

**EFEKTIVITAS PENERAPAN *ELECTRONIC TRAFFIC LAW*
ENFORCEMENT TERHADAP PENANGGULANGAN PELANGGARAN
LALU LINTAS
(Studi Kasus di Kota Bandar Lampung)**

Skripsi

Oleh:

MICHELLE ADELLINA

1716021085



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2023**

ABSTRAK

EFEKTIVITAS PENERAPAN *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT* TERHADAP PENANGGULANGAN PELANGGARAN LALU LINTAS DI KOTA BANDAR LAMPUNG

Oleh :

MICHELLE ADELLINA

Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) merupakan digitalisasi tilang berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Penertiban Kendaraan. Penerapan sistem ETLE di Kota Bandar Lampung ternyata masih memiliki kesenjangan, sehingga kehadirannya sebagai solusi untuk meminimalisir jumlah pelanggaran lalu lintas justru berbanding terbalik dengan meningkatnya jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Efektivitas Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini yaitu observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Efektivitas Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* Terhadap Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung belum beroperasi secara efektif untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas di Kota Bandar Lampung hal ditunjukkan oleh 4 (empat) indikator. Pertama, ketepatan sasaran program, kurangnya pengetahuan kelompok sasaran mengenai adanya tilang online Kedua, sosialisasi yang dilakukan oleh pihak Kepolisian belum merata. Ketiga, tujuan program yang masih belum terwujud dari segi kedisiplinan berlalu lintas namun dari segi pelayanan sudah terwujud. Keempat, polisi masih kurang andil dalam memantau ETLE, karena pengguna jalan masih menemukan celah untuk melanggar peraturan dan Pelanggaran lalu lintas meningkat.

Kata Kunci : Efektivitas, ETLE, Pelanggaran

ABSTRACT

EFFECTIVENESS OF APPLICATION OF ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT ON TRAFFIC VIOLATION MANAGEMENT IN BANDAR LAMPUNG CITY

Oleh

MICHELLE ADELLINA

Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) is the digitization of traffic tickets based on the Road Traffic and Transportation Law Number 22 of 2009 and Government Regulation Number 80 of 2012 concerning Procedures for Vehicle Control. The implementation of the ETLE system in Bandar Lampung City still has gaps, so that its presence as a solution to minimize the number of traffic violations is inversely proportional to the increasing number of traffic violations in Bandar Lampung City. This study aims to determine the Effectiveness of Electronic Traffic Law Enforcement Implementation on Overcoming Traffic Violations in Bandar Lampung City. This research uses a qualitative descriptive method. The data collection techniques used in this research are observation, interview, and documentation. The results showed that the Effectiveness of the Implementation of Electronic Traffic Law Enforcement on Overcoming Traffic Violations in Bandar Lampung City has not operated effectively to overcome traffic violations in Bandar Lampung City as indicated by 4 (four) indicators. First, the accuracy of the program target, the lack of knowledge of the target group regarding the existence of online tickets Second, the socialization carried out by the police has not been evenly distributed. Third, the program objectives are still not realized in terms of traffic discipline but in terms of services have been realized. Fourth, the police still lack a role in monitoring ETLE, because road users still find loopholes to violate regulations and traffic violations increase.

Keyword : Effectiveness, ETLE, Violation

**EFEKTIVITAS PENERAPAN *ELECTRONIC TRAFFIC LAW*
ENFORCEMENT TERHADAP PENANGGULANGAN PELANGGARAN
LALU LINTAS
(Studi Kasus di Kota Bandar Lampung)**

Oleh:

MICHELLE ADELLINA

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA ILMU PEMERINTAHAN**

Pada

**Jurusan Ilmu Pemerintahan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2023**

Judul : **EFEKTIVITAS PENERAPAN *ELECTRONIC TRAFFIC*
LAW ENFORCEMENT TERHADAP PENANGGULANGAN
PELANGGARAN LALU LINTAS DI KOTA
BANDAR LAMPUNG**

Nama Mahasiswa : **Michelle Adellina**


No Pokok Mahasiswa : **1716021085**

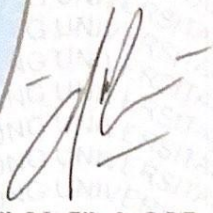
Jurusan : **Ilmu Pemerintahan**

Fakultas : **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**

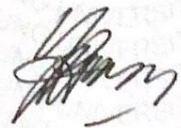


MENYETUJUI
1. Komisi Pembimbing


Drs. Denden Kurnia Drajat, M. Si
NIP. 196007291990101001


Lilih Muflihah, S.I.P., M.I.P
NIK. 231602820509201


2. Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan


Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.I.P
NIP. 196112181989021001

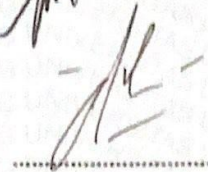
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : Drs. Denden Kurnia Drajat, M. Si



Sekretaris : Lilih Muflihah, S.I.P., M.I.P



Penguji : Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.I.P



2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dra. Ida Nurhaida, M.Si.
NIP. 196108071978032001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 27 Juni 2023

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama Michelle Adellina, tempat tanggal lahir Teluk Betung, 07 juni 1999. Jenjang pendidikan Penulis dimulai pada tahun 2006-2012 di Sekolah Dasar SDN 05 Bumi Waras. Setelah lulus Sekolah Dasar, pada tahun 2011-2013 Penulis menempuh pendidikan di Sekolah Menengah Pertama (SMPN) 16 Bandar Lampung. Selanjutnya pada tahun 2014-2017 Penulis melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Atas (SMAN) 10 Bandar Lampung. Kemudian pada tahun 2017 penulis dinyatakan lulus pada Seleksi Penerimaan Jalur Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SBMPTN) dan dinyatakan diterima sebagai mahasiswa Pendidikan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan lalu pada semester 3 Penulis pindah program studi ke Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung.

Selama Penulis melaksanakan studi pada jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) Universitas Lampung, Penulis pernah aktif di Himpunan Mahasiswa Jurusan (HMJ) Ilmu Pemerintahan sebagai sekretaris biro kewirausahaan dan Penulis aktif di UKM bulu tangkis UNILA. Pada tahun 2021 penulis melakukan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Kelurahan Bumi Waras, Kecamatan Bumi Waras, Kota Bandar Lampung. Selanjutnya, Pada tahun 2021 Penulis juga melakukan kegiatan Praktek Kerja Lapangan (PKL)/Magang di Komisi Pemilihan Umum Kota Bandar Lampung.

Demikian sekelumit aktivitas Penulis pada masa perkuliahan, sejak rentang tahun 2017-2022. Seluruh aktivitas dan pencapaian usaha merupakan kinerja Penulis yang bertujuan sebagai jalan menuju hidup yang lebih bermanfaat.

MOTTO

Jika Allah mengetahui ada kebaikan dalam hatimu, niscaya dia akan memberikan kepadamu yang lebih baik dari apa yang telah diambil daripadamu dan dia akan mengampuni kamu

(QS. At Anfal : 70)

It's fine to fake it until you make it, until you do, until it true

(Taylor Swift)

Step by step, Selesaikan satu persatu

Kita tidak sedang berlomba dengan siapapun. Tidak perlu merasa tertinggal, sebab setiap orang sedang berjuang dengan jalan hidupnya masing-masing. Remember everybody grows at different rates.

(Michelle Adellina)

Allah's plan is better than our dreams

(Michelle Adellina)

PERSEMBAHAN



Alhamdulillahirabbil Alamin segala puji dan syukur bagi Allah SWT yangtelah meridhai segala ikhlar hamba-Mu, sehingga pada akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan

Shalawat teriring salam, selalu tucurah kepada Nabi Muhammad SAW, yang selalu dinantikan syafaatnya di Yaumil Akhir

dan

Ku persembahkan karya ilmiah sederhana ini teruntuk ...

IBU DAN BAPAKKU TERCINTA

Suwarsih, Alm Jamal dan Eka Trianto

Yang tak henti ber-Ikhtiar dan ber-Doa demi keberlangsungan Anakmu menjalani hidup, beribu terimakasih tak dapat membalas semua jasamu demi membesarkan putra tersayang menjadi insan yang berguna.

Terimakasih untuk semua yang mendoakan dan mendukung selesainya skripsi ini, semoga segala kebaikan mendapat balasan dari Allah SWT.

Almamater Tercinta Universitas Lampung

SANWACANA

Bismillahirrahmannirrahiim

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Puji syukur Peneliti haturkan kehadiran Allah SWT, yang berkat rahmat-Nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan karya ilmiah/skripsi yang sederhana ini dalam rangka memenuhi syarat untuk meraih Gelar Sarjana Ilmu Pemerintahan (S.I.P.) di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung. Diiring dengan itu Shalawat beserta salam semoga tetap dilimpahkan kepada Nabi Muhammad ﷺ, keluarga dan sahabat beliau.

Dalam penyusunan skripsi yang berjudul “Efektivitas Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* Terhadap Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung”, Peneliti menyadari masih banyak kekurangan, baik dari segi isi maupun teknik penulisannya karena keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang Peneliti miliki. Selama penyusunan skripsi ini, penulis telah mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak, Suatu kehormatan dan kebanggaan bagi Penulis melalui sanwacana ini mengucapkan rasa terima kasih sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang berkenan membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini, diantaranya :

1. Kepada Allah SWT atas segala apa yang Engkau berikan kepada hambamu yang selalu khilaf atas segala nikmat-Mu. Terima kasih atas segala limpahan nikmat sehat, nikmat iman, nikmat islam yang selalu tercurah dalam setiap proses hidup yang hamba jalani, terimakasih atas kebesaran-Mu yang selalu memberikan kedamaian jiwa, serta hati yang lapang dalam menempuh kesulitan dihadapi.
2. Ibu Dra. Ida Nurhaida, M.Si. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
3. Bapak Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.I.P. selaku Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan sekaligus Pembimbing Akademik dan selaku Dosen Pembahas. Terima kasih atas segala saran dan kritik yang luar biasa dari skripsi Penulis sejak awal hingga menjelang Seminar Hasil. Semoga bapak selalu diberi kesehatan dan perlindungan oleh Allah SWT.

4. Bapak Drs. Denden Kurnia Drajat, M.Si selaku Dosen Pembimbing Utama. Terima kasih banyak pak karena bapak sudah sangat baik dan telah meluangkan waktunya untuk dapat membimbing Penulis dengan sabar, maaf jika Penulis telah megecewakan bapak. Semoga bapak selalu diberi kemudahan dan keberkahan dalam hidup.
5. Ibu Lilih Muflihah, S.IP.,M.IP selaku Dosen Pembimbing Pembantu. Terimakasih banyak bu karena ibu sudah sangat baik dan mau meluangkan waktunya untuk dapat membimbing Penulis dengan sabar. Terima kasih ibu selalu memberikan semangat, kata-kata semangat dari ibu sangat berarti bagi Penulis. Semoga ibu selalu diberi kemudahan dalam hidup, keberkahan hidup.
6. Seluruh Dosen Jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung meski tak dapat disebutkan namanya satu persatu, tetapi tidak mengurangi rasa hormat Penulis kepada bapak dan ibu semua. Penulis sangat bersyukur dapat diajarkan oleh bapak dan ibu dosen semua. Terima kasih telah memberikan ilmu yang bermanfaat dalam hidup Penulis.
7. Staff Jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Bang Puput dan Mbak Shella. Terima kasih sudah bersedia direpotkan dalam urusan administrasi perkuliahan. Teruntuk bang puput terima kasih banyak atas bantuan, semangat yang telah diberikan. Semoga sehat selalu dan dalam lindungan Allah SWT.
8. Kepada orangtua tercinta, Ibu Suwarsih, perempuan hebat yang selalu menjadi penyemangat. Saya persembahkan karya tulis sederhana ini untukmu. Terima kasih sudah melahirkan, merawat dan membesarkan saya dengan penuh cinta, selalu berjuang untuk kehidupan saya, kerja keras hingga akhirnya saya bisa tumbuh dewasa dan bisa berada di posisi saat ini. terima kasih engkau selalu mengerti dan tidak pernah menuntut anak-anakmu.
9. Alm bapak Jamal, seseorang yang biasa saya sebut bapak dan berhasil membuat saya menjadi anak yang berani menghadapi ketakutan untuk berkembang. Alhamdulillah kini saya bisa berada di tahap ini, menyelesaikan karya tulis ilmiah sebagaimana perwujudan terakhir yang engkau inginkan walaupun engkau sudah benar-benar pergi. Terimakasih sudah mengantarkan

saya berada ditempat ini, meskipun pada akhirnya perjalanan ini harus saya lewati sendiri tanpa lagi kau temani. Terima Kasih telah hadir dalam kehidupan Penulis dan banyak mengajarkan hal baik selama hidupmu. Semoga engkau di tempatkan di surganya Allah.

10. Bapak Eka Trianto, seseorang yang darahnya juga ikut mengalir dalam tubuh saya, terimakasih. Masa kelam itu, kini berhasil menjadi pengalaman terbaik saya. Terimakasih atas luka yang mampu mendewasakan saya, menguatkan saya dan mampu menuntun saya untuk belajar ikhlas dan menerima kata kehilangan sebagai bentuk proses penempaan menghadapi dinamika hidup. Saya persembahkan kecil ini untukmu.
11. Untuk Kakak dan Adikku Mozza Adellina, Lunna Adellina Terima kasih atas support yang telah diberikan. Semoga sehat selalu dan dalam lindungan Allah SWT.
12. Heriyansyah, terimakasih telah menjadi rumah kedua, tempat berkeluh kesah, selalu menjadi pendengar yang baik, dan banyak berkontribusi dalam penulisan skripsi ini. Mendahulukan kepentinganku, meluangkan waktu, tenaga, pikiran, materi maupun moril.
13. Untuk sahabatku Lalita Dewantari, Gesy Redila, Bella Fitria S.AB, Tedy Syah S.IP, Indri Agustin, Priambudi, Ifan Agus. Terima kasih selalu memberikan support. Kalian sangat berarti bagi saya, terima kasih sudah menjadi sahabat terbaikku. semoga kita bisa menggapai mimpi kita masing-masing.
14. Untuk teman seperjuanganku di dunia perkuliahan, Bella, Tharesa, Astri, Tesa, Cinday, Alexa, Lay, Herjuno, Galih, Lili. Terima kasih dari awal kuliah sampai saat ini masih berjuang bersama-sama, senantiasa membantu Penulis ketika kesulitan mengurus administrasi dalam proses penyusunan skripsi serta diskusi-diskusi ringan yang kalian berikan sehingga Penulis bisa menyelesaikan skripsi ini. Semoga kita semua diberi kemudahan dan kelancaran oleh Allah SWT.
15. Iptu M. Novaldo Supeno A.C.S. S.Tr.K, Bripka Rahmat Kuriawan S.H., M.H. Bripka Ferry Sucipto, Bripka Rildo, Bripka Ricky Raya, Bripka Fery Getsby, Bripka Mery Budinato terimakasih sudah menjadi abang dari adik kecil ini. Terima kasih atas arahan yang sudah diberikan, selalu memberikan semangat,

membantu proses perizinan. Terima kasih atas pengalaman baik selama ini, semoga abang-abang selalu diberikan kesehatan dan kemudahan dalam hidup oleh Allah SWT.

16. Briptu Septiana Rahayu, Briptu Selvy Fitra S.H, Briptu Nabilla Ghina Meutia S.H terima kasih telah menjadi sosok kakak perempuan yang selalu mendengarkan cerita-cerita adikmu ini, memberikan nasihat saran dan semangat. Terimakasih atas pengalaman dan mengajarkan berbagai hal selama berada di Polsek. Semoga kakak selalu diberi kesehatan, kelancaran dan kemudahan oleh Allah SWT dalam pencarian rezekinya.
17. Semua pihak yang tidak mungkin disebutkan satu persatu. Terimakasih banyak atas semuanya.
18. Terakhir untuk diriku sendiri, terima kasih telah berjuang, kuat dan sabar. Selamat kamu sudah melakukannya dan kamu berhasil. Beribu maaf atas kelelahan, kesusahan, keluhan, masalah serta kesedihan yang selalu hadir. Tetap semangat perjuangan masih panjang, jangan menyerah dan terus berusaha menjadi versi terbaik dirimu.

Peneliti berharap semoga Allah SWT membalas amal kebaikan atas bantuan dan dukungan semua pihak dalam menyelesaikan skripsi ini. Namun Peneliti menyadari keterbatasan kemampuan pada diri ini. Semoga skripsi ini berguna bagi pembaca pada umumnya.

Bandar Lampung, 21 Juni 2023

Michelle Adellina

DAFTAR ISI

Halaman

COVER	i
ABSTRAK	ii
ABSTRACT	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR SINGKATAN	viii
I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	24
1.3 Tujuan Penelitian	25
1.4 Manfaat Penelitian	25
II. TINJAUAN PUSTAKA	26
2.1 Konsep efektivitas.....	26
2.1.1 Ukuran efektivitas	28
2.2 Pelanggaran Lalu Lintas	34
2.3 Konsep <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i>	35
2.3.1 Pengertian <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i>	35
2.3.2 Perbedaan tilang manual dengan <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i>	36
2.3.3 Mekanisme Sistem <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i>	38
2.3.4 Tujuan <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i>	38
2.4 Kerangka Pikir	39
III. METODE PENELITIAN	41
3.1 Tipe Penelitian	41
3.2 Lokasi dan Waktu	42
3.3 Fokus Penelitian	42
3.4 Informan Penelitian	43
3.5 Jenis Data Penelitian	44

3.6	Teknik Pengumpulan Data.....	45
3.7	Teknik Pengolahan Data	48
3.8	Teknik Analisis Data.....	49
3.9	Teknik Validasi/Keabsahan Data.....	50
IV.	GAMBARAN UMUM.....	52
4.1	ETLE di Indonesia	52
4.2	Gambaran Umum Polresta Bandar Lampung	53
V.	HASIL DAN PEMBAHASAN... ..	64
5.1	Hasil Penelitian	94
5.2	Pembahasan.....	87
VI.	PENUTUP	94
6.1	Simpulan	94
6.2	Saran.....	95
	DAFTAR PUSTAKA	96
	LAMPIRAN.....	100

DAFTAR TABEL

Halaman

1. Tabel 1. Jumlah Pelanggaran dengan tilang manual dan ETLE tahun 2018 –2019	10
2. Tabel 2 Penelitian Terdahulu	20
3. Tabel 3 Informan Penelitian.....	44
4. Tabel 7 Daftar nama kapolresta bandar lampung	53
5. Tabel 8 Pelanggaran etle	81

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
1. Gambar 1. Kerangka Pikir.....	40
2. Gambar 3. Hasil potret kamera pengawas cctv.....	67
3. Gambar 4. Sosialisasi polisi kota bandar lampung.....	72
4. Gambar 5. Kenaikan pelanggaran lalu lintas tahun 2020-2021.....	77

DAFTAR SINGKATAN

1. ETLE	: <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i>
2. LLAJ	: Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
3. POLDA	: Kepolisian Daerah
4. CCTV	: <i>Closed Circuit Television</i>
5. SRC	: <i>Smart Regident Center</i>
6. ERI	: <i>Electronic Registration & Identification</i>
7. STNK	: Surat Tanda Nomor kendaraan
8. BPKB	: Buku Kepemilikan Kendaraan Bermotor
9. RTMC	: <i>Regional Traffic Management Centre</i>
10. Satlantas	: Satuan Polisi Lalu Lintas
11. PNBP	: Penerimaan Negara Bukan Pajak
12. Ojol	: <i>Ojek Online</i>
13. E-Tilang	: Elektronik Tilang
14. SIM	: Surat Izin Mengemudi
15. BRIVA	: <i>BRI Virtual Account</i>
16. TNKB	: Tanda Nomor Kendaraan Bermotor
17. JPO	: Jembatan Penyebrangan Orang
18. KKN	: Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sistem transportasi adalah hal penting bagi suatu kota, terutama kota besar dimana penduduknya memiliki tingkat aktivitas yang banyak. Dikatakan demikian karena sistem transportasi merupakan hal yang krusial dalam menentukan keefektifan suatu kota. Pergerakan aktivitas ekonomi dan penduduk yang menggerakkan kota sangat tergantung pada sistem transportasi yang sebagian besar dilayani oleh angkutan umum. Selain itu sistem transportasi merupakan hal yang krusial dalam menentukan keefektifan suatu kota.

Kelalaian berupa pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna transportasi sering kali menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Banyak sekali kasus pelanggaran lalu lintas di jalan raya yang dilakukan oleh pemakai jalan yang cenderung mengakibatkan timbulnya kecelakaan dan kemacetan lalu lintas yang semakin meningkat. Pelanggaran lalu lintas mayoritas berupa pelanggaran dalam hal marka, rambu lalu lintas dan lampu pengatur lalu lintas seperti larangan berhenti, parkir di tempat-tempat tertentu, menerobos lampu merah, tanpa surat dan kelengkapan kendaraan, dan lain-lain. Pelanggaran tersebut terjadi justru pada jam-jam sibuk dimana aktivitas masyarakat di jalan raya meningkat. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mengalami peningkatan pesat seiring bertambahnya kematian harian di Indonesia mencapai 1.348 kasus (CNN, 2021).

Dengan luas peningkatan alat transportasi bermotor demikian halnya juga terjadi peningkatan pelanggaran lalu lintas wilayah yang besar dan jumlah penduduk yang padat, Indonesia diperkirakan akan mengalami pandemi yang lebih lama dibanding negara lain.

Pelanggaran lalu lintas yang tertentu atau yang sering disebut dengan tilang merupakan kasus dalam ruang lingkup hukum pidana yang diatur dalam UU Nomor 14 Tahun 1992. Hukum pidana mengatur perbuatan-perbuatan yang dilarang oleh undang-undang dan berakibatkan diterapkannya hukuman bagi siapa saja yang melakukannya dan memenuhi unsur-unsur perbuatan yang disebutkan dalam undang-undang pidana. Tujuan hukum pidana adalah untuk menakut-nakuti orang agar tidak melakukan perbuatan yang tidak baik dan mendidik seseorang yang pernah melakukan perbuatan yang tidak baik menjadi baik dan dapat diterima.

Lalu lintas di dalam Undang-undang No 22 Tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Bicara tentang lalu lintas dan angkutan jalan, secara otomatis pikiran kita tertuju kepada aparat kepolisian. Padahal yang harus bertanggung jawab bukan hanya mereka. Pada undang-undang yang baru, secara spesifik dijelaskan bahwa terdapat beberapa institusi pemerintahan yang menjadi penanggung jawab masalah lalu lintas dan angkutan jalan.

Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Dalam kehidupan sehari-hari masyarakat membutuhkan jalan sebagai area aktivitas berlalu-lintas. Jalan adalah sarana transportasi darat. Jalan

merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan undang-undang ini biasanya suatu perbuatan yang dalam pemenuhan akibat hukumnya dikenakan sanksi yang berupa sanksi administrasi, denda maupun kurungan. Berdasarkan dari definisi-definisi tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas di atas, maka dapat diartikan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan atau perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang mengemudikan kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.

Ketertiban dalam berlalu lintas merupakan salah satu perwujudan disiplin nasional yang merupakan cermin budaya bangsa, oleh sebab itu setiap insan wajib turut mewujudkannya. Sebagai generasi muda sudah sewajarnya kita menjadi contoh dalam menjalankan peraturan pemerintah agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada. Untuk menghindari terjadinya pelanggaran lalu lintas maka masyarakat diharapkan dapat mengetahui dan melaksanakan serta patuh terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sudarto menyatakan bahwa pelanggaran adalah perbuatan yang oleh umum baru disadari sebagai tindak pidana, karena undang-undang menyebutnya sebagai delik, jadi karena ada undang-undang mengancam dengan pidana misalnya memparkir motor di sebelah kanan jalan.

Kemudian Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis on recht* dan kejahatan adalah *crimineel on recht*. *Politis on recht*

merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara, sedangkan *crimineel on recht* merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Senada dengan itu, Wirjono Prodjodikoro mengemukakan pandangannya bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (Desril, 2018)(Desril dkk, 2018 : 97-98). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan sebagaimana tercantum dalam undang-undang lalu lintas.

Adapun Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas diatur dalam Pasal 274 s.d 309 dan Pasal 313 Undang-Undang Nomo 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Pasal 276 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek yang tidak singgah di terminal.
2. Pasal 277 yaitu perbuatan memasukkan kendaraan bermotor, kereta gandeng, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe.
3. Pasal 278 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih di jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan dan peralatan pertolongan pertama pada kececelakaan.
4. Pasal 279 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas.
5. Pasal 280 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Polri.
6. Pasal 281 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan

yang tidak memiliki surat izin mengemudi.

7. Pasal 282 yaitu perbuatan pengguna jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Polri.
8. Pasal 283 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan.
9. Pasal 284 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda.
10. Pasal 285 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor sepeda motor atau kendaraan roda empat yang tidak memenuhi persyaratan teknis.
11. Pasal 286 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan.
12. Pasal 287 yaitu perbuatan menggunakan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, alat pemberi isyarat lalu lintas, aturan gerakan lalu lintas, melanggar ketentuan mengenai hak utama bagi kendaraan bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi atau sinar, melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau rendah, dan melanggar aturan tata cara pengandungan dan penempelan dengan kendaraan lain.
13. Pasal 288 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah, dan tidak dilengkapi dengan keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala.
14. Pasal 289 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor atau penumpang yang duduk di samping pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan.
15. Pasal 290 yaitu perbuatan mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor selain sepeda motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-

- rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm.
16. Pasal 291 yaitu perbuatan mengemudikan sepeda motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia atau membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm.
 17. Pasal 292 yaitu perbuatan mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping yang mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu) orang.
 18. Pasal 293 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu, dan pengemudi sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari.
 19. Pasal 294 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor yang akan membelok atau berbalik arah tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.
 20. Pasal 295 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat.
 21. Pasal 296 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara kereta api dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup atau ada isyarat lain.
 22. Pasal 297 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor berpapasan di jalan.
 23. Pasal 298 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan.
 24. Pasal 299 yaitu perbuatan mengendarai kendaraan tidak bermotor yang dengan sengaja berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan pengguna jalan atau menggunakan jalur khusus bagi kendaraan tidak bermotor.
 25. Pasal 300 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor tidak

menggunakan lajur jalan yang telah ditentukan, tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan menurunkan penumpang, dan tidak menutup pintu kendaraan selama kendaraan berjalan.

26. Pasal 301 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan.
27. Pasal 302 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.
28. Pasal 303 yaitu perbuatan mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang.
29. Pasal 304 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu menaikkan dan menurunkan penumpang lain di sepanjang perjalanan yang tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain.
30. Pasal 305 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait.
31. Pasal 306 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan.
32. Pasal 307 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut dan dimensi kendaraan.
33. Pasal 308 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor umum yang tidak dilengkapi izin dalam trayek atau izin angkutan barang khusus dan alat berat atau menyimpang izin yang ditentukan.
34. Pasal 309 yaitu perbuatan tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga.
35. Pasal 313 yaitu perbuatan tidak mengasuransikan kendaraan penumpang

Pelanggaran lalu lintas dapat disebabkan juga oleh banyak faktor, baik faktor internal maupun eksternal pengguna kendaraan bermotor. Faktor internal meliputi faktor manusia, sedangkan faktor eksternal adalah faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor cuaca. Selain itu, hampir setiap hari terjadi pelanggaran lalu lintas akibat faktor penegakkan hukum yang kurang diterapkan dalam berlalu lintas.

Faktor Sarana atau fasilitas mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, dan keuangan yang cukup. Tanpa adanya sarana atau fasilitas, maka tidak mungkin penegak hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana dan prasarana mempunyai pengaruh yang sangat besar bagi kelancaran pelaksanaan penegakkan hukum sangat mudah dipahami, dan banyak sekali contoh-contoh masyarakat. Misalnya pada UU No. 22 Tahun 2009 Paragraf 9 tentang Tata Cara Berlalu Lintas bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum Pasal 126 setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor umum angkutan orang dilarang berhenti selain di tempat yang telah ditentukan. Tetapi kenyataan di jalan, jumlah halte yang disediakan sangat terbatas. Sehingga menimbulkan pelanggaran-pelanggaran terhadap undang-undang tersebut.

Faktor lain yang dapat mempengaruhi keamanan dan ketertiban lalu lintas adalah kesadaran masyarakat akan peraturan berlalu lintas dan kepentingan manusia yang berlainan. Hal ini menyebabkan manusia cenderung bersikap ceroboh dan lalai. Bahkan kesengajaan menjadi faktor dominan terjadinya pelanggaran lalu lintas. Semakin tinggi kesadaran masyarakat akan hukum maka semakin memungkinkan adanya penegakkan hukum di masyarakat. Karena hukum berasal dari masyarakat dan diperuntukkan mencapai kedamaian di masyarakat pula. Oleh Karena itu, dipandang dari sudut tertentu maka masyarakat dapat mempengaruhi penegakkan hukum tersebut.

Masalah pokok pelanggaran lalu lintas sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi faktor-faktor tersebut. Seseorang yang melanggar peraturan lalu lintas, bukanlah selalu seorang penjahat. Seorang pengemudi yang melanggar lalu lintas adalah seseorang yang lalai di dalam membatasi penyalahgunaan hak-haknya. Pemasangan rambu yang tepat untuk memperingati pengemudi bahwa didepanya terdapat tikungan yang berbahaya akan dapat mencegah terjadinya kecelakaan. Selain itu pendidikan bagi pengemudi juga merupakan salah satu cara dalam menangani para pelanggar lalu lintas.

Sekarang ini masyarakat sudah mulai sadar dengan adanya sekolah mengemudi. Sekolah mengemudi merupakan suatu lembaga pendidikan yang tujuan utamanya adalah menghasilkan pengemudi-pengemudi yang cakap dan terampil di dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kalau tidak maka kemungkinan besar akan terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian benda atau hilangnya nyawa seseorang. Untuk itu penanggulangannya dengan cara melakukan tugasnya dengan mengutamakan upaya preventif atau tindakan pencegahan dan reperif atau menindak dengan mengkaji ulang suatu peristiwa yang terjadi sesuai dengan ketentuan yang diatur oleh undang-undang.

Selain itu kepolisian juga harus mengadakan patroli-patroli rutin dan operasi rutin. Apabila operasi dan patroli rutin kurang maksimal maka pihak menggelar operasi khusus lalu lintas. Operasi khusus ini dengan melakukan razia kendaraan bermotor baik razia kelengkapan kendaraan bermotor maupun razia kelengkapan surat kendaraan bermotor.

Kondisi lalu lintas di Indonesia, terutama di kota-kota besar jauh dari tertib. Kekhawatiran atas perilaku sembrono dapat memicuh kecelakaan lalu lintas jalan. Tidak ada cara lain untuk menertibkan kondisi tersebut pemerintah lalu membuat peraturan seputar lalu lintas dan jalan raya.

Pemerintah bersama DPR mengesahkan undang-undang lalu lintas yang baru, UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ). Undang-undang ini mengatur lebih jelas tentang jalan raya. Dengan undang-undang ini tentu saja dapat menertibkan sebuah harapan terciptanya lalu lintas yang tertib dan ramah bagi para pengguna jalan. Pada kenyataannya, tidak banyak yang mengetahui tentang ganjaran atau sanksi bagi para pelanggar aturan. Hal ini sering dimanfaatkan oleh oknum petugas untuk berdamai dengan membayar sejumlah uang. Berikut ini akan diuraikan beberapa kasus yang kerap terjadi di jalan raya sehingga kita menjadi waspada, lebih hati-hati, dan tidak mudah untuk berdamai dengan oknum petugas. Sudah selalu disebarluaskan bahwa kecelakaan-kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebagian besar adalah akibat ulah pengemudi yang tidak disiplin dan kurang memiliki rasa tanggung jawab terhadap keselamatan penumpang.

sejak bulan November tahun 2018 Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya telah melakukan penindakan terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya yang terekam melalui kamera ETLE. Adapun jumlah penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dengan menerapkan ETLE bulan November 2018 s.d Desember 2019 berdasarkan Laporan Anev ETLE Subdit Penegakan Hukum Ditlantas Polda Metro Jaya Tahun 2019 dapat dilihat dari tabel 4.

Tabel 4. Jumlah Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* Bulan November 2018 s.d Desember 2019

No	Jenis Pelanggaran	Jumlah
1	Ketentuan ganjil genap	6.726
2	Sabuk keselamatan	23.427
3	Menggunakan Ponsel	1.435
4	Traffic Light/Marka jalan	33.166
	Jumlah	67.754

(Sumber: Laporan Anev ETLE Ditlantas Polda Metro Jaya Tahun 2018 s.d 2019)

Sebagai pusat kota dan pemerintahan tentunya menyebabkan banyak masyarakat berbondong-bondong untuk sekedar singgah maupun tinggal di kota Bandar Lampung. Hal ini tentunya menyebabkan pengguna di Kota Bandar Lampung terus bertambah setiap harinya. Akibat semakin tingginya pertumbuhan jumlah pengguna jalan yang tidak sesuai dengan kondisi jalan hal ini kemudian menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas. berikut data jumlah kasus pelanggaran lalu lintas Kota Bandar Lampung.

Table 5. Jumlah kasus pelanggaran Lalu Lintas kota Bandar Lampung

No	Tahun	Jangka Waktu	Jumlah Pelanggaran
1	2019	Januari-Desember	19.682
2	2020	Januari Desember	14.263
3	2021	Januari-Maret	-
4	2021	Maret-Desember	165.552
5	2022	Januari-Juni	21.517

(Sumber: Satlantas Polresta Bandar Lampung 2022, diolah oleh Peneliti)

Berdasarkan tabel diatas menurut data dari Satlantas Polresta Bandar Lampung jumlah kasus pelanggaran yang terjaring razia pada saat dilakukannya operasi lalu lintas tahun 2019 menyentuh angka yang cukup tinggi hingga mencapai 29.682 kasus pelanggaran. Kemudian pada tahun 2020 kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi mulai mengalami penurunan yang signifikan. Pada tabel yang tertulis diatas pada periode Januari-Maret 2021 tidak tercatat pelanggaran karena dalam adanya virus covid 19 yang terus menerus terjadi sehingga membuat Satlantas Polresta Bandar Lampung mengambil kebijakan untuk lebih memfokuskan pada penerapan protokol kesehatan pada masyarakat dan tindakan penilangan pada pelanggaran lalu lintas ditiadakan untuk sementara hal ini juga sesuai dengan perintah kapolri. Pada data di periode Maret setelah adanya penerapan ETLE kasus pelanggaran lalu lintas justru mengalami kenaikan drastis dari sebelum

diterapkannya ETLE dan juga pada periode Januari-Juni pelanggaran lalu lintas masih saja tinggi. Tingginya kasus pelanggaran lalu lintas setelah diterapkannya ETLE tentunya menjadi suatu permasalahan yang perlu dikaji.

Tabel 6. Data kecelakaan lalu lintas

No.	Data Kecelakaan lalu lintas	Jumlah
1	Januari-Desember 2021	1.738
2	Januari-Desember 2022	1.755

(Sumber: Satlantas Polresta Bandar Lampung 2022, diolah oleh Peneliti)

Sementara itu, peristiwa kecelakaan di Provinsi Lampung sepanjang tahun 2022 mengalami peningkatan sebanyak 1 persen dibandingkan tahun 2021. Peningkatan data tersebut disampaikan dalam Rilis Akhir tahun 2022 yang dilaksanakan Polda Lampung di Mapolda pada hari Sabtu, 31 Desember 2022. Dalam pemaparan data kecelakaan tahun 2021 mulai dari Januari hingga Desember sebanyak 1.738 kasus. Sedangkan di tahun 2022 di bulan yang sama tercatat sebanyak 1.755 kasus terjadi. Kemudian, peningkatan data korban kecelakaan lalu lintas Korban luka berat hingga 24 persen di tahun 2022 sebanyak 1002 kasus, dan tahun 2021 sejumlah 793 kasus Korban luka ringan tahun 2021, berjumlah 1.617 sedangkan di tahun 2022 turun 1.597. Korban meninggal mengalami di tahun 2021, jumlah korban meninggal dunia dalam peristiwa kecelakaan mencapai 668, sementara di tahun 2022 sebanyak 642 ada penurunan trend sebanyak 4 persen.

Pelanggaran lalu lintas di Kota Bandar Lampung terbilang tinggi namun tingkat kepatuhan masyarakat Indonesia dalam berlalu lintas masih tergolong rendah. Diterapkannya ETLE dimaksudkan agar mampu untuk mengatasi permasalahan pelanggaran lalu lintas serta mampu menciptakan budaya tertib lalu lintas pada masyarakat Indonesia.

Hal ini membuat salah satu lembaga pemerintah yaitu Kepolisian Republik Indonesia melakukan suatu langkah pembaharuan dalam perbaikan di bidang ketertiban dan keamanan lalu lintas, yaitu dengan menerapkan sistem tilang online atau disebut dengan ETLE. Dalam Pasal 272 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menyebutkan bahwa untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik. Pengaturan terkait tilang elektronik, dapat dilihat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Kapolri Jenderal Listyo Sigit Prabowo meresmikan pemberlakuan ETLE atau tilang elektronik tahap I pada Selasa 23 Maret 2021. Dalam peresmian tersebut terdapat 12 Kepolisian Daerah (Polda) dengan 244 kamera tilang elektronik yang dioperasikan (Gridoto. com, 23 Maret 2021). Kedua belas Polda tersebut adalah Polda Metro Jaya, Polda Jawa barat, Polda Jawa tengah, Polda Jawa timur, Polda Jambi, Polda Sumatera utara, Polda Riau, Polda Banten, Polda Daerh Istimewa Yogyakarta, Polda Lampung, Polda Sulawesi Selatan, dan Polda Sumatera Barat. Namun menurut Kepala Sub Direktorat Penindakan Pelanggaran Direktorat Penegakan Hukum Korps Lalu Lintas Polri Kombes Abrianto Pardede, baru tiga Polda yang telah menerapkan sistem ETLE, yaitu Polda Metro Jaya, Polda Daerah Istimewa Yogyakarta, dan Polda Jawa timur. Sisanya masih melakukan sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat tentang berlakunya ETLE (Saputra, 2021).

Menurut data Polda Metro Jaya 2019-2020 terdapat sebanyak 177.936 pelanggaran lalu lintas (kompas. com, 2021). Data tersebut baru pada satu Polda, dapat dibayangkan berapa banyak jumlah pelanggaran lalu lintas di seluruh Polda yang ada di Indonesia. Berdasarkan latar belakang tersebut, tulisan ini akan mengkaji mekanisme, jenis pelanggaran, dan sanksi serta

permasalahan disertai solusi yang dapat dilakukan dalam ETLE. ETLE merupakan implementasi teknologi informasi yang digunakan untuk menangkap pelanggaran-pelanggaran dalam berlalu lintas secara elektronik untuk mendukung keamanan, ketertiban, keselamatan dalam berlalu lintas. Mekanisme sistem kerja dari ETLE ini adalah dengan menggunakan implementasi sensor kamera yang memanfaatkan teknologi CCTV (*Closed Circuit Television*) yaitu dengan cara merekam secara otomatis pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara. Setelah itu, pengendara yang terdeteksi melakukan pelanggaran maka akan mendapatkan surat tilang secara otomatis melalui layanan pos atau email. Penerapan ETLE di Bandar Lampung telah diresmikan Direktorat Lalu LintasPolda Lampung pada tanggal 23 Maret 2021 (Jaya, 2021).

ETLE memiliki kelebihan pelayanannya lebih cepat daripada tilang konvensional. Kelebihannya adalah sistem ini sangat praktis dan cepat. Penerapan sistem tilang elektronik (ETLE) itu untuk memfasilitasi kecepatan dan kemudahan, keterbukaan pelaksanaan proses tilang atau sebagai pengganti proses tilang di tempat. Beberapa manfaat bagi pelanggar lalu lintas dengan adanya sistem ETLE adalah transparansi tindakan aparat publik di dalam kegiatan penyelenggaraan pemerintahan serta pemberdayaan masyarakat dengan harapan dapat menularkan sikap tertib lalu lintas setelah mengetahui peraturan yang ada kepada orang di sekelilingnya agar tidak melanggar peraturan yang ada.

Responsivitas pihak berwenang akan lebih tinggi dan semakin tanggap dan terhadap aduan masyarakat dalam hal lalu lintas dan keadilan dimana setiap pelanggar yang melakukan perbuatan pelanggaran yang sama akan mendapatkan denda atau hukuman yang sama tanpa pandang bulu. Sudah bukan rahasia umum bila praktik suap-menyuap saat operasi lalu lintas sering terjadi. Itulah alasan yang mendasari Kepolisian Republik Indonesia menerapkan sistem ETLE, sistem yang dipercaya dapat mengurangi praktik pungli (pungutan liar) dan suap. Proses tilang ini dibantu dengan pemasangan

kamera CCTV dipasang di beberapa titik strategis di Kota Bandar Lampung kamera CCTV inilah yang kemudian akan memantau pengendara di jalan raya. Jika ada pengendara yang melakukan pelanggaran lalu lintas maka petugas yang berjaga di posko pemantauan CCTV akan mengambil gambar pelanggar lalu mencari data pelanggar kemudian memblokir STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) pelanggar, selanjutnya pihak kepolisian akan mengirim surat tilang ke alamat pelanggar dan apabila pelanggar telah menerima surat tilangnya, maka pelanggar diperkenankan untuk membayar denda tilang di Bank BRI.

Jika pelanggar telah membayar denda tilangnya, maka pihak kepolisian akan membuka blokir STNK dari pelanggar, tetapi apabila pelanggar tidak membayar denda tilangnya, maka pihak kepolisian tidak akan membuka blokir STNK dari pelanggar sehingga kendaraan pelanggar menjadi kendaraan bodong atau ilegal. Untuk dapat melihat informasi mengenai denda tilang, masyarakat Kota Bandar Lampung dapat mengakses dan membuka Satlantas Polrestabes Bandar Lampung telah mensosialisasikan secara langsung kepada masyarakat yang terkena tilang tentang mekanisme sistem tilang baru yang disebut sistem ETLE, setiap pengendara kendaraan wajib menjaga ketertiban dan mematuhi rambu-rambuberalu lintas. Hal ini bertujuan untuk menjamin keselamatan para pengemudi kendaraan itu sendiri (Irsan, 2018).

Sejak ETLE di Kota Bandar Lampung resmi diluncurkan terdapat pelanggaran sebanyak 25.477 pelanggar lalu lintas. Pelanggar tersebut berhasil tertangkap di 5 titik lokasi kamera ETLE, tindakan pelanggaran paling banyak terekam kamera ETLE yaitu Pelanggar didominasi pemotor yang tidak menggunakan helm dan menerobos lampu lalu lintas. Satlantas Polresta Bandar Lampung AKP Rohmawan melalui Petugas *Back Office* ETLE, Briпка Rendy Firanda mencatat, dari lima titik jalan utama kota setempat yang telah dipasang ETLE ada seribu kendaraan yang berhasil terekam melanggar lalu lintas per harinya namun hanya 20 sampai 30

pelanggar yang berhasil divalidasi.

"Jumlah pelanggar tidak tentu per harinya, berkisar 1000 pelanggar, namun yang divalidasi 20 sampai 30 pelanggar, Kebanyakan pelanggar yang melawan arus dan menerobos lampu merah" (Didik, 2021).

Berdasarkan pernyataan di atas Pengamat Hukum Unila, Eddy Rifai menilai, hal itu lantaran budaya masyarakat yang hingga saat ini melihat hukum itu masih rendah. Apabila tidak ada polisi yang berjaga di lokasi tersebut, maka tidak ada yang memberikan sanksi. Maka budaya melanggar itu masih tinggi.

"Jadi kalau selama ini mereka melihat hukum itu dari aparat. Dimana kalau dijaga oleh polisi, mereka yang tidak pakai helm, sabuk pengaman dan lain sebagainya itu mereka takut, tapi dengan adanya elektronik ini mereka tidak melihat ada aparat, sehingga masih ada pelanggaran itu. Artinya kesadaran hukum masyarakat kita yang masih rendah. Selain itu kita juga minta agar penegakan hukum nya juga ditingkatkan. Sehingga di masyarakat ini menyadari bahwa penegakan hukum ini tidak harus ada petugas polisi, tapi juga dengan adanya e-Tilang itu lah masyarakat akan sadar hukum" (Didik, 2021).

Dalam kegiatan pra-riset, Peneliti melakukan wawancara langsung kepada salah satu petugas *back office* ETLE, dan masyarakat dengan hasil yakni sebagai berikut:

"Menurut Bripta Arief petugas *back office* ETLE, terkait semakin meningkatnya jumlah pelanggar lalu lintas sejauh ini pihaknya telah melakukan sosialisasi kepada masyarakat mengenai sistem ETLE, menurut pihaknya masyarakat sudah tau dengan adanya sistem ETLE ini, namun masyarakat masih acuh akan hal itu. Lalu ada beberapa kendala saat sistem ETLE ini dilaksanakan yaitu kendala teknis, seperti jaringan yang lambat serta server yang mengalami *down* dan kendala kekurangan biaya untuk mengantar surat konfirmasi".

Namun pernyataan salah satu petugas *back office* ETLE tersebut bertolak belakang dengan pernyataan yang diberikan oleh salah satu masyarakat yang sedang berada di wilayah Tanjung Karang. Menurut Ferdy, *driver* ojek online (Ojol), ia mengatakan bahwa pihaknya sudah tahu jika ada sistem ETLE di Kota Bandar Lampung. Namun peraturan ini cukup menyulitkan

dirinya dan rekan-rekan sesama Ojol. Mengingat, bidang pekerjaan yang diguluti sangat bergantung pada penggunaan ponsel. Para *driver* ojol selalu mengandalkan ponsel di bidang pekerjaannya, untuk mengantar hingga menjemput penumpangnya. Lalu ia mengatakan jika ia belum mengetahui dengan jelas bagaimana mekanisme sistem ETLE karena kurangnya sosialisasi yang dilakukan pihak kepolisian.

Penerapan E-tilang merupakan sebuah pilihan yang efektif yang mencapai sasaran dalam pelaksanaan tilang kepada pelanggar peraturan lalu lintas walaupun belum dapat dikatakan bahwa tilang elektronik ini efektif karena belum semua masyarakat di Indonesia melek teknologi. Masih banyak dari mereka yang belum tahu mengenai adanya tilang elektronik sehingga perlunya sosialisasi yang lebih gencar dan merata kepada masyarakat.

Masih banyak pengendara lalu lintas yang belum mengetahui bahwa sistem ETLE telah berlaku di Kota Bandar Lampung. Pada saat Peneliti ke beberapa titik lokasi kamera ETLE di jalan Cut Nyak Dien (lampu merah Tamin) dan jalan Pattimura (lampu merah Begadang Resto) untuk melakukan pengamatan, masih banyak masyarakat yang melanggar lalu lintas seperti tidak memakai helm, melanggar lampu lalu lintas dan berboncengan 3 orang.

Selain kendala sosialisasi yang kurang maksimal, kendaraan sudah berpindah kepemilikan atau sudah diperjual-belikan juga terdapat kendala lagi dalam pelaksanaan ETLE di wilayah Kota Bandar Lampung yaitu kendaraan pelanggar belum dibalik nama. Apabila kendaraan pelanggar belum dibalik nama, ini menyebabkan dalam proses pengiriman surat konfirmasi kepada pelanggar lalu lintas yang merupakan pemilik kendaraan yang baru tidak tersampaikan, karena pihak petugas kepolisian akan mengirim surat konfirmasi pelanggaran kepada atas nama STNK. Sedangkan jangka waktu untuk melakukan konfirmasi maksimal 4 hari setelah surat dikirim kepada pelanggar. Setelah 4 hari tidak konfirmasi maka akan dilakukan pemblokiran Artinya pemilik kendaraan yang baru dalam hal ini tidak mengetahui bahwa kendaraan yang baru dibelinya tersebut telah

diblokir oleh petugas.

Bukan hanya kendaraan pelanggar belum dibalik nama yang menjadi kendala tetapi kendaraan bodong juga menjadi kendalanya. Kendaraan bodong adalah kendaraan yang tidak memiliki dokumen yang sah. Kendaraan bodong ini dapat dikenali dari plat nomor kendaraannya. Ketika pelanggar melakukan pelanggaran lalu lintas, maka CCTV dapat merekam plat nomor, selanjutnya akan diidentifikasi melalui SRC (*Smart Resident Center*). Apabila tidak bisa diidentifikasi artinya kendaraan tersebut tidak terdaftar, dan kendaraan tersebut dinyatakan bodong.

Tabel 1. Tabel Jumlah Pelanggaran dengan tilang manual dan ETLE tahun 2020–2021

No.	Tahun	Jenis Tilang	Jumlah Pelanggaran
1	2020	Tilang Manual	14.263
2	2021	ETLE	25.477

(Sumber : *Polresta Bandar Lampung, 2022*)

Berdasarkan tabel tersebut bahwasanya sistem ETLE yang diharapkan dapat meminimalisir pelanggaran lalu lintas di Kota Bandar Lampung, setelah diterapkan justru jumlah pelanggaran lalu lintas semakin meningkat. Pada tahun 2020 sebelum diterapkannya sistem ETLE di Kota Bandar Lampung, jumlah pelanggaran lalu lintas sebanyak 14.263 pelanggar. Kemudian saat diterapkannya sistem ETLE pada tahun 2021 jumlah pelanggaran lalu lintas meningkat menjadi 25.477 pelanggaran. Terhitung sejak 23 Maret hingga 14 April 2021. Hal ini menunjukkan bahwa dalam penerapan sistem ETLE di Kota Bandar Lampung ternyata masih memiliki kesenjangan, sehingga kehadirannya sebagai solusi untuk meminimalisir jumlah pelanggaran lalu lintas justru berbanding terbalik dengan meningkatnya jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Bandar Lampung. Kemudian masalah lainnya yang terjadi di lapangan adalah disaat sistem ETLE telah diterapkan di Kota Bandar Lampung, disaat bersamaan sistem tilang manual juga masih berjalan. Hal

ini menunjukkan pula bahwa sistem ETLE masih belum mampu menggantikan sistem tilang manual yang sebelumnya diterapkan di Kota Bandar Lampung.

Penerapan ETLE nasional merupakan terobosan Korlantas Polri. Berikut ini adalah mekanisme tilang menggunakan metode ETLE yaitu :

1. Tahap 1

Perangkat ETLE secara otomatis menangkap pelanggaran lalu lintas yang dimonitor dan mengirimkan media barang bukti pelanggaran ke Back Office ETLE di Regional Traffic Management Centre (RTMC) Polda Metro Jaya.

2. Tahap 2

Petugas mengidentifikasi Data Kendaraan menggunakan Electronic Registration & Identifikasi (ERI) sebagai sumber data kendaraan.

3. Tahap 3

Petugas mengirimkan surat konfirmasi ke alamat publik kendaraan bermotor untuk permohonan konfirmasi atas pelanggaran yang terjadi. Surat konfirmasi adalah langkah awal dari penindakan, yang mana pemilik kendaraan wajib mengonfirmasi tentang kepemilikan kendaraan dan pengemudi kendaraan pada saat terjadinya pelanggaran. Jika kendaraan yang dimaksud sudah bukan menjadi kendaraan milik orang yang mendapat surat konfirmasi, maka hal itu harus segera dikonfirmasi.

4. Tahap 4

Penerima surat memiliki batas waktu sampai dengan 8 hari dari terjadinya pelanggaran untuk melakukan konfirmasi melalui website atau datang langsung ke kantor Sub Direktorat Penegakan Hukum.

5. Tahap 5

Setelah pelanggaran terkonfirmasi, petugas menerbitkan tilang dengan metode pembayaran via BRI Virtual Account (BRIVA) untuk setiap pelanggaran yang telah terverifikasi untuk penegakan hukum.

Sebagai catatan, kegagalan pemilik kendaraan untuk mengkonfirmasi pelanggaran, akan mengakibatkan blokir STNK sementara. Baik itu ketika telah pindah alamat, telah dijual, maupun kegagalan membayar denda. Kemudian untuk memperkuat penelitian ini, Peneliti merujuk pada penelitian terdahulu sebagai bahan referensi. Adapun penelitian terdahulu yang menjadi acuan penulis, adalah :

Tabel 2. Penelitian Sejenis Terdahulu

No	Nama peneliti/Tahun	Jenis	Judul penelitian
1	Lutfina Zunia Apriliana, Nyoman Serikat Putra Jaya(2019)	Jurnal	Efektivitas penggunaan e-tilang terhadap pelanggaran lalu lintas di Polres Magelang
2	Syeni Rakhmadani (2017)	Jurnal	Analisis Penerapan e-tilang dalam mewujudkan good governance di Indonesia
3	Rahman Amin (2021)	Jurnal	Optimalisasi fungsi lalu lintas Polri dalam penerapan <i>electronic traffic law enforcement</i> guna mewujudkan budaya tertib berlalu lintas
4	Mutia Riska (2019)	Jurnal	Efektivitas penerapan <i>e-government</i> melalui sistem e-tilang pada satuan polisi lalu lintas (Satlantas) Polresta Pekanbaru
5	Rahman Amin, Alfin Pratama, Iren Manalu (2020)	Jurnal	Efektivitas Penerapan Tilang Elektronik Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya

6	Noverdi Puja Saputra	Jurnal	<i>Electronic traffic law enforcement (ETLE)</i> dan permasalahannya
7	Setiyanto, Gunarto, Sri Endah Wahyuningsih	Jurnal	Efektivitas penerapan sanksi denda e-tilang bagi pelanggar lalu lintas berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(Sumber : Diolah oleh Peneliti, 2022)

Berikut adalah pemaparan lebih lanjut terkait table 2 :

Pertama, berdasarkan penelitian Lutfina Zunia Apriliana, Nyoman Serikat Putra Jaya (2019), menjelaskan penggunaan aplikasi E-tilang di Wilayah Hukum Polres Magelang masih terbilang minim dibandingkan penggunaan tilang manual, padahal sejatinya e-tilang lebih memudahkan para pelanggar untuk menyelesaikan permasalahan hukum yang di hadapinya dengan reformasi birokrasi yang efektif serta kepastian hukum terhadap denda tilang yang di dapatkan oleh pelanggar. Hasil dari penelitian ini menunjukkan penggunaan aplikasi e-tilang terlihat belum efektif karena belum memenuhi kelima indikator efektivitas yang dikemukakan oleh Stees. Indikator tersebut adalah produktivitas, kemampuan adaptasi kerja, kepuasan kerja, kemampuan berlabar dan pencarian sumber daya. Terdapat faktor penghambat yang mempengaruhi efektivitas aplikasi e-tilang, diantaranya adalah sumber daya manusia, intensitas sosialisasi e-tilang, mekanisme pelayanan aplikasi e-tilang serta sarana dan prasarana.

Kedua, berdasarkan penelitian Syeni Rakhmadani (2017) menjelaskan bahwa lahirnya kebijakan e-tilang berangkat dari banyaknya permasalahan-permasalahan yang terjadi dalam penegakan hukum mengenai pelanggaran-pelanggaran yang terjadi dalam berlalu lintas mulai dari pungutan liar, istilah damai di tempat, masalah sidang tilang di pengadilan hingga akurabilitas

uang denda padahal tilang merupakan salah satu Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Penelitian ini menganalisis bagaimana penerapan e-tilang dalam mewujudkan *Good Governance* di Indonesia yang dilihat dari partisipasi masyarakat, transparansi, akuntabilitas, efektif dan efisien.

Ketiga, berdasarkan penelitian Rahman Amin (2021) Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan ETLE terhadap pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya sebagai Polda yang pertama kali menerapkan ETLE belum dapat berjalan dengan maksimal, di mana dasar hukum penerapan ETLE belum diatur dalam Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia, sehingga tidak dapat melakukan penindakan terhadap kendaraan bermotor yang berasal dari luar wilayah Polda dimana kamera ETLE merekam pelanggaran tersebut. Terbatasnya kemampuan kamera ETLE untuk merekam pelanggaran lalu lintas, belum tersedia sarana atau fasilitas dan anggaran dalam penerapan ETLE, dan masih rendahnya budaya hukum masyarakat.

Keempat, berdasarkan penelitian Mutia Riska (2019) menjelaskan bahwa penerapan sistem e-tilang Pada Satuan Polisi Lalu Lintas (Satlantas) di Polresta Pekanbaru belum bisa mencapai tujuannya beberapa indikator efektivitas yaitu pencapaian tujuan dari sistem e-tilang yaitu masyarakat belum sepenuhnya merasakan kemudahan dari adanya sistem e-tilang serta masih ada petugas yang melakukan pungli. Terdapat beberapa kendala yang menjadi faktor-faktor penghambat dari efektivitas penerapan sistem e-tilang yaitu gangguan jaringan yang menghambat input data pelanggar. Kurangnya sosialisasi dari petugas mengenai sistem e-tilang sehingga masih banyak masyarakat Kota Pekanbaru yang masih bingung dengan mekanisme sistem e-tilang. Perilaku pelaksana yang kurang berintegritas dapat di lihat bahwa masih adanya pungutan liar yang dilakukan oleh pelaksana terhadap para pelanggar menyebabkan penerapan sistem e-tilang ini belum bisa terlaksana dengan efektif.

Kelima, berdasarkan penelitian Rahman Amin, Alfin Pratama, Iren Manalu (2020) menjelaskan bahwa penerapan tilang elektronik terhadap pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya belum maksimal dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang terjadi di jalan raya karena kamera perangkat ETLE hanya dapat mendeteksi jenis-jenis pelanggaran tertentu di jalan raya dan tidak dapat menjangkau jenis-jenis pelanggaran sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tilang elektronik tidak dapat diterapkan terhadap kendaraan bermotor yang berasal dari luar wilayah hukum Polda Metro Jaya, serta penerapan Tilang elektronik tidak dapat diterapkan terhadap pengemudi atau pemilik kendaraan bermotor yang tidak mengikuti tahapan penyelesaian pelanggaran lalu lintas yakni melakukan konfirmasi dan pembayaran denda tilang sesuai dengan jangka waktu yang telah ditentukan. Tilang elektronik tidak dapat diterapkan terhadap kendaraan bermotor yang menggunakan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang tidak sesuai dengan nomor registrasi kendaraan bermotor yang tercatat di Samsat sehingga kendaraan bermotor tersebut tidak dapat dikenakan sanksi berupa tilang dan pemblokiran sehingga tidak memberikan efek jera kepada pengemudi kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas tersebut.

Keenam, berdasarkan penelitian Noverdi Puja Saputra menjelaskan bahwa terdapat permasalahan dalam penegakan ETLE yaitu pada faktor sarana prasarana, masyarakat, serta budaya. Faktor sarana prasarana dalam penerapan ETLE membutuhkan alat-alat canggih berupa kamera tilang maupun kamera tilang *mobile* serta alat-alat canggih lainnya untuk menunjang penegakan ETLE dengan jumlah yang banyak. Hal ini tentunya membutuhkan dana yang sangat besar, karena Indonesia memiliki wilayah yang sangat luas. Penegakannya harus dilakukan secara merata di seluruh wilayah. Lalu faktor masyarakat merupakan faktor terpenting dalam penerapan ETLE ini. Permasalahannya adalah masyarakat Indonesia banyak yang tidak taat aturan. Selanjutnya faktor budaya, budaya masyarakat

Indonesia baru takut dan patuh apabila ada polisi tentu menjadi masalah. Biasanya pengemudi tidak akan melanggar lalu lintas ketika ada polisi yang berjaga atau berpatroli.

Ketujuh, berdasarkan penelitian Setiyanto Gunarto, Sri Endah Wahyuningsih menjelaskan untuk mencapai sebuah proses tilang yang relevan maka perlu adanya sebuah sistem informasi yang didukung oleh sebuah perangkat lunak berbasis jaringan atau *website* yang memungkinkan penyebaran informasi kepada setiap anggota kepolisian secara *realtime*. Perangkat lunak yang dimaksud adalah sebuah program aplikasi yang dapat menyimpan informasi setiap penindakan pelanggaran aturan lalu lintas yang dilakukan masyarakat dalam sebuah *database*, dan ketika pelanggaran terulang oleh orang yang sama, maka program aplikasi atau sistem informasi ini akan menampilkan kembali pelanggaran yang dilakukan sebelumnya, kemudian data pelanggaran yang ditampilkan tersebut akan menjadi dasar penindakan selanjutnya, sehingga pelanggar tidak mendapatkan sanksi pada level yang sama namun dapat ditindak pada level yang lebih tinggi, dan tentu ini akan memberikan efek jera pada pelanggar.

Berdasarkan latar belakang di atas, dapat dilihat bahwa penerapan sistem ETLE di Kota Bandar Lampung belum maksimal dan terdapat masalah dalam penerapannya. Sehingga Peneliti tertarik untuk mengangkat masalah ini untuk penulisan ilmiah dengan judul Efektivitas Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* Terhadap Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Kasus di Kota Bandar Lampung).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka Peneliti tertarik untuk menjelaskan :

Bagaimanakah Efektivitas Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*

Terhadap Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang ada maka tujuan penelitian ini adalah untuk menjelaskan :

Untuk mengetahui Efektivitas Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Secara Teoritis

Diharapkan memberikan manfaat bagi akademis/pihak-pihak yang berkompeten dalam pencarian informasi atau sebagai referensi mengenai efektivitas penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung.

1.4.2 Secara Praktis

Dapat memberikan masukan-masukan pada pihak yang berkepentingan khususnya pada satuan polisi lalu lintas Kota Bandar Lampung dalam meningkatkan Efektivitas Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Konsep Efektivitas

Kata efektif berasal dari bahasa Inggris yaitu *effective* yang berarti berhasil atau sesuatu yang dilakukan berhasil dengan baik. Kamus ilmiah populer mendefinisikan efektivitas sebagai ketepatan penggunaan, hasil guna atau menunjang tujuan. Efektivitas merupakan unsur pokok untuk mencapai tujuan atau sasaran yang telah ditentukan di dalam setiap organisasi, kegiatan ataupun program. Disebut efektif apabila tercapai tujuan ataupun sasaran seperti yang telah ditentukan (Iga, 2012).

Upaya mengevaluasi jalannya suatu organisasi, dapat dilakukan melalui konsep efektivitas. Konsep ini adalah salah satu faktor untuk menentukan apakah perlu dilakukan perubahan secara signifikan terhadap bentuk dan manajemen organisasi atau tidak. Dalam hal ini, efektivitas merupakan pencapaian tujuan organisasi melalui pemanfaatan sumber daya yang dimiliki secara efisien, ditinjau dari sisi masukan (*input*), *process*, maupun keluaran (*output*). Dalam hal ini yang dimaksud sumber daya meliputi ketersediaan personil, sarana dan prasarana serta metode dan model yang digunakan. Suatu kegiatan dikatakan efisien apabila dikerjakan dengan benar dan sesuai dengan prosedur, sedangkan dikatakan efektif bila kegiatan tersebut dilaksanakan dengan benar dan memberikan hasil yang bermanfaat.

Efektivitas berasal dari kata efektif yang mengandung pengertian dicapainya keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Efektivitas selalu terkait dengan hubungan antara hasil yang diharapkan dengan hasil yang

sesungguhnya dicapai. Efektivitas dapat dilihat dari berbagai sudut pandang (*view point*) dan dapat dinilai dengan berbagai cara dan mempunyai kaitan yang erat dengan efisiensi. Seperti yang dikemukakan oleh Arthur G. Gedeian dkk mendefinisikan efektivitas, sebagai berikut: “*That is, the greater the extent to which an organization's goals are met or surpassed, the greater its effectiveness*” (Semakin besar pencapaian tujuan-tujuan organisasi semakin besar efektivitas) (Nasution, 1983).

Berdasarkan pendapat di atas, bahwa apabila pencapaian tujuan-tujuan daripada organisasi semakin besar, maka semakin besar pula efektivitasnya. Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan adanya pencapaian tujuan yang besar daripada organisasi maka makin besar pula hasil yang akan dicapai dari tujuan-tujuan tersebut. Efektivitas memiliki pengertian yang berbeda dengan efisiensi. Seperti yang dinyatakan oleh Ibnu Syamsi bahwa:

“Efektivitas (hasil guna) ditekankan pada efeknya, hasilnya dan kurang memperdulikan pengorbanan yang perlu diberikan untuk memperoleh hasil tersebut. Sedangkan efisiensi (daya guna), penekanannya disamping pada hasil yang ingin dicapai, juga besarnya pengorbanan untuk mencapai hasil tersebut perlu diperhitungkan” Ibnu, 1988).

Berdasarkan pendapat di atas, terdapat perbedaan antara efektivitas dan efisiensi. Perbedaan dari efektivitas dan efisiensi yaitu efektivitas menekankan pada hasil atau efeknya dalam pencapaian tujuan, sedangkan efisiensi cenderung pada penggunaan sumber daya dalam pencapaian tujuan. Selanjutnya mengenai efisiensi, Prajudi Admosudiharjo menyatakan sebagai berikut: “Kita berbicara tentang efisiensi bilamana kita membayangkan hal penggunaan sumber daya (*resources*) kita secara optimum untuk mencapai suatu tujuan tertentu”(Admosudiharjo, P, 1987)

Berdasarkan pendapat tersebut, efisiensi akan terjadi jika penggunaan sumber daya diberdayakan secara optimum sehingga suatu tujuan akan tercapai. Menurut pendapat Mahmudi mendefinisikan efektivitas, sebagai

berikut: “Efektivitas merupakan hubungan antara output dengan tujuan, semakin besar kontribusi (sumbangan) output terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program atau kegiatan” (Mahmudi, 2005). Dapat disimpulkan bahwa efektivitas mempunyai hubungan timbal balik antara output dengan tujuan. Semakin besar kontribusi output, maka semakin efektif suatu program atau kegiatan.

Pandangan yang sama Peter F. Drucker (H.A.S. Moenir) yang mendefinisikan efektivitas, sebagai berikut: *“Effectiveness, on the other hand, is the ability to choose appropriate objectives. An effective manager is one who selects the right things to get done”*. (Efektivitas, pada sisi lain, menjadi kemampuan untuk memilih sasaran hasil sesuai. Seorang manajer efektif adalah satu yang memilih kebenaran untuk melaksanakan) (Moenir, 2006).

2.1.1 Pengukuran Efektivitas

Keluaran (*output*) yang dihasilkan lebih banyak bersifat keluaran (*output*) tidak berwujud (*intangible*) yang tidak mudah untuk dikuantifikasi, maka pengukuran efektivitas sering menghadapi kesulitan. Kesulitan dalam pengukuran efektivitas tersebut karena pencapaian hasil (*outcome*) seringkali tidak dapat diketahui dalam jangka pendek, akan tetapi dalam jangka panjang setelah program berhasil, sehingga ukuran efektivitas biasanya dinyatakan secara kualitatif (berdasarkan pada mutu) dalam bentuk pernyataan saja (*judgement*), artinya apabila mutu yang dihasilkan baik, maka efektivitasnya baik pula.

Menurut pendapat David Krech, Ricard S. Cruthfied dan Egerton L. Ballachey yang dikutip Sudarwan Danim dalam bukunya Motivasi Kepemimpinan dan Efektivitas Kelompok menyebutkan ukuran efektivitas, sebagai berikut:

- 1) Jumlah hasil yang dapat dikeluarkan, artinya hasil tersebut berupa kuantitas atau bentuk fisik dari organisasi, program atau kegiatan. Hasil dimaksud dapat dilihat dari perbandingan (*ratio*) antara masukan (*input*) dengan keluaran (*output*).
- 2) Tingkat kepuasan yang diperoleh, artinya ukuran dalam efektivitas ini dapat kuantitatif (berdasarkan pada jumlah atau banyaknya) dan dapat kualitatif (berdasarkan pada mutu).
- 3) Produk kreatif, artinya penciptaan hubungannya kondisi yang kondusif dengan dunia kerja, yang nantinya dapat menumbuhkan kreativitas dan kemampuan.
- 4) Intensitas yang akan dicapai, artinya memiliki ketaatan yang tinggi dalam suatu tingkatan *intens* sesuatu, dimana adanya rasa saling memiliki dengan kadar yang tinggi (Sudarwan, 2004).

Berdasarkan uraian di atas, bahwa ukuran dari pada efektivitas harus adanya suatu perbandingan antara masukan dan keluaran, ukuran daripada efektivitas harus adanya tingkat kepuasan dan adanya penciptaan hubungan kerja yang kondusif serta intensitas yang tinggi, artinya ukurandari pada efektivitas adanya keadaan rasa saling memiliki dengan tingkatan yang tinggi. Membahas masalah ukuran efektivitas memang sangat bervariasi tergantung dari sudut terpenuhinya beberapa kriteria akhir. Menurut pendapat Cambell yang dikutip oleh Richard M. Steers (1985) menyebutkan beberapa ukuran dari pada efektivitas, yaitu:

1. Kualitas artinya kualitas yang dihasilkan oleh organisasi;
2. Produktivitas artinya kuantitas dari jasa yang dihasilkan;
3. Kesiagaan yaitu penilaian menyeluruh sehubungan dengan kemungkinan dalam hal penyelesaian suatu tugas khusus dengan baik;
4. Efisiensi merupakan perbandingan beberapa aspek prestasi terhadap biaya untuk menghasilkan prestasi tersebut;
5. Penghasilan yaitu jumlah sumber daya yang masih tersisa setelah semua biaya dan kewajiban dipenuhi;
6. Pertumbuhan adalah suatu perbandingan mengenai eksistensi

- sekarang dan masa lalunya;
7. Stabilitas yaitu pemeliharaan struktur, fungsi dan sumber daya sepanjang waktu
 8. Kecelakaan yaitu frekuensi dalam hal perbaikan yang berakibat pada kerugian waktu
 9. Semangat Kerja yaitu adanya perasaan terikat dalam hal pencapaian tujuan, yang melibatkan usaha tambahan, kebersamaan tujuan dan perasaan memiliki;
 10. Motivasi artinya adanya kekuatan yang muncul dari setiap individu untuk mencapai tujuan;
 11. Kepaduan yaitu fakta bahwa para anggota organisasi saling menyukai satu sama lain, artinya bekerja sama dengan baik, berkomunikasi dan mengkoordinasikan;
 12. Keluwesan Adaptasi artinya adanya suatu rangsangan baru untuk mengubah prosedur standar operasinya, yang bertujuan untuk mencegah keterbekuan terhadap rangsangan lingkungan (Richard, 1985).

Sehubungan dengan hal-hal yang dikemukakan di atas, maka ukuran efektivitas merupakan suatu standar akan terpenuhinya mengenai sasaran dan tujuan yang akan dicapai. Selain itu, menunjukkan pada tingkat sejauhmana organisasi, program/kegiatan melaksanakan fungsi-fungsinya secara optimal. Efektivitas akan berkaitan dengan kepentingan orang banyak, seperti yang dikemukakan H. Emerson yang dikutip Soewarno Handyaningrat (1985), sebagai berikut: “Efektivitas merupakan penilaian hasil pengukuran dalam arti tercapainya tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Efektivitas perlu diperhatikan sebab mempunyai efek yang besar terhadap kepentingan orang banyak”.

Pendapat para ahli di atas dapat dijelaskan, bahwa efektivitas merupakan usaha pencapaian sasaran yang dikehendaki (sesuai dengan harapan) yang ditujukan kepada orang banyak dan dapat dirasakan oleh

kelompok sasaran yaitu masyarakat. Hal ini sejalan dengan pendapat Duncan yang dikutip Richard M. Steers (1985) mengatakan mengenai ukuran efektivitas, sebagai berikut:

1. Pencapaian Tujuan
2. Integritasi
3. Adaptasi.

Budiani (2007) menyatakan bahwa untuk mengukur efektivitas suatu program dapat dilakukan dengan menggunakan variabel-variabel sebagai berikut :

1. Ketepatan sasaran program

Ketepatan sasaran program yaitu sejauhmana peserta program tepat dengan sasaran yang sudah ditentukan sebelumnya. Kelompok sasaran menjadi sangat penting untuk diperhatikan dalam mengukur efektivitas suatu program karena untuk mengetahui kesesuaian program-program yang telah dibuat oleh kelompok sasaran. ketepatan sasaran yang tepat sangat menentukan keberhasilan aktivitas suatu organisasi jadi dapat dikatakan ketepatan sasaran sangat penting untuk mengukur efektivitas dalam suatu organisasi sehingga organisasi tersebut dapat dikatakan efektif atau tidak.

2. Sosialisasi program

Sosialisasi program yaitu kemampuan penyelenggara program di dalam melakukan sosialisasi program maka informasi mengenai pelaksanaan program bisa tersampaikan untuk masyarakat pada umumnya serta sasaran peserta program pada khususnya. Program kerja pemerintah tidak bisa terelasisasikan tanpa adanya sosialisasi ke masyarakat. Cara sosialisasi pemerintah yang efektif adalah dengan cara komunikasi. Komunikasi yang efektif untuk masyarakat mensyaratkan adanya pendekatan faktual dan aktual serta memahami komunikasi yang benar secara komprehensif. Sosialisai merupakan indikator kedua yang dirumuskan oleh Budiani sebagai

syarat untuk mengetahui tingkat efektivitas program. Karena menurut Budiani (2007) sosialisasi harus dilakukan agar program bisa dipahami secara utuh dan menyeluruh oleh masyarakat tentang bagaimana kegiatannya, manfaat, serta pelaksanaan programnya. Dalam indikator sosialisasi ini kemudian diturunkan lagi menjadi beberapa bagian. Bagian-bagian itu antara lain bentuk sosialisasi, media sosialisasi, intensitas sosialisasi, tujuan sosialisasi, dan yang terakhir manfaat sosialisasi.

3. Tujuan program

Tujuan program merupakan sejauh mana kesesuaian antara hasil yang telah dicapai dengan tujuan program yang telah direncanakan sebelumnya. Tanpa penetapan tujuan, pencapaian hasil hanya sebuah hal yang sulit diwujudkan. Dengan menetapkan tujuan, pelaksana program hanya akan berorientasi pada tujuan yang telah dirancang sebelumnya. Untuk mengetahui ukuran efektif atau tidaknya suatu program dapat diketahui dengan membandingkan tujuan program dengan output program (Budiani, 2007). Berdasarkan pendapat Budiani (2007), variabel tujuan program dapat diukur melalui 2 indikator yakni tujuan program dan upaya yang dilakukan untuk mencapai tujuan tersebut.

4. Pemantuan program

Pemantuan program yaitu kegiatan yang dilakukan setelah dilaksanakannya program sebagai bentuk perhatian kepada peserta program. Menciptakan program yang efektif dapat dilakukan dengan melihat variabel efektivitas program yang dikemukakan Budiani (2007) yaitu salah satunya adalah pemantauan. Pemantauan adalah kegiatan yang dilakukan setelah diikutinya kegiatan program sebagai bentuk perhatian pelaksana program kepada peserta program. Pemantauan dilakukan untuk menyediakan informasi apakah program memberikan dampak positif yang berkelanjutan bagi peserta

pasca mengikuti program. Kegiatan ini penting dilakukan agar dapat diidentifikasi ketika dalam pelaksanaan program berbeda dengan rencana yang sudah ditetapkan sehingga diketahui kekurangannya yang kemudian dicarikan solusi dari permasalahan itu. Sesuai dengan pernyataan Calyton dan Petry dalam Soekartawi (1995) yang menyatakan bahwa pemantauan merupakan suatu proses mengukur, mencatat, mengumpulkan, memproses, dan mengkomunikasikan informasi untuk membantu pengambilan keputusan manajemen program.

Menurut Makmur ketepatan sasaran lebih berorientasi kepada jangka pendek dan lebih bersifat operasional, penentu sasaran yang tepat baik ditetapkan secara individu maupun sasaran yang ditetapkan organisasi sesungguhnya sangat menentukan keberhasilan aktivitas organisasi. Demikian pula sebaiknya, jika sasaran yang ditetapkan itu kurang tepat maka akan menghambat pelaksanaan berbagai kegiatan itu sendiri.

Menurut Wilcox dalam Mardikonto Memberikan informasi merupakan langkah awal yang dilakukan untuk mendapatkan hasil yang lebih maksimal dan memperlancar dalam melanjutkan suatu pekerjaan, karena dengan memberikan informasi dapat dipergunakan dan meningkatkan pengetahuan bagi orang yang menerima informasi tersebut.

Menurut Duncan dalam Streers menyebutkan bahwa pencapaian tujuan adalah keseluruhan upaya pencapaian tujuan harus dipandang sebagai suatu proses. Oleh karena itu, agar pencapaian tujuan akhir semakin terjamin, diperlukan pentahapan baik dalam arti pentahapan pencapaian bagian-bagiannya maupun pentahapan dalam arti periodesasinya. Pencapaian tujuan terdiri dari beberapa faktor yaitu : kurun waktu dan sasaran yang merupakan target yang kongkrit.

Menurut Winardi pengawasan meliputi tindakan mengecek dan membandingkan hasil yang dicapai dengan standar-standar yang telah digariskan. Apabila hasil yang dicapai menyimpang dari standar yang berlaku perlu dilakukan tindakan korektif untuk memperbaikinya. Berdasarkan

beberapa pengukuran efektivitas diatas maka Peneliti menggunakan indikator-indikator untuk mengukur efektivitas menurut Budiani karena Peneliti ingin mengetahui Efektivitas Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung. melalui ketetapan sasaran program, sosialisasi program, tujuan program dan pemantauan program.

2.2 Pelanggaran Lalu Lintas

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. LLAJ merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan angkutan jalan dengan bermacam-macam kepentingan. Dalam melakukan kegiatan dalam berlalu lintas diperlukan suatu peraturan yang dapat digunakan untuk menjadi pedoman masyarakat dalam berlalu lintas, sehingga pelanggaran lalu lintas tidak terjadi. Namun, meskipun berbagai peraturan telah dibuat, tetap saja pelanggaran lalu lintas kerap terjadi, bahkan tidak sedikit yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Seperti yang kita ketahui, pengertian pelanggaran adalah perbuatan (perkara) melanggar tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan.

Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan setiap tahunnya. Faktor tersebut antara lain adanya paradigma berpikir masyarakat instan di zaman modern, mulai lunturnya sensitivitas dalam berkendara, dan minimnya etika berkendara untuk tertib, saling menghormati, saling menghargai, sehingga mengakibatkan semakin tergerusnya rasa kepemilikan akan sesuatu. Faktor-faktor di atas mempunyai hubungan kausalitas atau sebab akibat yang saling berkaitan antar satu sama lain. Faktor tersebut dapat disederhanakan menjadi 3 faktor utama penyebab pelanggaran lalu lintas yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor kondisi jalanraya.

Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas dalam surat keputusan Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung, dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tanggal 23 desember 1992 dinyatakan ada 27 jenis pelanggaran yang diklasifikasikan menjadi tiga bagian yaitu :

1. Klasifikasi jenis pelanggaran ringan
2. Klasifikasi jenis pelanggaran sedang
3. Klasifikasi jenis pelanggaran berat

Bukti Pelanggaran atau disingkat Tilang adalah denda yang dikenakan oleh Polisi kepada pengguna jalan yang melanggar peraturan. Para pengguna jalan seringkali melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh undang-undang lalu lintas. Tilang diharapkan mampu menangani permasalahan berlalu lintas. Tilang merupakan alat utama yang dipergunakan dalam penindakan bagi pelanggar peraturan-peraturan lalu lintas jalan tertentu, Ada tiga utama fungsi tilang yaitu:

1. Sebagai surat panggilan ke Pengadilan Negeri;
2. Sebagai Pengantar untuk membayar denda ke Bank / Panitera;
3. Sebagai tanda penyitaan atas barang bukti yang disita baik berupa SIM,STNK atau Kendaraan Bermotor.

2.3 Konsep *Electronic Traffic Law Enforcement*

2.3.1 Pengertian *Electronic Traffic Law Enforcement*

Secara harfiah e-tilang bisa diartikan sebagai proses penilangan yang tidak lagi dilakukan secara manual, jika ada pelanggaran polisi tidak perlu lagi mengejar dan memberikan surat tilang secara fisik (Suhendriyo, Setiawati, dan Hayati 2019). Sedangkan menurut (Rakhmadani 2017) menyebutkan e-tilang merupakan digitalisasi proses tilang, dengan memanfaatkan teknologi diharapkan seluruh proses tilang akan lebih efisien juga membantu pihak kepolisian dalam manajemen administrasi. Dalam pasal 272 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, dapat digunakan peralatan

elektronik. Hasil penggunaan peralatan elektronik ini dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan. Yang dimaksud dengan peralatan elektronik adalah alat perekam kejadian untuk menyimpan informasi. Mengenai apa yang tertulis dalam pasal 272 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kemudian diatur lebih lanjut dalam pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengatur bahwa penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan didasarkan atas hasil:

- a. Temuan dalam proses pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
- b. Laporan dan/atau
- c. Rekaman peralatan elektronik.

2.3.2 Perbedaan Tilang Manual dengan ETLE

Perbedaan sistem tilang manual dengan ETLE sendiri adalah kalau sebelum adanya sistem ETLE, ketika pengguna jalan melakukan kesalahan atau pelanggaran maka petugas kepolisian akan melakukan beberapa tindakan, yaitu sebagai berikut.

- a) Polri menindak menggunakan formulir berwarna merah.
- b) Penetapan hari sidang harus memperhatikan ketetapan dari pengadilan.
- c) Menjelaskan kapan dan dimana pelanggar harus menghadiri sidang.
- d) Bila pelanggar tidak hadir, Polri wajib 2 kali memanggil dan ke 3 kalinya melakukan penangkapan.
- e) Pengembalian barang bukti menunggu selesainya sidang dan setelah pelanggar membayar denda ke Panitera Sedangkan mekanisme dari sistem ETLE yaitu dengan menggunakan aplikasi yang telah didownload dan *sign-in* sesuai dengan *user* dan *password* yang dimiliki. Alur proses ETLE diantaranya:
 1. Polisi melakukan penindakan terhadap pengemudi yang melanggar lalu lintas. Kemudian polisi memasukkan data

- tilangpada aplikasi ETLE. Pelanggar harus memberikan data yang benar, berupa nomor KTP, nomor polisi kendaraan, dan terutama nomor ponsel, karena proses selanjutnya membutuhkan nomor ponsel yang valid. Pada tahap ini, polisi juga menentukan pasal yang dilanggar pengemudi.
2. Setelah didata, pelanggar mendapatkan notifikasi nomor pembayaran tilang. Notifikasi berupa SMS ini memberitahukan nomor pembayaran tilang dan juga nominal pembayaran denda maksimal sesuai dengan pasal yang dilanggar. Pembayaran bisa dilakukan di jaringan perBankan mana pun.
 3. Setelah membayar, pelanggar dapat mengambil barang bukti yang disita, bisa berupa SIM, STNK, atau kendaraannya, dengan menunjukkan bukti pembayaran.
 4. Jika tidak ingin hadir, pelanggar tak perlu datang ke persidangan karena bisa diwakili petugas. Konsekuensinya jika tak datang, pelanggar tidak bisa membela diri dalam persidangan. Pelanggar dipersilahkan datang ke persidangan untuk membeladiri jika merasa tak bersalah.
 5. Pelanggar selanjutnya akan mendapat notifikasi SMS berisi informasi putusan dan jumlah denda. Di sana juga terdapat jumlah uang yang tersisa dari denda maksimal yang telah dibayarkan sebelumnya.
 6. Sisa denda tilang ini dapat diambil di Bank dengan menunjukkan SMS dari Korlantas atau bisa juga ditransfer ke rekening pelanggar.

2.3.3 Mekanisme sistem ETLE di Kota Bandar Lampung

Ada enam tahapan mekanisme tilang elektronik, berikut detailnya:

1. Kamera ETLE secara otomatis akan menangkap pelanggaran lalu lintas yang dimonitor. Dan mengirimkan media barang bukti pelanggaran ke *back office* ETLE.
2. Petugas mengidentifikasi Data Kendaraan menggunakan *Electronic Registration & Identifikasi* (ERI) sebagai sumber data kendaraan.
3. Petugas mengirimkan surat konfirmasi ke alamat kendaraan bermotor atau email atas pelanggaran yang terjadi. Setelah mendapatkan surat konfirmasi, pemilik wajib mengonfirmasi tentang kepemilikan kendaraan dan pengemudi saat terjadi pelanggaran. Jika kendaraan yang tertangkap kamera ETLE bukan miliknya, maka harus segera dikonfirmasi.
4. Pemilik kendaraan melakukan konfirmasi via website atau datang langsung ke kantor Sub Direktorat Penegakan Hukum. Pelanggar memiliki batas waktu sampai dengan 8 hari dari terjadinya pelanggaran untuk melakukan konfirmasi.
5. Setelah dikonfirmasi, petugas menerbitkan tilang dengan metode pembayaran via BRIVA (BRI Virtual Account) untuk setiap pelanggaran yang terverifikasi sebagai penegakkan hukum.
6. Kegagalan pemilik kendaraan untuk konfirmasi akan mengakibatkan sementara. Baik itu ketika telah pindah alamat, telah dijual, maupun kegagalan membayar denda.

2.3.4 Tujuan *Electronic Traffic Law Enforcement*

Adapun tujuan dari ETLE yaitu:

- 1) Meminimalisir tindak memeras atau menerima suap dari oknum penegak
- 2) Memberantas calo dan oknum petugas yang mempermainkan

pelanggar di pengadilan

- 3) Membuat pelanggar menyadari pelanggaran yang dilakukan
- 4) Dengan ETLE bisa berfungsi sebagai penyelamatan, pencegahan, memberi edukasi, dan pelayanan prima
- 5) Denda tilang lebih mudah diaudit secara transparan, dikontrol penyalurannya dan pemanfaatannya
- 6) Sebagai salah satu wujud modernisasi menuju sistem tilang secara elektronik yang implementasinya dapat dilakukan secara manual, online, maupun elektronik.

2.4 Kerangka Pikir

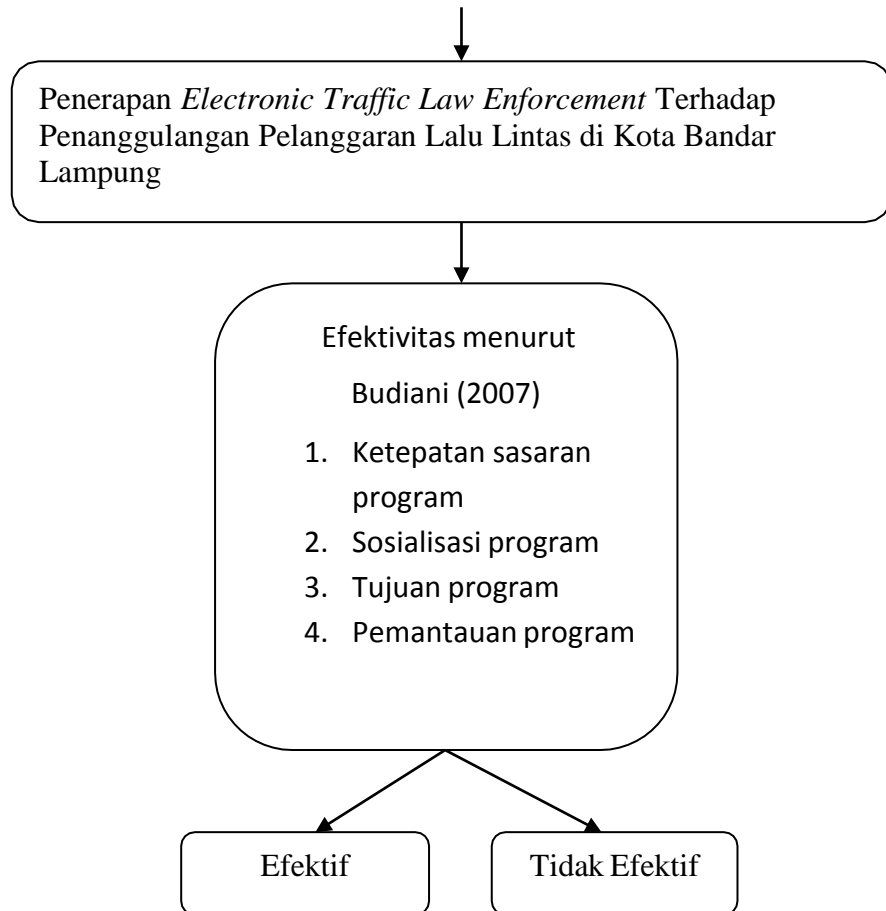
Dalam latar belakang telah dijelaskan mengenai masalah dan kendala dalam penerapan ETLE Terhadap Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas, dimana ada beberapa hal penting yang perlu ditelusuri terkait efektif atau tidaknya penerapan ETLE Terhadap Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung, serta kendala-kendala apa saja yang berpengaruh terhadap efektivitas dalam penerapan ETLE Sugiyono (2017) mengemukakan bahwa kerangka berpikir dapat ditafsirkan sebagai model konseptual untuk bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang diidentifikasi sebagai masalah penting, pada penelitian ini, Peneliti menggunakan teori Efektivitas menurut Budiani Tahun 2007 yang mana untuk mengukur efektivitas yang memiliki indikator sebagai berikut :

1. Ketepatan Sasaran Program
2. Sosialisasi Program
3. Tujuan Program
4. Penentuan Program

Berdasarkan uraian di atas maka Peneliti menyusun kerangka pikir sebagai

Kenaikan pelanggar lalu lintas yang signifikan

berikut:



Gambar 1. Kerangka Pikir

(Sumber : Diolah oleh Peneliti, 2022)

III. METODE PENELITIAN

3.1 Tipe Penelitian

Jenis penelitian yang akan digunakan adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif dilakukan pada objek alamiah yang berkembang apa adanya, tidak dimanipulasi oleh Peneliti, dan kehadiran peneliti tidak begitu mempengaruhi dinamika pada objek tersebut (Sugiyono, 2013). Penelitian kualitatif bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian secara holistik dengan cara mendeskripsikan dalam bentuk kata-kata dan bahasa pada suatu konteks khusus yang alamiah, dan memanfaatkan berbagai metode ilmiah (Moleong, 2007). Penelitian kualitatif itu instrumennya adalah peneliti itu sendiri yang memiliki bekal teori, dan wawasan luas sehingga mampu bertanya, menganalisis, dan mengkonstruksi situasi sosial yang diteliti menjadi lebih jelas dan bermakna. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif.

Alasan menggunakan metode deskriptif kualitatif karena informasi didapatkan secara mendetail dan lebih dalam sehingga permasalahan yang terjadi di lapangan dapat difokuskan, dan penelitian kualitatif membantu Peneliti untuk memaparkan lebih banyak informasi karena metode yang digunakan berupa wawancara dan observasi langsung saat melakukan penelitian. Penelitian kualitatif bertujuan mendapatkan analisis tentang Efektivitas Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* Terhadap Penanggulangan Pelanggaran lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian bertujuan untuk mendapat gambaran dan informasi yang lebih jelas, lengkap, serta memungkinkan dan mudah bagi Peneliti untuk melakukan penelitian observasi. Maka, adanya lokasi penelitian sebagai tempat dimana penelitian dilakukan juga merupakan tahap yang sangat penting dalam penelitian kualitatif, dengan ditetapkannya lokasi penelitian berarti objek, dan tujuan sudah ditetapkan sehingga mempermudah Peneliti dalam melakukan penelitian. Penelitian dengan judul Efektivitas Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung ini akan dilaksanakan di Kantor Polresta Bandar Lampung. Alasan Peneliti memilih lokasi penelitian ini karena Polresta Bandar Lampung merupakan lembaga kepolisian yang menjalankan sistem ETLE di Kota Bandar Lampung.

3.3 Fokus Penelitian

Menurut Moleong (2005), fokus penelitian penting untuk membatasi masalah studi dalam penelitian sekaligus membatasi Peneliti guna membedakan mana data yang relevan, dan tidak relevan. Berdasarkan pengertian tersebut, fokus penelitian ini sesuai dengan masalah, dan tujuan penelitian yaitu untuk mengetahui Efektivitas Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung.

Peneliti juga ingin melihat kendala dalam penerapan ETLE pada Satuan polisi lalu lintas Polresta Bandar Lampung. suatu program atau sistem dalam proses penerapannya tentu tidak lepas dari hambatan atau kendala, begitu pula dengan penerapan ETLE ini, tentu perlu juga untuk ditelusuri kendala apa saja yang dialami oleh satuan polisi lalu lintas Polresta Bandar Lampung sebagai instansi Kepolisian yang menjalankan sistem ETLE di

kota Bandar Lampung. Fokus penelitian ini masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah Peneliti dilapangan.

3.4 Informan Penelitian

Penelitian kualitatif pada umumnya mengambil jumlah informan yang lebih kecil dibandingkan dengan bentuk penelitian lainnya. Informan penelitian merupakan sumber data yang dimintai informasinya sesuai dengan masalah penelitian. Adapun yang dimaksud sumber data dalam penelitian adalah subjek dari mana data diperoleh (Arikunto,2002). Informan penelitian merupakan salah satu anggota suatu kelompok partisipan yang berperan sebagai pengarah serta penerjemah pelaku yang terlibat langsung dengan permasalahan penelitian. Informan dalam penelitian ini dipilih karena paling banyak mengetahui atau terlibat secara langsung. Menurut Faisal (1990) dalam Sugiyono (2008) dengan mengutip pendapat dari Spradley mengemukakan bahwa informan sebaiknya memenuhi kriteria sebagai berikut:

- 1) Informan menguasai atau memahami medan aktifitas yang menjadi sasaran penelitian.
- 2) Informan mempunyai waktu yang memadai untuk dimintai informasi.
- 3) Informan dalam memberikan informasi tidak cenderung diolah atau dikemas terlebih dahulu.

Teknik penentuan informan dalam penelitian ini adalah Teknik *Purposive Sampling* (sampling bertujuan), yaitu suatu teknik sampel secara subjektif dengan tujuan atau maksud tertentu menganggap bahwa suatu informasi yang diambil tersebut memiliki informan yang diperlukan bagi penelitian yang sedang dilakukan. Dengan kata lain, dimana Peneliti cenderung memilih responden secara variatif. Adapun yang menjadi informan pada penelitian ini yaitu:

Tabel 3. Informan Penelitian

No.	Nama	Alasan Memilih Informan
1	Bripka Arief Mulyana	Peran sebagai Bintara Operasional Satlantas yang memiliki wewenang dalam sistem ETLE.
2	Ferdi	Peran sebagai driver ojol pengguna jalan.
3	Amalia Nur Safitri	Peran sebagai masyarakat yang melanggar ETLE.
4	Hilman	Peran sebagai masyarakat sekitar penempatan ETLE.

(Sumber: diolah oleh Peneliti, 2022)

3.5 Jenis Data

Menurut sumber data yang digunakan dalam penelitian ini, data dibedakan menjadi dua macam yaitu :

- 1) Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari objek penelitian. Hal ini Peneliti memperoleh data atau informasi langsung dengan menggunakan instrumen yang telah ditetapkan, dan diperoleh melalui wawancara langsung kepada Bintara Operasional, dan Masyarakat yang melanggar ETLE dan Masyarakat Bandar Lampung.
- 2) Data sekunder adalah data atau informasi tambahan yang diperoleh secara tidak langsung dari objek penelitian yang bersifat umum atau dipublikasikan terdiri atas struktur, data kearsipan, dokumen, laporan, literatur serta buku-buku dan lain sebagainya yang menyangkut tentang penelitian ini.

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan oleh Peneliti sangat diperlukan dalam suatu penelitian ilmiah. Bungin (2003), menjelaskan teknik pengumpulan data adalah dengan cara apa, dan bagaimana data yang diperlukan dapat dikumpulkan sehingga hasil penelitian mampu menyajikan informasi yang *valid*, dan *reliable*. Menurut Sugiyono (2005), teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data.

Menurut Arikunto (2002) teknik pengumpulan data adalah cara-cara yang dapat digunakan oleh Peneliti untuk mengumpulkan data, dimana cara tersebut menunjukan pada suatu yang abstrak, tidak dapat diwujudkan dalam benda yang kasat mata, tetapi dapat dipertontonkan penggunaannya. Dalam proses pengumpulan data berupa informasi yang telah ditentukan, Peneliti menggunakan beberapa metode pengumpulan data agar informasi yang didapat lebih lengkap, akurat dan dapat dipertanggung jawabkan. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah teknik observasi, teknik wawancara, dan studi pustaka.

Berikut ini, akan dijelaskan instrumen pengumpulan data yang digunakan oleh Peneliti sebagai berikut:

- 1) Observasi

Observasi atau pengamatan dapat diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Salah satu teknik pengumpulan data dengan melakukan pengamatan secara langsung pada objek yang diteliti. Menurut Sugiyono (2006), observasi merupakan suatu proses yang kompleks, yaitu suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis.

Dalam penelitian ini, observasi dilakukan di enam lokasi penelitian.

Pertama, di Polresta Bandar Lampung, kegiatan observasi dilakukan pada tanggal 29 November 2022 dengan mengamati seluruh kegiatan yang ada di ruang ETLE Polresta Bandar Lampung. Kedua, observasi dilakukan pada tanggal 19 November 2022 di lima titik penempatan kamera ETLE, Peneliti melakukan pengamatan terhadap proses pergerakan lalu lintas di sekitar penempatan kamera ETLE yaitu di lampu merah.

2) Wawancara

Sugiyono (2005), pengertian wawancara adalah teknik pengumpulan data apabila Peneliti akan melaksanakan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, dan juga ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam dan jumlah respondennya sedikit atau kecil. Menurut Bungin 2010, metode wawancara yang mendalam (*in depth interview*) adalah sama seperti metode wawancara yang lainnya, hanya peran pewawancara, tujuan wawancara, peran informan dan cara melakukan wawancara yang berbeda dengan wawancara pada umumnya. Sesuatu yang amat berbeda dengan metode wawancara lainnya adalah bahwa wawancara mendalam dilakukan berkali kali dan membutuhkan waktu yang lama bersama informan dilokasi penelitian, kondisi ini tidak pernah terjadi pada wawancara pada umumnya (Bungin, 2010). Wawancara yang digunakan dalam metode wawancara ini adalah wawancara mendalam dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan terstruktur karena Peneliti menggunakan pedoman wawancara yang disusun secara sistematis, dan lengkap untuk mengumpulkan data yang dicari. Hal ini dimaksudkan agar pembicaraan dalam wawancara lebih terarah, dan fokus pada tujuan yang dimaksud serta menghindari pembicaraan yang terlalu melebar. Teknik wawancara yang digunakan untuk memperkuat, dan memperjelas data yang diperoleh.

Pada 21 Maret 2022, Peneliti melakukan wawancara bersama satu informan yakni Bintara Operasional Polresta Bandar Lampung. Wawancara dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana pengoperasian ETLE serta bagaimana bentuk pengawasan yang dilakukan. Fokus penelitian dalam wawancara ini yakni membahas bagaimana Efektivitas Penerapan ETLE terhadap Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas di Bandar Lampung serta apa saja faktor-faktor yang menjadi kendala penerapan ETLE di Kota Bandar Lampung. Lalu pada tanggal 21 November 2022, Peneliti melakukan wawancara dengan masyarakat yang terdeteksi kamera ETLE melanggar lalu lintas di lampu merah Jl Patimurra Teluk Betung. Selanjutnya pada tanggal 23 November 2022, Peneliti melakukan wawancara dengan masyarakat pengguna jalan raya yaitu driver ojol dan masyarakat setempat disekitar kamera ETLE.

3). Dokumentasi

Dokumentasi digunakan untuk mengumpulkan data-data tertulis yang merupakan data sekunder, berupa buku-buku yang relevan, peraturan-peraturan, laporan kegiatan, foto-foto, film dokumenter, arsip-arsip, surat kabar, jurnal, majalah, serta data tertulis lainnya yang mendukung penelitian. Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara (Raco, 2018:65). Alasan Peneliti menggunakan metode pengumpulan data dokumentasi yaitu sebagai bahan bukti yang akurat dalam penelitian.

Sumber data tertulis yang berkaitan dengan penelitian ini adalah data pelanggaran setelah diterapkannya ETLE dan petunjuk teknis penerapan ETLE di Kota Bandar Lampung.

3.7 Teknik Pengolahan Data

Tahap selanjutnya yaitu setelah data terkumpul, Peneliti mengolah data tersebut. Teknik pengolahan data menurut (Singarimbun, Masri, & Efendi, 2008) terdiri dari :

1. Editing Data. Editing merupakan kegiatan dalam penelitian yang dilaksanakan dengan menentukan kembali data yang berhasil diperoleh dalam rangka menjamin validitasnya serta dapat untuk segera dipersiapkan pada proses selanjutnya. Dalam proses ini, Peneliti mengolah data dari hasil dokumentasi, hasil wawancara dengan disesuaikan pada pertanyaan-pertanyaan pada fokus pedoman wawancara dan memilih serta menentukan data-data yang diperlukan untuk penulisan, dan mengolah kegiatan observasi yaitu Peneliti mengumpulkan data-data yang menarik dari hasil pengamatan dari kegiatan-kegiatan yang diimplementasikan di lapangan.

Tahap ini mengharuskan Peneliti melakukan seleksi terhadap data yang diperoleh dari wawancara. Data yang dianggap relevan dengan penelitian kemudian disusun dan dihubungkan dengan data-data lainnya, sehingga pada akhirnya diperoleh data yang saling berkaitan. Proses ini mengharuskan Peneliti merangkai kata dalam bentuk bahasa yang baik, sesuai dengan kaidah serta mudah dimengerti. Kata-kata hasil dari proses wawancara yang tidak sesuai dengan kaidah yang ada selanjutnya diperbaiki, kemudian informasi diluar konteks penelitian selanjutnya dipilah untuk kemudian disingkirkan.

2. Interpretasi Data

Tahapan ini dilakukan setelah tahap editing data. Tujuan kegiatan ini adalah untuk mencari makna dari hasil penelitian yang telah dilakukan. Tahap interpretasi data ini bukan hanya dijelaskan dan dianalisis namun hasil akhir dari proses ini adalah diperolehnya suatu

kesimpulan. Data yang diperoleh dari hasil penelitian sebisa mungkin dianalisis oleh Peneliti kemudian selanjutnya diungkapkan dalam bentuk bahasa yang lebih mudah dipahami dalam bentuk kesimpulan.

3.8 Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari serta mengatur catatan lapangan, dan bahan-bahan lainnya yang ditemukan di lapangan. Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah kualitatif yang berpijak dari data yang didapat. Selain itu, menggunakan langkah-langkah seperti yang dikemukakan oleh Bungin (2003), yaitu sebagai berikut:

1) Pengumpulan Data (*Data Collection*)

Merupakan bagian integral dari kegiatan analisis data. Teknik pengumpulan data pada penelitian ini adalah dengan menggunakan wawancara dan studi pustaka.

2) Reduksi Data (*Data Reduction*)

Reduksi dilakukan sejak pengumpulan data dimulai dengan membuat ringkasan, mengkode, menelusur tema, menulis memo dengan maksud menyisihkan data/informasi yang tidak relevan. Data yang diperoleh dari lapangan dituangkan ke dalam bentuk laporan selanjutnya direduksi, dirangkum, difokuskan pada hal-hal yang relevan terhadap penelitian.

3) Display Data

Merupakan penjabaran dari sekumpulan informasi yang telah tersusun rapih sehingga memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Tahapan ini Peneliti berusaha menampilkan data yang relevan kalimat-kalimat yang didapat dari proses penggalian informasi di lapangan, sehingga menjadi informasi yang dapat disimpulkan. Penyajian data kualitatif disajikan dalam bentuk teks naratif juga

dapat berbentuk matrik, diagram, tabel dan bagan. Data yang ditampilkan harus jelas agar pembaca mengerti hasil penelitian ditampilkan oleh Peneliti, Peneliti akan menampilkan data berupa hasil wawancara yang dilakukan sehingga pembaca menjadi tahu tentang penelitian ini.

4) Verifikasi dan Penegasan Kesimpulan

Merupakan kegiatan akhir dari analisis data. Tahapan ini peneliti akan menyimpulkan semua data yang diperoleh dari proses penelitian. Antara *display* data dan penegasan kesimpulan terdapat aktivitas analisis data yang ada. Dalam pengertian ini analisis data kualitatif merupakan upaya berlanjut, berulang dan terus-menerus. Masalah reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan atau verifikasi menjadi gambaran keberhasilan secara berurutan sebagai rangkaian kegiatan analisis yang terkait. Selanjutnya, data yang telah dianalisis dijelaskan, dimaknai dalam bentuk kata-kata untuk mendeskripsikan fakta yang ada di lapangan kemudian diambil intisarinya saja.

3.9 Teknik Validasi/Keabsahan Data

Metode analisis data yang digunakan harus sesuai dengan karakteristik dari penelitian kualitatif, yaitu analisis data secara induktif. Uji keabsahan data digunakan untuk memastikan kebenaran dari data yang diperoleh. Teknik yang digunakan untuk menguji keabsahan data dalam penelitian ini adalah:

1) Triangulasi Data

Meoleong (2004:330), mengatakan bahwa triangulasi data merupakan teknik pemeriksaan keabsahan data dalam membandingkan hasil wawancara terhadap objek penelitian. Penelitian ini menggunakan keabsahan data dengan membandingkan hasil wawancara dengan informan utama. Peneliti menggunakan

triangulasi sumber dimana Peneliti menggunakan teknik observasi, wawancara dan studi dokumentasi untuk memperoleh data dimana untuk mengetahui apakah terjadi perbedaan atau tidak (Sugiono, 2016:247). Ada beberapa jenis triangulasi data, antara lain :

a. Triangulasi Sumber

Triangulasi sumber adalah untuk menggali kebenaran informasi tertentu dengan menggunakan berbagai sumber data seperti dokumen, arsip, hasil wawancara, hasil observasi atau juga dengan mewawancarai lebih dari satu subjek yang dianggap memiliki sudut pandang yang berbeda, yang selanjutnya akan memberikan pandangan (*insights*) yang berbeda pula mengenai fenomena yang diteliti. Berbagai pandangan itu akan melahirkan keluasaan pengetahuan untuk memperoleh kebenaran handal.

b. Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya data diperoleh dengan wawancara, lalu di cek dengan observasi, dokumentasi, dan kuesioner. Bila dengan tiga teknik pengujian kredibilitas data tersebut menghasilkan data yang berbeda-beda, maka Peneliti melakukan diskusi lebih lanjut kepada sumber data yang bersangkutan atau yang lain, untuk memastikan data mana yang dianggap benar atau mungkin semuanya benar, karena sudut pandang yang berbeda-beda.

Adanya ketiga triangulasi data tersebut, Peneliti berfokus kepada triangulasi sumber. Triangulasi sumber dilakukan untuk membandingkan hasil wawancara dengan berbagai informan yang lainnya. Metode triangulasi ini digunakan untuk mendapatkan jawaban yang lebih jelas.

VI. SIMPULAN DAN SARAN

6.1 Simpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian yang dilakukan mengenai Efektivitas Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* Terhadap Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas dapat ditarik kesimpulan bahwa efektivitas program ETLE dalam menangani pelanggaran lalu lintas di Kota Bandar Lampung masih belum dilaksanakan secara efektif. Hal tersebut dapat dilihat pada indikator yaitu:

- a. Ketepatan sasaran program belum tepat sasaran dilihat dari pengguna jalan yang belum mengetahui di mana titik-titik kamera CCTV dipasang.
- b. sosialisasi program, sosialisasi yang dilakukan pihak kepolisian kurang tepat sasaran karena sosialisasi tidak tersampaikan secara menyeluruh pada masyarakat.
- c. Tujuan program belum terlaksana dengan baik, karena rendahnya tingkat kepatuhan masyarakat dalam berlalu lintas menyebabkan pelanggaran terus menerus meningkat.
- d. Pemantauan program yang terlaksana dengan kurang baik karena kurangnya kemampuan dan inovasi pihak kepolisian dalam menangani peningkatan angka pelanggaran lalu lintas, hal tersebut mengakibatkan timbulnya rasa kurang jera pada masyarakat dan sikap tidak tertib dalam aktivitas lalu lintas.

Kendala dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) Dalam Menciptakan Tertib Berlalu Lintas yaitu faktor sumber daya, sarana dan prasarana, masyarakat.

6.2 Saran

Adapun saran yang dapat Peneliti berikan yaitu:

- a. Pengadaan anggaran khusus untuk pengembangan sistem ELTE agar kendala seperti keterbatasan alat perekam serta server yang bermasalah dapat segera teratasi.
- b. Sosialisasi kepada masyarakat agar lebih ditingkatkan dengan cara pemasangan baliho yang berisikan informasi seputar sistem ETLE, sosialisasi ke anak-anak sekolah maupun mahasiswa dan melakukan kerjasama dengan pemerintah setiap kecamatan di kota Bandar Lampung agar pemerintah dapat mensosialisasikan sistem ETLE secara formal kepada masyarakatnya.
- c. Kepolisian melakukan sosialisasi kepada masyarakat mengenai tujuan dan manfaat dari penindakan pelanggaran lalu lintas sehingga masyarakat mematuhi aturan lalu lintas bukan hanya karena takut di tilang tetapi memang paham akan manfaat maupun resiko jika melanggar aturan berlalu lintas
- d. kepolisian melakukan pemasangan plang ”diawasi CCTV” disetiap titik penempatan kamera

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Admosudiharjo, P. (1987). *Manajemen Sumber daya Manusia*. Yogyakarta.
- Arikunto. Suharsimi. (2002). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- BI dan LPPI. (2015). *Profil Bisnis Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM)*.
Bank Indonesia Dan LPPI: 18–20. Jakarta
- Bungin, B. (2010). *Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Duncan. (1985). *Efektivitas Organisasi*. Bengkulu: Erlangga
- Handayaniingrat. (1985) *Sistem Birokrasi Pemerintah*. Jakarta: CV Mas Agung
- Kurniawan, Agung. (2005). *Transformasi pelayanan publik*. Jogjakarta:
Pembaruan.
- Lexy. J. Moleong. (2007). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT
Remaja Rosdakarya.
- Mahmudi. (2005) *Manajemen Kinerja Sektor Publik*. Yogyakarta: UPP AMP
- Richard M. Steers. (1985) *Efektivitas Organisasi*. Jakarta: Erlangga
- Sudarwan Dani. (2004) *Motivasi Kepemimpinan dan Efektivitas Kelompok*.
Jakarta: Rineka Cipta
- Sugiyono. 2006. *Metode Penelitian Pendidikan; Pendekatan Kuantitatif dan
Kualitatif dan R&D* , (Bandung: Alfabeta), hlm. 310
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kualitatif*. Cet. 19. Bandung: Alfabeta.
- Sutaryo. (2004). *Dasar-dasar Sosialisasi*. Jakarta: Rajawali Press

Jurnal/Skripsi

- Budiani, Ni Wayan. 2007. (*Efektivitas Program Penanggulangan Pengangguran Karang Taruna "Eka Taruna Bhakti" Desa Sumerta Kelod Kecamatan Denpasar Timur Kota Denpasar*). Jurnal Ekonomi Sosial Vol.2 No. I.
- FIA, I. S. (2022). *Implementasi Kebijakan Teknologi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam menciptakan tertib berlalu lintas (Studi Pada Satlantas Polresta Bandar Lampung)* (Doctoral dissertation, UIN RADEN INTAN LAMPUNG).
- Hasmita, H. (2021). *Efektivitas Penerapan Sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Melalui Pengawasan CCTV Lalu Lintas Dalam Upaya Penertiban Pengguna Jalan di Kota Makassar= The Effectiveness of the Implementation of the Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) System through Traffic CCTV Monitoring in an Effort to Control Road Users in Makassar City* (Doctoral dissertation, Universitas Hasanuddin).
- Iga Rosalina, “*Efektivitas Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri Perkotaan Pada Kelompok Pinjaman Bergulir Di Desa Mantren Kec Karangrejo Kabupaten Madetaan*”. Jurnal Efektivitas Pemberdayaan Masyarakat, Vol. 01 No 01 (Februari 2012), h. 3.
- Khadafi, Mutiarin. *Journal of Governance And Public Policy*, Vol.4, No.2, 2017: *Efektivitas Program Bantuan Keuangan Khusus Dalam Mengentaskan Kemiskinan di Kabupaten Gunung kidul*. Yogyakarta. Magister Ilmu Pemerintahan Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Rakhmadani, S. (2017). *Analisis Penerapan E-Tilang Dalam Mewujudkan Good Governance Di Indonesia. Prosiding SNaPP: Sosial, Ekonomi dan Humaniora*, 7(3), 663-671.
- Riska, Mutia. (2019). *Jurnal Efektivitas Penerapan E-Government Melalui Sistem E-Tilang pada Satuan Polisi Lalu Lintas (Satlantas) Polresta Pekanbaru*, Vol. 6: Edisi II, Thn.2019, Hlm.4
- Setiyanto, S., Gunarto, G., & Wahyuningsih, S. E. (2017). *Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan J (Studi Di Polres Rembang)*. Jurnal Hukum Khaira

Ummah, 12(4), 742-76

Ulya, Y. A. (2020). *Pengukuran E-Readiness menggunakan Framework Stope dalam proses penerapan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Kota Bandar Lampung* (Doctoral dissertation, UIN Sunan Ampel Bandar Lampung).

Wahyu, A. K., & Tukiman, T. (2022). *Efektivitas Program E-TLE Dalam Menangani Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Surabaya*. *JURNAL SOSIAL EKONOMI DAN HUMANIORA*, 8(3), 339-346.

Yudi Muhammad Irsan, 2018, *Perspektif Penenrapan E-Tilang dengan menggunakan rekaman CCTV (Closed Circuit Television)*, (studi kasus di wilayah Bandar Lampung, Fakultas Hukum Universitas Lampung).

Media

Jaya, Didik Tri Putra,(2021). ETLE Polresta Bandar Lampung Rekam Seribu Pelanper Hari. <https://kupastuntas.co/2021/11/02/etle-polresta-bandar-lamp-rekam-seribu-pelanggar-per-hari> diakses pada tanggal 18 Februari 2022)

Jaya, Purna Tri (2021). 5 Lokasi Tilang Elektronik di Bandar Lampung. <https://regional.kompas.com/read/2021/03/23/173351978/5-lokasi-tilang-elektronik-di-bandar-lampung?page=all>.

Lampung Geh (2021). Serba-serbi Sistem Tilang Elektronik di Bandar Lampung diakses pada tanggal 18 Februari 2022, <https://kumparan.com/lampunggeh/etle-serba-serbi-sistem-tilang-elektronik-di-bandar-lampung-1vNDiSmAYkA>

Korlantas polri (2021). Satlantas Polresta Bandar Lampung gelar sosialisasi etle-kepada pengguna jalan /<https://korlantas.polri.go.id/news/satlantas-polresta-bandar-lampung-gelar-sosialisasi-etle-kepada-pengguna-jalan/>

Dokumen

Intruksi Presiden No 3 Tahun 2003 tentang Kebijakan dan Startegi Nasio
Pengembangan *E.Government*

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

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

Arsip Data Satlantas Polresta Bandar Lampung