

IMPLEMENTASI PROGRAM ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT (E-TLE) DI KOTA SURABAYA

Moch. Rizky Ekandana

Program Studi S1 Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya

E-mail: mochammad.17040674052@mhs.unesa.ac.id

Tauran, S.Sos., M.Soc.Sc

Program Studi S1 Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya

E-mail: tauran@unesa.ac.id

Abstrak

Untuk meningkatkan pelayanan berbasis elektronik Polri telah mengembangkan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE). ETLE merupakan digitalisasi proses tilang dengan memanfaatkan teknologi berupa closed-circuit television (CCTV) dan automatic number plate recognition (ANPR). sistem ini dapat mempercepat proses tilang mulai dari Kepolisian hingga Pengadilan. Pada tahun 2020 Surabaya menjadi salah satu kota yang menjadi daerah awal implementasi program ETLE. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan implementasi program Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di kota Surabaya. Fokus penelitian mencakup enam variable implementasi yaitu 1) Standar dan tujuan kebijakan; 2) Sumber daya; 3) Komunikasi antar organisasi dan aktivitas; 4) Karakteristik agen pelaksana; 5) Kondisi sosial politik dan ekonomi; 6) Disposisi sikap dari para pelaksana. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, dimana subjek penelitian dipilih secara purposive, dan teknik pengumpulan data menggunakan wawancara, observasi dan dokumentasi. Sumber data melibatkan pihak kepolisian dan anggota masyarakat. Analisa data menggunakan model interaktif. Hasil penelitian ini menunjukkan bagaimana bentuk implementasi program ETLE terlaksana di kota Surabaya sesuai dengan tolok ukur dari program ETLE. Sebagaimana sejumlah variable telah terlaksana dengan baik, namun tantangan muncul dari aspek lingkungan dan sosial ekonomi masyarakat. Kondisi ekonomi masyarakat yang bervariasi menyebabkan masyarakat ekonomi menengah kebawah keberatan jika harus membayar denda pelanggaran (denda tilang) maksimal. Dari segi sumber daya, agen pelaksana sudah dan terus melaksanakan tugas sesuai dengan SOP pelaksanaan ETLE di Indonesia. Harapannya Kepolisian dan Pemkot Surabaya dapat segera menambah kamera CCTV ETLE untuk wilayah yang belum terpasang sehingga dapat mengubah seluruhnya sistem tilang konvensional dan menggantinya dengan sistem ETLE.

Kata Kunci: Electronic Traffic Law Enforcement, Implementasi E-tilang

Abstract

To improve electronic-based services, Polri has developed Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE). ETLE is digitizing the ticketing process by utilizing technology in the form of closed-circuit television (CCTV) and automatic number plate recognition (ANPR). This system can speed up the ticket process from the Police to the Court. In 2020 Surabaya will be one of the cities where the ETLE program will be implemented. This study aims to describe the implementation of the Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) program in the city of Surabaya. The research focus includes six implementation variables, namely 1) Standards and policy objectives; 2) Resources; 3) Communication between organizations and activities; 4) Characteristics of implementing agents; 5) Socio-political and economic conditions; 6) Disposition attitude of the executors. This study used a qualitative descriptive method, where research subjects were selected purposively, and data collection techniques used interviews, observation and documentation. Data sources involve the police and community members. Data analysis using an interactive model. The results of this study show how the implementation of the ETLE program in the city of Surabaya is in accordance with the benchmarks of the ETLE program. As a number of variables have been implemented well, challenges arise from environmental and socio-economic aspects of the community. The varying economic conditions of the community have caused the middle and lower class people to object if they have to pay the maximum fine for violations (ticket fines). In terms of resources, implementing agencies have and continue to carry out their duties in accordance with the SOPs for implementing ETLE in Indonesia. It is hoped that the Surabaya Police and City Government can immediately add ETLE CCTV cameras for areas that have not been installed so that they can completely change the conventional ticket system and replace it with the ETLE system.

Keywords: Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE), Implementation of E-tickets

PENDAHULUAN

Metode pelayanan tradisional banyak dilakukan dengan kontak langsung antara penyedia jasa layanan (kantor, instansi atau jasa perorangan) dengan penerima layanan. Di sektor publik, metode ini melibatkan pihak aparatur pemerintah sebagai penyedia layanan dan masyarakat sebagai penerima layanan (Kurniawan, 2005). Saat ini, metode semacam ini telah mulai ditinggalkan. Inovasi di sektor publik terus dilakukan untuk meningkatkan kualitas pelayanan kepada masyarakat (Epriliyanto dkk, 2019).

Dewasa ini, pemerintahan tradisional (traditional government) dengan ciri identik paper-based administration mulai tergantikan dengan pemanfaatan teknologi informasi telah memberikan kemudahan-kemudahan bagi instansi pemerintah meningkatkan layanan publiknya dan mempermudah masyarakat untuk memperoleh layanan secara interaktif (Mulyadi, 2016). Di Indonesia sendiri penggunaan teknologi untuk mendukung penyelenggaraan pemerintahan guna memperbaiki kualitas administrasi, pelayanan, serta interaksi kepada masyarakat populer dengan sebutan e- government. Bahkan, implementasi e-government dengan menerapkan pelayanan publik berbasis elektronik diyakini dapat mendukung terciptanya pemerintahan yang baik (Good Governance).

Inovasi layanan dengan mengadopsi teknologi informasi juga terjadi di instansi Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri). Sebagai salah satu lembaga negara, Polri juga dituntut untuk melaksanakan pelayanan publik yang akuntabel, responsif, profesional, transparan, mudah, murah, cepat dan tidak berbelit-belit. Fungsi pelayanan kepolisian diatur dalam UU No. 22 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, pasal 2 yang berbunyi, “fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat”.

Salah satu upaya meningkatkan pelayanan berbasis elektronik, Polri mengembangkan pelayanan tilang dengan sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE). ETLE adalah digitalisasi proses tilang dengan kolaborasi teknologi berupa closed-circuit television (CCTV) dipadukan dengan teknologi automatic number plate recognition (ANPR) sehingga dapat menangkap pelanggaran lalu lintas dan mendeteksi pelaku melalui Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB). Harapannya setelah menggunakan sistem elektronik seluruh proses tilang akan lebih efisien dan bebas dari pungutan liar dari aparat penegak hukum.

Sesuai pasal 272 Undang- Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan, peralatan elektronik dapat digunakan. Hasil penggunaan alat elektronik ini dapat dijadikan alat bukti yang sah di pengadilan. Alat elektronik yang dimaksud ialah alat perekam kejadian untuk menyimpan informasi. Apa yang

tertulis di pasal 272 Undang- Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan, diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Aturan ini mengatur bahwa penuntutan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan didasarkan pada hasil: (1) temuan dalam proses pemeriksaan kendaraan; (2) laporan; dan/atau catatan peralatan elektronik.

Laporan Polri menyatakan bahwa ETLE cukup efektif untuk menurunkan angka pelanggaran lalu lintas hingga 40 persen dan kecelakaan lalu lintas hingga zero accident dilokasi yang terpasang kamera ETLE (korlantas.polri.go.id). Hal ini mendukung upaya implementasi ETLE secara bertahap di sejumlah daerah di seluruh Indonesia. Kota Surabaya menjadi salah satunya.

Dengan jumlah penduduk yang cukup padat Surabaya, sesuai dengan survey penduduk yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik Surabaya pada September tahun 2020 menyebutkan, Kota Surabaya memiliki jumlah penduduk mencapai 2.874.314 jiwa. Selain itu, pada kurun waktu antara 2010–2016 Surabaya juga termasuk dalam kategori Kota dengan pertumbuhan penduduk yang tinggi selain Jakarta dan Medan (Prasodjo, 2018). Jumlah penduduk yang semakin banyak ini mempengaruhi kegiatan lalu lintas di jalan raya.

Berdasarkan data Kepolisian Resort Kota Besar (Polrestabes) Kota Surabaya pada tahun 2017 tercatat jumlah kendaraan yang dimiliki penduduk Kota Surabaya berjumlah 4.521.629 kendaraan (Milka dan Niswah, 2018). Adapun moda transportasi yang sering dijumpai di jalan-jalan dalam Kota Surabaya yaitu kendaraan bermotor (sepeda motor, mobil, dan angkutan umum sejenis lainnya). Namun, lalu lintas di jalan raya kota Surabaya lebih banyak dipenuhi dengan transportasi pribadi dibanding dengan transportasi angkutan umum. Hal ini disebabkan kendaraan pribadi telah menjadi kebutuhan primer dalam dalam kegiatan sehari-hari penduduk. Jumlah kendaraan yang banyak dan bertambah setiap tahunnya menjadikan jalan raya Kota Surabaya semakin padat.

Secara umum, tugas utama menertibkan lalu lintas dilakukan oleh petugas kepolisian. Ada dua fungsi yang dijalankan pihak kepolisian, dalam hal ini Satuan Lalu-Lintas (Satlantas) Kota Surabaya. Dua fungsi yang dimaksud ialah, fungsi represif dan preventif. Fungsi preventif dijalankan oleh Satlantas Polrestabes kota Surabaya dengan menyelenggarakan kegiatan-kegiatan berbentuk sosialisasi kepada komunitas dan kelompok masyarakat bahkan dilakukan ke sekolah- sekolah yang ada di Kota Surabaya mengenai pentingnya tertib berlalu-lintas. Sedangkan untuk fungsi represif, sebelum tahun 2020 pihak Satlantas Kota Surabaya telah menggunakan dua metode yaitu, Hunting System dan Stationer System (Lestari et al., 2020)

Adapun Metode Hunting terlaksana dengan cara patroli ataupun distribusi anggota kepolisian di beberapa titik rambu lalu lintas dan pos-pos pantauan yang tersedia. Biasanya dengan cara ini ada dua atau satu petugas polisi yang hanya berjaga-jaga untuk menindak para pelanggar di tempat kejadian secara langsung. Sedangkan metode

Stationer, merupakan tindakan yang berupa razia atau biasa disebut operasi yang berada pada jalur tertentu yang telah ditentukan. Akan ada pemeriksaan acak kelengkapan pengemudi. Jika pengemudi tidak lengkap, akan dikenakan denda.

Namun pada dasarnya upaya menjaga ketertiban wajib dilakukan oleh seluruh pengguna jalan raya. Pihak pengguna jalan juga harus saling berhati-hati dan saling menjaga antara satu sama lain, karena apabila tidak berhati-hati serta tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas akan mengakibatkan kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas di jalan raya kota Surabaya seringkali disebabkan karena adanya pelanggaran atau kelalaian lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara ataupun pengguna jalan lainnya. Sebuah kajian menyebutkan pada tahun 2016-2017 angka kecelakaan lalu lintas di kota Surabaya yang disebabkan pelanggaran lalu lintas mencapai 96,22%, sehingga terdapat urgensi penertiban aturan berkendara dan berlalu lintas untuk menurunkan angka lakalantas (Zanuardi & Suprayitno 2018). Fakta ini juga menjadi alasan kota Surabaya sebagai salah satu daerah yang menerapkan sistem ETLE untuk membantu menertibkan pengendara lalu lintas.

Tabel 1. Laka lantans di Jawa Timur Tahun 2020-2021

No	Uraian	Tahun 2020	Tahun 2021	Persentase (%)
1.	Jumlah Kecelakaan lalu lintas	21.215	18.458	13
2.	Korban Meninggal	2.141	4.645	11
3.	Korban Luka Berat	310	260	16
4.	Korban Luka Ringan	26.998	23.436	13

Sumber : Ditlantas Polda Jatim

Jika dilihat dari data time series mengenai jumlah laka lantans yang terjadi penurunan yang signifikan antara tahun 2020 dimana ETLE baru saja diterapkan di Jawa Timur, dan 2021 dimana masyarakat sudah mulai beradaptasi pada implementasi sistem ETLE. Ada indikasi bahwa penerapan ETLE di Jawa Timur berdampak pada budaya berkendara dan ketertiban masyarakat sehingga mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Beberapa kelebihan dari ETLE diantaranya yaitu sangat praktis dan cepat, selain itu tilang elektronik juga lebih transparan. Aplikasi sistem tilang elektronik adalah untuk memfasilitasi kemudahan dan percepatan dalam proses administrasi mulai dari kepolisian, pengadilan hingga kejaksaan. Selain itu dengan adanya ETLE di kota Surabaya juga membantu mempermudah kinerja polisi lalu lintas dan memudahkan tindak lanjut dalam proses tilang.

ETLE tidak hanya sebatas sebagai alat tilang saja, melainkan ETLE adalah suatu inovasi lalu lintas yang bertujuan untuk mencegah agar tidak terjadi kemacetan atau kecelakaan lalu lintas, memberikan perlindungan atau

pengayoman kepada pengguna jalan lainnya, membangun budaya tertib berlalu lintas, sebagai bahan edukasi masyarakat, dan sebagai kepastian hukum. Sistem ETLE menerapkan penegakan hukum dan kejujuran, tidak ada tawar menawar lagi yang dilakukan di jalanan antara polisi dan masyarakat yang melanggar peraturan. Pengendara kendaraan bermotor yang melanggar lalu lintas tidak bisa mengelak, karena sudah ada bukti foto dari kamera yang dipasang di ruas-ruas jalan. Dengan sistem ETLE ini, diharapkan masyarakat lebih tertib dan mematuhi seluruh rambu-rambu lalu lintas dalam menggunakan kendaraan bermotor di Indonesia.

Dengan adanya metode baru dalam fungsi represif dari pihak kepolisian ini, harapannya dapat memberi banyak manfaat. Beberapa manfaat nyata sudah dapat dirasakan. Pertama ialah sebagai upaya peningkatan penegakan hukum lalu lintas, hal ini karena metode ETLE dirancang penindakan otomatis (by system), sehingga berfungsi secara adil untuk siapapun yang melakukan pelanggaran tilang tanpa terkecuali, baik pelanggaran yang terlihat langsung atau tidak terlihat oleh petugas kepolisian. Akhirnya, tidak ada lagi alasan untuk berusaha menghindari dari hukuman tilang. Kedua adalah upaya dalam mengurangi jumlah lakalantas di Kota Surabaya. Dengan metode ETLE pengendara akan lebih berhati-hati dan akan mematuhi aturan lalu lintas yang ada karena khawatir pelanggaran akan terekam kamera dan terkena tilang.

Beberapa portal berita seperti ayosurabaya.com juga memberitakan bahwa apabila pengendara tertangkap kamera karena telah melanggar peraturan tata tertib lalu lintas maka pengendara akan dikenakan sanksi, dimana pemberian sanksi akan dilakukan dengan cara diberi surat yang dikirimkan ke alamat rumah pengendara yang melakukan kesalahan tersebut. Selain itu pelanggar lalu lintas ini juga akan dikenakan denda, dimana harga denda sudah tidak bisa ditawar lagi.

Dengan adanya sistem ETLE diharapkan pihak kepolisian dapat memberikan pelayanan prima kepada masyarakat. Sehingga masyarakat tidak perlu kesulitan dan tidak merasa dirugikan dalam proses penindakan pelanggaran lalu lintas. Untuk itu perlunya keterlibatan semua pihak agar implementasi sistem ETLE dapat berjalan dengan maksimal.

Namun tantangan implementasi ETLE bukan tidak ada. Pada uji coba awal, penerapan ETLE mengalami sejumlah permasalahan operasional dalam usaha penindakan pelanggar lalu lintas berbasis elektronik. Seperti yang dilansir di portal berita CNN

(<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20210323123801-384-620931/polisi-diminta-benahi-etle-agar-tak-timbul-masalah-baru>)

kurangnya koordinasi antara instansi terkait sehingga usaha penindakan pelanggar mengalami sejumlah hambatan dan merugikan masyarakat. Masalah lain juga muncul seperti identifikasi pelanggar, kebutuhan infrastruktur besar dengan dana besar, ketidaktaatan masyarakat terhadap aturan, dan budaya masyarakat yang hanya patuh ketika melihat polisi (Saputra, 2021).

Kondisi tersebut menunjukkan pentingnya kajian terkait implementasi ETLE. Dalam kajian kebijakan, efektivitas suatu kebijakan dapat dipengaruhi oleh; (1)Perumusan atau pembuatan, (2) Implementasi atau penerapan (3) Evaluasi (Dr. H. Tachjan, 2006). Proses implementasi yang baik pastinya diperlukan untuk mendukung keluaran (output) sesuai yang direncanakan. Untuk itu studi lebih lanjut tentang ETLE perlu dilakukan untuk melihat implementasi dan keberhasilannya.

Dalam konteks kajian kebijakan publik, proses implementasi suatu program akan dipengaruhi oleh beberapa hal. Sebagaimana dikemukakan oleh Van Metter dan Van Horn (Subarsono, 2013), dijelaskan tentang enam faktor yang dapat mempengaruhi proses implementasi suatu program, yaitu: 1) Standar dan tujuan kebijakan; 2) Sumber Daya; 3) Komunikasi antar organisasi dan kegiatan; 4) karakteristik agen pelaksana; 5) Kondisi sosial politik dan ekonomi; 6) Disposisi sikap para pelaksana.

Penulis tertarik untuk melakukan penelitian terkait dengan “implementasi program Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) sebagai upaya meningkatkan ketertiban lalu lintas di kota Surabaya”. Konsep implementasi menurut Van Metter dan Van Horn berorientasi pada tindakan-tindakan yang dilakukan oleh elemen-elemen pelaksana sehingga menciptakan konfigurasi keberhasilan sesuai dengan bagaimana kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) secara efektif dan efisien terlaksana di kota Surabaya sehingga mampu meningkatkan ketertiban lalu lintas di Kota Surabaya. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi instansi terkait sebagai bahan evaluasi program dan referensi bagi peneliti lain yang membahas topik terkait.

METODE

Pada penelitian yang berjudul “Implementasi Program Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) sebagai upaya meningkatkan ketertiban lalu lintas di Kota Surabaya” penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif. Subjek penelitian dipilih secara purposive sampling yaitu pemungutan sampel dengan cara menetapkan ciri atau sifat khusus yang sesuai dengan tujuan penelitian sehingga kemudian dapat menjawab rumusan masalah penelitian dan sesuai kerangka yang telah ditetapkan (Sugiyono, 2010: 219). Eksplorasi yang tertuang dalam metode kualitatif dapat menghasilkan pemahaman makna yang oleh sejumlah individu atau kelompok orang dianggap berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan.

Adapun fokus pada penelitian ini adalah enam aspek yaitu: 1) Standar dan tujuan kebijakan; 2) Sumber daya; 3) Komunikasi antar organisasi dan aktivitas; Karakteristik agen pelaksana; Kondisi sosial politik dan ekonomi; 6) Disposisi sikap dari para pelaksana. Enam aspek ini adalah factor-faktor utama yang menurut Van Metter dan Van Horn (Subarsono, 2013) mempengaruhi proses implementasi sebuah kebijakan. Teori ini dipilih karna dianggap mampu untuk menjelaskan bagaimana implementasi ETLE diterapkan di Surabaya.

Tabel 2. Informan

No	Nama	Jabatan
1	Topo Mulyono	Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan
2	AKP Narulita	Kanit II Sigar Ditlantas Polda Jatim
3	IPDA Christian	Polisi lalu lintas
4	Cahya N	Masyarakat
5	Rofiq	Masyarakat
6	Indra	Masyarakat
7	Sugiarto	Masyarakat

Sumber : dokumen peneliti

Informan penelitian ini terdiri dari anggota Polisi Daerah Jawa Timur bagian lalu lintas, anggota Dinas Perhubungan dan warga kota Surabaya yang pernah mengalami atau mendapatkan tilang dengan metode ETLE. Teknik pengumpulan data menggunakan tiga teknik dasar penelitian kualitatif, yaitu teknik wawancara, observasi dan dokumentasi. Teknik wawancara yang digunakan untuk masing-masing informan dan metode yang digunakan untuk kegiatan pelaksanaan program ETLE. Sedangkan teknik dokumentasi digunakan untuk memperoleh data dan juga informasi berupa potret dan arsip data yang memperkuat gambaran pelaksanaan.

Dengan menggunakan model analisis data yang dikemukakan oleh Miles & Huberman yaitu analisis data interaktif (dalam Suyitno, 2018:120) yaitu melalui tiga tahapan kegiatan secara bersamaan yaitu: 1) reduksi data (data reduction), 2) penyajian data (data displays) dan 3) penarikan kesimpulan atau verifikasi (conclusion drawing or verification). Model analisis ini memudahkan peneliti untuk dapat melakukan pengumpulan data hingga tahap penarikan kesimpulan sehingga peneliti dapat menemukan informasi dan titik jenuh.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Peneliti memilih kota Surabaya sebagai objek penelitian karena Surabaya adalah salah satu kota yang termasuk dalam kelompok awal daerah yang menerapkan ETLE. Selain itu, Surabaya juga merupakan kota terbanyak kedua yang sudah memasang kamera CCTV di ruas-ruas jalan setelah Jakarta. Dari 55 titik kamera yang dipasang di wilayah Jawa Timur, 39 diantaranya dipasang di kota Surabaya (Liputan6, 2021). Banyaknya ruas jalan raya yang sudah dipasang kamera CCTV tersebut menarik perhatian peneliti untuk memilih Surabaya sebagai tempat untuk melakukan penelitian terkait Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE).

Jika dilihat secara geografis Kota Surabaya merupakan salah satu kota diantara 38 Kota/Kabupaten di Provinsi Jawa Timur. Secara geografis Kota Surabaya berada di 7° 9' - 7° 21' Lintang Selatan dan 112° 36' - 112° 57' Bujur Timur, sebagian besar wilayah Kota Surabaya

sebagai daerah dataran rendah dengan ketinggian 3-6 meter di atas permukaan laut. Berdasarkan data administrasi sensus penduduk tahun 2020, jumlah penduduk Kota Surabaya sebanyak 2,87 juta jiwa. Sebanyak 1,43 juta jiwa atau 49,58% penduduk Surabaya berjenis kelamin laki-laki. Sementara, 1,45 juta jiwa atau 50,42% penduduk di kota tersebut adalah perempuan. Dari data jumlah penduduk tersebut, diketahui berdasarkan laporan masuk pada Sub Direktorat Lalu Lintas kecelakaan lalu lintas yang terjadi rata-rata sebanyak 328 kali selama 6 bulan terakhir. Dengan melihat angka kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi di Kota Surabaya maka hadirnya ETLE akan diharapkan mampu membantu mengurangi serta dapat mencegah terjadinya lakalantas.

Implementasi program Electronic Traffic Law Enforcement ini sendiri sudah diterapkan sejak tahun 2020 di Provinsi Jawa Timur tepatnya di kota Surabaya. Dimulai sejak pelaksanaan sosialisasi selama satu minggu yaitu tanggal 6 sampai tanggal 12 Januari 2020, sosialisasi dilaksanakan melalui media cetak dan media elektronik. Media cetak terdiri dari banner atau baliho yang dipasang di ruas-ruas jalan yang ramai dilewati oleh masyarakat, sedangkan media elektronik disosialisasikan melalui televisi, radio dan beberapa sosial media. Salah Satu bentuk sosialisasi dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya melalui akun Instagram @dishubsurabaya pada 28 september 2021, menggunakan video yang menampilkan boneka viral squid game (<https://www.instagram.com/p/CUXGD-qjUbm/?igshid=YmMyMTA2M2Y=>).

Sosialisasi memiliki posisi strategis untuk dilakukan setelah suatu kebijakan dibuat dan sebelum kebijakan diimplementasikan (Dian Herdiana, 2018). Meskipun sosialisasi memang bukan rangkaian dari proses kebijakan public seperti yang diterangkan oleh Jones (1984) dan Winarno (2008); tahap formulasi kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan, namun pelaksanaan sosialisasi memiliki tujuan agar target group mampu mengetahui dan memahami suatu kebijakan publik sehingga dapat melaksanakannya sebaik dan sesuai goals yang diharapkan.

Setelah sosialisasi dilaksanakan, Electronic Traffic Law Enforcement resmi dilaksanakan di kota Surabaya pada tanggal 13 Januari 2020. Adapun ruas jalan yang sudah dipasang kamera adalah dijalan-jalan berikut ini:

Tabel 3. Ruas jalan dengan fasilitas CCTV

1.	A.Yani Margorejo Utara
2.	A.Yani Siwalankerto
3.	Adityawarman Indragiri Barat
4.	Adityawarman Indragiri Timur
5.	Airlangga Dharmawangsa Selatan
6.	Airlangga Dharmawangsa Utara
7.	Ambengan Kusuma Bangsa Selatan
8.	Bratang Nginden Selatan
9.	Bratang Nginden Utara
10.	Bubutan Pahlawan Timur
11.	Darmo Alfalah Selatan
12.	Darmo Alfalah Utara

13.	Gunungsari Gajah Mada Barat
14.	Gunungsari Gajah Mada Timur
15.	Hayam Wuruk Kutai Barat
16.	Hayam Wuruk Kutai Timur
17.	Jl. HM. Noer Kedungcowek Selatan
18.	Jl. HM. Noer Kedungcowek Utara
19.	Kertajaya depan UFO
20.	Kertajaya Dharmawangsa Selatan
21.	Kertajaya Dharmawangsa Timur
22.	Kertajaya Dharmawangsa Utara
23.	Kertajaya Manyar Barat
24.	Kertajaya Manyar Timur
25.	Manyar Nginden Selatan
26.	Manyar Nginden Utara
27.	Mastrip Wiyung Selatan
28.	Mastrip Wiyung Utara
29.	Mayjend Bintang Diponggo Barat
30.	Mayjend Bintang Diponggo Timur
31.	Mayjend Sungkono Wonokitri Selatan
32.	Mayjend Sungkono Wonokitri Utara
33.	Merr Kenjeran Selatan
34.	Merr Kertajaya Selatan/KONI
35.	Merr Unair Kampus C
36.	Moestopo Dharmawangsa Barat
37.	Moestopo Dharmawangsa Timur
38.	Tembaan Pahlawan Timur
39.	Tunjungan Siola

Sumber : Data Polda Jatim, 2021

Sistem ETLE sendiri saat ini dianggap merupakan cara yang efektif, baik bagi pihak kepolisian, pihak pemerintah daerah dan masyarakat, untuk meningkatkan kedisiplinan masyarakat saat berkendara serta untuk menertibkan lalu lintas. Jika ada masyarakat yang telah melanggar peraturan lalu lintas maka sudah tidak ada alasan-alasan lain lagi untuk mengelak. Sebab bukti-bukti sudah jelas tercantum berikut beserta pasal-pasal pelanggaran dan besaran dendanya juga. Karena salahsatu syarat untuk menjadi negara maju adalah kualitas masyarakat yang “melek” terhadap peraturan yang telah ditetapkan oleh penegak hukum di negaranya sendiri.

Implementasi dalam prosesnya mencakup pertimbangan berbagai faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan dan tidak dapat dipisahkan. Seperti yang dinyatakan oleh Van Metter dan Van Horn dalam (Subarsono, 2013), terdapat enam variabel yang mempengaruhi proses implementasi kebijakan yaitu: 1) Standar dan tujuan kebijakan; 2) Sumber daya; 3) Komunikasi antar organisasi dan aktivitas; 4) Karakteristik agen pelaksana; 5) Kondisi sosial politik dan ekonomi; Disposisi sikap para pelaksanaan.

1. Standar Dan Tujuan Kebijakan

Dalam proses implementasi suatu program tentu harus menggunakan standar atau kriteria tertentu yang jelas, begitupun dalam implementasi program ETLT ini. Berdasarkan hasil wawancara pada bulan Maret 2022 dengan AKP Narulita Kani II Sigar Ditlantas Polda Jatim, beliau menjelaskan bahwa Standar Oprasional Prosedur (SOP) dalam proses pelaksanaan ETLT dari awal seseorang terkena tilang sampai proses pembayaran denda ETLT sendiri terdapat lima tahap.

Tahap 1, fasilitas ETLT secara otomatis merekam pelanggaran lalu lintas yang dimonitor dan mengirimkan media ke Back Office ETLT di RTMC Polda setempat sebagai barang bukti pelanggaran.

Tahap 2, petugas menggunakan Electronic Registration dan Identifikasi (ERI) guna mengidentifikais data kendaraan sebagai sumber data kendaraan.

Tahap 3, petugas kemudian mengirimkan surat konfirmasi apakah kendaraan tersebut benar sesuai dengan pemiliknya atau sudah tidak lagi menjadi kepemilikan. Hal ini menjadi langkah awal penindakan agar pelanggaran bisa terkonfirmasi dengan tepat.

Tahap 4, penerima surat harus melakukan konfirmasi selambat-lambatnya hingga batas waktu sampai dengan 8 hari dari terjadinya pelanggaran untuk melakukan konfirmasi melalui website atau datang langsung ke kantor Sub Direktorat Penegakan Hukum.

Tahap 5, pelanggaran yang telah terkonfirmasi, selanjutnya peetugas akan menerbitkan tilang dengan metode pembayaran BRI Virtual Account (BRIVA) untuk pelanggaran yang telar terkonfirmasi dan terverifikasi. Untuk pelanggaran yang gagal terkonfirmasi maka akan mengakibatkan blokir STNK sementara. Keterangan standar oprasional pelaksanaan ETLT ini juga dapat diakses melalui <https://etle-jatim.info/id/>.



Gambar 1. Mekanisme penindakan pelanggaran

Sumber: Ditlantas Polda Jatim



Gambar 2. Mekanisme setelah persidangan

Sumber: Ditlantas Polda Jatim

Selain harus adanya standar yang jelas, suatu program juga harus memiliki tujuan yang jelas. Menurut Makmur (2011) sebuah tujuan yang dirancang secara akurat akan mendukung proses serta hasil akhir pelaksanaan kegiatan, terutama pada implementasi program yang memiliki arahan jangka panjang dan berkelanjutan. Adapun tujuan utama dari penerapan program ETLT ialah sebagai usaha untuk meningkatkan kedisiplinan masyarakat saat berkendara dan meminimalisasi oknum pemerasan saat penindakan pelanggaran lalu lintas (Media Indonesia, 2021).

Tujuan dalam penerapan ETLT ini juga dijelaskan oleh AKP Narulita, “guna yang dapat kami pastikan adalah situasi tertib dalam berlalu lintas, kemudian efisiensi karena berkurangnya kontak langsung antara polisi lalu lintas dan pengguna jalan jadi bisa mengurangi kemungkinan terjadinya debat kusir di TKP dan kemudian bisa meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap intitusi kepolisian karena proses penilangan dilakukan secara contac-less, mengurangi terjadinya pungli dan yang terakhir dapat menurunkan angka laka lantas akibat kelalaian pengguna jalan”

Sehingga akhirnya program ETLT dapat menegakkan hukum tepat sasaran bagi pelanggar lalu lintas serta memberi efek jera bagi masyarakat yang melanggar peraturan lalu lintas diseluruh wilayah Surabaya. Berikut adalah jenis pelanggaran dan sanksi dalam ETLT:

Tabel 4. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas dan Sanksi Dalam ETLE

No.	Jenis Pelanggaran	Pasal	Sanksi
1	Menerobos Lampu Lalu Lintas	287 ayat (1)	Kurungan 2 bulan/ denda paling banyak Rp. 500.000
2	Menggunakan HP Saat Berkendara	283	Kurungan penjara 3 bulan/ denda paling banyak Rp. 750.000
3	Tidak Mengenakan Sabuk Pengaman	106 ayat (6)	Kurungan paling lama 1 bulan/ denda paling banyak Rp. 250.000
4	Tidak Mengenakan Helm SNI	106 ayat (8)	Kurungan paling lama 1 bulan/ denda paling banyak Rp. 250.000
5	Melanggar Marka & Rambu Lalu Lintas	287 ayat (1)	Kurungan 2 bulan/ denda paling banyak Rp. 500.000
6	Berboncengan Lebih Dari Satu	106 ayat (9)	Kurungan 1 bulan/ denda paling banyak Rp. 500.000

Sumber: UU NO. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Penerapan ETLE seperti ini diharapkan mampu meningkatkan kedisiplinan masyarakat saat mengendarai kendaraan bermotor serta dapat mengurangi tingkat kecelakaan di kota Surabaya. Selain itu, ETLE juga ditujukan untuk memudahkan masyarakat dalam menyelesaikan proses tilang. Sehingga pelanggar tidak perlu jauh-jauh datang ke pengadilan dan menunggu dalam waktu yang relatif lama dalam menyelesaikan proses tilang. Dengan diterapkannya ETLE, harapannya masyarakat juga dapat meningkatkan kepercayaannya terhadap pihak kepolisian.

Implementasi ETLE di Kota Surabaya telah diberlakukan sesuai dengan peraturan dan alur yang sudah ditetapkan oleh Korlantas Polri, yang kemudian untuk wilayah kota Surabaya pelaksanaannya lebih lanjut dibantu oleh Ditlantas Polda Jawa Timur. Pelaksanaan proses tilang yang dilakukan secara online saat ini, prosesnya jauh lebih baik daripada yang dilaksanakan secara offline. Meskipun beberapa ruas jalan di wilayah Kota Surabaya yang belum terpasang kamera CCTV ETLE masih dilakukan tilang secara offline. Secara umum implementasi program ETLE telah terlaksana dengan baik di wilayah kota Surabaya meskipun fasilitas kamera CCTV belum terpasang disemua ruas jalan.

1. Sumber Daya

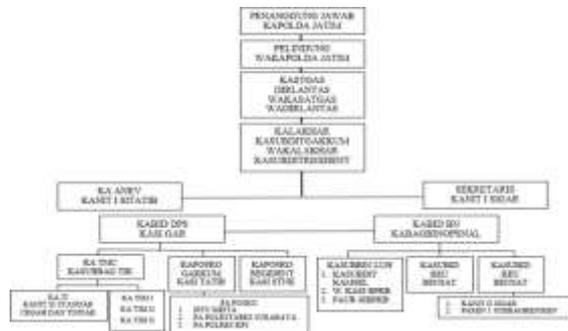
Sebuah implementasi kebijakan harus mendapatkan dukungan dari sumber daya manusia terampil, sumber daya pendanaan yang memadai untuk serta menyediakan sarana prasarana yang diperlukan.

Sumber daya manusia adalah pekerja atau karyawan dalam suatu organisasi yang memiliki keterampilan dalam posisinya sehingga dapat menghasilkan kesuksesan (Sedarmayanti, 2009).

Dari segi sumber daya manusia, sumber daya yang mampu dan menguasai teknologi maka akan mendukung program yang berbasis elektronik berjalan dengan baik. Tetapi begitupun sebaliknya apabila sumber daya manusianya belum mampu dan belum menguasai teknologi yang digunakan maka program berbasis elektronik sulit untuk diterapkan.

Adapun dalam program ETLE ini, sumber daya manusia pelaksana terdiri dari beberapa instansi publik dan terbagi menjadi beberapa tingkatan. Instansi publik yang terkait dalam implementasi program ETLE diantaranya untuk tingkat pusat terdapat Polri, kemudian tingkat provinsi terdapat polda dan tingkat kota terdapat polres. Sedangkan SDM yang bertugas untuk program ETLE di kota Surabaya adalah Satgas yang terdiri dari Polda Jatim dan Polrestabes Surabaya. Kemudian instansi publik yang terlibat adalah Dishub Kota Surabaya dan Pemkot Surabaya.

Untuk menyiapkan sumber daya manusia yang kompeten dalam mendukung program ETLE, maka sebelum program ETLE diterapkan telah diadakan pelatihan dan uji coba terlebih dahulu. Hal ini bertujuan agar seluruh satgas yang bertugas dan menangani program ETLE benar-benar paham dengan cara kerja ETLE secara teknis. Dengan seperti ini harapannya sudah tidak ada lagi kebingungan ketika berhadapan dengan sistem teknologi.



Gambar 3. Satgas ETLE Ditlantas Polda Jatim

Sumber: Ditlantas Polda Jatim

Sementara aspek modal (capital) keuangan atau pembiayaan tidak terdapat hambatan. Sumber pendanaan diperoleh dari anggaran Polri, APBD dan tambahan dana hasil dari PNBPD (Detik News, 2022). Hal ini berarti bahwa pemerintah daerah setempat juga turut bertanggungjawab serta turut mendukung untuk menerapkan program ETLE yang merupakan tanggung jawab pihak kepolisian di tingkat daerah. Dengan adanya kerjasama dalam hal pendanaan seperti ini maka diharapkan dapat mempercepat penambahan kamera CCTV di Kota Surabaya, sehingga penerapan ETLE dapat segera merata persebarannya diseluruh wilayah Kota Surabaya.

Dari segi sumberdaya sarana dan prasarana, ketersediaan CCTV yang mendukung pelaksanaan program ETLE memang belum dipasang secara merata di kota Surabaya, tetapi untuk tahap awal sudah terpasang sejumlah 39 Camera CCTV ETLE yang tersebar di 39 titik ruas jalan Kota Surabaya. Meskipun begitu upaya untuk pemerataan tetap diupayakan agar kamera CCTV dapat segera tersebar diseluruh kota Surabaya dan ETLE dapat segera diterapkan di seluruh ruas jalan di Surabaya tanpa terkecuali.

2. Komunikasi antar Organisasi dan Aktivitas

Penerapan program ETLE di kota Surabaya membutuhkan komunikasi antara Ditlantas Polda Jatim, polrestabes Surabaya dan Korlantas Polri serta dengan pemerintah daerah setempat. Setelah tanggung jawab dilimpahkan kepada Satgas yang bertugas, maka komunikasi dilaksanakan melalui satgas yang sudah dibentuk. Adapun satgas yang dibentuk adalah satgas yang berada didaerah dan satgas nasional. Tujuan pembentukan satgas ini adalah untuk mempermudah koordinasi dalam pelaksanaan program ETLE.

Berdasarkan lingkup komunikasi yang dilakukan, Satgas program ETLE melakukan komunikasi secara internal dan eksternal. Komunikasi internal terjadi antara sesama Satgas, yaitu satgas daerah dan satgas pusat. Pada saat yang sama, komunikasi dengan pihak eksternal juga dilakukan yaitu komunikasi dengan Dinas Perhubungan kota Surabaya dan pemerintah kota Surabaya. Sejauh ini komunikasi tetap berjalan dengan baik dan lancar. Adapun bentuk komunikasi juga dilaksanakan dalam bentuk formal, contoh dari komunikasi formal yang dilaksanakan adalah adanya agenda rapat koordinasi yang telah ditentukan oleh pihak kepolisian (Polda Jatim dan Polrestabes Surabaya), Dishub Surabaya, serta Walikota Surabaya.

Temuan-temuan di atas menunjukkan bahwa komunikasi dan aktivitas yang dilakukan oleh Satgas ETLE adalah komunikasi eksternal dan internal. Komunikasi internal dilakukan dalam bentuk koordinasi di dalam satu lingkungan organisasi. Pada saat yang sama sebagai pemangku tanggung jawab utama pengelolaan ETLE, Satgas juga perlu melakukan komunikasi dengan pihak pemerintah kota Surabaya, komunikasi ini merupakan bentuk komunikasi eksternal.

3. Karakteristik Agen Pelaksana

Demi keberhasilan implementasi program ETLE di Kota Surabaya diperlukan adanya komitmen dan integritas pihak pelaksana teknis yaitu Satgas daerah yang di dalamnya melibatkan Kepolisian Daerah Jawa Timur, Polresatabel Kota Surabaya dan pelaksana pendukung yaitu Dinas Perhubungan dan Pemerintah Provinsi Jawa Timur dalam pelaksanaan program ETLE tersebut. Karakteristik pelaksana yang terampil akan mempengaruhi keberhasilan suatu kebijakan.

Sumber Daya Manusia yang memiliki keahlian dalam mengikuti percepatan perubahan teknologi informasi lebih mudah mengimplementasikan kebijakan

berbasis elektronik atau digital (Sharon & Aggarwal, 2019). Begitupun sebaliknya, berbeda dengan SDM yang mempunyai pengetahuan rendah tentang teknologi dan perkembangan informasi tentu akan sedikit lebih lambat dalam menjalankan tupoksinya. Kendala tersebut pasti akan mempengaruhi pelayanan kepada kelompok sasaran sehingga mengakibatkan tidak tercapainya pelayanan secara optimal.

Demi mengupayakan keberhasilan implementasi seluruh satgas pelaksana program ETLE sudah melakukan pelatihan dalam upaya memebrikan pelayanan optimal di Kota Surabaya. Hal ini diterangkan AKP Narulita, “Untuk SDM kami pastikan sudah cukup mampu, karena personil-personil sudah menjalani pelatihan sehingga tujuan dalam proses penindakan pelanggaran, seperti contohnya saat mencocokkan data ERI di database sehingga bisa memberikan pelayanan prima terhadap masyarakat”.

Dalam pelaksanaan ETLE ini sistem elektronik dan sistem database yang mengambil peran lebih besar daripada peran manusia. Sehingga agen pelaksana disini hanya berperan sebagai oprator teknis dan fasilitator saja.

4. Lingkungan Sosial, Ekonomi Dan Politik

Kondisi sosial, politik, dan ekonomi di setiap wilayah yang berbeda-beda dan dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi program ETLE. Masyarakat ekonomi menengah kebawah dengan kemampuan ekonomi yang lemah akan cenderung memiliki tingkat pendidikan yang rendah juga (Subroto, 2014). Masyarakat yang berpendidikan rendah akan cenderung kurang bisa menerima perubahan dan kurang bisa beradaptasi dengan teknologi (Mustari, 2019).

Di Surabaya, program ETLE telah disosialisasikan kepada masyarakat dengan harapan saat pelaksanaannya tidak akan menemui kendala. Bapak Topo selaku petugas Dishub membenarkan bahwa dinas perhubungan selaku elemen pendukung fasilitator dalam menjalankan program ETLE sudah berupaya melakukan sosialisasi terhadap warga, “Kami sudah melakukan sosialisasi sebagai pengingat bahwa ETLE sudah diberlakukan melalui medsos Instagram @dishubsurabaya kemudian juga untuk informasi lebih lanjut bisa ditemui di internet melalui berita dan website resmi polri.

Hal ini juga dibenarkan oleh bapak Rofiq, yaitu salah satu warga Kota Surabaya yang telah mengalami tilang dengan sistem ETLE. Beliau menyampaikan bahwasannya, “secara proses alur pengurusan ETLE saya sudah tau, karena ada sosialisasinya melalui spanduk-spanduk di jalan raya dan sudah melihat di internet ada tata caranya semua. Jadi pada bulan Maret, saya dan istri terkena tilang online karena tidak pakai helm. Surat tilang dikirim ke rumah lengkap dengan foto pada saat melanggar. Jadi setelah mendapat surat tilang itu, saya langsung mengkonfirmasi melalui website sesuai dengan arahan pada saat sosialisasi dan sesuai petunjuk teknis di internet”.

Pada saat wawancara dengan salah satu warga yang mengalami tilang ETLE, yaitu Bapak Indra. Beliau juga mengatakan bahwasannya, denda ETLE memang mahal, karena denda yang dikenakan adalah denda maksimal dan

sudah tidak bisa menawar. Jika pada waktu sebelum ada ETLE, denda tilang masih bisa ditawarkan dengan harga paling rendah. Meskipun begitu keterangan lain yaitu Cahya N, meskipun biaya denda relative lebih mahal karna pembayaran denda tilang yang sesuai dengan tarif (tidak ada tawar-menawar harga) dirinya lebih menyukai sistem ETLE karena efisien waktu karna bisa diurus secara online.

Namun demikian, tidak semua warga memahami dan siap melaksanakan program ETLE. Sebagian warga sedikit lambat dalam beradaptasi terutama kurang bisa menerima perubahan dari yang berbasis konvensional ke hal yang berbasis elektronik. Untuk itu diharapkan pihak kepolisian Kota Surabaya tetap perlu memberikan bimbingan kepada masyarakat terkait program ETLE.

Dari segi politik, ETLE merupakan bagian dari pembangunan hukum di Indonesia. Politik hukum dibangun dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang RPJPN dimana salah satu poin pembangunan hukum diarahkan sebagai pendukung terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan (*sustainable economic development*), serta konflik yang berkaitan dengan penegakan dan perlindungan hukum, sehingga mampu menyelesaikan permasalahan seputar korupsi, kolusi dan nepotisme (Nadir & Win Yuli Wardani, 2020). ETLE hadir sebagai pembangunan hukum di era revolusi Industri 4.0 dan salah satu perwujudan penegakan hukum sesuai dengan tujuh arah pembangunan nasional (Wicaksono, 2020).

Secara nasional, pada 2021 lalu denda ETLE sudah menyumbang sejumlah 639 milyar rupiah pada kas negara (kompas,2020). Namun sayangnya hingga saat ini peruntukan denda tilang belum bisa dialokasikan untuk penambahan fasilitas ETLE karena belum diputuskan oleh kejaksaan agung, Hal ini disampaikan oleh Irjen Pol Firman pada Rapat Dengar Pendapat Kakorlantas Polri bersama Komisi III DPR-RI pada 29 Maret 2022. Sehingga gagasan mengenai anggaran tersebut dapat digunakan untuk keperluan pembangunan daerah atau bahkan digunakan untuk memenuhi kebutuhan pengembangan dan perluasan ETLE di Kota Surabaya sendiri belum dapat terlaksana.

5. Kecenderungan dari Para Pelaksana

Kecenderungan dari Para Pelaksana juga meliputi disposisi dari persepsi pelaksana dalam instansi, dalam hal ini seluruh petugas pelaksana ETLE di Kota Surabaya dan warga kota Surabaya. Perubahan sikap meliputi penolakan, netral atau mendukung berkaitan dengan nilai pribadi serta bentuk penerimaan terhadap performa kebijakan yang diberlakukan (Haryati et al., 2020).

Informasi yang didapat peneliti menunjukkan bahwa sikap Satgas pelaksana program ETLE ini sangat positif dan mendukung program ETLE. Mereka juga berupaya menunaikan tugas dengan tepat sesuai dengan peraturan pelaksanaan. Respon positif terlihat dari pernyataan AKP Narulita, “Program ini sangat memudahkan penindakan dari sisi pelaksana saat terjadi pelanggaran lalu lintas sehingga bisa tertib administrasi dan pelayanan secara maksimal”. Hal ini juga didukung

dari pernyataan polisi lalu lintas IPDA Christian, “Masyarakat bisa lebih terbiasa untuk menerapkan budaya berkendara tertib dan aman baik ada atau tiada polisi, karena kami turun di jalan bukan lagi untuk melakukan penindakan tilang secara konvensional jadi warga tidak memiliki kesempatan untuk memberi alasan atau meminta untuk selesai ditempat”.

Dalam hal ini ETLE juga memberikan dampak pada budaya berkendara pada masyarakat, sebelumnya masyarakat hanya patuh ketika melihat polisi, namun dengan adanya ETLE masyarakat terbiasa untuk tetap tertib berlalu lintas karna bentuk jera yang ditimbulkan oleh denda sanksi ETLE (Saputra, 2021). Hal ini diperlihatkan dari data penurunan jumlah pelanggaran lalu lintas di tahun sebelum dan sesudah program ETLE dilaksanakan :

Tabel 5. Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Surabaya 2019-2021

	2019	2020	2021
Pelanggaran lalu lintas	882	768	693
Jumlah Korban meninggal	100	73	62
luka berat	134	90	82
luka ringan	934	784	728

Sumber : Polrestabes Surabaya

Sebagai pengelola teknis para polisi lalu lintas mengetahui hal tersebut, namun tetap secara tegas menerapkan kebijakan yang berlaku secara tegas. Mereka menganggap bahwa pada awalnya semua aturan harus melalui paksaan terlebih dahulu, hingga warga menjadi terbiasa. Para anggota kepolisian saat ini juga telah patuh dan tanggung jawab terhadap peraturan, tidak ada pengecualian bagi polisi yang melanggar lalu lintas. Mereka pun jika melanggar peraturan lalu lintas tetap dikenakan sanksi yang sesuai.

Namun belum semua pihak memberikan respon positif terhadap program ETLE ini. Beberapa masyarakat masih ada yang keberatan jika terkena tilang secara ETLE dan harus membayar dendanya. Hal tersebut disebabkan peraturan yang dianggap cukup ketat dan sanksi yang cukup berat sehingga masyarakat belum terbiasa dan masih memerlukan adaptasi, terutama bagi pengendara sepeda motor. Pada beberapa pengendara motor terdapat kecenderungan untuk tidak memakai helm dengan alasan jarak tempuh dekat atau sering menerabas lampu merah.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan kajian pembahasan di atas, kesimpulan yang dapat diambil ialah secara umum implementasi program ETLE di kota Surabaya telah terlaksana dengan optimal. Adapun secara lebih spesifik bahwa:

Pada aspek ukuran dan tujuan dari program ETLE sendiri saat ini telah cukup jelas dan dilaksanakan sesuai dengan SOP. Program ETLE ditujukan dan diharapkan

mampu meningkatkan budaya disiplin masyarakat di wilayah Kota Surabaya saat berkendara. Serta penerapan ETLE ini dijamin mampu mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya.

Pada variabel sumber daya yang terdiri dari sumber daya manusia, sumber daya pendanaan, dan sarana prasarana telah tersedia dengan baik. Berbagai aktivitas persiapan telah dilakukan sebelum ETLE diterapkan. Sumber daya pendanaan secara bertahap telah dianggarkan yang berasal dari anggaran Polri dan juga mendapat bantuan dari dana APBD dan PNPB. Sarana prasarana yang juga telah disediakan oleh pihak kepolisian yang bekerjasama dengan pemerintah daerah kota Surabaya. Namun pemasangan CCTV belum merata pada ruas jalan yang ada di kota Surabaya. Hal ini disebabkan harga CCTV yang tidak murah sehingga pemasangan dilaksanakan secara bertahap.

Variabel komunikasi antar organisasi menjelaskan bagaimana komunikasi dilakukan melalui komunikasi internal dan komunikasi eksternal. Komunikasi dengan pihak internal terlaksana antara Satgas pelaksana ETLE

Kota Surabaya dan pusat. Pada saat yang sama, komunikasi kepada pihak eksternal dilakukan dengan melibatkan Satgas pelaksana ETLE Kota Surabaya, Pemkot Surabaya dan Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Sementara pada variabel karakteristik agen pelaksana yaitu satuan petugas ETLE yang beranggotakan polisi dari Polda Jatim dan Polrestabes Surabaya sangat mendukung program ini. Mereka telah mendapatkan pelatihan terkait dengan kompetensi teknis yang dibutuhkan selaku oprator ETLE.

Selanjutnya variabel lingkungan sosial, politik dan ekonomi dalam pelaksanaan ETLE masih menemui kendala. Kondisi ekonomi setiap masyarakat yang masih didominasi ekonomi kelas menengah kebawah dapat memberatkan masyarakat jika terkena denda pelanggaran (denda tilang) yang cukup mahal. Namun sisi positifnya pemasukan PNPB dapat bertambah, karena uang hasil denda tilang tersebut dikelola dan sebagian dialokasikan untuk pembangunan daerah dan pengembangan dan penambahan kamera CCTV ETLE.

Variabel yang terakhir yaitu kecenderungan dari para pelaksana, agen pelaksana kebijakan ETLE ini telah menunaikan tugas dan tanggung jawab dengan tepat sesuai dengan SOP pelaksanaan ETLE di Indonesia. Sehingga dirasa program ETLE ini merupakan salah satu upaya yang cukup efektif dalam meningkatkan kedisiplinan berkendara dan meningkatkan ketertiban berlalu lintas warga Surabaya.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian diatas terdapat beberapa poin yang bisa mewujudkan program ETLE yang lebih optimal di kota Surabaya yaitu, kedepannya agar pihak Kepolisian dan Pemkot Surabaya dapat segera menambah kamera CCTV ETLE untuk wilayah yang belum terpasang. Sehingga kota Surabaya dapat mengubah seluruhnya sistem tilang konvensional dan menggantinya dengan sistem ETLE.

DAFTAR PUSTAKA

BPS. 2019. Proyeksi Penduduk Surabaya Menurut Usia, Jenis Kelamin, dan Kelompok Umur.

Dian Herdiana. (2018). Sosialisasi Kebijakan Publik: Pengertian dan Konsep Dasar. *Stiacimahi.Ac.Id*, 14(November), 13–25. <http://www.stiacimahi.ac.id/wp-content/uploads/2019/12/2.-Dian-Herdiana.pdf>

Dr. H. Tachjan, M. S. (2006). Implementasi Kebijakan Publik. In (Vol. 1999, Issue December).

Eprilianto, D.F., Sari, Y.E.K. and Saputra, B., 2019. Mewujudkan Integrasi Data Melalui Implementasi Inovasi Pelayanan Kesehatan Berbasis Teknologi Digital. *JPSI (Journal of Public Sector Innovations)*, 4(1), pp.30-37.

Haryati, S., Akbar, B., Effendy, K., & Lukman, S. (2020). Implementation Of Follow-Up Policies Results Of The State Financial Examination. *International Journal of Governmental Studies and Humanities (IJGH)*, 1–12.

<https://korlantas.polri.go.id/>
<https://surabaya.liputan6.com/read/4513722/55-titik-wilayah-jatim-kini-terpasang-kamera-e-tilang-berikut-sebarannya>

Kurniawan, Agung. 2005. Transformasi Pelayanan Publik. Yogyakarta: Pembaharuan

Makmur. (2011). Efektivitas Kebijakan Kelembagaan Pengawasan. Rafika Aditama.

Milka, C dan Niswah, Fitrotun. 2018. Analisis Kesiapan Inovasi E-Tilang Melalui Cameraclosed Circuit Television (Cctv) Di Kantor Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya. *Publika*, 6(2).

Mulyadi, Deddy. 2016. Studi Kebijakan dan Pelayanan Publik : Konsep dan Aplikasi Proses Kebijakan Publik Berbasis Analisis Bukti untuk Pelayanan Publik Alfabeta : Bandung

Mustari, N. (2019). Pemahaman KEBIJAKAN PUBLIK: Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi Kebijakan Publik.

Nadir & Win Yuli Wardani. (2020). Politik Hukum Dalam Pembangunan Hukum Nasional Indonesia: Arah dan Subtansinya.

Pendidikan Dan Kebudayaan, 20(3), 390. <https://doi.org/10.24832/jpnk.v20i3.318>

Peraturan Pemerintah No 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Prasodjo, Irwan. 2018. Dampak Urbanisasi Bagi Pembangunan Manusia 2010-2016 Studi Kasus: Jakarta, Surabaya dan Medan. *Jurnal Ekonomi*, 23(3): 305.

Saputra, Noverdi Puja. "Penerapan E-LTE Berlaku Secara Nasional", *Media Indonesia*, 28 Maret 2021, hal. 7.

Saputra, P. N. (2021). Electronic Traffic Law Enforcement(Etle) Dan Permasalahannya. *Electronic Traffic Law Enforcement (Etle) Dan Permasalahannya*, 13(7), 1–6. <http://berkas.dpr.go.id/>

Sedarmayanti. (2009). Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja. CV Mandar Maju.

Sharon, D., & Aggarwal, V. (2019). Implementation of Industry 4.0 : Influence of Digital Natives and Agility of employees.

Subarsono. (2013). Analisis Kebijakan Publik : Konsep, Teori dan Aplikasi. PustakaBelajar.

Subroto, G. (2014). Hubungan Pendidikan dan Ekonomi: Perspektif Teori dan Empiris. Jurnal

Sugiyono. 2014. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung : Alfabeta

Suyitno. 2018. Metode Penelitian Kualitatif: Konsep, Prinsip dan Operasionalnya, Akademia Pustaka: Tulungagung.

Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan

Undang-Undang No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik

Wicaksono, D. A. (2020). Wujud Pembangunan Hukum Dalam Era Digital. Jurnal Rechts Vinding, 9(2), 311– 329.

Zanuardi, A., & Suprayitno, H. 2018. Analisa Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya melalui Pendekatan Knowledge Discovery in Database. Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas, 2(1): 45 – 55.

<https://doi.org/10.12962/j26151847.v2i1.3767>

