

# IMPLEMENTASI AREA TRAFFIC CONTROL SYSTEM DALAM KONTEKS KEPATUHAN BERLALU LINTAS DI KOTA SERANG

Diki Fahrul Alam<sup>1</sup>, Ronni Juwandi<sup>2</sup>, Ria Yuni Lestari<sup>3</sup>

Universitas Sultan Ageng Tirtayasa

Serang, Indonesia

dikifahrulalam@gmail.com<sup>1</sup>, Ron\_roju@untirta.ac.id<sup>2</sup>, riayunilestari@untirta.ac.id<sup>3</sup>

## ABSTRACT

*The purpose of this study was to determine the implementation of the Area Traffic Control System (ATCS) in the context of traffic compliance in Serang City. Data collection for this research was carried out at the Banten Province Transportation Agency as the party that manages ATCS in Serang City, Serang City Police, and area Serang City Intersection using a descriptive qualitative approach. The researcher Collect the data by using observation, interview, and documentation techniques. The result of this research is that the motorists responded positively to the presence of ATCS in Serang City because the presence of ATCS was a form of progress in its own right in Serang City. Motorists are aware of ATCS at several intersection points in Serang City, and drivers feel that they are being watched so they are afraid to violate traffic. However, drivers regretted that the loudspeakers used were not heard clearly and warnings or reprimands were only recorded. This makes a lot of motorists feel indifferent and violate traffic when they are at the Serang City Intersection with ATCS installed. However, the implementation is still not optimal, because the goals and objectives have not been achieved. There are still many traffic violations, then a lack of human resources in terms of numbers or inadequate education, a lack of time resources, and a lack of financial resources. This is also added to the damage to the equipment and the absence of sanctions from ATCS which are the inhibiting factors in implementing ATCS. The determining factor is the support and respect of the community for the Serang city government for the procurement of ATCS.*

**Keyword:** Implementation, ATCS, Compliance, Traffic

## PENDAHULUAN

Di era yang serba modern ini teknologi sudah sangat berkembang dengan pesat. Kemajuan teknologi adalah sesuatu yang tidak bisa terhindarkan lagi dalam kehidupan manusia, karena kemajuan teknologi akan berjalan sesuai dengan kemajuan ilmu pengetahuan. Setiap inovasi atau kebaruan diciptakan untuk memberikan manfaat yang positif bagi kehidupan manusia. Teknologi juga memberikan banyak manfaat dan kemudahan, serta sebagai cara baru dalam melakukan aktivitas manusia. Manusia

juga sudah menikmati banyak manfaat yang dibawa oleh inovasi-inovasi teknologi yang telah dihasilkan dalam dekade terakhir. Salah satu yang menjadi perkembangan teknologi dewasa ini adalah dengan adanya alat-alat transportasi yang menjadi alat mobilitas masyarakat. Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakan oleh manusia atau mesin (Nasution, 2004, dalam Poei dan Anusanto, 2016: 12). Alat transportasi seperti motor, mobil, kereta, pesawat

terbang dan lain-lain yang saat ini menjadi salah satu bukti bahwa perkembangan teknologi sudah sangat maju, dimana kita bisa menuju ke sebuah daerah atau kota bahkan menuju negara lain hanya dengan hitungan jam saja, dan juga bisa memindahkan barang-barang dengan sangat mudah menggunakan alat-alat transportasi yang ada pada saat ini. Untuk itu alat transportasi sangat dibutuhkan sebagai alat mobilitas masyarakat. Hal ini sejalan dengan pendapat yang mengatakan bahwa transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor (Kadir, 2006: 123). Salah satu alat transportasi yang banyak digunakan di Indonesia adalah kendaraan bermotor. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat pada tahun 2018 terdapat 146.858.759 kendaraan bermotor. (Tersedia pada BPS, <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/113>, diakses pada 15 Juli 2019 jam 11.00 WIB). Dari data tersebut tentu menandakan bahwa volume kendaraan yang ada di Indonesia sudah terbilang sangat banyak, tentu hal ini berkaitan dengan 2 lalu lintas, karena lalu lintas adalah sebagai ruang gerak kendaraan dan orang, untuk itu permasalahan lalu lintas

merupakan permasalahan yang tidak bisa terhindarkan lagi dari kehidupan masyarakat, hampir setiap daerah pasti memiliki masalah mengenai lalu lintas, mulai dari kemacetan, kecelakaan lalu lintas hingga pelanggaran lalu lintas.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan merupakan suatu upaya hukum untuk mengatur masyarakat dalam berkendara agar terciptanya ketertiban dalam berlalu lintas. Lalu lintas berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Di dalam undang-undang ini juga mengatakan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Undang-undang ini diberlakukan untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman selamat, tertib, dan lancar. Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman, dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah

daratan, untuk menunjang pemerataan, penggerak dan pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat (Kansil, 1955:15. dalam Sadono, 2016: 67).

Meskipun sudah ada Undang-Undang yang mengatur mengenai lalu lintas, tetapi tidak benar-benar menghilangkan permasalahan-permasalahan lalu lintas seperti kemacetan dan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas merupakan suatu permasalahan yang kompleks yang dapat menyebabkan kemacetan, kecelakaan, hingga pelanggaran lalu lintas. Banyak faktor yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas, mulai dari melanggar rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, hingga tidak lengkapnya surat-surat kendaraan dan surat izin mengemudi. Dan ditambah pula pola pikir masyarakat yang hanya takut melanggar jika ada petugas, akan tetapi ketika tidak ada petugas maka pengendara tidak merasa takut dan cenderung akan melakukan tindak pelanggaran lalu lintas.

Kota Serang yang merupakan Ibu Kota dari Provinsi Banten yang harus menjadi pilot percontohan bagi daerah lain di Provinsi Banten tentu tidak dapat terhindar dari masalah lalu lintas. Dilansir dari poskotanew.com pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Kota Serang

mencapai 4000 kendaraan per bulan. Hal ini tentu akan menyebabkan masalah jika tidak diimbangi infrastruktur jalan yang memadai dan ketertiban lalu lintasnya masyarakat Kota Serang yang kurang. Kemacetan dan pelanggaran lalu lintas merupakan pemandangan yang rutin setiap harinya, terlebih lagi ketika memasuki jam masuk atau jam pulang kerja di Kota Serang.

Pada operasi Zebra Kalimaya tahun 2017 selama 14 hari Polres Serang Kota menindak 2.750 pelanggar di wilayah Hukum Polres Serang Kota yang diantaranya 2.200 dilakukan penilangan dan 500 berupa teguran (tersedia pada <https://www.radarbanten.co.id/14-hari-2-750-pelanggaran-lalu-lintas-terjadi-di-kota-serang/>, diakses pada 30 September 2019 jam 13.30 WIB). Kemudian berdasarkan data dari pengumuman Pengadilan Negeri Kota Serang tercatat ada 6.626 pelanggar lalu lintas dari bulan Januari sampai Desember sepanjang tahun 2018. (tersedia pada <http://www.pn-serang.go.id/main/content/pengumuman/>, diakses pada 30 September 2019 jam 13.00 WIB). Dan pada operasi Patuh Kalimaya 2019 yang dilakukan oleh Polda Banten terdapat 19.471 pelanggar yang terjaring pada operasi tersebut. Adapun jumlah pelanggar lalu lintas yang terjaring razia oleh masing-masing tingkatan

kepolisian yaitu, Polda Banten 2.164 pelanggar, Polres Serang 2.078 pelanggar dan Polres Pandeglang 1.472 pelanggar. (tersedia pada <https://www.kabar-banten.com/operasi-patuh-kalimaya-2019-pelanggar-lalu-lintas-didominasi-milenial/>, diakses pada 30 September 2019 jam 13.54 WIB).

Berdasarkan data yang didapatkan dari Polres Kota Serang, pada tahun 2018 terdapat 14.516 pelanggar lalu lintas di Kota Serang dengan berbagai macam jenis pelanggaran, mulai dari tidak menggunakan helm saat berkendara sampai melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan. Dan pada tahun 2019 terdapat 25.517 pelanggar lalu lintas. Dari perbandingan data tersebut terdapat kenaikan jumlah pelanggaran lalu lintas dari tahun 2018 ke tahun 2019. Berikut data pelanggaran lalu lintas yang peneliti dapat dari SATLANTAS Polres Kota Serang:

Tabel 1.1 Data Pelanggaran Lalu lintas Kota Serang 2019

DATA PELANGGARAN R2 DARI MACAM JENIS PELANGGARAN													
NO	BULAN	JUMLAH GAR/TILANG	JENIS PELANGGARAN YANG DILAKUKAN										JUMLAH
			HELM	KECEPATAN	KLKPN	SURAT SURAT	TONCEN	MARKA LEBIH + 1	RAMBU	LAWAN ARUS	LAMPU UTAMA	GUNAI HP	
1	JANUARI	1976	971	0	0	306	0	297	50	0	0	170	1794
2	FEBRUARI	2019	1203	0	0	288	0	82	66	0	0	112	1751
3	MARET	1957	606	0	0	668	0	58	358	0	0	22	1712
4	APRIL	974	333	0	0	310	0	35	212	0	0	0	890
5	MEI	1175	442	0	0	325	0	0	278	0	0	0	1045
6	JUNI	1465	513	0	0	426	0	10	274	0	0	0	1223
7	JULI	2266	557	0	0	779	0	0	432	0	0	0	1768
8	AGUSTUS	2995	640	0	0	1507	0	24	492	0	0	0	2663
9	SEPTEMBER	3700	565	4	1	902	0	0	1366	0	0	741	3579
10	OKTOBER	2500	595	0	0	751	0	0	908	0	0	53	2307
11	NOVEMBER	2500	472	0	0	822	0	0	990	0	0	7	2291
12	DESEMBER	2000	493	0	0	418	0	79	758	0	0	0	1748
JUMLAH		25517	7.390	4	1	7.502	-	585	6.184	-	-	1.105	22.771

Sumber: SANTLANTAS Polres Kota Serang

Dari data tabel di atas menunjukkan ada 25517 pelanggaran lalu lintas pada tahun 2019, yang menandakan bahwa banyak sekali terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Serang sendiri.

*Area Traffic Control System* (ATCS) atau dalam bahasa Indonesia diartikan Sistem Kendali Lalu Lintas merupakan salah satu dari upaya manajemen rekayasa lalu lintas yaitu pengendalian lalu lintas pada persimpangan yang bertujuan untuk mengatasi kemacetan dan pelanggaran lalu lintas. ATCS ini merupakan suatu sistem yang mengatur persimpangan jalan dan bisa memperingati melewati CCTV bersuara kepada pengendara yang terlihat melanggar marka jalan dan rambu lalu lintas. ATCS digunakan untuk memantau lalu lintas disetiap persimpangan jalan yang dikontrol dari room conrol yang dipusatkan di suatu tempat. Salah satu upaya untuk meningkatkan efisiensi dan mengoptimalkan kinerja persimpangan jalan adalah dengan menggunakan ATCS atau sistem kendali lalu lintas kawasan. Dengan ATCS pengaturan lalu lintas menjadi terkoordinasi dengan simpang bersinyal lainnya, Input data lalu lintas juga didapatkan secara *real time* melalui *video surveillance* yang dipasang pada

titik-titik persimpangan sehingga memungkinkan pengaturan siklus lampu lalu lintas yang paling efisien sesuai dengan kebutuhan (Mamentu, Lefrandt dkk, 2019: 209). Penataan siklus lampu lalu lintas menggunakan ATCS berdasarkan input data lalu lintas yang diperoleh secara *real time* dan pemantau lalu lintas pada titik-titik persimpangan. Penentuan waktu siklus lampu persimpangan dapat diubah berkali-kali dalam satu hari sesuai kebutuhan lalu lintas paling efisien yang mencakup keseluruhan wilayah tersebut (Saputra, dalam Irwanti, Samadikun dkk, 2017: 2).

ATCS merupakan salah satu bentuk manajemen rekayasa lalu lintas di persimpangan jalan hal ini sesuai dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 93 ayat (1) dan (2) mengenai pelaksanaan manajemen rekayasa lalu lintas, yang berbunyi:

1. “Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan:

- a. Penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur atau jalur atau jalan khusus;
- b. Pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki; Pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;
- c. Pemisahan atau pemilahan pergerakan arus Lalu Lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, dan aksesibilitas;
- d. Pemaduan berbagai moda angkutan;
- e. Pengendalian Lalu Lintas pada persimpangan;
- f. Pengendalian Lalu Lintas pada ruas Jalan; dan/atau Perlindungan terhadap lingkungan”.

Dikutip dari laman radarbanten Kota Serang sudah memasang ATCS di lima persimpangan yaitu di simpang Ciceri, Kebon Jahe, Pisang Mas, Palima, dan Sumur Pecung. Alat yang terlebih dahulu digunakan di Kota Jakarta, Surabaya, dan Bandung tersebut sudah dipasang sejak Oktober 2018. ATCS ini dikontrol dari room control yang dipusatkan di Dishub Provinsi Banten. Sekretaris Dinas Perhubungan Provinsi

Banten Herdi Jauhari menjelaskan pemasangan ATCS ini sebagai bentuk upaya untuk memantau lalu lintas disetiap persimpangan jalan yang ada di Kota Serang. Kasi Manajemen Rekaya Lalu Lintas Dinas Perhubungan Povinsi Banten menambahkan bahwa pemasangan ATCS tidak hanya memantau kendaraan saja, tetapi dengan perekaman menggunakan lensa video 30 Zoom optikal, hasil perekaman dapat dipakai oleh pihak kepolisian sebagai bukti. Misal saat diperlukan sebagai alat bukti ketika terjadi kecelakaan lalu lintas atau penindakan dalam pelanggaran lalu lintas. ATCS ini diterapkan melihat sudah semakin banyaknya volume kendaraan yang ada di Kota Serang sehingga kemacetan sudah tidak terhindarkan lagi, dan tingkat pelanggaran lalu lintas di Kota Serang setiap tahunnya juga semakin meningkat. (tersedia pada <https://www.radarbanten.co.id/kota-serang-sudah-pakai-sistem-kendali-lalu-lintas-kendaraan/>, diakses pada 20 September 2019 jam 8.30 WIB). Dan di Tahun 2019 ini sudah terlihat pemasangan kembali di beberapa persimpangan yaitu persimpangan Cikutuk, Sempu, Warjok dan Bhayangkara. Tentu dengan adanya ATCS ini diharapkan mampu mengatasi masalah lalu lintas di Kota Serang yaitu pelanggaran lalu lintas dan kemacetan. Tentu dengan adanya ATCS ini

memberikan sesuatu hal yang baru dan unik bagi lalu lintas di Kota Serang agar terciptanya keamanan, ketertiban dan kepatuhan para pengendara dalam berlalu lintas.

Berdasarkan pra penelitian yang dilakukan oleh peneliti di Dinas Perhubungan Provinsi Banten dan Polres Kota Serang untuk sejauh ini ATCS yang dipasang sudah cukup mengurangi kemacetan dan sedikit mengurangi pelanggaran lalu lintas, tetapi masih ada beberapa kendala dalam penerapan ATCS itu sendiri, yaitu hanya beberapa persimpangan yang speaker untuk memperingati pelanggar yang masih berfungsi yang lainnya sedang bermasalah atau rusak dan membutuhkan perawatan yang khusus, serta sumber daya manusia (SDM) untuk pengoperasian ATCS yang masih kurang sehingga belum maksimal seperti di kota-kota yang lainnya. Pengoperasian ATCS ini hanya dilakukan pada saat hari kerja saja yaitu Senin sampai Jumat sedangkan hari Sabtu dan Minggu tidak beroperasi, kecuali hari-hari besar Nasional. Dari hasil pra penelitian menandakan bahwa masih belum optimalnya penerapan dari sistem ATCS itu sendiri. Meskipun begitu adanya ATCS sendiri memberi efek terhadap kepatuhan berkendara, hal ini sesuai dengan penuturan Staff Badan Urusan Tilang

Polres Kota Serang dengan adanya ATCS ini sangat membantu kinerja dari polisi dan sangat memberi efek terhadap pengendara, misalnya sebelum dipasangnya ATCS para pengendara masih banyak yang melanggar marka jalan seperti zebra cross dan lampu merah, tetapi setelah adanya ATCS para pengendara mulai patuh dan tidak melanggar marka jalan.

ATCS memberikan pengaruh yang baik terhadap kepatuhan berkendara terutama pada jenis pelanggaran lalu lintas yaitu marka jalan dan menerobos lampu merah, akan tetapi dalam implementasinya masih terdapat beberapa kendala sehingga tidak begitu optimal. Untuk itu berdasarkan latar belakang diatas maka peneliti tertarik untuk meneliti lebih lanjut tentang *Area Traffic Control System* (ATCS) dengan mengambil judul “Implementasi *Area Traffic Control System* (ATCS) dalam Konteks Kepatuhan Berlalu Lintas di Kota Serang”.

## **METODE PENELITIAN**

Pengumpulan data untuk penelitian ini dilakukan pada Dinas Perhubungan Provinsi Banten sebagai pihak yang mengelola ATCS di Kota Serang, Polres Serang Kota dan pada Persimpangan Kota Serang dengan menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif yang

dilakukan pada bulan April sampai September 2020. Peneliti mengumpulkan data dengan menggunakan teknik observasi, wawancara dan dokumentasi. Dalam penelitian ini menggunakan analisis data model Miles and Huberman, yaitu pertama tahap pengumpulan data, ke dua tahap reduksi data, kemudian penyajian data dan terakhir penarikan kesimpulan. Peneliti melakukan pemeriksaan atau pengecekan data menggunakan triangulasi teknik dan triangulasi sumber.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Dinas Perhubungan Provinsi Banten yang merupakan unsur pelaksana Pemerintah Provinsi Banten yang mempunyai tugas membantu Gubernur melaksanakan kewenangan desentralisasi, dekonsentrasi dan tugas pembantuan bidang perhubungan. Dinas Perhubungan Provinsi Banten terletak di Jl. Syekh Nawawi Al-Bantani Blok F No.1 KP3B Gedung Dhubkominfo Provinsi Banten, Curug, Serang – Banten. Dinas Perhubungan Provinsi Banten merupakan instansi yang mengelola adanya kebijakan ATCS yang ada di Persimpangan di Kota Serang yang sudah ada sejak tahun 2018 yang sekarang sudah terpasang di 9 titik Persimpangan di Kota Serang. Penelitian ini difokuskan pada tiga fokus penelitian yaitu, bagaimana respon pengendara mengenai ATCS di Kota Serang?

Bagaimana implementasi ATCS dalam konteks kepatuhan berlalu lintas di Kota Serang, dan faktor penghambat dan pendukung dari implementasi ATCS di Kota Serang.

### **Respon Pengendara mengenai adanya ATCS di Kota Serang**

Dalam hal ini untuk mengetahui respon masyarakat dapat dilihat melalui perilaku, persepsi, sikap dan partisipasi (Gani, 2014: 63).

### **Aspek perilaku masyarakat**

Perilaku adalah suatu tindakan atau tanggapan terhadap sesuatu yang terjadi pada diri manusia, dan kondisi sosial atau keadaan tertentu. Hal ini sesuai dengan Soekanto yang mendefinisikan perilaku adalah jawaban atau tanggapan seseorang terhadap suatu keadaan (Soekanto dalam Wiguna dalam Gani, 2014: 64). Setelah adanya ATCS di Kota Serang beberapa pengendara sedikit lebih patuh dalam berkendara, karena merasa diawasi oleh adanya perangkat CCTV, dan adanya peringatan dari pengeras suara. Namun masih banyak pengendara yang juga masih saja melanggar lalu lintas seperti melanggar zebra cross. Hal ini dikarenakan pengeras suara yang tidak setiap saat berbunyi di setiap persimpangan yang terpasang ATCS dan suara peringatan tidak secara langsung

atau live tetapi hanya berupa rekaman saja. Hal ini sesuai dengan pendapat Soekanto, apabila perilaku masyarakat dihubungkan dengan kebijakan pemerintah, maka perilaku masyarakat dapat disebut sebagai suatu tanggapan atau reaksi masyarakat berupa tindakan langsung atau tindakan tidak langsung terhadap kebijakan pemerintah (Gani, 2014: 65).

### **Persepsi Masyarakat**

Persepsi adalah proses menginterpretasikan rangsangan (input) dengan menggunakan alat penerima informasi (sensori information). Persepsi adalah proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap rangsang yang diterima oleh organisme atau individu sehingga merupakan sesuatu yang berarti dan merupakan aktivitas yang integrated dalam diri individu (Walgito, dalam Gani 2014: 65). Para pengendara sudah mengetahui dan memahami apa itu sistem ATCS atau lebih dikenal dengan CCTV bersuara dan para pengendara juga mengetahui adanya ATCS di Kota Serang yang terpasang di beberapa persimpangan yang ada di Kota Serang. Namun hanya sedikit mengurangi pelanggaran lalu lintas di persimpangan, dan tidak terlalu berpengaruh yang signifikan terhadap perilaku pengendara, hal ini dikarenakan sistem ATCS yang dirasa belum baik, seperti yang terjadi adalah suara



peringatan disemua persimpangan yang terpasang ATCS ini masih berupa rekaman atau tidak secara langsung memperingati pelanggar dan hanya berupa himbauan, hal ini menjadikan para pengendara acuh tak acuh terhadap himbauan. Dan suara peringatan pun terdengar kecil dan tidak setiap hari ada atau terdengar suara peringatan.

Para pengendara di Kota Serang merasa diawasi dengan adanya sistem ATCS, karena di dalam sistem ATCS itu sendiri sudah dilengkapi dengan perangkat CCTV yang berfungsi untuk memantau pergerakan lalu lintas dan memantau perilaku pengendara di persimpangan. Namun, dengan adanya ATCS ini hanya sedikit menumbuhkan kesadaran berlalu lintas di Kota Serang, terlebih lagi tingkat kesadaran berlalu lintas masyarakat Kota Serang masih rendah.

### **Sikap masyarakat**

Para pengendara mempercayai terhadap pemerintah khususnya Dinas Perhubungan Provinsi Banten dalam mengelola ATCS, karena Dinas Perhubungan sendiri memiliki tugas dan fungsi yang tepat dalam mengelola sistem ATCS. Di kotak pengaturan ATCS juga terpasang logo Dinas Perhubungan Provinsi Banten yang menandakan ATCS di Kota sendiri di kelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Banten dan di rasa

tepat dalam mengelola ATCS. Hal ini sesuai berdasarkan pendapat Brata, sikap adalah kumpulan perasaan, keyakinan dan kecenderungan perilaku yang secara relatif berlangsung lama yang ditujukan pada orang, ide, objek, dan kelompok tertentu. Sikap masyarakat merupakan ungkapan perasaan masyarakat tentang suatu objek dan menggambarkan kepercayaan masyarakat terhadap berbagai atribut dan manfaat dari objek tersebut (Barata, dalam Gani 2014: 66).

Sebenarnya para pengendara menerima dengan adanya kebijakan ATCS ini di Kota Serang, karena dengan adanya ATCS menjadi kemajuan tersendiri bagi Kota Serang, beberapa pengendara juga mematuhi lalu lintas di persimpangan yang terpasang ATCS, namun masih banyak juga pengendara yang masih melanggar, hal ini dikarenakan ATCS di Kota Serang masih belum baik, terlihat dari pengeras suara yang terdengar kecil dan jarang sekali ada himbaun atau peringatan terhadap pengendara yang melanggar lalu lintas.

### **Peran serta masyarakat**

Secara konseptual pembangunan wilayah ditujukan pada usaha percepatan pembangunan di segala bidang dalam rangkaian meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan hasrat untuk menciptakan masyarakat yang maju, mandiri, dan

sejahtera (Ambardi, dalam Yudha, dalam Gani, 2014: 66). Oleh karena itu, peran serta masyarakat dalam pembangunan wilayah tidak boleh diabaikan.

Beberapa pengendara yang memang mendukung dengan adanya ATCS di Kota Serang ini, dan memiliki peran penting dalam melihat keberhasilan ATCS ini, karena pengendara merupakan orang atau masyarakat yang langsung menjadi sasaran dari adanya ATCS. Bentuk peran serta yang mereka berikan sebagai pengendara yaitu berupa kepatuhan mereka ketika dalam berlalu lintas. Akan tetapi hanya sedikit yang mau patuh dalam berlalu lintas.

### **Implementasi Area Traffic Control System (ATCS) dalam Konteks Kepatuhan Berlalu Lintas**

Pengimplementasikan kebijakan ATCS di Kota Serang ini tentu terdapat permasalahan-permasalahan yang kompleks yang harus dianalisis. Untuk itu peneliti menganalisis dengan menggunakan model implementasi kebijakan Donald Van Metter dan Carl Van Horn. Peneliti menggunakan teori ini karena lebih komprehensif dan lebih mendetail secara mendalam terhadap suatu kebijakan. Model ini disebut dengan *A Model of The Policy Implementation*. Proses implementasi ini merupakan sebuah abstraksi atau performansi suatu

pengejawantahan kebijakan yang pada dasarnya secara sengaja dilakukan untuk meraih kinerja implementasi kebijakan publik yang tinggi, yang berlangsung dalam hubungan berbagai variabel. Model ini mengandaikan bahwa implementasi kebijakan berjalan secara linier dari keputusan politik yang tersedia, pelaksana, dan kinerja kebijakan publik (Agustino, 2006: 163). Ada enam variabel, yang mempengaruhi kinerja kebijakan tersebut, adalah:

### **Standar dan Tujuan Kebijakan**

Menurut Donald Van Metter dan Carl Van Horn kinerja implementasi kebijakan dapat diukur tingkat keberhasilannya jika dan hanya jika ukuran dan tujuan dari kebijakan memang realistis dengan sosiokultur yang mengada di level pelaksana kebijakan. Ketika ukuran kebijakan atau tujuan kebijakan terlalu ideal (bahkan terlalu utopis) untuk dilaksanakan di level warga, maka agak sulit merealisasikan kebijakan publik hingga titik yang dapat dikatakan berhasil (Agustino, 2006: 161).

Tujuan dari adanya ATCS di Kota Serang ini adalah untuk menjadikan masyarakat lebih tertib dalam berlalu lintas dengan cara memberikan himbauan mengenai lalu lintas dan peringatan kepada pengendara yang melanggar lalu lintas, kemudian untuk mengurai kemacetan

dengan cara mengatur siklus lampu lalu lintas dipersimpangan, kemudian untuk mengurangi tingkat kecelakaan, dan kamera cctv yang terpasang bisa dijadikan sebagai alat bukti kepolisian untuk melakukan penyelidikan apabila terjadi tindak pidana di area yang terpantau ATCS. Hal ini sesuai dengan dokumentasi yang peneliti dapat yaitu berupa SOP ATCS.

Namun dalam pelaksanaannya belum sepenuhnya dapat mencapai tujuan yang ada, hal ini dikarenakan masih banyaknya pengendara yang masih melanggar lalu lintas dan tingkat kesadaran lalu lintas masyarakat yang masih kurang, kemudian dari sumber daya yang ada dan tempat untuk pengoperasian ATCS sendiri masih sangat kurang dan belum memadai.

Sasaran dari adanya ATCS di Kota Serang yaitu seluruh atau semua pengguna jalan baik roda empat ataupun roda dua yang bermesin seperti motor dan mobil, dan kendaraan tidak bermesin seperti sepeda, becak, serta pejalan kaki. Hal ini sesuai dengan dokumentasi yang peneliti peroleh yaitu berupa teks himbauan bagi pengguna jalan.

Adanya ATCS di Kota Serang ini memang sudah sesuai dengan kebutuhan masyarakatnya, Kota Serang dengan predikat Ibu Kota Provinsi Banten tentu harus menyesuaikan dengan

perkembangan yang ada, mulai dari pertumbuhan jumlah kendaraan setiap tahunnya yang signifikan sehingga menyebabkan kepadatan kendaraan pada jam masuk dan jam pulang kerja, dan masih banyaknya juga para pengendara yang melanggar lalu lintas, dengan adanya ATCS ini merupakan salah satu upaya preventif pemerintah untuk memberikan edukasi kepada masyarakat agar patuh dalam berlalu lintas. Hal ini sesuai dengan dokumentasi yang peneliti dapatkan yaitu berupa foto suasana padat lalu lintas di Kota Serang.

### **Sumber Daya**

Menurut Donald Van Metter dan Carl Van Horn keberhasilan proses implementasi kebijakan sangat tergantung dari kemampuan memanfaatkan sumberdaya yang tersedia. Tahap-tahap tertentu dari keseluruhan proses implementasi menuntut adanya sumberdaya manusia yang berkualitas sesuai dengan pekerjaan yang diisyaratkan oleh kebijakan yang telah ditetapkan secara apolitik. Tetapi jika kompetensi dan kapabilitas dari sumber-sumberdaya itu nihil, maka kinerja kebijakan publik sangat sulit diharapkan. Tetapi di luar sumber daya manusia, sumber-sumberdaya lain yang perlu diperhitungkan juga, ialah sumberdaya finansial dan sumberdaya waktu. Karena mau tidak mau ketika

sumberdaya manusia yang kompeten dan kapabel telah tersedia sedangkan kucuran dana melalui anggaran tidak tersedia, maka memang menjadi persoalan pelik untuk merealisasikan apa yang hendak dituju oleh tujuan kebijakan publik. Demikian pula halnya dengan sumberdaya waktu. Saat sumber daya manusia giat bekerja dan kucuran dana berjalan dengan baik, tetapi terbentur dengan persoalan waktu yang terlalu ketat, maka hal inipun dapat menjadi penyebab ketidakberhasilan implementasi kebijakan. (Agustino, 161: 2006)

Sumber daya manusia dalam pengimplementasian ATCS ini masih sangat kurang, baik dari segi jumlah ataupun kemampuan, jumlah yang ada hanya terdapat empat orang dari jumlah ideal yang harusnya enam orang, dengan keterbatasan sumber daya manusia yang ada maka staff ATCS harus merangkap tugas sebagai sisadmin atau operator dan di lapangan, kemudian dari segi pendidikan juga harus ditingkatkan lagi karena dalam mengoperasikan ATCS ini harus ada pendidikan khusus terkait ATCS seperti diklat, atau pelatihan yang harusnya diadakan oleh Kementerian Perhubungan, namun sampai saat ini belum ada pendidikan khusus yang diadakan. Untuk itu para staff ATCS belajar dengan pihak ketiga yang memasang perangkat dan juga melakukan

studi banding ke daerah lain seperti Kota Tangerang dan Tangerang Selatan. Hal ini sesuai dengan dokumentasi yang peneliti dapatkan yaitu daftar staff ATCS.

Sumber daya finansial dalam pengoperasian ATCS di Kota Serang masih terbilang sangat kurang, sehingga berpengaruh terhadap kurangnya sumber daya manusia dan sumber daya waktu dalam pengoperasian ATCS. Untuk satu pemasangan perangkat ATCS di satu persimpangan idelanya membutuhkan dana sampai 1 milyar, akan tetapi di Kota Serang sendiri dana 1 milyar itu digunakan untuk empat sampai lima persimpangan di Kota Serang, maka dana yang digunakan sangat minimalis, kemudian insentif untuk operator ATCS sendiri hanya dibawa 2 juta. ATCS memerlukan dana yang besar apalagi jika ingin ditambah sumber daya manusianya maka harus ditambah kembali anggaran yang dibutuhkan..

Untuk sumber daya waktu dalam pengoperasian ATCS ini masih bisa dikatakan kurang, karena operator ATCS hanya bekerja dari jam 07.00 sampai dengan 16.00, untuk malam hari memang kamera yang ada terus merekam 24 jam tapi tidak dikontrol oleh operator, kemudian untuk harinya hanya dari hari senin sampai dengan jumat, sedangkan untuk hari sabtu dan minggu tidak, kecuali jika hari libur nasional. Kembali lagi keanggaran tidak ada alokasi untuk kerja

di hari libur, dan sumber daya manusianya terbatas dalam pengoperasian ATCS ini yang seharusnya bisa dibagi menjadi dua *shift* untuk siang dan malam hari.

### **Karakteristik Agen Pelaksana**

Menurut Donald Van Metter dan Carl Van Horn pusat perhatian pada agen pelaksana meliputi organisasi formal dan informal yang akan terlibat dalam pengimplementasian kebijakan publik. Hal ini sangat penting karena kinerja implementasi kebijakan (publik) akan sangat dipengaruhi oleh ciri-ciri orang yang tepat serta cocok dengan para agen pelaksananya. Dalam melihat karakteristik badan-badan pelaksana, seperti dinyatakan oleh van Meter dan van Horn, maka pembahasan ini tidak bisa lepas dari struktur birokrasi. Van metter dan Carl van Horn menyetujui beberapa unsur yang mungkin berpengaruh terhadap suatu organisasi dalam mengimplementasikan kebijakan: Kompetensi dan ukuran staf suatu badan; Tingkat pengawasan hierarkis terhadap keputusan-keputusan sub inti dan proses-proses dalam badan-badan pelaksana (Agustino, 162: 2006).

Dalam pengimplementasian ATCS mengikuti SOTK Dinas Perhubungan Provinsi Banten sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP), yang bertanggungjawab mulai dari Kepala Dinas

Perhubungan Provinsi Banten, kemudian Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Provinsi Banten, selanjutnya Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagai pelaksana program dari adanya ATCS. Akan tetapi belum memiliki struktur dan fungsi yang jelas ditingkat staff ATCS, karena keterbatasan sumber daya manusia sehingga para staff harus merangkap tugas baik itu sebagai sistem administrasi, operator, ataupun teknisi di lapangan. Kemudian adanya pengawasan kinerja yang dilakukan oleh pimpinan terhadap staff ATCS, bentuk pengawasan yang dilakukan yaitu berupa pengawasan langsung dengan cara Kepala Dinas, atau Kepala Bidang, atau Kepala Seksi mendatangi ruang ATCS untuk melihat kondisi lalu lintas di Kota Serang, dan kinerja staff ATCS, kemudian adanya laporan atau jurnal harian yang dibuat yang kemudian akan dilaporkan setiap satu bulan sekali kepada pimpinan.

### **Sikap/Kecenderungan Para Pelaksana**

Menurut Donald Van Metter dan Carl Van Horn sikap penerimaan atau penolakan dari agen pelaksana sangat mempengaruhi keberhasilan atau tidaknya kinerja implementasi kebijakan publik. Hal ini sangat mungkin terjadi karena kebijakan yang dilaksanakan bukanlah hasil formulasi warga setempat yang mengenal betul persoalan dan

permasalahan yang mereka rasakan. Tetapi kebijakan yang akan dilaksanakan implementor adalah kebijakan “dari atas” (*top-down*) yang sangat mungkin para pengambil keputusannya tidak pernah mengetahui (bahkan tidak mampu menyentuh) kebutuhan, keinginan, atau permasalahan yang ingin diselesaikan warga.

Ada tiga unsur tanggapan pelaksana yang mungkin memengaruhi kemampuan dan keinginan mereka untuk melaksanakan kebijakan, yakni: kognisi (komprehensi, pemahaman) tentang kebijakan, macam tanggapan terhadapnya (penerimaan, netralitas, penolakan) dan intensitas tanggapan itu (Agustino, 162: 2006).

Adanya dukungan terhadap kebijakan ATCS, baik itu dari pimpinan ataupun staff ATCS itu sendiri dengan adanya ATCS di Kota Serang. Para pelaksana dalam hal ini operator ATCS sudah memahami bagaimana cara mengoperasikan ATCS dan tujuan dari adanya ATCS itu sendiri.

Intensitas tanggapan dari para pelaksana dalam hal ini staff ATCS cukup tinggi, meskipun kekurangan sumber daya manusianya akan tetapi mereka memaksimalkan dengan cara merangkap tugas baik itu sebagai operator ataupun sebagai teknisi di lapangan, dan para staff juga bekerja dengan baik.

## **Komunikasi Antar Organisasi**

Menurut Donald Van Metter dan Carl Van Horn semakin baik koordinasi komunikasi di antara pihak-pihaknya yang terlibat dalam suatu proses implementasi, maka asumsinya kesalahan-kesalahan akan sangat kecil untuk terjadi. Dan begitu pula sebaliknya (Agustino, 162: 2006). Pihak yang terlibat dalam pengimplementasian ATCS di Kota Serang ini adalah Polres Serang Kota, komunikasi yang dibangun antara pihak Dishub Banten dan Polres Serang Kota yaitu saling berkomunikasi dan berkoordinasi dengan baik, misalnya ketika terjadi tindak pidana yang terekam cctv dari ATCS maka bisa dijadikan sebagai alat bukti kepolisian, kemudia juga membantu terhadap pengurangannya petugas kepolisian di lapangan dan sebagai upaya preventif dari kecelakaan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas.

## **Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik**

Menurut Donal Van Metter dan Carl Van Horn sejauh mana lingkungan eksternal turut mendorong keberhasilan kebijakan publik yang telah ditetapkan. Lingkungan sosial, ekonomi, dan politik yang tidak kondusif dapat menjadi biang keladi dari kegagalan kinerja impementasi kebijakan (Agustino, 2006: 163). Lingkungan sosial dalam hal ini para

pengendara di Kota Serang turut mendukung dengan adanya kebijakan ATCS di Kota Serang dengan lebih tertib berlalu lintas, meskipun ketika di lapangan masih ada saja pengendara yang melanggar lalu lintas.

Lingkungan politik juga turut mendorong dan mendukung dengan adanya ATCS di Kota Serang, baik itu dari lembaga legislatif ataupun dari lembaga eksekutif. Karena ini sesuai dengan arahan pak Gubernur dan melalui proses perizinan legislatif tentunya. Akan tetapi untuk lingkungan ekonomi belum mendukung terhadap pengimplementasian ATCS di Kota Serang, karena dana yang diberikan untuk ATCS sendiri masih sangat kurang, sehingga berakibat terhadap belum lengkapnya perangkat ATCS dan sumber daya manusia yang kurang.

### **Faktor Penghambat dan Penentu Implementasi Area Traffic Control System (ATCS) dalam Konteks Kepatuhan Berlalu-Lintas**

#### **Faktor Pendukung**

Pada fokus masalah yang kedua ini peneliti menggunakan teori faktor penentu pelaksanaan kebijakan menurut Leo Agustino. Ada beberapa faktor yang menjadi penentu pelaksanaan kebijakan:

#### **Respek Anggota Masyarakat Pada Otoritas dan Keputusan Pemerintah**

Penghormatan dan penghargaan publik pada pemerintah yang legitim menjadi kata kunci penting bagi terwujudnya pemenuhan atas pengejawantahan kebijakan publik. Ketika warga menghormati pemerintah yang berkuasa karena legitimasinya, maka secara otomatis mereka akan memenuhi ajakan pemerintah melalui undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan daerah, keputusan pemerintah, ataupun nama/istilah lainnya (Agustino, 2006: 170).

Adanya respek dari anggota masyarakat dalam hal ini para pengendara di Kota Serang terhadap kebijakan pemerintah yaitu sistem ATCS yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Banten.

#### **Adanya Kesadaran Untuk Menerima Kebijakan**

Dalam masyarakat yang digerakan oleh *rational choices* (pilihan-pilihan yang rasional), seperti abad Postmodern saat ini, banyak dijumpai bahwa individu/kelompok warga mau menerima dan melaksanakan kebijakan publik sebagai suatu yang logis, rasional, serta dirasa perlu (Agustino, 2006: 171). Sedikit adanya kesadaran untuk menerima kebijakan ATCS dari masyarakat atau pengendara di Kota Serang karena hanya sedikit pengendara yang patuh ketika ada di persimpangan, namun masih banyak

sekali pengendara yang tidak patuh ketika di persimpangan.

### **Sanksi Hukum**

Orang dengan akan sangat terpaksa mengimplementasikan dan melaksanakan suatu kebijakan karena ia takut terkena sanksi hukuman, misalnya denda, kurungan, dan sanksi-sanksi lainnya. Karena itu, salah satu strategi yang sering digunakan oleh apparatus administrasi atau apparatus birokrasi dalam upaya mengimplementasikan kebijakan publik ialah dengan cara menghadirkan sanksi hukum yang berat pada setiap kebijakan yang dibuatnya (Agustino, 2006: 171).

Tidak adanya sanksi hukum dalam penerapan ATCS ini, karena untuk penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas sendiri masih bekerjasama dengan petugas kepolisian di lapangan, dari belum adanya sanksi dari ATCS maka pengendara pun belum sepenuhnya mau mematuhi dan merasa harus mematuhi lalu lintas dari adanya ATCS. Namun dari adanya ATCS ini bisa dijadikan basis dalam penerapan elektronik tilang di Kota Serang.

### **Adanya Kepentingan Publik**

Masyarakat mempunyai keyakinan bahwa kebijakan publik dibuat secara sah, konstitusional, dan dibuat oleh pejabat publik yang berwenang, serta melalui

prosedur yang sah yang telah tersedia (Agustino, 2003: 172).

Berdasarkan hasil penelitian kebijakan ATCS dibuat untuk memenuhi kepentingan publik hal ini sesuai dengan tujuan dari ATCS yaitu menciptakan lalu lintas yang aman, lancar dan tertib. ATCS dibuat oleh Dinas Perhubungan Provinsi Banten yang memang memiliki wewenang yang sah untuk menjalankan ATCS ini. Hal ini sesuai dengan dokumentasi yang peneliti dapatkan.

### **Faktor Penghambat**

Berdasarkan hasil penelitian faktor penghambat dari pengimplementasian ATCS di Kota Serang yaitu, kurangnya sumber daya manusia dalam mengoperasikan dan memantau ATCS, kemudian kurangnya sumber daya waktu, dan kurangnya dukungan dari sumber daya finansial terhadap pengimplementasian ATCS di Kota Serang. Selain itu kerusakan perangkat yang terjadi juga menjadi faktor penghambat seperti tidak bisa diterimanya sinyal dari persimpangan ke pusat kontrol dan kerusakan pengeras suara untuk memperingati pelanggar yang menjadi faktor penghambat ATCS.

### **KESIMPULAN**

Respon pengendara setelah adanya ATCS di Kota Serang, para pengendara merespon positif dengan adanya ATCS di



Kota Serang, karena dengan adanya ATCS ini merupakan suatu bentuk kemajuan tersendiri di Kota Serang, dan setelah adanya ATCS di Kota Serang para pengendara sedikit lebih patuh dalam berkendara, karena merasa diawasi oleh adanya perangkat CCTV, dan adanya peringatan dari pengeras suara, para pengendara juga menerima dan mendukung kebijakan dari pemerintah ini. Namun dalam proses Implementasi *Area Traffic Control System* (ATCS) dalam Konteks Kepatuhan Berlalu Lintas di Kota Serang yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Banten bisa dikatakan belum berjalan dengan optimal. Hal ini dikarenakan belum terpenuhinya beberapa variabel dari model implementasi kebijakan Donald Van Metter dan Carl Van Horn yaitu tujuan dari adanya ATCS di Kota Serang belum sepenuhnya tercapai, hal ini karena masih banyaknya pelanggaran lalu lintas di Kota Serang dan kesadaran masyarakat yang masih rendah. Kemudian sumber daya manusia, sumber daya waktu dan sumber daya finansial dalam pengimplementasian ATCS di Kota Serang masih sangat kurang dari segi jumlah ataupun pendidikan yang belum memadai dan tidak adanya tugas dan fungsi yang jelas di tingkat staff ATCS hal ini dikarenakan kekurangan sumber daya manusia sehingga para staff ATCS harus merangkap tugas baik sebagai operator

ataupun teknisi di lapangan, serta tidak didukungnya dari lingkungan ekonomi yang akhirnya dana yang diberikan untuk pengimplementasian ATCS masih sangat kurang. Adapun faktor pendukungnya yaitu adanya respek dari masyarakat Kota Serang terhadap pemerintah dalam menjalankan kebijakan ATCS, kemudian adanya sikap menerima kebijakan ATCS, dan ATCS dibuat untuk memenuhi kepentingan publik. Dan faktor penghambatnya yaitu kurangnya sumber daya baik sumberdaya manusia, finansial, dan waktu serta kerusakan perangkat seperti rusaknya pengeras suara untuk memperingati pelanggaran dan tidak diterimanya sinyal oleh *room control* yang disebabkan oleh cuaca buruk.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Aas Arbi. (2019). *Kota Serang Sudah Pakai Sistem Kendali Lalu Lintas Kendaraan*. Diakses dari <https://www.radarbanten.co.id/kota-serang-sudah-pakai-sistem-kendali-lalu-lintas-kendaraan/>, diakses pada 20 September 2019 jam 8.30 WIB.
- Abdul, Wahab, S. (2012). *Analisis kebijakan: dari formulasi ke*

- penyusunan, model-model implementasi, kebijakan publik. Jakarta: Bumi Aksara.
- Agustino, L. (2006). *Politik & kebijakan publik*. Bandung: APII Bandung.
- Aliza & Dwijoko. (2016). Perilaku Berjalan Lintas Yang Mendukung Keselamatan di Jalan Raya. Vol.14. No.1. *Jurnal Teknik Sipil*. 10-16.
- Badan Pusat Statistik. (2019). *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2017*. Diakses dari <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/113>. diakses pada tanggal 15 Juli 2019, pukul 11.00 WIB.
- Dinas Perhubungan Kota Bandung. (2019). *Area Traffic Control System*. Diakses dari [https://atcs-dishub.bandung.go.id/Tentang\\_ATCS](https://atcs-dishub.bandung.go.id/Tentang_ATCS), diakses tanggal 19 November 2019 jam 08.45 WIB..
- Gani. S.F. (2014). Respon Masyarakat Terhadap Kinerja Pelayanan Publik di Kantor Kecamatan Pinoglamun. Vol.1. No.1. *Jurnal Dosen Universitas Gorontalo*.
- Irwanti. dkk. (2017). Pengaturan Manajemen Waktu Area Traffic Control System (ATCS) Dalam Rangka Pengukuran Emisi Pencemaran Udara Kendaraan Bermotor di Beberapa Persimpangan Jalan Kota Semarang. Vol.6. No.3. *Jurnal Teknik Lingkungan*.
- Kabar Banten. (2019). *Operasi Patuh Kalimaya 2019, Pelanggar Lalu Lintas di Dominasi Milenial*. Diakses dari <https://www.kabar-banten.com/operasi-patuh-kalimaya-2019-pelanggar-lalu-lintas-didominasi-milenial/>, diakses pada 30 September 2019 jam 13.54 WIB.
- Kadir, A. (2006). Transportasi: Peran dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. Vol.1. No.3. *Jurnal Perencanaan & Pengembangan Wilayah Wahan Hijau*. 123.
- Mamentu, S. Samuel, dkk. (2019). Evaluasi Penerapan Area

- Traffic Control System (ATCS) Pada Simpang Bersinyal*. Vol.7. No.2. *Jurnal Sipil Statik*. 2337-6732.
- Novianti, F. A. (2009). *Mengenal Peraturan Lalu Lintas*. Jakarta: Buana Cipta Pustaka.
- Moeloeng. (2017). *Metode penelitian kualitatif*. Bandung: Rosda.
- Nugroho D. R. (2003). *Kebijakan publik: formulasi, implementasi, dan evaluasi*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Pengadilan Negeri Serang. (2019). *Putusan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Wilayah Hukum Serang*. Diakses dari <http://www.pn-serang.go.id/main/content/pengumuman/>, diakses pada 30 September 2019 jam 13.00 WIB).
- Prasetyo, S. (2016). *Kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Pelaksanaan Program ATCS (Area Traffic Control System) di Kota Bandar Lampung*. (SKRIPSI, Universitas Lampung).
- Radar Banten. (2017). *14 Hari, 2.750 Pelanggar Lalu Lintas Terjadi di Kota Serang*. Diakses dari <https://www.radarbanten.co.id/14-hari-2-750-pelanggaran-lalu-lintas-terjadi-di-kota-serang/>, diakses pada 30 September 2019 jam 13.30 WIB.
- Sadono, S. (2016). *Budaya Tertib Lalu Lintas “Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung*. Vol.4. No.1. *Jurnal Program Studi Ilmu Komunikasi Universitas Ahmad Dahlan Yogyakarta*. 61-79.
- Setiawan, A. (2018). *Implementasi Program Area Traffic Control System di Kota Bandar Lampung*. (SKRIPSI, Universitas Lampung)
- Sugiyono. (2017). *Metode penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2010). *Metode penelitian pendidikan*. Bandung: Alfabeta.