

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Lalu lintas merupakan kegiatan lalu-lalang atau gerak pindah kendaraan, orang atau hewan di jalanan (Reski, 2017). Sehingga lalu lintas dapat dikatakan sebagai pergerakan arus di dalam ruang yang ditentukan untuk perjalanan di jalanan. Dalam keadaan berlalu lintas, manusia tidak lepas dari adanya kendaraan atau transportasi. Transportasi sendiri merupakan sarana yang strategis dan penting untuk memperlancar seluruh kegiatan hingga pembangunan perekonomian pada suatu negara (Sunarto et al., 2017).

Transportasi memiliki tujuan untuk memfasilitasi mobilitas dan konektivitas antara lokasi yang berbeda, yang mana memungkinkan terjadinya kegiatan perdagangan, pariwisata, dan interaksi sosial, sehingga memudahkan mobilitas dan proses komunikasi antar manusia dengan berbagai wilayah (Bešinović, 2020; Meesit & Andrews, 2019). Pada proses kegiatan ekonomi masyarakat menurut Rahayu (2020), akan berkembang ketika memiliki akses ke opsi transportasi yang baik untuk aksesibilitas sehingga dapat memacu proses interaksi antar wilayah yang kemudian dapat menciptakan pemerataan pembangunan. Oleh karena itu, kelimpahan *platform* yang tersedia saat ini dapat mendorong masyarakat untuk mendapatkan kendaraan dengan menawarkan berbagai macam kemudahan dan layanan yang menggiurkan.

Menurut Istianto *et al.* (2019), meningkatnya jumlah alat transportasi membuat volume penggunaan jalan raya menjadi lebih padat. Kemudian, peningkatan jumlah transportasi akan menyebabkan mobilitas masyarakat di jalan raya semakin rumit dan dapat menimbulkan permasalahan lalu lintas yang semakin kompleks mulai dari keamanan, kelancaran, dan ketertiban berlalu lintas. Di Indonesia sendiri baik di daerah perkotaan yang sedang berkembang maupun yang sudah maju, kemacetan lalu lintas dan pelanggaran di jalan raya merupakan tantangan yang signifikan. Maka dari itu implikasi dari permasalahan tersebut antara lain menyangkut pelanggaran hukum lalu lintas, kecelakaan, dan kemacetan lalu lintas. Peningkatan jumlah kendaraan yang berlalu lalang tanpa adanya kedisiplinan berlalu lintas, membuat angka kecelakaan lalu lintas dan korban terus meningkat. Umumnya faktor utama tingginya angka kecelakaan menurut Marsaid *et al.* (2013) disebabkan oleh faktor manusianya sendiri diantaranya kecepatan tinggi, mengantuk, kelelahan, dan lain sebagainya, yang mana hal tersebut berakar dari tingkat kedisiplinan pengendara yang masih rendah.

Mengatasi masalah-masalah yang terkait dengan meningkatnya aktivitas yang berpotensi melanggar peraturan lalu lintas, membutuhkan keterlibatan sumber daya manusia, terutama dari penegak hukum, untuk secara efektif mengatasi beragam tantangan yang ada dalam aktivitas berlalu lintas (Suryani *et al.*, 2021). Seiring dengan berkembangnya jaman, menurut Ramadhan *et al.* (2021) dapat dilihat konsep dari *smart city* yang mengatasi masalah lalu lintas dengan menerapkan sistem pemantauan dan penegakan hukum secara baik dan modern, sehingga dapat memfasilitasi perbaikan penertiban lalu lintas yang berkelanjutan. Dengan

menyelesaikan masalah-masalah tersebut, pemerintah dapat mengatasi tantangan sosial lainnya secara lebih efektif. Akan tetapi, kurang tercukupinya kualitas dan kuantitas dari sumber daya di mana tidak selalu menjamin dapat mengatasi problematika yang ada di lalu lintas secara maksimal. Suatu upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut adalah dengan menerapkan sebuah inovasi yang memanfaatkan kemajuan teknologi dalam lingkup pengawasan jarak jauh yang dapat dilakukan secara 24 jam.

Dalam upaya mengatasi permasalahan pelanggaran lalu lintas ini di Indonesia, harus segera ditangani sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pasal 260 dan pasal 262, yang menyatakan Kepolisian Nasional Republik Indonesia (POLRI) memiliki wewenang untuk melakukan penindakan terhadap pelanggar lalu lintas. Penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dapat dikatakan sebagai penilangan yang berisikan bukti pelanggaran disertai dengan denda yang dikenakan oleh pihak kepolisian kepada pelanggar lalu lintas.

Dikarenakan banyaknya isu-isu yang berkembang di kalangan masyarakat bahwa tindakan penilangan secara manual dirasa kurang efektif dan tidak adanya transparansi, sehingga pemerintah bersama kepolisian membentuk suatu kebijakan penilangan secara elektronik atau yang disebut dengan kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) yang menyesuaikan perkembangan teknologi saat ini. Inisiatif ini didukung dengan instruksi yang dikeluarkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI) yang diatur pada Peraturan POLRI Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana berdasarkan Keadilan Restoratif. Perpol

ini melibatkan pemanfaatan teknologi komunikasi dan informasi dalam melakukan penindakan pelanggaran pidana seperti pelanggaran lalu lintas.

Sejalan dengan permasalahan tersebut, seiring berkembangnya waktu jumlah transportasi yang ada di Kota Surabaya sebagai salah satu kota metropolitan di Indonesia semakin meningkat, sehingga berdampak pada aktivitas lalu lintas yang sangat kompleks. Berikut merupakan bukti rincian data perkembangan jumlah kendaraan di Kota Surabaya mulai tahun 2021 – 2023 menurut Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur:

**Tabel 1.1 Peningkatan Jumlah Kendaraan di Kota Surabaya Tahun 2021-2023**

Kabupaten/Kota	Tahun	Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Jumlah
Kota Surabaya	2021	1.321.021	459.190	2.892	34.637	1.817.740
	2022	1.384.588	369.173	2.406	103.915	1.860.082
	2023	2.942.640	563.787	3.672	173.774	3.683.873

Sumber: Badan Pusat Statistik Jawa Timur, 2024

Sesuai dengan tabel diatas dapat dilihat bahwa terdapat kenaikan pada jumlah kendaraan yang ada di Kota Surabaya. Dimulai pada tahun 2022 dengan total keseluruhan sebanyak 1.860.082 dan 2021 sebanyak 1.817.740 yang menandakan terdapat 2% kenaikan pada jumlah total keseluruhan kendaraan yang ada di Kota Surabaya. Sedangkan pada tahun 2023 dengan total keseluruhan sebanyak 3.683.873 kendaraan, menandakan terdapat kenaikan secara sangat signifikan dari tahun sebelumnya yaitu sebanyak 98%. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa terjadi kenaikan yang cukup terlihat terhadap jumlah kendaraan yang ada di Kota Surabaya mulai tahun 2021 sampai 2023.

Dikarenakan adanya kenaikan jumlah kendaraan tersebut yang mana menyebabkan pula pelanggaran lalu lintas yang meningkat, pada akhirnya setelah

seluruh persiapan serta ketersediaan fasilitas yang telah memenuhi standar, pihak Kepolisian yang bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Surabaya, secara aktif menerapkan sistem tilang elektronik yang disebut E-TLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*). Sistem ini menggunakan perangkat elektronik yang dilengkapi dengan teknologi *Automatic License Plate Recognition* (ANPR), memanfaatkan kamera yang mampu mendeteksi kendaraan dan pelanggaran lalu lintas (Permani, 2020). Berdasarkan wawancara yang penulis lakukan bersama *Key Informan* yaitu Bapak Syamsul selaku Subdit Gakkum Polda Jawa Timur sebagai berikut:

“E-TLE sendiri disahkan pada 16 Januari 2020 di Gedung Mahameru Polda Jawa Timur oleh Irjen Pol Istiono kala itu dengan pemasangan kamera yang dilakukan secara berkala di beberapa titik lampu lalu lintas disertai kerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Surabaya”. (wawancara dilakukan pada 20 Oktober 2023)

Terdapat pula beberapa bentuk pelanggaran yang terekam pada kamera E-TLE sesuai dengan wawancara yang penulis lakukan bersama Subdit Gakkum Polda Jawa Timur diantaranya:

“Sasaran program E-TLE diantaranya pelanggaran seperti menerobos lampu merah, melanggar batas kecepatan, tidak menggunakan sabuk keselamatan, melanggar marka jalan, melawan arus, melanggar rambu-rambu jalan, dan menggunakan *handphone* saat berkendara”. (wawancara dilakukan pada 20 Oktober 2023)

Didukung pula berdasarkan wawancara yang penulis lakukan bersama *Key Informan* Ibu Nina selaku Koordinator E-TLE Dishub Kota Surabaya:

“E-TLE di Kota Surabaya sendiri disahkan pada 16 Januari 2020 oleh pihak kepolisian yaitu Polda Jatim, namun kebijakan ini telah diuji cobakan sekitar akhir tahun 2019 hingga 2020, pada tahun 2019 itu baru ada tiga atau empat titik hingga di akhir 2020 terdapat 11 titik kamera, di mana E-TLE pada saat itu sangat membantu tugas kepolisian mulai dari mendeteksi adanya pelanggaran tidak menggunakan *seatbelt* hingga melanggar rambu-rambu

jalan itu juga bisa ditindak melalui sistem E-TLE. Cara tersebut dilihat cukup efisien dalam membantu penindakan dan kami terus mengkaji ulang banyaknya kekurangan yang ada dalam penerapannya, hingga akhirnya E-TLE diresmikan pada akhirnya kami mulai mengaktifkan E-TLE di tahun 2021 dan berlaku sampai sekarang”. (wawancara dilakukan pada 4 Maret 2024)

Pelanggaran lalu lintas sendiri merupakan salah satu permasalahan serius yang dihadapi oleh Kota Surabaya. Berdasarkan data yang penulis peroleh dari media *online* jawapos.com sebagai berikut:

“Satlantas Polrestabes Surabaya menilang 3.354 pelanggar lalu lintas pada sepekan pertama Operasi Zebra Semeru 2022. Baik melalui tilang elektronik maupun konvensional (manual). Jenis pelanggaran terbanyak berdasarkan hasil rekapitulasi yang ditemukan adalah pelanggaran markah dan rambu jalan. Kopol Arif Fazlurrahman selaku Kasatlantas Polrestabes Surabaya menyampaikan, penindakan terbanyak didominasi oleh *Electronic Traffic Law Enforcement* atau yang kerap disebut dengan ETLE. Jumlahnya mencapai 2.551 penindakan. Dengan perinciannya, 1.927 ETLE statis dan 624 ETLE mobile. Untuk tilang konvensional atau manual, dilakukan sebanyak 803 penindakan pelanggaran berlalu lintas”, (Jawapos.Com.<https://www.jawapos.com/surabaya-raya/01412743/sepekan-satlantas-tilang-3354-pelanggar-lalu-lintas-di-surabaya>. Diakses pada 21 September 2023).

Angka ini menunjukkan bahwa jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Surabaya masih dapat dikatakan cukup tinggi. Dalam Pulungan (2020), pelanggaran lalu lintas memiliki potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas yang merugikan pengendara lain di mana hal tersebut disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya:

1. Tingkat penegakan hukum yang kurang tegas, transparan, dan adil;
2. Kondisi sarana dan prasarana lalu lintas yang kurang memadai;
3. Tingkat kualitas individu dalam pengetahuan dan keterampilan berkendara;
4. Kondisi sosial budaya seperti ketidakjelasan tentang benar dan salah.

Banyak kasus pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi akibat kelalaian individu, dan sebagian besar masyarakat masih kurang memahami praktik berkendara yang aman dan mematuhi peraturan. Sehingga perlu ditekankan bahwa diperlukan adanya suatu kebijakan penindakan pelanggaran lalu lintas yang tepat untuk membuat keadaan lalu lintas yang ideal. Lalu lintas yang aman, tertata dengan baik, dan lancar merupakan skenario yang ideal, yang mendorong perkembangan kehidupan manusia menjadi lebih baik. Pada dasarnya, arus lalu lintas yang optimal berfungsi sebagai urat nadi kehidupan manusia (Chrisnanda, 2017). Terdapat beberapa jenis pelanggaran lalu lintas di Kota Surabaya yang ditindak melalui E-TLE mulai tahun 2019-2023, antara lain:

**Tabel 1.2 Data Analisis dan Evaluasi Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Surabaya Tahun 2019-2023**

No.	Jenis Pelanggaran	Tahun				
		2019	2020	2021	2022	2023
1	Batas Muatan	36.617	33.261	17.296	10.171	2.866
2	Batas Kecepatan	12.136	9.990	5.014	5.266	2.909
3	Marka Jalan/Rambu-Rambu	318.960	188.615	131.940	102.796	46.607
4	Tdk Pakai Sabuk Keselamatan	28.187	17.146	14.532	13.648	4.418
5	Lain-Lain	79.506	75.101	34.323	27.408	13.032
<b>Jumlah</b>		<b>475.406</b>	<b>324.113</b>	<b>203.105</b>	<b>196.034</b>	<b>69.832</b>

Sumber: data diolah penulis, 2024

Sesuai dengan tabel diatas dapat dilihat bahwa jumlah pelanggaran pada tahun 2019-2020 menurun sebesar 32%, kemudian pada tahun 2020-2021 hanya terjadi penurunan sebesar 1%, dan pada tahun 2021-2022 hanya menurun sebesar 3%, dikarenakan adanya penyempurnaan sistem serta penambahan jumlah alat penindakan, akan tetapi kemudian pada tahun 2022-2023 terjadi penurunan penindakan pelanggaran lalu lintas yang cukup signifikan yaitu sebesar 64%.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa terjadi penurunan yang cukup signifikan mengenai penindakan pelanggaran lalu lintas dari sebelum, awal, dan setelah diterapkannya kebijakan E-TLE di Kota Surabaya.

Pemasangan E-TLE ini dimaksudkan untuk membuat proses tilang akan lebih efektif dan efisien. Rekaman dari kamera tersebut dapat digunakan sebagai bukti dalam kasus pelanggaran lalu lintas. Barang bukti dapat berupa foto pelanggar dan data kendaraan, juga bisa masuk di data ERI (*Electronic Registration Identification*) sebagai riwayat bukti pelanggaran. Tujuan utama dari E-TLE sendiri adalah untuk meminimalisir frekuensi terjadinya kecelakaan lalu lintas serta memudahkan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas. Termuat pada berita menurut media *online* [jatim.poskota.co.id](http://jatim.poskota.co.id):

“Terdapat 39 titik kamera CCTV yang akan mendeteksi pelanggaran lalu lintas, seperti, melanggar batas kecepatan, dan menerobos lampu merah. Pelanggaran lalu lintas yang tertangkap kamera CCTV akan ditindak oleh petugas kepolisian. Petugas kepolisian akan mengirimkan surat tilang kepada pemilik kendaraan yang melanggar. Pengendara yang melanggar lalu lintas dapat membayar denda tilang melalui bank atau secara *online*. Jika tidak membayar denda tilang, maka kendaraan akan ditahan dan diletakkan di kantor polisi serta STNK akan diblokir sehingga harus mengurus ulang”, (Jatim.Poskota.Co.Id. <https://jatim.poskota.co.id/2022/06/16/inilah-daftar-39-titik-cctv-etle-di-kota-surabaya-yang-siap-mengawasi-pelanggaran-anda>. Diakses pada 20 September 2023).

Melalui penegakan hukum lalu lintas dengan bantuan teknologi ini diharapkan dapat meningkatkan disiplin pengguna jalan dan mengurangi tingkat pelanggaran lalu lintas di Kota Surabaya serta mengefektifkan kinerja kepolisian. Menurut sebuah studi yang dilakukan oleh R. Chusminah, et al. (2018), sistem E-TLE yang diimplementasikan di Kota Surabaya terbukti sangat efisien dan efektif dalam mengurangi kasus-kasus kecurangan dan tuduhan, tidak hanya dari pihak



kepolisian, namun juga dari pemangku kepentingan lainnya seperti pengadilan. Selain meningkatkan efektifitas, dalam penelitian Asmara et al. (2019), mengungkapkan bahwa penerapan sistem E-TLE juga meningkatkan transparansi dan akuntabilitas aparat penegak hukum dalam hal pembayaran denda tilang.

Bagi pengguna jalan yang melakukan pelanggaran, terdapat mekanisme penerapan E-TLE yang harus dipahami yaitu dengan menggunakan skema 3, 5, 7 sesuai dengan hasil wawancara bersama *Key Informan* yaitu Bapak Syamsul selaku Subdit Gakkum Polda Jawa Timur adalah sebagai berikut:

“Untuk mekanismenya sendiri kami menggunakan skema 3, 5, 7. Yang artinya 3 hari petugas *backoffice* akan melakukan verifikasi pelanggaran selanjutnya mengirimkan surat konfirmasi kepada pelanggar, kemudian terdapat waktu 5 hari untuk pelanggar melakukan konfirmasi dalam sistem E-TLE atau *scan barcode* yang ada dalam surat konfirmasi yang diterima, dan selanjutnya dalam waktu 7 hari pelanggar harus melakukan pembayaran denda tilang melalui BRIVA atau mengikuti sidang, apabila pelanggar tidak melakukan konfirmasi maupun pembayaran yang telah ditentukan secara sistem STNK akan otomatis terblokir”. (wawancara dilakukan pada 20 Oktober 2023)

Meskipun wilayah di Kota Surabaya yang saat ini sudah banyak yang terhubung ke sistem tilang elektronik melalui kamera CCTV namun masih ada yang belum terjangkau, tetapi petugas kepolisian di lapangan sebagai penindak pelanggaran juga terkadang akan dibekali dengan peralatan yang dapat digunakan untuk memotret pelanggar secara langsung dari kamera atau dapat disebut dengan E-TLE *Mobile Handheld* yang terhubung langsung ke *server*. Meskipun kebijakan E-TLE telah diterapkan, belum ada penelitian mendalam yang menginvestigasi secara komprehensif mengenai implementasi E-TLE yang sesungguhnya dalam menurunkan tingkat pelanggaran lalu lintas di Kota Surabaya.

Penelitian ini memiliki arti penting dalam menjembatani kesenjangan pengetahuan yang ada dengan menilai tingkat keberhasilan yang dicapai oleh kebijakan diterapkannya E-TLE dalam memenuhi tujuannya. Oleh karena itu, latar belakang masalah ini menggarisbawahi pentingnya penelitian ini untuk mengetahui implementasi E-TLE dalam mengurangi pelanggaran lalu lintas di Kota Surabaya, yang menekankan relevansinya dalam upaya meningkatkan keselamatan dan kelancaran lalu lintas di kota ini. Sehingga, berdasarkan uraian latar belakang diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“IMPLEMENTASI KEBIJAKAN *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT* DALAM MENURUNKAN TINGKAT PELANGGARAN LALU LINTAS DI KOTA SURABAYA”**.

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut: “Bagaimana Implementasi Kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* dalam Menurunkan Tingkat Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Surabaya?”

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Sejalan dengan rumusan masalah di atas, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui, mendeskripsikan, dan menganalisis mengenai implementasi kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) dalam mengurangi pelanggaran lalu lintas di Kota Surabaya.

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian merupakan kegunaan hasil penelitian nanti, baik bagi kepentingan pengembangan kebijakan maupun kepentingan ilmu pengetahuan. Oleh sebab itu, dalam manfaat penelitian ini harus diuraikan secara terperinci akan manfaat atau gunanya hasil penelitian kedepannya.

##### a. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat membantu mengembangkan teori-teori terkait penegakan hukum lalu lintas, khususnya dalam konteks penerapan teknologi seperti *Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE)* dalam mengurangi pelanggaran lalu lintas di Kota Surabaya. Ini bisa berdampak pada pemahaman teoritis tentang bagaimana alat-alat teknologi dapat digunakan dalam meningkatkan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, dapat menyumbang pada pemahaman umum tentang efektivitas kebijakan-kebijakan penegakan hukum lalu lintas yang mana dapat dijadikan acuan, referensi, dan sumber teori untuk pembelajaran di masa mendatang.

##### b. Manfaat Praktis

###### 1. Bagi Mahasiswa

- a. Melalui penelitian ini, mahasiswa akan mengembangkan keterampilan penelitian, termasuk merancang studi, mengumpulkan dan menganalisis data, serta merumuskan temuan.
- b. Mahasiswa akan memahami bagaimana teknologi seperti E-TLE, dapat digunakan untuk meningkatkan keamanan lalu lintas. Pengetahuan ini bisa berpotensi bermanfaat dalam pekerjaan atau proyek yang terkait dengan teknologi keamanan lalu lintas di masa depan.

c. Hasil penelitian ini dapat dijadikan dasar untuk publikasi ilmiah atau presentasi di konferensi, yang dapat meningkatkan reputasi akademis mahasiswa dan membantu dalam membangun jaringan profesional.

## 2. Bagi Universitas

Hasil penelitian dapat dijadikan dasar untuk publikasi ilmiah yang dapat meningkatkan reputasi universitas dan mendukung fakultas dalam mencapai prestasi akademik yang lebih tinggi.

## 3. Bagi Instansi

Penelitian ini dapat membantu instansi terkait dalam mengevaluasi kinerja implementasi dari kebijakan E-TLE yang sudah ada. Jika ditemukan bahwa kebijakan ini telah berjalan sesuai dengan targetnya, kemudian pihak terkait dapat melanjutkan dan memperluas implementasinya. Namun, jika ada kendala atau perbaikan yang diperlukan, penelitian ini dapat memberikan wawasan untuk perbaikan selanjutnya.