

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ETLE DALAM MENINGKATKAN TERTIB BERLALU LINTAS MASYARAKAT DKI JAKARTA

Nanda Athalla Putra, Endang Larasati, Dyah Lituhayu

Departemen Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Diponegoro

Jl. Prof. H. Soedarto, SH Tembalang Semarang, Kotak Pos 1269

Telepon (024) 7465407, Faksimile (024) 7465405

Laman: <https://fisip.undip.ac.id/>, email: fisip@undip.ac.id

ETLE'k -
29/6 2024

ABSTRAK

DKI Jakarta merupakan provinsi dengan angka pelanggaran lalu lintas tertinggi di Indonesia di setiap tahunnya terlihat pada data (Pusiknas) Polri tahun 2022 mencapai 655.176 diatas Jawa Timur, Jawa Barat, Jawa Tengah dan Banten. Pihak kepolisian yang memiliki tanggung jawab besar dalam menangani permasalahan lalu lintas telah memiliki suatu terobosan, yakni ETLE yang juga merupakan penerapan dari *e-government* dalam sistem tilang. ETLE sendiri diatur dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 272 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tujuan dari penerapan kebijakan ETLE ini adalah untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas serta agar senantiasa memantau pelanggaran lalu lintas dimana pun dan kapan pun sehingga keselamatan serta keamanan masyarakat pengguna kendaraan bermotor terjamin. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengimplementasian kebijakan ETLE serta yang apa menjadi faktor penghambat dalam proses implementasi ETLE di DKI Jakarta oleh Polda Metro Jaya khususnya Ditlantas bagian Sub Direktorat Penegakan Hukum. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dimana dalam pengambilan datanya menggunakan metode wawancara dan observasi serta analisisnya berupa bentuk deskriptif yaitu berupa menggambarkan fenomena implementasi ETLE di DKI Jakarta dalam penegakan pelanggaran lalu lintas. Berdasarkan hasil penelitian, pengimplementasian ETLE di DKI Jakarta dilakukan dengan merekam pelanggar lalu lintas baik menggunakan kamera statis maupun kamera *mobile*, mengirimkan surat konfirmasi pelanggaran ke alamat pelanggar lalu lintas, serta pembayaran tilang yang bisa dilakukan secara *online* maupun secara *offline*. Adapun kendala-kendala yang dihadapi dalam pengimplementasian ETLE di DKI Jakarta ini adalah kurangnya sumber daya fasilitas seperti kamera yang dimana pengadaanya masih menerima hibah dari stakeholder yang ada yaitu DISHUB serta kurangnya kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas karena masih kurang akuratnya sistem ETLE ini sendiri.

Kata Kunci : Implementasi Kebijakan, ETLE, Polisi

ABSTRACT

DKI Jakarta is the province with the highest number of traffic violations in Indonesia every year, as seen in the 2022 National Police data (Pusiknas) reaching 655,176 above East Java, West Java, Central Java and Banten. The police, which has a big responsibility in handling traffic problems, has made a breakthrough, namely ETLE which is also the application of e-government in the ticketing system. ETLE itself is regulated in Law Number 22 of 2009 Article 272 on Road Traffic and Transportation. The purpose of implementing this ETLE policy is to increase public awareness in traffic and to always monitor traffic violations anywhere and anytime so that the safety and security of the public of motor vehicle users is guaranteed. This study aims to find out the implementation of the ETLE policy and what are the inhibiting factors in the process of implementing ETLE in DKI Jakarta by Polda Metro Jaya especially the Directorate of Law Enforcement Sub-Directorate. The method used in this study is a qualitative method where in collecting data using the interview and observation methods and the analysis is in the form of a descriptive form, namely in the form of describing the phenomenon of ETLE implementation in DKI Jakarta in the enforcement of traffic violations. Based on the results of the research, the implementation of ETLE in DKI Jakarta is carried out by recording traffic violators both using static cameras as well as mobile cameras, sending a confirmation letter of violation to the address of the traffic violator, as well as ticket payments that can be made online or offline. The obstacles faced in the implementation of ETLE in DKI Jakarta are the lack of resource facilities such as cameras where the procurement still receives grants from existing stakeholders, namely DISHUB and the lack of public awareness in traffic because the ETLE system itself is still inaccurate.

Keywords : Policy Implementation, ETLE, Police

A. PENDAHULUAN

Pelanggaran lalu lintas ini umumnya terjadi pada waktu-waktu sibuk dimana lalu lintas dipenuhi oleh segala aktivitas masyarakat. Pelanggaran tersebut juga beragam, namun mayoritasnya pelanggaran berupa tidak taat terhadap rambu dan marka jalan, seperti contohnya parkir dan berhenti sembarang tempat dan tidak memperhatikan rambu-rambu yang ada disekitarnya, kemudian menerobos lampu merah, kelengkapan berkendara seperti surat-surat, dan berbagai macam pelanggaran lainnya.

Hal-hal seperti itulah yang umumnya menjadi penyebab dari adanya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Selain disebabkan oleh faktor dari kecerobohan pengendara, terdapat pula faktor eksternal yang juga menjadi penyebab dari adanya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas seperti adanya jalan berlubang, ban pecah, rem blong, dan hal lainnya.

Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI), berdasarkan Pasal 13 UU Nomor 2 Tahun 2002, mereka mempunyai tanggung jawab sebagai penegak hukum dan pelayan masyarakat. Dalam

pengecahan pelanggaran lalu lintas, Satuan Lalu Lintas (Satlantas) POLRES telah melakukan berbagai upaya dari yang bersifat preventif hingga represif. Salah satu upaya preventif yang dilakukan oleh aparat kepolisian dalam mencegah ketidaknyamanan dalam berkendara adalah dengan sosialisasi dan pemberitahuan kepada masyarakat mengenai harus lengkapnya perlengkapan ketika berkendara.

Pengendara yang tidak memenuhi persyaratan-persyaratan yang dikeluarkan oleh aparat kepolisian Satlantas tersebut, nantinya akan dikenakan pelanggaran lalu lintas yang selanjutnya dilakukan penindakan pelanggaran oleh Satuan Lalu Lintas berupa penilangan (Junef, 2014). Hal tersebut merupakan salah satu upaya represif yang dilakukan oleh aparat kepolisian Satuan Lalu Lintas (Satlantas).

Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh aparat kepolisian dengan pendekatan pendidikan dan hukum. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 Pasal 1 Ayat 2, penegakan hukum ini dilakukan oleh penyidik dari

Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pegawai Negeri Sipil di bidang lalu lintas. Pelanggaran tersebut biasanya diikuti dengan pemberian tilang berupa denda kepada pengendara yang melanggar aturan lalu lintas. Untuk menjalankan proses tilang dengan efektif, penting diterapkan sistem informasi yang didukung oleh perangkat lunak berbasis jaringan atau situs web.

Tabel 1.1 Pelanggaran Lalu

No	Uraian	Tahun 2016	Tahun 2017	Presentase (%)
1.	Penindakan Tilang	6.272.375 kasus	7.420.000 kasus	15,47
2.	Jumlah Pengendara yang ditegur	2.225.404 orang	3.225.000 orang	31
3.	Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas	105.374 kasus	98.419 kasus	7
4.	Korban Meninggal	25.859 orang	24.213 orang	6
5.	Luka Berat	22.939 orang	16.149 orang	30
6.	Kerugian	Rp225 miliar	Rp212 miliar	6

Lintas Di Jakarta Selama Tahun 2016 - 2017

Sumber: Dirlantas Polda Metro Jaya (2018)

Berdasarkan data diatas, pelanggar lalu lintas di DKI Jakarta selama 2016 - 2017 sangat memprihatinkan. Pelanggaran Lalu Lintas di DKI Jakarta juga banyak menyebabkan banyak masalah yang terjadi seperti kecelakaan lalu lintas bahkan kemacetan yang mana DKI Jakarta termasuk kota dengan kemacetan tertinggi. Hal ini tidak bisa dipungkiri dari kesadaran

masyarakat dalam kepatuhan tertib lalu lintas.

Kendaraan bermotor menjadi sarana vital bagi aktivitas harian manusia (Indrajit, 2000). Meskipun memberikan berbagai keuntungan, keberadaan kendaraan bermotor juga membawa konsekuensi seperti kebutuhan akan infrastruktur jalan yang memadai, regulasi pergerakan kendaraan, dan masalah kecelakaan (Rochman & Agis, 2020).

Dalam upaya mewujudkan POLRI yang profesional, modern, dan terpercaya, Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia pada tahun 2016, Jenderal Polisi Prof. Drs. H. M. Tito Karnavian MA., PhD., mengamanatkan transformasi menuju pelayanan berbasis teknologi informasi. Salah satu implementasi teknologi yang diterapkan adalah Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE), sebagai alat bantu pengawasan terhadap pelanggaran lalu lintas. Penggunaan ETLE dianggap sebagai langkah positif karena dapat membantu kepolisian dalam mengawasi pelanggaran lalu lintas secara berkelanjutan, meningkatkan efektivitas dan efisiensi penanganan

kasus.

Tabel 1.2 Provinsi Dengan kasus Pelanggaran Lalu Lintas Tertinggi di Indonesia Tahun 2022

Provinsi	Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas
Jakarta	655.176
Jawa Timur	372.692
Jawa Barat	284.456
Jawa Tengah	264.179
Banten	82.932

Sumber : Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Polri

Pada tahun 2022 Polri melaporkan lebih dari 2 juta pelanggaran lalu lintas yang terjadi yang mana terdiri dari pelanggaran ringan, sedang dan berat. Melalui data diatas dapat dilihat provinsi dngan jumla pelanggran tertinggi yaitu Jakarta disusul oleh Jawa Timur dengan 372.692 pelanggar, lalu adapun Jawa Barat dan Jawa tengah dengan masing masing 284.456 dan 264.179 pelanggar. Serta diurutan ke lima ada Banten dengan 82.932 pelanggar.

Gambar 1.1 Jumlah Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas di Kota



Sumber: Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Polri

Jakarta yang menjadi provinsi tertinggi dengan pelanggaran lalu lintas pun juga sudah menindak pelanggar lalu lintas menggunakan ETLE ini. Tercatat 655.176 kasus pelanggaran lalu lintas yang sudah ditindak dan pelanggaran tertinggi pada bulan April.

Tabel 1.4 Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Jakarta Tahun 2022 Berdasarkan Jenis Kendaraan

Jenis Kendaraan	Jumlah Unit
Sepeda Motor	486.285
Minibus	91.178
Mobil Penumpang	63.786

Mobil Barang	20.423
Truk Kecil	4.685
Sedan	3.990
Truk Besar	3.046

Sumber : Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Polri

Pengendara sepeda motor merupakan pelanggar lalu lintas yang paling sering tercatat melakukan pelanggaran di wilayah hukum Polda Metro Jaya, mencapai lebih dari 50% dari total pelanggaran yang ditindak, dengan jumlah mencapai 486.285 kasus. Dari tilang tersebut, denda yang berhasil terkumpul mencapai lebih dari Rp338 miliar.

Di DKI Jakarta sendiri, belum semua ruas jalan dilengkapi dengan kamera ETLE. Untuk mendukung pelaksanaan tilang elektronik, Polda Metro Jaya telah meluncurkan sepuluh unit kendaraan patroli yang dilengkapi dengan kamera ETLE mobile. Kendaraan-kendaraan ini menambah 57 titik kamera ETLE statis yang sudah ada di Jakarta. Namun, Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya menyatakan bahwa teknologi ini belum sepenuhnya dapat menggantikan peran polisi lalu lintas, karena

masih banyak pelanggaran yang tidak terdeteksi oleh kamera ETLE.

Tabel 1.5 Pelanggaran yang Terekam Melalui E-TLE Januari

No	Nama Data	Nilai
1	Januari	81.286
2	Februari	107.457
3	Maret	104.537
4	April	78.999
5	Mei	140.645

– Mei 2023

Sumber : Pusiknas Bareskrim Polri; Korps Lalu Lintas Polri

Pada tahun 2023, Polda Metro Jaya melaporkan selama periode Januari - Mei data pelanggar lalu lintas bersifat meningkat dari bulan per bulan, yang mana pada bulan Mei 2023 mencapai angka 140.645 yang melebihi bulan dengan jumlah pelanggar lalu lintas pada april 2022 yang mencapai angka 127.895 dengan jelas hal ini menunjukkan data pelanggar lalu lintas DKI Jakarta meningkat tiap tahunnya.

Permasalahan seputar penegakan hukum lalu lintas merupakan masalah yang mejadi PR di DKI Jakarta ini, dengan ada E-TLE ini diharapkan bisa

memudahkan kepolisian untuk memantau secara 24 jam dengan memberikan efek jera bagi masyarakat yang enggan tertib dalam berlalu lintas. Berlandaskan peraturan Undang-Undang yang sah E-TLE atau bukti elektronik sah dan dapat digunakan dalam persidangan tilang.

Di DKI Jakarta, ETLE merupakan sesuatu yang seharusnya sepenuhnya diketahui oleh pengguna lalu lintas. Namun, tak jarang masyarakat acuh tak acuh dengan kebijakan E-TLE ini dan tetap mempertahankan perilaku melanggar terhadap lalu lintas.

Pasal 272 UU Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa untuk mendukung penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan, dapat menggunakan peralatan elektronik, dan hasilnya sah sebagai alat bukti di pengadilan, sesuai dengan Surat Telegram Kapolri Nomor ST/2264/X/HUM.3.4.5./2022 yang diterbitkan pada 18 Oktober 2022. Surat tersebut mengatur pengawasan dan penindakan pelanggaran lalu lintas menggunakan kamera tilang elektronik atau ETLE.

Dengan adanya permasalahan pelanggaran lalu lintas yang terjadi dan juga kurangnya kesadaran masyarakat dalam mematuhi peraturan lalu lintas, Dalam hal ini peneliti ingin tahu implementasi e-government dalam kebijakan ETLE dalam meningkatkan budaya tertib berlalu lintas masyarakat DKI Jakarta sebagai tolak ukur keberhasilan kebijakan ETLE ini. Maka dari itu, pertanyaan penelitian dari penelitian ini yaitu “Mengapa masih tingginya pelanggar lalu lintas pasca diterapkannya kebijakan ETLE?”.

B. TUJUAN PENELITIAN

Mengetahui implementasi kebijakan *e-government* melalui sistem ETLE di DKI Jakarta serta faktor penghambat dalam pengimplementasi kebijakan *e-government* melalui sistem ETLE di DKI Jakarta

C. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif yang mana peneliti berusaha menganalisis fenomena – fenomena secara lebih mendalam.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Implementasi Kebijakan ETLE (Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah No 80 Tahun 2012)

a) Tata Cara Penindakan Pelanggaran dengan Bukti Rekaman Elektronik

Berdasarkan UU Nomor 22 tahun 2009 pasal 272 tentang angkutan jalan yaitu mekanisme penindakan pelanggaran ETLE dan Peraturan Pemerintah no 80 Tahun 2012, dalam keberjalannya dari wawancara mekanisme penindakan pelanggaran lalu lintas menggunakan rekaman elektronik berupa pemasangan kamera ETLE di jalan – jalan yang terpilih, petugas mengidentifikasi plat nomor pelanggar, hingga petugas mengirimkan surat konfirmasi pelanggaran melalui pos yang juga berisi lampiran foto pelanggar.

Kepolisian juga memberi kompensasi waktu untuk pelanggar melakukan konfirmasi dan

menyelesaikan berbagai bentuk administrasi yang merupakan tahap dari penyelesaian pelanggaran ETLE tersebut. Maka dari itu, pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas dengan bukti rekaman elektronik menurut penulis sudah cukup baik, efektif, dan efisien karena masyarakat tidak perlu melakukan sidang tilang di pengadilan. Jika melihat dari regulasi sudah adanya kesesuaian dari waktu estimasi penyelesaian sidang dengan hasil temuan peneliti.

b) Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 berisi mengenai pelanggaran pelanggaran apa saja dan bagaimana cara memproses pelanggar lalu lintas, Penanganan pelanggaran lalu lintas dalam wawancara dapat ditemukan ETLE DKI Jakarta ini beroperasi

selama 24 jam. Namun, keakuratannya masih dipertanyakan karena masih banyaknya pelanggar yang tidak teridentifikasi yang salah satu penyebabnya adalah kendaraan yang sudah beda pemilik maupun kesalahan dari kamera ETLE itu sendiri. Kamera ETLE mengidentifikasi segala jenis pelanggaran lalu lintas yang sudah diatur dalam peraturan kepolisian.

Dari regulasi juga dapat dilihat sudah ada kesesuaian antara regulasi dengan bukti temuan penelitian dimana dalam surat tilang yang dikirim ke pelanggar sudah mencakup semua yang ada diregulasi.

Namun, walaupun ETLE ini sudah berjalan berdasarkan hasil observasi peneliti pula ditemukan bahwa masih terdapat petugas kepolisian di DKI Jakarta yang melakukan tindak penilangan terhadap pelanggaran lalu lintas secara manual. Seperti halnya di *fly over* yang

belum terpasang kamera ETLE sehingga sangat memungkinkan bagi petugas untuk melakukan tindak penilangan secara manual. Kemudian, jika melihat bagaimana kondisi pelayanan proses administrasi ETLE di Kantor terlihat cukup senggang yang menandakan bahwa masyarakat menyelesaikan proses administrasi pelanggaran lalu lintas yang tertangkap kamera secara online melalui website yang dimiliki oleh kepolisian.

Maka dari itu, penanganan pelanggaran lalu lintas terbilang belum cukup akurat yang disebabkan oleh beberapa pelanggaran yang tidak teridentifikasi. Selain itu, persebaran kamera ETLE yang belum merata menyebabkan kebijakan ini belum sepenuhnya berjalan di seluruh titik di DKI Jakarta.

2. Faktor Penghambat Kebijakan ETLE di DKI Jakarta (Van horn & Van Meter)

a) Standar Kebijakan dan Sasaran

Standar dan sasaran kebijakan yang ada harus sesuai untuk menanggulangi suatu masalah di masyarakat sehingga menjadi suatu kebijakan yang berhasil. POLDA Metro Jaya sebagai instansi pemerintah yang menjadi implementor kebijakan ETLE telah memiliki standar dan sasaran kebijakan untuk implementasi kebijakan ETLE ini. Standar kebijakan dan sasaran merupakan kebijakan yang akan dicapai dalam jangka pendek, menengah, maupun dalam jangka waktu yang lama ke arah tujuan yang ingin dicapai.

Hasil wawancara dengan petugas ditemukan bahwa standar dan sasaran kebijakan ETLE di DKI Jakarta sudah baik. Para petugas merasa standar dan sasaran kebijakan ETLE di DKI Jakarta sudah sesuai dalam pelayanan di jalan. Sasaran pada kebijakan ini pada dasarnya merupakan

masyarakat terutama untuk pengendara bermotor di wilayah – wilayah yang ramai akan kendaraan bermotor. Standar dari kebijakan ini adalah untuk menurunkan jumlah pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan data – data yang telah dipaparkan di atas, ditemukan bahwa standar dan sasaran kebijakan ETLE di DKI Jakarta sudah sesuai. Hal tersebut dapat dilihat dari respon masyarakat yang merasa sudah tepat sasaran dari ETLE tersebut bagi masyarakat pengguna kendaraan di jalan namun sayangnya tidak bisa mendeteksi pelanggaran yang di luar dari peraturan yang ada yang diadakan masyarakat seperti knalpot brong. Namun ada juga masyarakat yang kurang kesadaran akan peraturan lalu lintas sehingga masih sering mengabaikannya.

Hal itu juga sesuai dengan hasil observasi peneliti yang mana disetiap jalan yang peneliti amati

hampir tidak ada pengendara bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas namun ada beberapa temuan pengendara bermotor melanggar peraturan lalu lintas seperti masuk ke jalur khusus busway sehingga dianggap kesadaran masyarakatnya masih kurang.



Gambar 3.7 Ruas Jalan yang Tidak Terdapat Kamera CCTV ETLE

Sumber : Peneliti

b) Sumber Daya

Sumber daya ini menjelaskan bahwa dalam menjalankan suatu kebijakan di dalamnya harus terdapat sumber daya yang mempunyai dalam keberjalanan kebijakan tersebut. Selain sumber daya manusia, sumber daya finansial dan waktu menjadi perhitungan penting dalam

keberhasilan implementasi kebijakan. Sebagaimana diketahui sumber daya finansial merupakan Sumber Daya yang berorientasi uang/dana, sebagaimana yang dikemukakan oleh Derthicks (dalam Van Mater dan Van Horn, 1974).

Dalam implementasi kebijakan ETLE ini sendiri Polda Metro Jaya lah yang menjadi sumber daya manusia yang bertanggung jawab sebagai implementor kebijakan ini. Dimana untuk pembagian tugasnya maupun struktur organisasinya sudah ada sesuai SOP baik dari yang bertugas sebagai yang memonitoring sampai yang bertugas pos yang terdapat di jalan. Adapun pelatihan dan sertifikasi guna memberi kemampuan pada petugas dalam mengiimplementasikan kebijakan ETLE ini. Kemudian permasalahan yang ada di sumber daya ini yaitu dalam segi fasilitas terkait anggaran.

Maka dari itu, sumber daya manusia dalam keberjalanan kebijakan ETLE sudah baik namun ada faktor penghambatnya yakni dari segi fasilitasnya yang mengalami kekurangan dana anggaran yang sudah dibagikan dalam anggaran Polri sehingga tidak semua sudut kota dipasang kamera ETLE. Namun, untungnya dari segi fasilitasnya yaitu adanya hibah dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta walaupun masih dianggap kurang.

c) Karakteristik Agen Pelaksana

Karakteristik agen pelaksana meliputi banyak hal antara salah satunya yaitu dukungan eksekutif dalam keberjalanan kebijakan ETLE ini. Edward menyatakan bahwa secara umum, semakin koordinasi dibutuhkan untuk mengimplementasikan suatu kebijakan, semakin kecil peluang untuk berhasil (Edward III, 1980). Dari

hasil pembahasan diatas dapat dijelaskan bahwa DISHUB sebagai pihak stakeholder dari lembaga eksekutif mendukung adanya implemetasi ETLE yaitu dari berbagai kerja sama yang dilakukan oleh pihak kepolisian antara lain penempatan cctv, hibah kamera sampai demgan patroli di jalan. Kamera ETLE ini digunakan oleh dua pihak sekaligus, yakni pihak kepolisian sebagai alat penunjang kebijakan ETLE dan juga digunakan oleh Dinas Perhubungan Provinisi DKI Jakarta.

Namun, tentunya antara pihak kepolisian dengan dinas perhubungan memiliki fokus yang berbeda. Dimana, untuk pihak dinas perhubungan memiliki fokus dalam infrastruktur transportasi seperti parkir liar, kendaraan dengan muatan berlebih, dan sebagainya yang berkaitan dengan infrastruktur trannsportasi. Sedangkan, untuk pihak kepolisian sendiri lebih

terfokus pada penegakan tindakan hukum bagi pelanggar lalu lintas demi keamanan dan keselamatan masyarakat dalam berlalu lintas. Dalam arti lain bentuk kerja sama ini dalam implementasi kebijakan ETLE DKI Jakarta sudah terbilang baik.

d) Komunikasi Antar Organisasi

Komunikasi antar organisasi sebuah kebijakan menjadi sebuah tolak ukur awal untuk menentukan tingkat keberhasilan kebijakan ini. Menurut Van Horn dan Van Mater (dalam Widodo 1974) apa yang menjadi standar tujuan harus dipahami oleh para individu (*implementors*). Dari hasil wawancara dapat diambil koordinasi antar *stakeholder* ini dilakukan dengan adanya rapat koordinasi yang dilaksanakan secara insidental saja yakni saat terdapat urgensi tertentu saja, selama ini koordinasi antar pihak dalam kerjasama terbilang cukup baik dan

tidak ada masalah.

Adapun sosialisasi program ETLE yang dilakukan oleh pihak kepolisian ke masyarakat yaitu dalam bentuk turun ke jalan secara langsung hingga memanfaatkan *platform* media sosial hingga media cetak.

Namun dai hasil wawancara ditemukan terdapat masyarakat DKI Jakarta yang masih belum mengetahui secara *detail* penerapan ETLE ini. Keberhasilan komunikasi antar organisasi suatu kebijakan akan terlihat jika *stakeholder* maupun masyarakat ikut serta dalam menyesuaikan kebijakan ini. Kurangnya sosialisasi kepada masyarakat terkait ETLE ini ditandai dengan keacuhan masyarakat terkait kebijakan ini. Dapat disimpulkan komunikasi ke pihak masyarakat masih kurang sehingga perlu adanya peningkatan sosialisasi.

e) Lingkungan Sosial, Politik, dan Ekonomi

Lingkungan Sosial, Politik dan Ekonomi yang mencakup sumber daya ekonomi lingkungan, kelompok kepentingan yang memberikan dukungan, karakteristik partisipan, dan juga tanggapan serta opini dari publik. Menurut Van horn dan Van mater lingkungan sosial, ekonomi dan politik yang tidak kondusif dapat menjadi sumber masalah dari kegagalan kinerja implementasi kebijakan.

Dari hasil pengambilan data perspektif masyarakat sebenarnya sudah mengetahui terkait kebijakan ETLE ini, namun tidak mendetail. Pengaruh kebijakan ETLE ini dalam kehidupan masyarakat ini bisa kita lihat dari 2 prefektif yang berbeda dimana bisa kita simpulkan dari wawancara diatas masyarakat menjadi takut jika sudah terkena ETLE ini sendiri dan bagi yang belum terkena tidak ada pengaruhnya. Jadi peneliti beranggapan masyarakat

hanya takut akan sanksi maupun ada polisi secara langsung yang menilang dibandingkan ETLE ini bukan karena mematuhi peraturan setiap saat demi keselamatan pengguna kendaraan bermotor itu sendiri,

Menurut penulis, yang menjadi faktor penghambat dari kebijakan ini berdasarkan lingkungan sosial, politik, dan ekonomi yaitu karakteristik masyarakat itu sendiri yang mana terdapat masyarakat yang takut dan menjadi lebih taat, namun terdapat pula yang tidak berpengaruh karena merasa ETLE hanya formalitas saja yang dianggap kesadarannya masih kurang.

f) Disposisi

Disposisi dalam implementasi kebijakan ETLE merupakan sikap, kecenderungan, keinginan, dan kesepakatan para implementor dalam melaksanakan kebijakan. Menurut pendapat Van Metter dan Van Horn dalam

Agustinus (2006): "sikap penerimaan atau penolakan dari agen pelaksana kebijakan sangat mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan publik.

Implementasi kebijakan ETLE dapat dikatakan efektif apabila pihak Kepolisian tidak hanya mengetahui apa yang harus mereka lakukan, melainkan juga harus memiliki kemampuan dan kemauan untuk melaksanakan kebijakan dengan sepenuh hati. Disposisi memegang peranan yang sangat penting dalam pelaksanaan sebuah kebijakan, pasalnya jika disposisi dirasa kurang optimal akan menyebabkan adanya para pejabat yang berperan sebagai implementor tidak melaksanakan kebijakan tersebut sebagaimana mestinya.

Dari hasil wawancara dapat diketahui bahwa Kepolisian senantiasa membantu

masyarakat yang tidak paham akan prosedur – prosedur ETLE. Hal tersebut dikarenakan sikap dari Kepolisian yang harus tanggap untuk menjadi solusi dari sebuah permasalahan. Selain itu, ETLE ini menunjukkan sikap oleh pihak Kepolisian kepada masyarakat yang transparansi yang mana jadi lebih mudah untuk mengetahui pelanggaran yang dilakukan. Dapat disimpulkan disposisi maupun sikap dari kepolisian sudah cukup baik.

Dalam hasil observasi pun sikap para petugas kepolisian dalam melayani ETLE ini sudah cukup baik dilihat dari tingkat keramahan dari penjaga petugas yang berada di depan melayani.

E. KESIMPULAN

Implementasi kebijakan ETLE oleh Kepolisian pada dasarnya dibagi dalam mekanisme pelaksanaan proses tata cara penindakan pelanggaran lalu lintas dengan bukti rekaman elektronik

serta tata cara pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. implementasi kebijakan ETLE di DKI Jakarta dalam fenomena tata cara penindakan pelanggaran dengan bukti rekaman elektronik sudah cukup sesuai dengan Bagian 3 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012. Hal tersebut dapat terlihat dari hasil temuan observasi berupa surat tilang yang didapatkan saat melakukan pelanggaran yang terekam ETLE sudah sesuai dengan yang tercantum dalam Pasal 25 dan Pasal 28 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012.

Dalam fenomena tata cara pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, hasil yang ditemukan adalah belum adanya kesesuaian dengan bagian Bab 2 tentang ruang lingkup pemeriksaan Peraturan Pemerintah nomor 80 tahun 2012. Hal tersebut dapat terlihat dari ketidakakuratan kamera ETLE dalam merekam pelanggaran lalu lintas yang tidak dapat meliputi pelanggaran yang tertera dalam Peraturan Pemerintah tersebut.

Ketidaksesuai tersebut disebabkan adanya faktor penghambat yang ditemukan dengan menggunakan teori

implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh Van Horn dan Van Meter, yaitu jika dilihat dari segi standar kebijakan dan sasaran terlihat bahwa kurangnya kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas, dari segi sumber daya ditemukan kurangnya fasilitas yang cukup memadai seperti kamera CCTV, dari segi karakteristik agen pelaksana tidak ditemukan adanya faktor penghambat, dari segi komunikasi antar organisasi ditemukan bahwa

Kemudian kurangnya sosialisasi yang dilakukan secara masif oleh pihak kepolisian kepada masyarakat, dari segi lingkungan sosial, ekonomi, dan politik dapat ditemukan kurangnya pemahaman masyarakat mengenai kebijakan ini sehingga kebijakan ini kurang berpengaruh secara langsung kepada masyarakat, serta dari segi disposisi juga tidak ditemukan faktor penghambat dikarenakan pihak kepolisian selalu memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat.

F. SARAN

Adapun saran yang direkomendasikan oleh penulis dalam implementasi ETLE di DKI Jakarta sebagai berikut :

1. Polda Metro Jaya harus lebih meningkatkan sosialisasi ke masyarakat dengan terjun langsung ke pemukiman tidak hanya di jalan saja karena tidak semua pengendara berada di jalan saat sosialisasi ETLE ini dilaksanakan. Sosialisasi ini lebih menekankan mekanisme pelayanan ETLE, pelanggaran-pelanggaran apa saja yang terekam ETLE, serta dimana saja letak kamera ETLE tersebut.
2. Polda Metro Jaya harus meningkatkan intensitas dalam ETLE mobile di sudut-sudut kota yang tidak terjangkau ETLE statis sehingga masyarakat akan tetap tertib walaupun di jalan yang tidak terpasang ETLE statis tersebut.
3. Terkait fasilitas kamera yang dinilai anggaran yang kurang, POLDA Metro Jaya bisa untuk lebih menjalin hubungan kerjasama dengan stakeholder yang bisa membantu baik DISHUB maupun Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta. Adapaun bisa merancang anggaran yang baik di anggaran Polri sehingga bisa dipertimbangkan peningkatan anggaran untuk ETLE ini.
4. Untuk ketidaktepatan penanganan lalu lintas, polisi dengan pemilik kendaraan harus membuat peraturan dimana jika akan menjual, diberikan kepihak kedua ataupun pindah alamat harus konfirmasi sehingga tidak ada kesalahan dalam pengiriman surat konfirmasi. Terkait dengan kamera yang tertutup pohon maupun kamera yang rusak dan berubah arah, POLDA Metro Jaya bisa untuk berkerjasama dengan DISHUB untuk monitoring pengecekan maupun peletakan kameran ETLE dan DLH untuk bisa meminta tolong untuk merapikan ranting dan daun yang menutupi kamera.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 272 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor
- Agustino, J. F., & Khuntari, D. (2023). Analisis Kualitas Software Electronic Traffic Law Enforcement di Ditlantas Polda Jawa Timur

- Menggunakan Teori McCall. *Jurnal Ilmiah Multimedia dan Komunikasi*.
- Apriliansa, L. Z. (2019). EFEKTIVITAS PENGGUNAAN E-TILANG TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS DI POLRES MAGELANG. *JKH: Jurnal Komunikasi Hukum*.
- Aprillia, A. A. (2020). Implementasi E-Tilang Dalam Meningkatkan Pelayanan Publik Oleh Satuan Lalu- Lintas Polres Banyumas. *Advances in Police Science Research Journal*.
- Arjuna, Y. D. (2020). Implementasi Program E- Tilang Dalam Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polres Banyumas. *Advances in Police Science Research Journal*.
- Bagus, T. P., & Fahrizi, M. (2024). PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGAR LALU LINTAS MELALUI SISTEM ETLE (ELEKTRONIK TRAFFIC LAW ENFORCEMENT) MENURUT PASAL 23 PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 80 TAHUN 2012 TENTANG TATA CARA PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN DAN PENINDAKAN PELANGGARAN. *Mizan : Jurnal Ilmu Hukum*.
- Charles, R. V. (2022). "Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (Etle) Dalam Mendukung Terwujudnya Road Safety Policing (Studi Kasus Polda Banten). *Jurnal Litbang Polri*.
- Kasoema, I. A. (2018). Pelaksanaan Kebijakan Elektronik Tilang (E- Tilang) dalam Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Padang. *Diploma thesis, Universitas Andalas*.
- Kurniati, N. L. (2020). PENGARUH DISIPLIN PENGENDARA SEPEDA MOTOR, KONDISI SEPEDA MOTOR DAN JALAN TERHADAP KESELAMATAN BERLALU LINTAS DI KOTA BOGOR TAHUN 2016 (SURVEI JALAN RAYA TAJUR). *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*.
- Pardede, C. R. (2022). Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Dalam Mendukung Terwujudnya Road Safety Policing (Studi Kasus Polda Banten). *Jurnal Litbang Polri*.
- Pramesti, M. W. (2020). OPTIMALISASI PELAKSANAAN E-TILANG DALAM PANDEMI COVID-19 DI KOTA SEMARANG. *MIMBAR ADMINISTRASI*.
- Rahman, A. (2021). Optimalisasi Fungsi Lalu Lintas Polri dalam Penerapan Electronic Traffic Law Enforcement Guna Mewujudkan Budaya

- Tertib Berlalu Lintas. *Jurnal Litbang Polri*.
- Rakhmadani, S. (2017). Analisis Penerapan E- Tilang dalam Mewujudkan Good Governance di Indonesia. *Prosiding SNaPP: Sosial, Ekonomi, dan Humaniora*.
- Ristika, Y. G., & dkk. (2023). Implementasi Kebijakan Penataan Organisasi Sekretariat Daerah Kota Depok Provinsi Jawa Barat. *Journal on Education*.
- Rochman, & Agis. (2020). Efektifitas Penerapan Program E-Tilang Dalam Mewujudkan Penegakan Hukum Lalu Lintas. *Journal of Lex Theory*.
- Simamora. (2018). mplementasi Pelayanan Publik Dalam Pengurusan Electronic Tilang (E-Tilang) Di Satuan Polisi Lalu Lintas (Satlantas) Kepolisian Resor Kota Besar Medan. *Doctoral dissertation, Universitas Sumatera Utara*.
- Simamora, A. V. (2018). Implementasi Pelayanan Publik dalam Pengurusan Electronic Tilang (E-Tilang) di Satuan Polisi Lalu Lintas (Satlantas) Kepolisian Resor Kota Besar Medan. *Skripsi. Universitas Sumatera Utara*.
- Sinulingga, S. G. (2021). Penerapan E- Tilang Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Berdasarkan Hasil Rekaman Area Traffict Control System (ATCS) pada Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Sumatera Utara. *Jurnal Ilmiah METADATA*.
- Suhendriyo, A., Setiawati, B., & Hayati, R. (2020). IMPLEMENTASI E-TILANG DI POLRES TABALONG (Studi Proses Pembayaran Denda Tilang dengan E-Tilang). *JAPB: Jurnal Mahasiswa Administrasi Publik dan Administrasi Bisnis*.
- Verdania, P. S., & Toni, A. (2024). Komunikasi Organisasi Dalam Proses Pembentukan Budaya Organisasi Melalui Agent Of Change. *Jurnal Indonesia: Manajemen Informatika dan Komunikasi*.
- Wulandari, A. S. (2020). INOVASI PENERAPAN SISTEM E-TILANG DI INDONESIA. *Al-Masbut: Jurnal Studi Islam dan Sosial*.