

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Transportasi merupakan salah satu pilar utama dalam pembangunan suatu wilayah. Sistem transportasi yang baik tidak hanya memperlancar mobilitas manusia dan barang, tetapi juga menjadi cermin dari kualitas tata kelola pemerintahan di suatu daerah. Menurut *World Health Organization (WHO)*, kecelakaan lalu lintas secara global merenggut sekitar 1,19 juta jiwa setiap tahunnya dan menjadi penyebab kematian utama pada kelompok usia 5–29 tahun (*World Health Organization*, 2023; Salim, 2019). Di Indonesia, kondisi lalu lintas nasional turut mencerminkan tantangan serius. Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri) mencatat total 148.575 kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2023, dengan 18.357 korban meninggal dunia, menjadikan tahun tersebut sebagai yang tertinggi dalam lima tahun terakhir (Korlantas Polri, 2024; Badan Pusat Statistik, 2024). Mayoritas korban meninggal berada pada usia produktif, yang memberikan dampak sosial dan ekonomi yang sangat signifikan bagi keluarga dan masyarakat luas.

Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia terus mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun ke tahun. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) yang diperbarui pada Februari 2024, total kendaraan bermotor di Indonesia mencapai 157.080.504 unit pada tahun 2023, meningkat dari 148 juta unit pada tahun 2022 (Badan Pusat Statistik, 2024; Kompas, 2025). Sepeda motor mendominasi dengan 132,4 juta unit, diikuti mobil penumpang sebanyak

18,3 juta unit. Lebih jauh, Jawa Timur tercatat sebagai provinsi dengan kendaraan bermotor terbanyak, yakni sebanyak 24 juta unit pada tahun 2023, naik dari 23,6 juta unit pada tahun sebelumnya (GoodStats, 2024; GAIKINDO, 2023). Peningkatan jumlah kendaraan tersebut menunjukkan bahwa kebutuhan terhadap sarana dan sistem pengaturan lalu lintas juga semakin besar. Kondisi ini menjadi relevan dengan pembangunan sistem *traffic light*, karena semakin tinggi volume kendaraan maka semakin besar pula kebutuhan terhadap pengaturan arus kendaraan pada persimpangan untuk mencegah terjadinya kemacetan dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan. Dalam konteks penelitian ini, kondisi tersebut menjadi salah satu dasar penting untuk melihat apakah pembangunan sistem *traffic light* di Kabupaten Bojonegoro telah mampu menyesuaikan dengan perkembangan kebutuhan lalu lintas yang semakin meningkat. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa wilayah Jawa Timur, termasuk Kabupaten Bojonegoro sebagai salah satu daerah yang mengalami perkembangan aktivitas ekonomi yang pesat, berpotensi menghadapi tekanan lalu lintas yang semakin tinggi. Peningkatan volume kendaraan tersebut menuntut pemerintah daerah untuk menghadirkan sistem manajemen lalu lintas yang lebih adaptif, efektif, dan berbasis teknologi guna mengurangi potensi kemacetan maupun kecelakaan lalu lintas.

**Gambar 1.**  
**PERKEMBANGAN JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR DI**  
**INDONESIA TAHUN 2019-2023 (JUTA UNIT)**



*Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS), 2024*

Gambar 1 di atas menunjukkan tren pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia selama kurun waktu 2019 hingga 2023. Terlihat bahwa total kendaraan meningkat secara konsisten dari 133,62 juta unit pada tahun 2019 menjadi 157,08 juta unit pada tahun 2023, atau tumbuh sekitar 17,6% dalam lima tahun. Sepeda motor mendominasi komposisi kendaraan dengan proporsi lebih dari 84% dari total keseluruhan, sementara mobil penumpang menempati urutan kedua. Pertumbuhan paling signifikan terjadi pada periode 2022–2023 dengan laju 6,1%, yang mengindikasikan bahwa permintaan terhadap infrastruktur lalu lintas termasuk sistem *traffic light* yang responsif semakin mendesak untuk dipenuhi. Kondisi nasional tersebut menjadi gambaran umum yang memperkuat konteks penelitian di Kabupaten Bojonegoro. Meskipun data pada gambar menunjukkan kondisi tingkat nasional, peningkatan jumlah kendaraan secara

umum menunjukkan adanya kebutuhan pemerintah daerah untuk menyiapkan infrastruktur pengaturan lalu lintas yang mampu mengikuti perkembangan mobilitas masyarakat. Oleh karena itu, pembangunan sistem *traffic light* di Kabupaten Bojonegoro perlu dievaluasi untuk mengetahui sejauh mana sarana yang telah dibangun mampu memenuhi kebutuhan pengaturan lalu lintas, baik dari aspek efektivitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas, maupun ketepatan.

**Tabel 1.**  
**DASAR HUKUM PENGELOLAAN *TRAFFIC LIGHT* DAN ATCS DI INDONESIA**

| No. | Peraturan                         | Substansi Pokok                                                                                 |
|-----|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | UU No. 22 Tahun 2009 (LLAJ)       | Dasar hukum penyelenggaraan lalu lintas dan kewenangan daerah dalam pengaturan APILL            |
| 2   | PP No. 32 Tahun 2011              | Manajemen dan rekayasa lalu lintas; perencanaan, operasional, dan evaluasi <i>traffic light</i> |
| 3   | Permenhub No. 96 Tahun 2015       | Sistem pengendalian persinyalan dengan teknologi ATCS                                           |
| 4   | Permenhub No. 111 Tahun 2015      | Tata cara penetapan lokasi dan jenis APILL di daerah                                            |
| 5   | Permenhub No. 82 Tahun 2018       | Standar teknis APILL dan integrasinya dengan ATCS                                               |
| 6   | Perda Kab. Bojonegoro No. 13/2016 | Pengaturan lalu lintas di ruas jalan Kabupaten Bojonegoro                                       |
| 7   | Perda Kab. Bojonegoro No. 21/2003 | Bentuk dan lambang rambu-rambu lalu lintas jalan di Kabupaten Bojonegoro                        |

*Sumber: Diolah dari berbagai peraturan perundang-undangan, 2024*

Kajian implementasi Area *Traffic Control System (ATCS)* di berbagai

daerah di Indonesia menunjukkan hasil yang beragam. Penelitian Triani et al. (2021) tentang evaluasi ATCS di Kota Bandung menemukan bahwa program ATCS memberikan manfaat dalam meningkatkan kelancaran arus lalu lintas di titik-titik tertentu, namun masih menghadapi kendala seperti keterbatasan sumber daya manusia, kerusakan peralatan, dan rendahnya kesadaran masyarakat akan kepatuhan berlalu lintas (Triani et al., 2021; Silaban, 2023). Sementara itu, penelitian Efendi dan Juwita (2024) dan Aidila (2023) tentang efektivitas program ATCS di Kota Bandar Lampung menyimpulkan bahwa program tersebut belum efektif karena adanya hambatan dalam optimalisasi sosialisasi. Kajian Hendriks dan Andani (2024) di Kota Ambon serta Anggreni dan Aridhayandi (2024) di Kabupaten Bogor turut menggarisbawahi bahwa implementasi ATCS memerlukan kesiapan infrastruktur, anggaran yang stabil, dan kapasitas sumber daya manusia yang memadai (Hendriks & Andani, 2024; Anggreni & Aridhayandi, 2024).

Kabupaten Bojonegoro sebagai salah satu kabupaten di wilayah Jawa Timur mengalami dinamika pembangunan yang pesat, terutama seiring berkembangnya sektor industri migas, perdagangan, dan pertanian yang mendorong peningkatan mobilitas masyarakat. Pertumbuhan penduduk dan aktivitas ekonomi yang semakin tinggi berkontribusi pada bertambahnya volume kendaraan yang melintas di ruas-ruas jalan utama, khususnya di pusat kota dan titik-titik persimpangan strategis (Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro, 2023; BPS Kabupaten Bojonegoro, 2023). Fenomena ini menjadikan pengelolaan lalu lintas sebagai kebutuhan yang tidak dapat diabaikan, mengingat

kemacetan tidak hanya menimbulkan kerugian waktu, tetapi juga berdampak pada produktivitas ekonomi, kualitas lingkungan, dan keselamatan pengguna jalan. Berdasarkan data Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), Polda Jawa Timur mencatat jumlah kasus kecelakaan lalu lintas tertinggi secara nasional, yakni sebanyak 29.372 kasus hingga November 2023 (Indonesia.go.id, 2023; MTI, 2023), yang mengindikasikan betapa mendesaknya perbaikan sistem persinyalan dan manajemen lalu lintas di seluruh wilayah Jawa Timur, termasuk Bojonegoro.

Kondisi tersebut mendorong Pemerintah Kabupaten Bojonegoro melalui Dinas Perhubungan untuk melakukan pembangunan dan penambahan titik *traffic light* pada sejumlah persimpangan yang dinilai membutuhkan pengaturan lalu lintas. Berdasarkan data Dinas Perhubungan, titik *traffic light* tidak hanya terdapat di kawasan pusat kota, tetapi telah tersebar pada beberapa wilayah dan persimpangan strategis. Pada wilayah Kota, antara lain terdapat persimpangan Jalan Ahmad Yani–Jalan Veteran, Jalan Veteran–Jalan Pemuda, Jalan Lettu Suyitno–Jalan Lisman, Jalan Sawunggaling–Jalan Teuku Umar, Jalan Basuki Rahmat–Jalan Gajah Mada, Jalan Gajah Mada–Jalan Manginsidi, Jalan Teuku Umar–Jalan WR. Supratman, Jalan Diponegoro, serta Jalan Imam Bonjol–Jalan KH. Hasyim Asy'ari. Selain itu, penambahan titik juga telah menjangkau wilayah Timur, Selatan, dan Barat, antara lain Simpang Tiga Baureno, Simpang Empat Patar Sumberjo, Simpang Empat Balen, Simpang Empat Pasar Ngumpak Dalem, Simpang Empat Pasar Balen, Simpang Empat Bangilan, Simpang Empat Terminal Temayang, Simpang Tiga Kalitidu, dan Simpang Empat Clangap

Kalitidu. Persebaran tersebut menunjukkan adanya upaya pemerintah untuk memperluas pelayanan pengaturan lalu lintas tidak hanya di pusat perkotaan, tetapi juga ke wilayah lain yang mengalami peningkatan aktivitas dan mobilitas kendaraan.

Penambahan titik *traffic light* tersebut menjadi penting dalam penelitian ini karena menunjukkan adanya upaya pemerintah dalam menyesuaikan pembangunan sarana pengaturan lalu lintas dengan perkembangan kebutuhan di lapangan. Namun, bertambahnya jumlah titik belum secara otomatis menunjukkan bahwa pembangunan telah berjalan optimal. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi untuk mengetahui apakah titik-titik yang telah dibangun benar-benar efektif dalam mengurangi permasalahan lalu lintas, efisien dalam penggunaan sumber daya, mencukupi kebutuhan, merata dalam persebarannya, responsif terhadap kondisi lalu lintas, serta tepat dalam menentukan lokasi dan teknologi yang digunakan.

Berdasarkan data Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), Polda Jawa Timur mencatat jumlah kasus kecelakaan lalu lintas tertinggi secara nasional, yaitu sebanyak 29.372 kasus hingga November 2023 (Indonesia.go.id, 2023; MTI, 2023). Kondisi tersebut semakin menunjukkan pentingnya pengembangan sistem persinyalan dan manajemen lalu lintas di wilayah Jawa Timur, termasuk Kabupaten Bojonegoro. Dengan demikian, penambahan titik *traffic light* di berbagai wilayah Kabupaten Bojonegoro merupakan salah satu bentuk respons pemerintah terhadap meningkatnya kebutuhan pengaturan lalu lintas, sekaligus menjadi dasar penting untuk mengevaluasi sejauh mana pembangunan tersebut

telah mampu menjawab permasalahan lalu lintas yang dihadapi masyarakat.

Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro telah melakukan sejumlah upaya dalam membangun dan mengembangkan sistem *traffic light* sebagai bagian dari strategi manajemen lalu lintas di wilayahnya. Namun, penerapan dan pengembangan sistem tersebut masih menyisakan berbagai persoalan substantif. Beberapa titik lampu lalu lintas di Bojonegoro dinilai tidak responsif terhadap dinamika kepadatan arus kendaraan yang berubah-ubah, terutama pada jam-jam puncak di persimpangan strategis (Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro, 2023; Sunyoto et al., 2019). Integrasi sistem ATCS yang diharapkan dapat mengkoordinasikan seluruh persimpangan bersinyal di Bojonegoro juga belum berjalan secara optimal, sehingga manajemen lalu lintas masih bersifat parsial dan belum mampu menjawab kebutuhan pengguna jalan secara menyeluruh.

Berdasarkan observasi, berbagai keluhan masyarakat terkait durasi nyala lampu lalu lintas yang dinilai tidak sesuai dengan kondisi lapangan masih sering terjadi. Ketidaksesuaian antara waktu siklus sinyal yang telah diprogram dengan kondisi arus kendaraan yang sebenarnya menyebabkan terjadinya antrean kendaraan yang cukup panjang pada beberapa persimpangan strategis. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa sistem pengaturan lalu lintas yang ada belum sepenuhnya mampu merespons dinamika kepadatan kendaraan secara optimal. Temuan lapangan juga menunjukkan keluhan kurangnya titik lokasi yang perlu diawasi CCTV lalu lintas.

Selain dipengaruhi oleh ketidaksesuaian pengaturan waktu sinyal lalu lintas, kemacetan di beberapa ruas jalan Kabupaten Bojonegoro juga bersumber

dari meningkatnya aktivitas kendaraan pada kawasan perdagangan, pendidikan, dan pusat pelayanan publik yang terkonsentrasi di wilayah perkotaan. Persimpangan strategis seperti kawasan Jalan Panglima Sudirman, Jalan Teuku Umar, dan akses menuju pusat pemerintahan sering mengalami penumpukan kendaraan terutama pada jam berangkat dan pulang kerja. Kondisi tersebut diperparah oleh tingginya dominasi kendaraan roda dua, aktivitas parkir di badan jalan, kendaraan angkutan barang yang melintas pada jam sibuk, serta perilaku pengguna jalan yang kurang disiplin dalam mematuhi rambu dan marka lalu lintas. Selain itu, belum optimalnya sinkronisasi antar *traffic light* menyebabkan antrean kendaraan pada satu simpang sering berdampak pada kepadatan di simpang lainnya, sehingga arus lalu lintas menjadi tidak stabil dan rentan mengalami kemacetan berulang. Fenomena ini menunjukkan bahwa permasalahan lalu lintas di Kabupaten Bojonegoro tidak hanya disebabkan oleh peningkatan volume kendaraan, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor tata kelola persimpangan, perilaku pengguna jalan, dan efektivitas sistem pengendalian lalu lintas yang belum sepenuhnya terintegrasi.

Dalam konteks pengelolaan lalu lintas di persimpangan, salah satu instrumen utama yang digunakan untuk mengatur pergerakan kendaraan adalah lampu lalu lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL). APILL berfungsi mengatur giliran hak jalan antar arus kendaraan dari berbagai arah di suatu persimpangan sehingga potensi konflik dapat diminimalkan (Hobbs, 1995; Morlok, 1988). Dalam perkembangannya, sistem APILL konvensional yang menggunakan siklus waktu tetap (*fixed time*) dinilai kurang responsif terhadap

fluktuasi kepadatan lalu lintas yang dinamis. Kelemahan tersebut mendorong lahirnya teknologi *Area Traffic Control System* (ATCS) sebagai jawaban atas tuntutan sistem persinyalan yang lebih adaptif dan efisien (Chiou, 1999; Sutandi, 2007).

*Area Traffic Control System* (ATCS) merupakan sistem pengendalian lampu lalu lintas berbasis teknologi informasi yang memungkinkan pengaturan waktu sinyal secara otomatis dan terkoordinasi sesuai dengan tingkat kepadatan kendaraan di suatu kawasan. Sistem ini mengintegrasikan perangkat kamera CCTV, *traffic analyzer*, *traffic counter*, dan pusat kendali yang mampu memantau kondisi lalu lintas secara *real-time* dari ruang kontrol terpusat (Sunyoto et al., 2019; Rachman et al., 2018). Implementasi ATCS telah terbukti mampu mengurangi tundaan (*delay*) rata-rata di persimpangan secara signifikan. Penelitian Nasihah dan Purwaningsih (2017) di Surabaya menunjukkan bahwa penerapan ATCS menghasilkan penghematan waktu tundaan sebesar 71,642 smp/detik dibandingkan kondisi sebelum ATCS diterapkan (Nasihah & Purwaningsih, 2017; Mamentu et al., 2019).

Pengembangan dan penerapan sistem *traffic light* serta ATCS di Indonesia dilandasi oleh kerangka regulasi yang komprehensif. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menjadi landasan hukum utama yang menetapkan kewenangan pemerintah daerah dalam pengaturan APILL serta penyelenggaraan sistem manajemen lalu lintas (Republik Indonesia, 2009; Republik Indonesia, 2011). Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak,

serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas menjadi rujukan utama dalam perencanaan, operasional, dan evaluasi sistem *traffic light*. Lebih spesifik, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas menegaskan bahwa sistem pengendalian persinyalan dapat menggunakan teknologi ATCS, sementara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) mengatur standar teknis lampu lalu lintas termasuk integrasinya dengan sistem ATCS (Kementerian Perhubungan RI, 2015a; Kementerian Perhubungan RI, 2018).

Di samping itu, implementasi Area Traffic Control System (ATCS) di Kabupaten Bojonegoro juga masih menghadapi sejumlah kendala teknis operasional. Beberapa perangkat pendukung seperti kamera CCTV, sensor lalu lintas, dan jaringan komunikasi data belum seluruhnya berfungsi secara optimal pada setiap persimpangan. Keterbatasan kualitas jaringan internet dan gangguan listrik pada waktu tertentu turut memengaruhi kestabilan sistem dalam mengirimkan data lalu lintas secara real-time ke pusat kontrol. Kondisi ini menyebabkan pengaturan waktu sinyal di beberapa titik masih dilakukan secara manual dan belum sepenuhnya berbasis analisis kepadatan kendaraan secara otomatis. Selain itu, keterbatasan jumlah operator ATCS dan tenaga teknis yang memiliki kemampuan khusus dalam pengelolaan sistem berbasis digital menjadi tantangan tersendiri dalam proses pemantauan serta pemeliharaan perangkat *traffic light* secara berkelanjutan. Apabila kondisi tersebut tidak segera diatasi, maka efektivitas penerapan ATCS sebagai sistem pengendalian lalu lintas

modern akan sulit mencapai hasil yang optimal.

Selain menghadapi kendala teknis operasional, pengembangan sistem *traffic light* dan ATCS di Kabupaten Bojonegoro juga dipengaruhi oleh faktor kelembagaan dan kebijakan daerah, terutama terkait prioritas penganggaran dan keberlanjutan program. Stabilitas alokasi anggaran yang tidak konsisten dapat memengaruhi keberlanjutan program pembangunan maupun pemeliharaan sistem *traffic light* yang telah ada (Ngasi & Wulandari, 2023; Efendi & Juwita, 2024). Kondisi ini sejalan dengan berbagai penelitian mengenai implementasi *Area Traffic Control System (ATCS)* di beberapa daerah di Indonesia yang menunjukkan bahwa keterbatasan sumber daya finansial dan sumber daya manusia menjadi hambatan utama dalam optimalisasi sistem tersebut (Alam et al., 2021; Zaki & Sutandi, 2023).

Pada tingkat teknis, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan APILL mengatur mekanisme penetapan lokasi dan jenis persinyalan lalu lintas di daerah. Di tingkat daerah, Kabupaten Bojonegoro memiliki Peraturan Daerah Nomor 13 Tahun 2016 tentang Lalu Lintas di Ruas Jalan Kabupaten Bojonegoro dan Peraturan Daerah Nomor 21 Tahun 2003 tentang Ketentuan Bentuk dan Lambang Rambu-Rambu Lalu Lintas Jalan di Kabupaten Bojonegoro, yang menjadi acuan teknis operasional pengelolaan lalu lintas di wilayah tersebut (Kementerian Perhubungan RI, 2015b; Pemerintah Kabupaten Bojonegoro, 2016). Hadirnya regulasi bertingkat ini mencerminkan komitmen pemerintah dalam menciptakan sistem lalu lintas yang standar, namun implementasinya di lapangan masih memerlukan evaluasi

yang berkelanjutan.

Dalam konteks ilmu administrasi publik, evaluasi kebijakan merupakan tahap krusial dalam siklus kebijakan publik yang bertujuan menilai sejauh mana suatu program atau kebijakan telah mencapai tujuannya. William N. Dunn (2003) mendefinisikan evaluasi kebijakan sebagai prosedur analisis yang menghasilkan informasi mengenai nilai atau kemanfaatan hasil kebijakan, di mana evaluasi mencakup enam kriteria pokok yaitu efektivitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas, dan ketepatan. Keenam kriteria evaluasi tersebut menjadi tolok ukur komprehensif dalam menilai keberhasilan implementasi suatu kebijakan publik (Dunn, 2003).

Berdasarkan uraian permasalahan yang telah dikemukakan, terdapat urgensi yang kuat untuk melakukan penelitian yang secara sistematis dan komprehensif mengevaluasi pembangunan sistem *traffic light* di Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro. Evaluasi ini diharapkan dapat memberikan gambaran faktual tentang kondisi eksisting sistem *traffic light*, mengidentifikasi faktor-faktor yang mendukung maupun menghambat efektivitas program, serta memberikan rekomendasi strategis yang dapat dijadikan acuan bagi pengambil kebijakan dalam meningkatkan kualitas sistem manajemen lalu lintas di Kabupaten Bojonegoro (Dunn, 2003; Triani et al., 2021). Berdasarkan pertimbangan tersebut, peneliti memandang perlu untuk melakukan penelitian dengan judul **“EVALUASI PEMBANGUNAN SISTEM *TRAFFIC LIGHT* STUDY DI DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BOJONEGORO”**.

## B. Perumusan Masalah

Perumusan masalah merupakan langkah penting dalam penelitian yang bertujuan mengungkapkan secara eksplisit pertanyaan-pertanyaan yang hendak dijawab oleh peneliti. Menurut Arikunto (2013), perumusan masalah pada dasarnya dapat dilakukan melalui penjabaran judul penelitian secara lengkap, meskipun penyajian judul saja belum cukup karena berpotensi menimbulkan perbedaan interpretasi antara peneliti dan pembaca. Oleh karena itu, perumusan masalah yang baik berfungsi untuk menyamakan pemahaman antara kedua pihak sehingga tidak terjadi kesalahpahaman dalam memaknai penelitian.

Perlu dipahami bahwa rumusan masalah memiliki kedudukan yang berbeda dari masalah itu sendiri. Masalah merujuk pada kesenjangan antara kondisi yang diharapkan dengan kondisi yang terjadi di lapangan, sedangkan rumusan masalah merupakan pertanyaan ilmiah yang jawabannya diperoleh melalui proses pengumpulan data (Sugiyono, 2013). Dengan demikian, rumusan masalah sekaligus mencerminkan fokus kajian peneliti serta menggambarkan keterkaitan antarvariabel yang diteliti. Berdasarkan uraian latar belakang di atas, peneliti merumuskan dalam penelitian ini sebagai berikut: Bagaimana evaluasi pembangunan sistem *traffic light* di Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro?

## C. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

### 1. Tujuan Peneliti

Berdasarkan pendapat Sugiyono (2018), penelitian bertujuan untuk menemukan, mengembangkan, dan membuktikan suatu data atau pengetahuan. Menemukan berarti memperoleh informasi baru,

mengembangkan berarti menyempurnakan pengetahuan yang sudah ada, sedangkan membuktikan berarti menguji kebenaran suatu teori atau fenomena melalui proses ilmiah. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan pengetahuan yang berguna dalam memahami, memecahkan, dan mengantisipasi permasalahan. Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan evaluasi pembangunan sistem traffic light di Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro.

## **2. Kegunaan Penelitian**

Menurut (Sugiyono, 2018) manfaat penelitian adalah jawaban atas tujuan penelitian yang dibahas dalam hasil penelitian, guna mendapatkan sistem pengetahuan dalam memahami, memecahkan dan mengantisipasi masalah yang sudah dirumuskan didalam topik penelitian. Penelitian ini dilakukan dengan harapan menghasilkan informasi yang rinci, akurat dan aktual yang dapat memberikan manfaat dalam menjawab permasalahan yang diteliti. Kegunaan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **1) Secara teoritis**

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoritis dalam pengembangan ilmu administrasi publik, khususnya dalam penerapan teori evaluasi kebijakan William N. Dunn (2003). Melalui keenam kriteria evaluasi Dunn efektivitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas, dan ketepatan penelitian ini menguji sejauh mana kerangka teori tersebut mampu menjelaskan dan mengukur keberhasilan pembangunan sistem *traffic light* sebagai

kebijakan publik di tingkat kabupaten. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya mengaplikasikan teori yang telah ada, tetapi juga memperkaya literatur evaluasi kebijakan publik dalam konteks pengelolaan infrastruktur transportasi daerah yang selama ini masih terbatas kajiannya, khususnya di wilayah Kabupaten Bojonegoro

## 2) Secara praktis

- a) Untuk Pemerintah (Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro):  
Memberikan gambaran evaluatif yang komprehensif tentang kondisi sistem *traffic light* yang sedang berjalan, sehingga dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan dan penyusunan kebijakan manajemen lalu lintas yang lebih efektif dan berkelanjutan.
- b) Untuk Perguruan Tinggi atau Akademik : Menambah khazanah penelitian terapan di bidang administrasi publik dan kebijakan transportasi lokal yang relevan dengan kondisi daerah, sekaligus memperkuat sinergi antara perguruan tinggi dan pemerintah daerah melalui kontribusi riset yang berdampak nyata.
- c) Untuk Masyarakat: Hasil penelitian diharapkan mendorong perbaikan sistem *traffic light* yang pada akhirnya meningkatkan keselamatan, kelancaran, dan kenyamanan pengguna jalan dalam aktivitas sehari-hari di Kabupaten Bojonegoro.
- d) Untuk Mahasiswa dan Pembaca: Menjadi referensi ilmiah dalam mengkaji evaluasi kebijakan publik menggunakan teori William N.

Dunn, khususnya dalam konteks implementasi teknologi sistem *traffic light* di tingkat pemerintahan kabupaten

#### **D. Sistematika Pembahasan**

Dalam penulisan penelitian ini, diperlukan sistematika penulisan agar dapat memudahkan pembaca dalam menguraikan objek penelitian dan juga memudahkan pembaca dalam memahami pembahasan yang terdapat dalam penulisan ini, maka susunan sistematika penulisan penelitian ini adalah :

##### **BAB I : PENDAHULUAN**

Pada bab ini terdiri dari pendahuluan di mana penulis menguraikan latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan masalah dan manfaat penelitian, dan sistematika pembahasan.

##### **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini mengemukakan tentang tinjauan pustaka yang berisi teori-teori yang relevan, pendapat para ahli dan hasil dari penelitian terdahulu, digunakan sebagai penjelasan atau bahan pembahasan hasil penelitian dari lapangan.

##### **BAB III : METODE PENELITIAN**

Pada bab ini mengemukakan tentang metode penelitian, yang terdiri dari jenis penelitian, fokus penelitian, informan dan teknik penentuan informan, teknik pengumpulan data, manajemen data dan metode analisis data.

##### **BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini berisikan hasil penelitian dan pembahasan. Hasil

penelitian berisi gambaran umum objek penelitian, data penelitian, analisa dan interpretasi data, temuan penelitian yang disajikan dalam topik sesuai dengan pertanyaan-pertanyaan penelitian dan hasil analisis data.

## BAB V : PENUTUP

Pada bab ini berisikan temuan studi berupa kesimpulan dari keseluruhan pembahasan dan saran rekomendasi dari hasil kesimpulan tersebut

