

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalan raya merupakan prasarana utama yang menunjang transportasi darat, dengan kata lain jalan raya dapat menunjang berbagai kegiatan dan kebutuhan manusia untuk kepentingan mobilitas hingga mencapai tujuan ekonomi. Keberadaan jalan raya sebagai prasarana transportasi dalam kegiatan ekonomi berfungsi sebagai penghubung pemerataan perekonomian. Fungsi non ekonomi termasuk sebagai integritas bangsa, prasarana pertukaran budaya ataupun sebagai pendukung mobilitas dari masyarakat.

Untuk mendukung transportasi darat tersebut maka dibutuhkan lalu lintas yang baik dalam pengelolaan tersebut. Menurut UU No 22 Tahun 2009 lalu lintas merupakan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas. Ruang lalu lintas gerak merupakan prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas penumpang.

Tahun 2020 terhitung sebanyak 136,408 Juta dengan pengguna kendaraan bermotor di Indonesia.¹ Hal ini tertuang pada table berikut :

Tabel 1. 1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia

Tahun	Motor (Juta Unit)	Mobil (Juta Unit)	Angkutan Barang (Juta Unit)	Bus (Juta Unit)	Jumlah
2020	115.02	15.80	5.08	0.23	136.13
2019	112.77	15.59	5.02	0.23	133.61
2018	106.66	14.83	4.80	0.23	126.52

Sumber: Statistik Transportasi Darat Tahun 2020

¹ BPS, Statistik Transportasi Darat, BPS RI, 2021, hlm 26

Tabel 1.1 menjelaskan bahwa dari Tahun 2018 s/d 2020 jumlah kendaraan bermotor meningkat tiap tahunnya dengan angka tertinggi 136.13 juta unit yang terdapat di Tahun 2020. Artinya ada banyak kendaraan yang harus lebih diperhatikan dalam lalu lintas yang ada di Indonesia ini.

Penambahan kendaraan bermotor ini akan mengakibatkan banyaknya kendaraan yang harus diperhatikan. Apabila kendaraan-kendaraan ini tidak diperhatikan maka akan mengakibatkan berbagai macam permasalahan seperti kemacetan atau terhentinya mobilitas dari kendaraan, dan juga meningkatnya jumlah kecelakaan yang terjadi. Data angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia terlihat pada table dibawah ini :

Tabel 1. 2 Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia

No	Tahun	Jumlah Kecelakaan
2	2018	107.968
3	2019	116.411
4	2020	100.028
5	2021	103.645

Sumber: Kepolisian Republik Indonesia, 2022

Angka kecelakaan lalu lintas pada Tahun 2019 mencapai 116.411 kasus dan Tahun 2020 menurun drastis menjadi 100.028 kasus dan Tahun 2020 ini merupakan Tahun dimana kasus kecelakaan lalu lintas terendah se Indonesia, kemudian di Tahun 2021 mengalami peningkatan kembali dari Tahun sebelumnya yaitu 103.645 kasus. Kasus kecelakaan Tahun 2021 telah menewaskan 25.266 korban jiwa dengan kerugian materi mencapai 246 miliar. Sementara jumlah korban luka berat akibat lalu lintas terdapat sebanyak 10.553 orang dan korban luka ringan sebanyak 117.913 orang.

Kasus kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi adalah sepeda motor dengan persentase 73%.²

Disamping itu semua masih banyak yang akan berakibat ketika tingginya jumlah kendaraan yang terjadi seperti banyaknya pelanggaran lalu lintas dalam berkendara, baik pengendara motor ataupun mobil yang terjadi dalam lalu lintas. Polisi sebagai institusi yang mengatur jalanan lalu lintas adalah posisi yang penting untuk menindak orang-orang yang melakukan pelanggaran tersebut agar terciptanya lalu lintas yang tertib. Pelanggaran yang terjadi di jalan akan dilakukan penindakan yang akrab kita panggil dengan proses tilang. Proses tilang ini tentu bertujuan untuk menekan angka pelanggaran lalu lintas dan juga mencoba untuk menertibkan berbagai kendaraan yang dalam lalu lintas.

Pelaksanaan tilang manual dilakukan dalam beberapa tahapan yang harus dilakukan oleh pihak kepolisian mulai dari kejadian Pengemudi dinyatakan bersalah melanggar lalu lintas, dan kemudian polisi akan memberhentikan kendaraan dan menerangkan kepada pengendara dengan sopan terkait pelanggaran yang telah dilakukan, selanjutnya kepolisian memeriksa surat kendaraan bermotor, selanjutnya kepolisian memberi blangko pelanggar yang berwarna biru, berisi penetapan sidang di pengadilan, kemudian pelanggar juga harus membayarkan denda.

Namun dalam pelaksanaan di lapangan ketika pengendara melakukan pelanggaran seringkali berujung dengan istilah damai di tempat dengan meninggalkan uang denda kepada pihak kepolisian tanpa diberikan surat tilang kepada pelanggar

² Lihat <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/03/24/angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-meningkat-di-2021-tertinggi-dari-kecelakaan-motor> diakses pada tanggal 29 Juli 2022

lalu lintas tersebut. Keluhan dari masyarakat terkait pelayanan yang didapat dari Kepolisian dengan sistem tilang manual cenderung mengarah pada kejadian masalah profesionalisme pihak kepolisian, istilah damai ditempat sehingga sulit terwujudnya pelayanan yang akuntabel, responsif, professional, transparansi, mudah, murah dan cepat serta tidak mempersulit karena praktek penilangan yang dilakukan oleh Kepolisian. Masyarakat semakin kritis dan cerdas dalam menuntut haknya. Secara jelas dibuktikan dengan laporan dari masyarakat kepada Ombudsman RI bahwa di Tahun 2021 Ombudsman menerima 699 laporan untuk Kepolisian dan merupakan laporan terbanyak dibandingkan instansi/lembaga lainnya dan 115 laporan telah diselesaikan oleh Ombudsman.³

Selain itu semua, budaya masyarakat yang masih rendah untuk mematuhi aturan lalu lintas juga sangat rendah. Masyarakat hanya mematuhi lalu lintas ketika hanya ada polisi yang sedang melakukan razia di jalan saja, pengendara motor hanya menggunakan helm ketika ada polisi, pengendara mobil hanya menggunakan sabuk pengaman ketika hanya ada polisi. Oleh karenanya butuh sebuah program ataupun inovasi yang bisa mengatasi masalah-masalah tersebut. Maka hadirilah sebuah inovasi program yang bertujuan untuk untuk menertibkan lalu lintas, memantau masyarakat melakukan lalu lintas dengan baik serta menekankan angka adanya pungli dan penggunaan superpower kekuasaan yang dimiliki oleh polisi untuk menangkap sembarangan orang di jalan.

³<https://ombudsman.go.id/news/r/ombudsman-kepolisian-paling-banyak-dilaporkan-sepanjang-2020>
diakses pada tanggal 26 Juli 2022

ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) adalah pengenalan sistem tilang baru sebagai hasil perkembangan teknologi untuk mendeteksi segala macam pelanggaran lalu lintas dengan sarana elektronik instrumen digital yakni camera CCTV dalam mendukung ketertib-an umum untuk berlalulintas.⁴ Terdapat ketidaktertiban masyarakat dalam berlalu lintas menjadi faktor penyebab terciptanya program ETLE. Ketidaktertiban masyarakat berupa pelanggaran lalu lintas yang dilakukan masyarakat. Program ETLE ini termasuk kedalam 16 Program Prioritas Polri dalam bidang perubahan teknologi Kepolisian modern di era Police 4.0

ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) dari Kepolisian sebagai upaya penyambutan revolusi industri 4.0 dan sebagai pembaharuan dalam pelayanan publik agar pelayanan dapat diakses secara mudah oleh masyarakat sesuai dengan aturan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Indonesia Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan *electronic government*.⁵ Program ETLE ini tercermin pada Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun undang-undang ini tidak membahas secara komprehensif dan detail persoalan ETLE ini.

Penindakan pelanggaran lalu lintas merupakan tindakan yang dilakukan oleh penyidikan Kepolisian RI atau penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang lalu lintas

⁴Novendi, Puja Saputra, *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dan Permasalahannya*, Jurnal Info Singkat, Vol. XIII, No. 7, April 2021, hlm. 2

⁵ Afifur, Rahman, *Implementasi Kebijakan Electronic Government Melalui Aplikasi Electronic Bukti Pelanggaran (E-Tilang) Pada Satuan Polisi Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar Medan*, Skripsi Program Studi Ilmu Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sumatera Utara, 2020, hlm. 2

dan angkutan jalan terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.⁶ Diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.⁷

Pelaksanaan ETLE ini dimulai dengan penggunaan alat teknologiberupa CCTV yang didalamnya berupa *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR) yang berguna menangkap segala bentuk pelanggaran lalu lintas secara otomatis dengan deteksi data pelanggar melalui Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB). Hasil *capture* atau potret dari program ETLE dinyatakan sebagai alat bukti petunjuk yang langsung dikirim ke *Back Office* ETLE, yang seterusnya akan divalidasi oleh tim ETLE. Selanjutnya orang-orang yang dinyatakan memang melakukan pelanggaran kemudian akan dicari datanya melalui *Electronic Registration and Identification* (ERI). Selanjutnya pihak kepolisian akan membuat surat pelanggaran dan akan dikirimkan kepada masing-masing pelanggar, pengiriman surat pelanggaran ini nantinya akan dibantu oleh PT.Pos Indonesia.

Pelaksanaan program ETLE ini sudah dilakukan di 12 Polda yang terdiri dari Polda Metro Jaya, Polda Jabar, Polda Jateng, Polda Jatim, Polda Jambi, Polda Sumut, Polda Riau, Polda Banten, Polda DIY, Polda Lampung, Polda Sulsel, dan Polda Sumbar. Jumlah CCTV yang akan dioperasikan oleh program ETLE (*Electronic*

⁶ Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁷ Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Traffic Law Enforcement) sebanyak 244 CCTV. Penerapan 244 CCTV tersebar di 12

Polda dapat dilihat dari tabel di bawah ini:

Tabel 1. 3 Data Penyebaran CCTV Program ETL E Tahap Pertama

No	Polda	Jumlah Pemasangan CCTV (Titik)
1	Polda Metro Jaya	98
2	Polda Riau	5
3	Polda Jawa Timur	55
4	Polda Jawa Tengah	10
5	Polda Sulawesi Selatan	16
6	Polda Jawa Barat	21
7	Polda Jambi	8
8	Polda Sumatera Barat	10
9	Polda Daerah Istimewa Yogyakarta	4
10	Polda Lampung	5
11	Polda Sulawesi Utara	11
12	Polda Banten	1

Sumber: Korlantas Polri

Pada tahapan pertama program ETL E dipasang di 12 Polda dengan 244 titik CCTV yaitu 98 titik di Polda Metro Jaya, 5 titik di Polda Riau, 55 Titik di Polda Jawa Timur, 10 titik di Polda Jawa Tengah dan 16 titik di Polda Sulawesi Selatan, 12 titik di Polda Jawa Barat, 8 titik di Polda Jambi, 10 titik di Polda Sumatera Barat, 4 titik di Polda Daerah Istimewa Yogyakarta, 5 titik di Polda Lampung, 11 titik di Polda Sulawesi Utara dan 1 titik di Polda Banten.⁸

Tahun 2021 awal hanya tiga Polda yang sudah sampai pada tahap implementasi program ETL E, tiga polda yang dimaksud yaitu yaitu Polda Metro Jaya, Polda Daerah Istimewa Yogyakarta dan Polda Jawa Timur, sedangkan 9 Polda

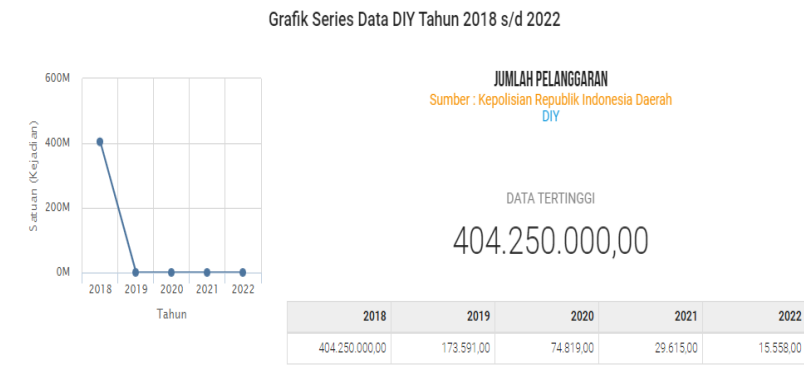
⁸ Lihat <https://www.antaranews.com/berita/2059590/etle-dan-pembuktian-kerja-kapolri> diakses pada tanggal 30 Juli 2022

lagi sampai pada tahap sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat tentang program ETLE.⁹

Salah satu daerah yang menerapkan program ETLE yaitu Daerah Istimewa Yogyakarta. Terdapat keberhasilan Daerah Istimewa Yogyakarta dalam menerapkan program ETLE. Berdasarkan data dari Kepolisian Republik Indonesia Daerah Istimewa Yogyakarta bahwa jumlah pelanggaran lalu lintas Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2018-2022 sebagai daerah yang menerapkan program ETLE seperti gambar berikut.

Gambar 1. 1 Data Pelanggaran Lalu Lintas DIY

Sumber:



Kepolisian RI DIY Tahun 2021



⁹ Novendi, Puja Saputra, *Op.cit*, Hlm 1

Sebelum diterapkan ETLE di Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2018 terjadi peningkatan pelanggaran lalu lintas sebanyak 404.250.000, kemudian terjadi penurunan pada Tahun 2019 dan 2020, Tahun 2019 angka pelanggaran lalu lintas menurun menjadi 173.591 dan di Tahun 2020 menurun menjadi 74.819. Hal yang menarik dari data pelanggaran ini adalah setelah diberlakukannya sistem ETLE di Tahun 2021 dengan angka pelanggaran menjadi 29.615 kemudian terjadi penurunan kembali di Tahun 2022 pada angka 15.558.¹⁰

Wilayah Polda Metro Jaya penerapan program ETLE dikarenakan atas beberapa pertimbangan masalah yang terjadi salah satunya jumlah pelanggaran lalu lintas dari Tahun 2017 s/d 2019 mengalami peningkatan setiap Tahunnya, hal ini dapat dilihat dalam tabel 1.4 dibawah ini:

Tabel 1. 4 Data Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas dan Kecelakaan Lalu Lintas Wilayah Metro Jaya

No	Tahun	Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas	Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas (Kasus)
1	2017	1.324.101	8.204
2	2018	1.617.566	5.903
3	2019	1.698.271	8.877

Sumber: Laporan Tahunan Subdit Gakkum Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya Tahun 2017 s.d 2019

Mulai dari Tahun 2017 jumlah pelanggaran lalu lintas sebanyak 1.324.101 pelanggaran, kemudian Tahun 2018 mengalami peningkatan menjadi 1.617.566 pelanggaran, dan Tahun 2019 kembali mengalami peningkatan sebanyak 1.698.271 pelanggaran. Selain itu juga karena masalah jumlah kecelakaan lalu lintas Tahun 2018 sebanyak 5.903 kasus, kemudian mengalami peningkatan pada Tahun 2019

¹⁰ Lihat http://bappeda.jogjaprovo.go.id/dataku/data_dasar/chart/4803 diakses pada tanggal 26 Juli 2022

sebanyak 8.877 kasus.¹¹Tahun 2020 angka kecelakaan lalu lintasberkurang menjadi 8.204 kasus.¹² Setelah diterapkan Program ETLE pada Polda Metro JayaMaret 2021 tercatat pelanggaran ETLE menjadi 1.503 pelanggaran berhasil menurunkan angka pelanggaran sebesar.¹³

Penerapan ETLE di Jawa Timur mampu mengakibatkan penurunan pelanggaran lalu lintas setiap Tahunnya. Diterapkan program ETLE Tahun 2021 maka terjadi penurunan jumlah pelanggaran menjadi 77.492 pelanggaran, dibandingkan Tahun sebelumnya di Tahun 2018 mencapai 1.300.000 pelanggaran. Penindakan pelanggaran secara aktif perlu dilakukan dari kepolisian sehingga masyarakat lebih berhati-hati dalam berkendara dan mematuhi aturan lalu lintas. Denda yang masuk dibayarkan oleh masyarakat Jawa Timur sekitar 400 Juta.¹⁴Ketiga Polda yang menerapkan program ETLE di Indonesia sudah berhasil mengurangi tingginya tingkat pelanggaran dari Tahun-Tahun sebelumnya, selain itu penerapan program ETLE tersebut juga berhasil mengurangi tingkat fatalitas kecelakaan.

Secara umum program ETLE dapat meningkatkan pendapatan negara sebesar 639 miliar dari denda program ETLE dari jumlah tilang ETLE yang diproses sebanyak 1.771.242 pelanggaran. Hal ini jauh lebih efektif dari Tahun sebelum menerapkan ETLE karena hanya mampu memperoleh denda sebesar 53,67 miliar dengan jumlah tilang 120.733 pelanggaran. Hal ini menjadi alasan perlu diperluasnya

¹¹ Laporan Tahunan Subdit Gakkum Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya Tahun 2017 s.d 2019

¹² Lihat <https://megapolitan.kompas.com/read/2021/09/20/11104201/polda-metro-jaya-catat-19-juta-pelanggaran-lalu-lintas-di-jakarta?page=all> diakses pada tanggal 29 Juli 2022

¹³ Lihat <https://potensibisnis.pikiran-rakyat.com/news/pr-691659603/polda-metro-jaya-etle-turunkan-angka-pelanggaran-642-persen> diakses pada tanggal 29 Juli 2022

¹⁴ Lihat <https://korlantas.polri.go.id/news/dir Lantas-polda-jatim-ingatkan-pengendara-untuk-tertib-berlalu-lintas/> diakses pada tanggal 30 Juli 2022

implementasi program ETLE untuk provinsi lainnya untuk peningkatan pendapatan negara dan mengurangi jumlah pelanggaran lalu lintas dan mengurangi tingkat fatalitas kecelakaan. Beberapa penelitian terdahulu yang meneliti mengenai program ETLE.

Uraian diatas menjelaskan implementasi kebijakan sebagai pelaksanaan kebijakan untuk mencapai sasaran dari kebijakan tersebut. Perkembangan implementasi program ETLE di Indonesia, setelah 3 Polda menerapkan program ETLE, menyusul polda lainnya dalam pelaksanaan kebijakan program ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*). Hingga Juni 2022 terdapat 20 Polda yang menerapkan program ETLE. Salah satunya yaitu Polda Sumatera Barat. Dapat dilihat dari tabel berikut bahwasanya jumlah kendaraan di Sumatera Barat tertinggi di Kota Padang yakni sebagai berikut :

Tabel 1. 5 Data Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Sumatera Barat (Unit) Tahun 2021

Kabupaten/ Kota	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Sepeda Motor	Jumlah
Kepulauan Mentawai	25	184	39	1396	1644
Pesisir Selatan	848	7181	3160	39778	50967
Solok	966	7388	4131	38888	51373
Sijunjung	693	4694	2210	23043	30640
Tanah Datar	1353	9094	4130	47438	62015

Padang	1044	7613	2926	43316	54899
Pariaman					
Agam	2189	13272	4540	65565	85566
Lima Puluh Kota	1299	7868	4522	50973	64662
Pasaman	441	4139	1787	22813	29180
Solok Selatan	430	2979	1121	17272	21802
Dharmasraya	933	6056	2390	24638	34017
Pasaman Barat	998	6751	2338	35384	45471
Kota Padang	12378	69848	21646	182641	286513
Kota Solok	945	4680	1575	15944	23144
Kota Sawahlunto	417	2510	1101	13291	17319
Kota Padang Panjang	498	3357	832	10199	14886
Kota Bukittinggi	1955	9595	2540	25388	39478
Kota Payakumbuh	1404	6771	2645	26140	36960
Kota	550	3517	705	14592	19364

Pariaman					
Sumatera Barat	29366	177497	64338	698699	696900

Sumber :Badan Pusat Statistik, Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota diProvinsi Sumatera Barat(Unit) Tahun 2021.¹⁵

Tabel Diatas dapat kita saksikan bahwasanya Kota Padang merupakan kota dengan pengguna dalam bentuk unit kendaraan yang ada di Kota Padang, hal ini menjadikan perlu pantauan khusus dan lebih intensif agar dapat dikelola dengan baik dalam hal pola lalu lintasnya. Hal tersebut juga seiringan dengan jumlah data kecelekaan lalu lintas, yang peneliti temukan dalam bentuk data tabel seabgai berikut, yakni :

Tabel 1.6 Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Padang

Bulan	Luka Berat			Meninggal			Luka Ringan			Jumlah Kecelakaan		
	2016	2018	2021	2016	2018	2021	2016	2018	2021	2016	2018	2021
Jan	12	10	6	3	6	5	45	69	102	36	52	65
Feb	29	11	7	5	2	9	112	81	86	65	58	62
Mar	14	13	2	7	4	4	40	89	62	65	62	44
Apr	23	21	5	3	7	11	57	85	90	61	67	63
Mei	25	7	2	6	6	4	43	56	76	44	39	53
Jun	23	4	10	5	5	5	31	74	94	44	44	68

¹⁵ Diakses di <https://bps.go.id> pada tanggal 23 maret 2023 pada pukul 21:59

Jul	28	6	1	5	3	2	36	74	50	43	54	42
Agu	30	8	4	9	10	6	45	86	79	51	68	52
Sep	47	4	5	4	8	3	36	69	77	55	50	56
Okt	23	8	2	7	4	2	34	97	79	34	60	53
Nov	15	4	6	3	8	2	41	79	108	36	60	60
Des	41	4	6	2	8	5	43	62	82	45	49	69
Jmlh	31	100	56	59	71	60	563	808	976	579	663	687

Sumber :Badan Pusat Statistik, Jumlah Angka Kecelakaan Kota Padang Tahun 2016-2021.¹⁶

Tabel diatas menunjukkan adanya penambahan jumla angka kecelakaan yang terjadi di Kota Padang, Hal ini menjadi penting untuk mendapatkan perhatian lebih dari pihak kepolisian dalam memantau jalanya tata kelola lalu lintas yang baik. Penting juga untuk diperhatika hadirnya ETLE di Kota Padang mejadi langkah awal mengelola lalu lintas menjadi lancar dan aman.

Program ETLE mulai dilaksanakan di Sumatera Barat sejak 15April 2021 terpusat hanya di Kota Padang sebagai Ibukota Provinsi Sumatera Barat. Pemilihan Kota Padang sebagai lokus peneliti dikarenakan Kota Padang satu-satunya Polresta yang menjalankan program dari implementasi ETLE ini. Sebelum menerapkan program ETLE maka Polresta Padang terlebih dahulu melakukan sosialisasi sekaligus launching kepada masyarakat mulai dari Januari 2021 hingga 14 April 2021. Tanggal 15 April 2021 sudah diterapkan program ETLE dengan pemberlakuan denda

¹⁶ Diakses di <https://bps.go.id> pada tanggal 23 maret 2023 23:04

tilang. Aktor yang bertugas dalam menjalankan program ETLE terdiri dari 6 orang yang bertugas dalam melakukan penindakan.

Salah satunya penerapan ETLE di Polresta Padang mencatat terjadi pelanggaran lalu lintas di Kota Padang pada periode 2021 s/d 2022. Hal ini dapat dilihat dalam tabel 1.6 dibawah ini:

Tabel 1. 7 Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Padang 2021 s/d 2022

No	Pelanggaran	2021	2022
1	Tidak Menggunakan Helm	19.942	20.667
2	Tidak Memakai Sabuk	11.460	975
3	Pelanggaran Putar Balik	4.768	7.193
Jumlah Pelanggaran		36.170	28.835

Sumber: Diolah oleh Peneliti

Tabel diatas menunjukkan bahwa pelanggaran paling tinggi karena pengendara tidak menggunakan helm sebanyak 19.942 pada tahun 2021 dan meningkat pada tahun 2022 sebanyak 20.667 pelanggar, dan pelanggaran putar balik sebanyak 4.768 pada tahun 2021 dan meningkat pada tahun 2022 sebanyak 7.193 , selanjutnya pelanggaran tidak menggunakan sabuk sebanyak 11.460 pelanggaran pada tahun 2021 dan terjadi penurunan pada tahun 2022 sebanyak 975 pelanggar. Dalam lingkup Nasional bahwa terdapat 10 prioritas pelanggaran lalu lintas yaitu: pelanggaran *traffic light*, pelanggaran marka jalan, pelanggaran ganjil genap, pelanggaran menggunakan ponsel, pelanggaran melawan arus, pelanggaran tidak menggunakan helm, pelanggaran keabsahan STNK, pelanggaran tidak menggunakan sabuk pengaman dan pelanggaran pembatasan jenis kendaraan. Namun hanya 3 jenis pelanggaran yang dapat ditangkap oleh CCTV Polresta Padang, dikarenakan CCTV

yang digunakan masih belum memiliki teknologi yang bisa menangkap 7 prioritas program yang lain.

“Konsekuensi yang didapat oleh pelanggar lalu lintas apabila program ETLE tidak diindahkan oleh pelanggar lalu lintas maka kepolisian Polresta Padang akan memblokir STNK. Sejauh ini dalam tahap implementasi program ETLE di Polresta Kota Padang sudah memblokir 36 STNK karena tidak mengindahkan konfirmasi. (Wawancara dengan Bapak Ade Wiranata, Petugas ETLE Polresta Padang pada tanggal 5 September 2022)”.¹⁷

Implementasi kebijakan program ETLE di Kota Padang terlihat permasalahan penerapan kebijakan program ETLE yaitu belum memadai sarana prasarana seperti kamera pengawas (CCTV) yang dipasang hanya terdapat di 10 titik yang menjadi titik fokus pantauan program ETLE. 10 titik mayoritas berada dipersimpangan jalan seperti Simpang Polresta Padang, Simpang Mandiri (Simpang Kandang), Simpang Bank Indonesia (BI) Perwakilan Sumbar, Simpang Ujung Gurun, Simpang Masjid Raya Sumbar, satu persimpangan di pasang 2 CCTV. Dengan kondisi Kota Padang yang terdiri dari 11 Kecamatan hanya jalur protokol disepanjang jalur Sudirman yang menjadi pantauan program ETLE.

Tabel 1.8 Jumlah Pelanggaran ETLE Pada Tahun 2023 Bulan Januari-April

PELANGGARAN	JAN	FEB	MAR	APR	TOTAL
Tidak Menggunakan Helm	250	79	232	163	724
Tidak Memakai Sabuk	55	34	147	168	404
Pelanggaran Putar Balik	53	55	136	79	323
Jumlah Pelanggaran	358	168	515	410	1451

¹⁷ Wawancara dengan Bapak Ade Wiranata, Selaku Prugas ETLE Polresta Padang pada tanggal 5 September 2022

Masalah sosialisasi juga menjadi masalah dalam keberhasilan pelaksanaan program ETLE, untuk menjangkau wilayah Kota Padang sangat diperlukan sosialisasi secara menyeluruh baik melalui tatap muka secara langsung antara kepolisian dengan pengendara maupun sosialisasi melalui media sosial seperti Instagram, facebook, dll.

Problema keadaan masyarakat yang taat atau patuh kepada hukum sangat rendah, artinya masih banyak masyarakat yang hanya menggunakan helm di jalan raya saja, ataupun hanya ketika ada polisi saja menggunakan helm. Hal ini menjadikan masyarakat menjadi taat kepada hukum ketika ada polisi sebagai penindaknya. Lalu dari segi kejelasan peraturan tentang ETLE juga harus diperbaruhi karena belum mengatur secara rinci tentang teknis pelaksanaan dari ETLE ini.

Penelitian Hasmita menjawab penelitian tentang efektivitas dari pelaksanaan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dengan pemantauan penegakan lalu lintas untuk pengelolaan ketertiban pejalan di Kota Makassar. Penelitian Sulis Aditya menjelaskan problematika penerapan tilang elektronik dalam mengurangi pelanggaran lalu lintas.¹⁸ Penelitian Muhammad Sulthon Nooreza yang membahas kemauan dan problem Satlantas Kota Surakarta dalam penerapan tilang elektronik. Penelitian Endah Syafitri yang membahas tentang efektivitas implementasi program *electronic traffic law enforcement* (ETLE) nasional dalam peningkatan pelayanan publik di Kota Pekanbaru. Yoga Dwi Arjuna yang membahas tentang implementasi program e-tilang pada penegakan hukum pelanggaran lalu lintas di Wilayah Hukum Polres Banyumas. Charles Rio Valentino Pardede mengkaji tentang analisis program

¹⁸ Sulis, Aditya, Problematika Penerapan Tilang Elektronik dalam Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas, ALDEV, Volume 2 Nomor 1 Tahun 2020, Hal. 74

electronic traffic law enforcement (ETLE) dalam rangka menciptakan Kamseltibcarlantas (Studi Kasus Kota Serang). Penelitian Angeline Annabella Siahan menjelaskan penerapan (ETLE) pada Titik H.R Soebrantas untuk pelanggar lalu lintas yang menggunakan hp oleh kendaraan roda 4 di Wilayah Hukum Polda Riau.¹⁹

Menarik diteliti lebih lanjut karena dari seluruh penelitian yang membahas program ETLE, belum ada penelitian yang membahas penelitian tentang implementasi program ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) pada Kepolisian Resort Kota Padang, terdapat penelitian yang memiliki fokus penelitian pada penerapan ETLE namun dengan penelitian pada Titik H.R Soebrantas dan khusus pelanggar pengguna handphone, dengan hasil masih terdapat masalah seperti masalah Ketidaktahuan dengan aturan lalu-lintas serta kebaruan sistem-tilang dan budaya sosial yang patuh hanya jika terdapat petugas di sekitar. Oleh karenanya, peneliti tertarik untuk meneliti implementasi program ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) pada Kepolisian Resort Kota Padang.

Implementasi kebijakan pada dasarnya suatu upaya agar kebijakan dapat mencapai cita-citanya. Menurut Van Meter dan Van Horn implementasi adalah tindakan yang dilakukan baik oleh individu atau pejabat, maupun oleh pemerintah atau kelompok swasta, untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan politik. Mazmanian dan Sabatier mengatakan bahwa pelaksanaan kebijakan adalah pelaksanaan keputusan politik, biasanya dalam bentuk undang-undang tetapi juga dalam bentuk perintah eksekutif penting atau keputusan atau penilaian

¹⁹ Anggelina, Annabella Siahaan, Penerapan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Titik H.R Soebrantas Bagi Pelanggar Lalu Lintas Pengguna Handphone Oleh Kendaraan Roda 4 di Wilayah Hukum Polda Riau, Skripsi; Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Islam Riau, 2022, Hlm. 1

yudisial..²⁰ Menurut Van Meter dan Van Horn, ada enam variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi, yaitu : standar dari kebijakan, sumber daya, komunikasi dan penguatan antar organisasi, karakteristik agen implementasi, respon pelaksana, keadaan sosial, ekonomi dan politik.²¹

Dengan adanya fenomena tersebut yang menjadi daya tarik peneliti untuk melihat bagaimana implementasi kebijakan program ETLE pada Kepolisian Resort Kota Padang. Penelitian ini akan melihat proses implementasi kebijakan Program ETLE sudah berjalan maksimal atau sebaliknya, karena dalam pelaksanaan kebijakan program ETLE pada Kepolisian Resort Kota Padang setiap aspek harus dapat bekerja dengan maksimal untuk mewujudkan implementasi kebijakan program ETLE dalam menekan jumlah pelanggar lalu lintas, mencegah fatalitas kecelakaan, transparansi dalam penegakan hukum.

1.2 Rumusan Masalah

Selaras dengan masalah yang peneliti gambarkan sebelumnya, maka rumusan masalah pada penelitian kali ini ialah bagaimana implementasi program ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) pada Kepolisian Resort Kota Padang?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan pada penelitian kali ini untuk mendeskripsikan serta menganalisis implementasi program ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) pada Kepolisian Resort Kota Padang.

²⁰ Leo Agustino, Dasar-dasar Kebijakan Publik, Bandung, Alfabeta, 2006, hlm. 139

²¹ Budi Winarno, Kebijakan Publik, Teori dan Proses, Yogyakarta, Media Pressindo, 2002, hlm. 102

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang dilakukan, maka manfaat penelitian yang diperoleh adalah sebagai berikut.

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, Penelitian kali ini bermanfaat untuk menambah pemahaman dan memberika kontribusi terhadap kemajua ilmu administrasi publik, yang fokus penelitian kebijakan dan sebagai referensi bagi penelitian selanjutnya tentang implementasi program ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) pada Kepolisian Resort Kota Padang.

1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktis, bermanfaat dalam menyumbangkan masukan dan gagasan ide bagi instansi terkait yaitu pelaksana program ETLE dalam Implementasi program ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) pada Kepolisian Resort Kota Padang.

