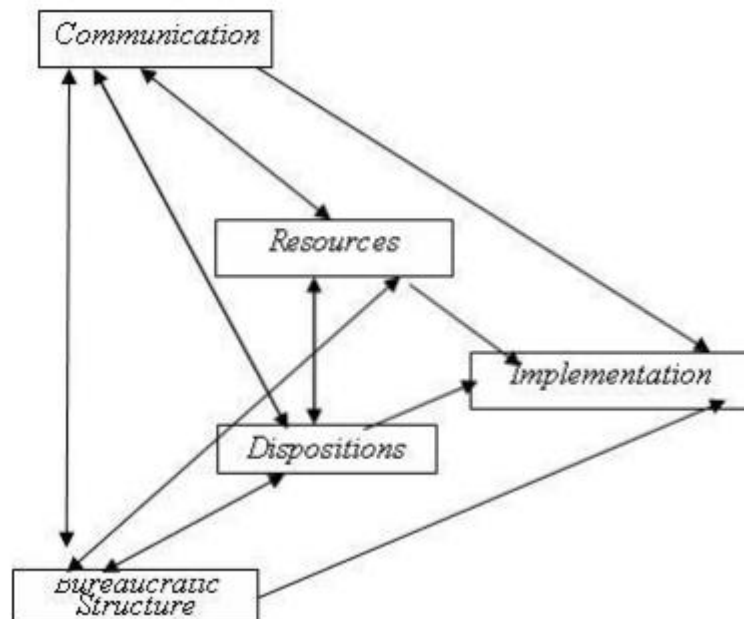
Mencakup empat komponen yaitu, staff yang cukup (kualitas dan kuantitas), informasi yang diperlukan untuk pengambilan keputusan, authority (kewenangan) guna melaksanakan tugas dan tanggung jawab serta fasilitas yang dibutuhkan dalam pelaksanaan.

c. Disposisi

Disposisi adalah sikap dan komitmen dari para pelaksana terhadap program, terutama bagi mereka yang menjadi pelaksana, dalam hal ini yaitu aparatur birokrasi.

d. Struktur Birokrasi

Yaitu terdapatnya suatu SOP (Standard Operating Procedures), tata aliran pekerjaan dan pelaksanaan program. Tanpa hal tersebut, pemecahan masalah bersifat ad hoc dan memerlukan penanganan dan penyelesaian khusus tanpa pola standar, sehingga sulit untuk mencapai hasil yang memuaskan. Fragmentasi yang sering terjadi dalam suatu organisasi harus dihindari dan diatasi dengan sistem koordinasi.



Gambar 2.1 Kerangka Berpikir Model Implementasi Edward III

2. Model Mazmanian dan Sabatier

Menurut Mazmanian & Sabatier (1983) mengemukakan bahwa unsur penting dari analisis implementasi kebijakan adalah melakukan identifikasi variabel yang dapat mempengaruhi tercapainya tujuan formal pada keseluruhan proses implementasi. Variabel-variabel tersebut diklasifikasikan menjadi tiga kategori, yaitu:

A. Mudah tidaknya permasalahan dikendalikan

- Permasalahan teknis
- Keragaman perilaku kelompok sasaran
- Kelompok sasaran sebagai persentase dari populasi
- Tingkat perubahan perilaku yang diperlukan

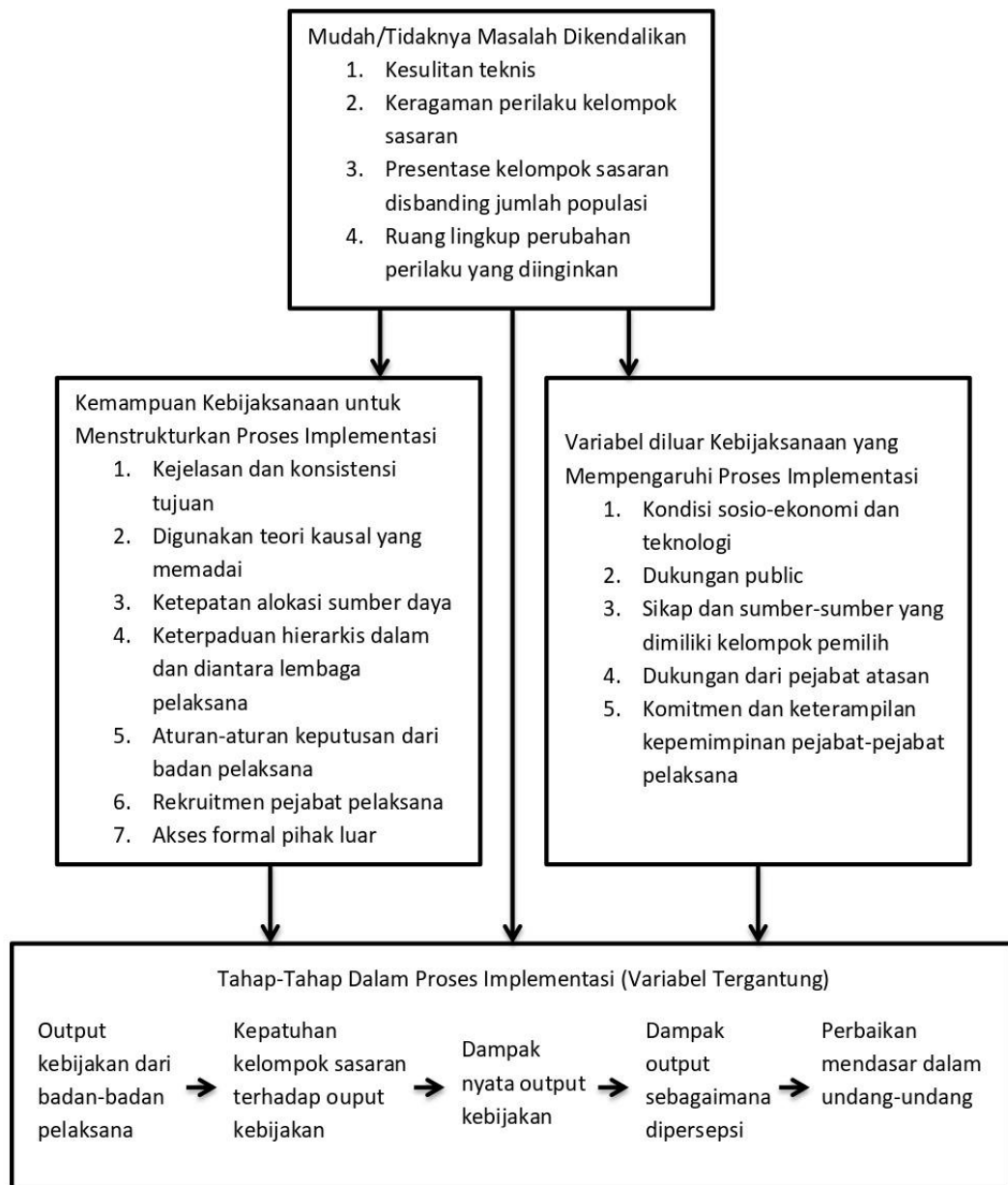
B. Kemampuan kebijakan untuk menyusun proses implementasi

- Tujuan yang jelas dan konsisten
- Keterandalan teori kualitas yang akan digunakan

- Ketepatan alokasi sumber-sumber dana
- Keterpaduan hierarki di dalam lingkungan dan di antara lembaga pelaksana
- Aturan yang diputuskan dari badan-badan pelaksana
- Rekrutmen pejabat pelaksana
- Akses formal dari pihak-pihak luar

C. Variabel-variabel di luar kebijakan (Non Statutory/Non Legal Variable) yang ikut mempengaruhi implementasi

- Kondisi sosio-ekonomi dan teknologi
- Dukungan publik
- Sikap dan sumber-sumber yang dimiliki kelompok-kelompok masyarakat
- Dukungan dari badan/lembaga atasan yang berwenang
- Kesepakatan dan kemampuan kepemimpinan dari pejabat pelaksana



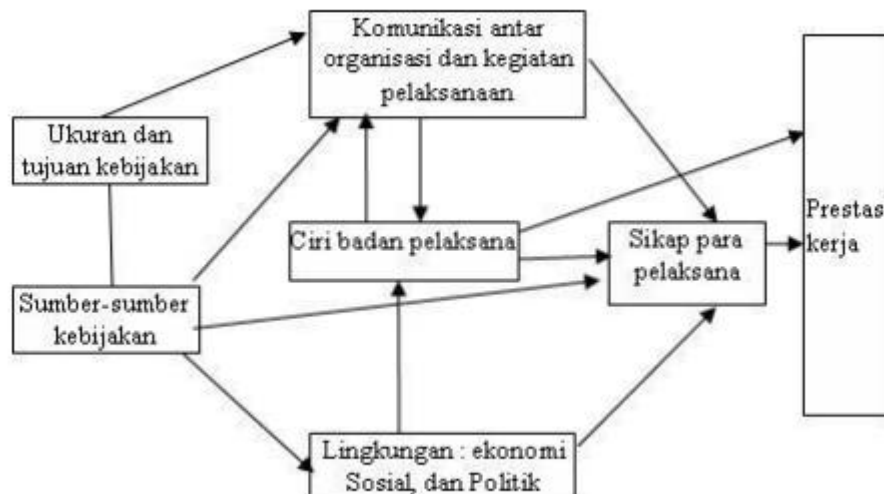
Gambar 2.2 Kerangka Berpikir Model Implementasi Mazmanian & Sabatier

3. Model Van Meter dan Van Horn

Menurut Van Meter dan Van Horn dalam Kurniawan et al. (2018) mengandaikan bahwa implementasi kebijakan berjalan secara linear dari keputusan politik, pelaksana dan kinerja kebijakan publik. Model ini menjelaskan

bahwa kinerja kebijakan dipengaruhi oleh beberapa variabel yang saling terkait, variabel-variabel tersebut yaitu:

1. Standar dan sasaran kebijakan/ukuran dan tujuan kebijakan
2. Sumber daya
3. Karakteristik organisasi pelaksana
4. Sikap para pelaksana
5. Komunikasi antar organisasi terkait dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan
6. Lingkungan sosial, ekonomi dan politik



Gambar 2.3 Kerangka Berpikir Model Implementasi Van Meter dan Van Horn

4. Model Merilee S. Grindle

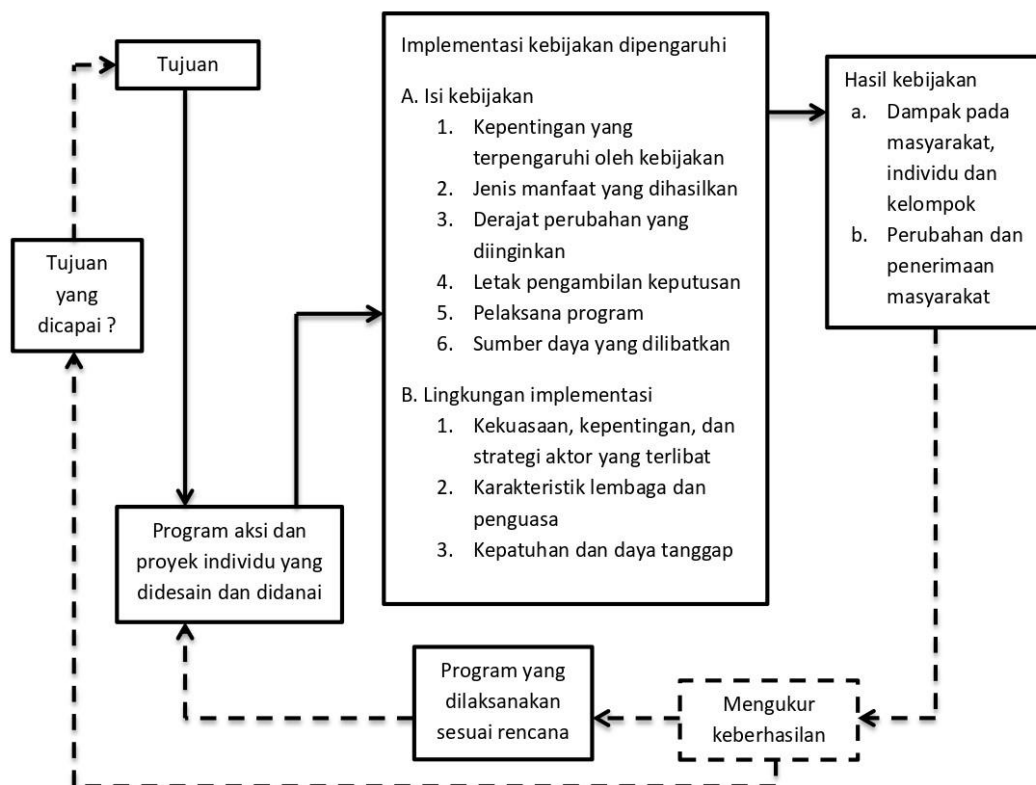
Keberhasilan implementasi menurut Grindle (1980) dipengaruhi oleh isi kebijakan (*content of policy*) dan lingkungan kebijakan (*content of implementation*). Ide dasarnya adalah bahwa setelah kebijakan ditransformasikan, barulah implementasi kebijakan dilakukan. Keberhasilannya ditentukan oleh derajat implementability dari kebijakan tersebut.

Isi kebijakan tersebut mencakup hal-hal berikut:

1. Kepentingan yang terpengaruhi oleh kebijakan;
2. Jenis manfaat yang dihasilkan;
3. Derajat perubahan yang diinginkan;
4. Kedudukan pembuat kebijakan;
5. Siapa pelaksana program;
6. Sumber daya yang dikerahkan.

Sedangkan lingkungan kebijakan (*context of implementation*) mencakup:

1. Kekuasaan, kepentingan dan strategi actor yang terlibat;
2. Karakteristik lembaga dan penguasa;
3. Kepatuhan dan daya tanggap.



Gambar 2.4 Kerangka Berpikir Model Implementasi Merilee S. Grindle

5. Model Hogwood dan Gunn

Model ini dikenal dengan nama "*top down approach*". Menurut Hogwood dan Gunn dalam Subianto (2020), untuk mengimplementasikan kebijakan publik secara sempurna (*Perfect Implementation*), dibutuhkan beberapa persyaratan sebagai berikut:

1. Kondisi eksternal yang dihadapi oleh lembaga/badan pelaksana tidak akan menimbulkan masalah yang serius.
2. Untuk melaksanakan program tersedia waktu dan sumber daya yang cukup memadai
3. Perpaduan sumber-sumber yang diperlukan benar-benar ada.
4. Kebijakan yang akan diimplementasikan didasari hubungan kausal yang andal.
5. Hubungan kausalitas bersifat langsung dan hanya sedikit mata rantai penghubungnya.
6. Hubungan saling ketergantungan harus kecil.
7. Pemahaman yang mendalam dan kesepakatan terhadap tujuan.
8. Tugas-tugas telah dirinci dan ditempatkan dalam urutan yang benar.
9. Komunikasi dan koordinasi yang sempurna.
10. Pihak-pihak yang memiliki wewenang kekuasaan dapat menuntut dan mendapatkan kepatuhan yang sempurna.

II.2 Konsep Program

II.2.1 Pengertian Program

Dalam mengimplementasikan suatu kebijakan yang telah dibuat atau diputuskan oleh para pengambil keputusan selanjutnya akan direalisasikan dengan membuat program-program agar tujuan dan sasaran dari kebijakan yang

dibuat dapat tercapai. kebijakan yang telah diputuskan akan dilaksanakan oleh aktor pelaksana yang nantinya akan mengatur sumber daya yang akan dikerahkan.

Menurut Arikunto dan Jabar dalam Djuanda (2020) program merupakan realisasi atau implementasi dari suatu kebijakan dan didefinisikan sebagai suatu unit atau kesatuan kegiatan yang terjadi dalam suatu organisasi dan berlangsung dalam suatu proses yang berkesinambungan dan melibatkan sekelompok orang.

Menurut Halim dan Supomo (2001) dalam Hertanti et al. (2019) program merupakan kegiatan satu organisasi dalam jangka panjang dan taksiran jumlah sumber yang akan dialokasikan untuk setiap program, yang umumnya disusun sesuai dengan jenis atau kelompok produk yang dihasilkan.

Menurut Wirawan dalam Djuanda (2020) menyatakan program adalah kegiatan atau aktivitas yang dirancang untuk melaksanakan kebijakan dan dilaksanakan untuk waktu yang tidak terbatas. Kebijakan bersifat umum dan untuk merealisasikan kebijakan disusun berbagai jenis program. Program-program tersebut diadakan agar dapat mendukung pencapaian tujuan dari kebijakan.

II.3 Konsep E-government

Pada zaman sekarang perkembangan teknologi telah semakin canggih dan modern dimana segala aktivitas manusia di berbagai sektor telah menggunakan dan memanfaatkan teknologi modern, hal ini dikarenakan adanya kemudahan pada pelaksanaan aktivitas dengan menggunakan teknologi modern. Seiring berjalannya waktu penggunaan teknologi modern mulai diterapkan pada sektor

pemerintahan dengan munculnya konsep *electronic government* atau *E-government*.

II.3.1 Pengertian E-government

Electronic government atau yang biasa disebut sebagai E-government merupakan suatu konsep baru dalam penyelenggaraan pemerintahan dengan memanfaatkan teknologi digital untuk meningkatkan mutu kinerja pegawai dan kualitas pelayanan yang diberikan kepada masyarakat.

Menurut Hole dalam Nugraha (2018) secara konseptual, sebenarnya konsep dasar e-government adalah bagaimana memberikan pelayanan secara elektronik (*e-service*), seperti melalui internet, jaringan telepon seluler dan komputer, serta multimedia.

Menurut Indrajit dalam Muliawaty & Hendryawan (2020) e-government merupakan penggunaan teknologi informasi oleh pemerintah yang memungkinkan pemerintah untuk mentransformasikan hubungan dengan masyarakat, dunia bisnis dan pihak yang berkepentingan, dan dalam praktiknya e-government adalah penggunaan internet untuk melaksanakan urusan pemerintah dan penyediaan pelayanan publik agar supaya lebih baik dan berorientasi pada pelayanan masyarakat. Dengan penerapan E-government pada proses penyelenggaraan pemerintahan akan memberikan kemudahan kepada pegawai pemerintah dalam melaksanakan tugasnya sehingga dapat mewujudkan efektivitas, efisiensi, dan transparansi dalam proses penyelenggaraan pemerintahan.

Menurut Hartono dalam Nugraha (2018) E-government merupakan suatu proses sistem pemerintahan dengan memanfaatkan ICT (*Information,*

Communication and Technology) sebagai alat untuk memberikan kemudahan proses komunikasi dan transaksi kepada warga masyarakat, organisasi bisnis dan lembaga pemerintah serta stafnya. Sehingga dapat dicapai efisiensi, efektivitas, transparansi dan pertanggungjawaban pemerintah kepada warganya.

E-government merupakan suatu upaya inovasi yang dilakukan oleh pemerintah dalam proses penyelenggaraan Negara dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi agar dapat mewujudkan pemerintahan yang lebih efisien, efektif, dan transparan sehingga dapat memberikan fasilitas layanan yang lebih nyaman dan akuntabel kepada warga masyarakat.

II.3.2 Manfaat E-government

Konsep E-government telah banyak diterapkan oleh Negara-negara di dunia dikarenakan banyaknya dampak positif atau manfaat yang dirasakan dalam proses penyelenggaraan pemerintahan. Menurut Al Gore dan Tony Blair dalam Indrajit (2006) dalam Lestari (2021), telah secara jelas dan terperinci menggambarkan manfaat yang diperoleh dengan diterapkannya konsep E-government bagi suatu negara, antara lain:

- Memperbaiki kualitas pelayanan pemerintah kepada para stakeholder-nya (masyarakat, kalangan bisnis, dan industri) terutama dalam hal kinerja efektivitas dan efisiensi di berbagai bidang kehidupan bernegara.
- Meningkatkan transparansi, kontrol, dan akuntabilitas penyelenggaraan pemerintahan dalam rangka penerapan konsep *Good Corporate Governance*.

- Mengurangi secara signifikan total biaya administrasi, relasi, dan interaksi yang dikeluarkan pemerintah maupun stakeholdernya untuk keperluan aktivitas sehari-hari.
- Memberikan peluang bagi pemerintah untuk mendapatkan sumber-sumber pendapatan baru melalui interaksinya dengan pihak-pihak yang berkepentingan; dan
- Menciptakan suatu lingkungan masyarakat baru yang dapat secara cepat dan tepat menjawab berbagai permasalahan yang dihadapi sejalan dengan berbagai perubahan global dan trend yang ada; serta
- Memberdayakan masyarakat dan pihak-pihak lain sebagai mitra pemerintah dalam proses pengambilan berbagai kebijakan publik secara merata dan demokratis.

II.3.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerapan E-government

Menurut hasil kajian dan riset dari Harvard JFK School of Government dalam Indrajit (2006) dalam Nugraha (2018) untuk menerapkan konsep-konsep digitalisasi pada sektor publik, ada tiga elemen sukses yang harus dimiliki dan diperhatikan sungguh-sungguh, yaitu *Support*, *Capacity*, dan *Value*.

1. *Support*

Elemen pertama dan paling krusial yang harus dimiliki oleh pemerintah adalah keinginan (*intent*) dari berbagai kalangan pejabat publik dan politik untuk benar-benar menerapkan konsep E-government, bukan hanya sekedar mengikuti trend atau justru menentang inisiatif yang berkaitan dengan prinsip-prinsip E-government. Yang dimaksud dengan dukungan disini juga bukanlah hanya pada omongan semata, namun lebih jauh lagi dukungan yang diharapkan adalah dalam bentuk hal-hal sebagai berikut:

- Disepakatinya kerangka E-government sebagai salah satu kunci sukses Negara dalam mencapai visi dan misi bangsanya, sehingga harus diberikan prioritas tinggi sebagaimana kunci-kunci sukses lain diperlakukan.
- Dialokasikannya sejumlah sumber daya (manusia, finansial, tenaga, waktu, informasi, dan lain-lain) di setiap tataran pemerintahan untuk membangun konsep ini dengan semangat lintas sektoral.
- Dibangunnya berbagai infrastruktur dan superstruktur pendukung agar tercipta lingkungan kondusif untuk mengembangkan E-government (seperti adanya Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah yang jelas, ditugaskannya lembaga-lembaga khusus – misalnya kantor e-Envoy – sebagai penanggung jawab utama, disusunnya aturan main kerja sama dengan swasta, dan lain sebagainya).
- Disosialisasikannya konsep E-government secara merata, kontinyu, konsisten, dan menyeluruh kepada seluruh kalangan birokrat secara khusus dan masyarakat secara umum melalui berbagai cara kampanye yang simpatik.

2. *Capacity*

Yang dimaksud dengan elemen kedua ini adalah adanya unsur kemampuan atau keberdayaan dari pemerintah setempat dalam mewujudkan “impian” E-government terkait menjadi kenyataan. Ada tiga hal minimum yang paling tidak harus dimiliki oleh pemerintah sehubungan dengan elemen ini, yaitu:

- Ketersediaan sumber daya yang cukup untuk melaksanakan berbagai inisiatif E-government, terutama yang berkaitan dengan sumber daya finansial.
- Ketersediaan infrastruktur teknologi informasi yang memadai karena fasilitas ini merupakan 50% dari kunci keberhasilan penerapan konsep E-government.
- Ketersediaan sumber daya manusia yang memiliki kompetensi dan keahlian yang dibutuhkan agar penerapan E-government dapat sesuai dengan asas manfaat yang diharapkan.

3. *Value*

Elemen pertama dan kedua merupakan dua buah aspek yang dilihat dari sisi pemerintah selaku pihak pemberi jasa (*supply side*). Berbagai inisiatif E-government tidak akan ada gunanya jika tidak ada pihak yang merasa diuntungkan dengan adanya implementasi konsep tersebut. Dan dalam hal ini, yang menentukan besar tidaknya manfaat yang diperoleh dengan adanya E-government bukanlah kalangan pemerintah sendiri, melainkan masyarakat dan mereka yang berkepentingan (*demand side*). Untuk itulah maka pemerintah harus benar-benar teliti dalam memilih prioritas jenis aplikasi E-government apa saja yang harus didahulukan pembangunannya agar benar-benar memberikan *value* (manfaat) yang secara signifikan dirasakan oleh masyarakatnya. Salah dalam mengerti apa yang dibutuhkan masyarakat justru akan mendatangkan bumerang bagi pemerintah yang akan semakin mempersulit meneruskan usaha mengembangkan konsep E-government.

II.4 Konsep *Area Traffic Control System (ATCS)*

Pada zaman sekarang perkembangan teknologi telah semakin canggih dan modern dimana penggunaan dan pemanfaatan teknologi modern telah diterapkan di berbagai sektor kehidupan manusia. Banyaknya penggunaan teknologi modern dikarenakan dapat memberikan kemudahan dalam penyelesaian suatu pekerjaan dan meningkatkan produktifitas. Selain itu, penggunaan teknologi juga dijadikan solusi untuk mengatasi persoalan-persoalan yang terjadi di masyarakat. ATCS atau *Area Traffic Control System* merupakan salah satu teknologi modern yang digunakan pada sektor transportasi oleh pemerintah sebagai salah satu cara untuk mengatasi persoalan-persoalan yang sering terjadi di jalan raya khususnya pada area persimpangan jalan seperti kemacetan dan pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 245 bahwa untuk mendukung keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan sistem informasi dan komunikasi yang terpadu. Sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan digunakan untuk kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan serta operasional lalu lintas dan angkutan jalan dimana pelaksanaannya dilakukan oleh pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota. *Area Traffic Control System (ATCS)* merupakan program pemerintah yang telah berbasis TIK (Teknologi, Informasi dan Komunikasi) yang diselenggarakan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) wilayah XIX Provinsi Sulselbar di jalan-jalan nasional yang ada di Kota Makassar. Adapun penerapan program *Area Traffic Control System (ATCS)* di Kota Makassar diserahkan kepada Dinas Perhubungan Kota Makassar.

II.4.1 Pengertian ATCS

Area Traffic Control System (ATCS) adalah pengaturan secara terkoordinasi pada beberapa persimpangan berdekatan sehingga kinerja antar persimpangan saling terhubung. Dengan sistem terkoordinasi maka arus lalulintas pada persimpangan dapat dihubungkan dengan persimpangan berikutnya sehingga tundaan arus lalulintas dapat diminimalkan (Balai Pengelola Transportasi Darat Kemenhub Makassar). Sistem ATCS saat ini telah diterapkan di beberapa kota di Indonesia, salah satunya yaitu kota Makassar.

Penerapan sistem ATCS di kota Makassar saat ini telah berbasis *intelligent transport system* yang disebut dengan *Intelligent Traffic Control System* (ITCS). *Intelligent Traffic Control System* (ITCS) adalah pengaturan persimpangan dengan sistem responsif berbasis deteksi kendaraan yang juga terhubung dengan pusat kendali/server sehingga dapat dilakukan pengendalian, pemantauan, pengolahan data dan penyampaian informasi lalulintas dari/ke persimpangan (Balai Pengelola Transportasi Darat Kemenhub Makassar).

II.4.2 Fungsi ATCS

ATCS memiliki beberapa fungsi sebagai berikut:

- a. Mengatur waktu sinyal di persimpangan secara responsif dan terkoordinasi.
- b. Dalam keadaan tertentu, memberikan waktu hijau pada kendaraan yang memiliki prioritas (Pemadam Kendaraan, Ambulance, VVIP, Konvoi, Dll).
- c. Menyampaikan informasi kondisi lalulintas dan alternatif lintasan jika terjadi kemacetan (penumpukan kendaraan pada ruas jalan).

- d. Menyediakan rekaman data lalu lintas, kejadian kecelakaan, dan kejadian lainnya di persimpangan.

II.4.3 Tujuan ATCS

Adapun tujuan ATCS adalah sebagai berikut:

- a. Terciptanya optimalisasi kinerja jaringan jalan.
- b. Mewujudkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat dan berwawasan lingkungan.
- c. Mengurangi jumlah dan beban petugas pengatur lalu lintas persimpangan jalan.
- d. Untuk mencapai kinerja lalu lintas yang optimal dengan meminimalkan tundaan disetiap simpang yang dikoordinasikan dan mempersingkat waktu tempuh, dan salah satu strategi dalam upaya pengurangan emisi dari sektor transportasi.

II.4.4 Sistem ATCS

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.
2. *Wall map*, yang berfungsi menyediakan informasi status dan kondisi dari *Local Controller*.
3. *Local Controller* yang berfungsi sebagai pengontrol persimpangan
4. *Video Surveillance* yang berfungsi untuk memantau melalui jaringan kamera CCTV.

5. *Vehicle Detector* yang berfungsi untuk mendeteksi kendaraan-kendaraan yang terpantau melalui kamera CCTV.

II.4.5 Standar Operasional Prosedur Pemantauan Dan Pengaturan Arus Lalu Lintas Melalui Area Traffic Control System

Kualifikasi pelaksana

- Memahami tugas dan fungsi pelayanan LLAJ
- Memahami pengawasan dan pengaturan arus lalu lintas
- Memahami cara mengoperasikan system ATCS
- Memiliki pemahaman mengenai peraturan perundang-undangan tentang LLAJ

Peralatan/perlengkapan

- Perangkat ATCS dan CC Room
- ATK
- Data inventarisasi barang
- Handy Talkie (HT)/alat komunikasi
- CCTV CC Room

Mekanisme pemantauan dan pengaturan arus lalu lintas melalui Area Traffic Control System (ATCS)

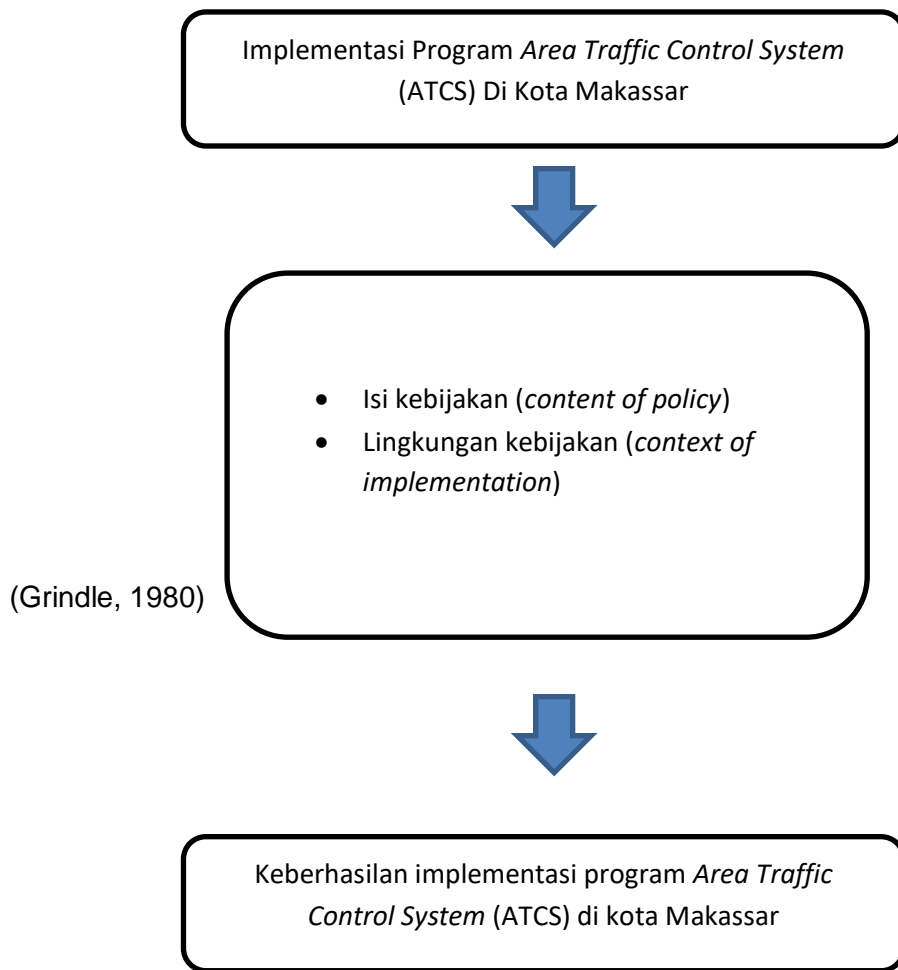
Tabel 2.1 Mekanisme pemantauan dan pengaturan arus lalu lintas melalui ATCS

No	Kegiatan	Pelaksana			Mutu Baku			
		Operator ATCS	Teknisi	Koordinator ATCS	Kasie Lain	Waktu	Output	Keterangan
1	Melaksanakan pengecekan terhadap kelengkapan di ruang ATCS dan disesuaikan dengan data Inventarisasi barang yang terdapat di ruang ATCS					Data inventarisasi barang	15 menit	
2	Mengaktifkan perangkat ATCS					Perangkat ATCS	10 menit	
3	Melaksanakan tugas pokok meliputi kegiatan pemantauan dan pengaturan arus lalu lintas pada simpang-simpang yang terpantau dari ruang ATCS					Perangkat ATCS, ATK	Selama Jam Kerja	
4	Mencatat masalah-masalah yang terjadi terkait kegiatan pemantauan arus lalu lintas					ATK	Selama Jam Kerja	Catatan Permasalahan Kegiatan
5	Berkoordinasi dengan Teknisi Lapangan apabila ada masalah terkait perangkat ATCS di lapangan					HT, Catatan Permasalahan Kegiatan	10 menit	
6	Berkoordinasi dengan Anggota Dalops apabila ada masalah terkait arus lalu lintas di simpang yang tidak bisa diselesaikan melalui ruang ATCS					HT, Catatan Permasalahan Kegiatan	10 menit	
7	Melaporkan kepada operator ATCS terkait masalah di lapangan yang telah diselesaikan					HT	10 menit	
7	Membuat laporan kegiatan pemantauan dan pengaturan arus lalu lintas melalui ATCS					ATK	Selama Jam Kerja	Laporan Kegiatan
8	Melaporkan kegiatan pemantauan dan pengaturan arus lalu lintas melalui ATCS kepada Kepala Seksi					Laporan Kegiatan	10 menit	Laporan Kegiatan
9	Penyampaian informasi situasi lalu lintas kepada masyarakat melalui media sosial pada jam sibuk					Komputer/Alat Komunikasi	10 menit	Video Situasi Lalu Linats
10	Menerima dan memeriksa hasil laporan kegiatan untuk dijadikan bahan analisis					Laporan Kegiatan	15 menit	Laporan Kegiatan

Sumber : BPTD wilayah XIX Provinsi Sulselbar

II.5 Konsep Kerangka Pikir

Pada penelitian ini, peneliti ingin mencari tahu mengenai bagaimana penerapan program *Area Traffic Control System* (ATCS) di kota Makassar dan tingkat keberhasilan dari penerapan program tersebut. Untuk melihat bagaimana penerapan program ATCS di kota Makassar, peneliti menggunakan teori Merilee S. Grindle mengenai keberhasilan implementasi dipengaruhi oleh dua aspek yaitu isi kebijakan (*content of policy*) dengan empat indikator dari enam indikator dan lingkungan kebijakan (*context of implementation*) dengan tiga indikator. Adapun indikator yang tidak digunakan yaitu *interest affected* (pihak yang kepentingannya dipengaruhi) dikarenakan kurang relevan dengan disiplin ilmu administrasi dan program implementor (pelaksana program) dikarenakan telah terjawab pada pembahasan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya. Adapun gambarannya sebagai berikut:



Gambar 2.5 Konsep Kerangka Berpikir