

***ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT* DALAM
MENCIPTAKAN KETERTIBAN BERLALU LINTAS DI KOTA
MAKASSAR**



SKRIPSI

Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mendapatkan Gelar Sarjana Pada
Program Studi Ilmu Administrasi Negara

Disusun Oleh

FITRI

4517021043

**ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS BOSOWA
2021**

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Fitri
Fakultas : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Bosowa
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Judul Skripsi : *ELEKTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT*
DALAM MENCIPTAKAN KETERTIBAN BERLALU
LINTAS DI KOTA MAKASSAR

Saya menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi ini benar-benar hasil karya sendiri bukan dari orang lain, baik sebagian ataupun seluruhnya. Pendapat ahli serta rujukan lainnya (Penelitian dan Jurnal terdahulu) ini dikutip atau dirujuk berdasarkan Kode Etik Ilmiah.

Apabila karya ilmiah atau penulisan skripsi ini terbukti merupakan duplikat ataupun plagiasi dari hasil karya penulisan lain atau dengan sengaja mengajukan karya penulis lain, maka penulis bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar dan sanksi hukum yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat sebagai prtanggungjawabn ilmiah tanpa ada paksaan maupun tekanan dari pihak manapun juga.

Makassar, 24 Agustus 2021

Peneliti



Fitri

HALAMAN PENGESAHAN

ELEKTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT
DALAM MENCIPTAKAN KETERTIBAN BERLALU
LINTAS DI KOTAMAKASSAR

EITRI
4517021043

Makassar, 24 Agustus 2021

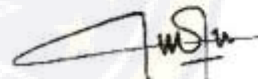
Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Nining Haslinda Zainal, S. Sos., M. Si
NIDN. 0915098603



Ade Ferry Afrisal, S.H., M.Sc.
NIDN. 090128704

Mengetahui,

Dekan FISIP
Universitas Bosowa Makassar

PROGRAM STUDI
ILMU ADMINISTRASI NEGARA
Ketua Jurusan
Ilmu Administrasi Negara



Wicaksono, SIP., MA
NIDN. 091117602



Nining Haslinda Zainal, S. Sos., M. Si
NIDN. 0915098603

HALAMAN PENERIMAAN

Pada Hari Selasa, Tanggal Dua Puluh Empat Agustus Dua Ribu Dua Puluh Satu, Dengan Judul Skripsi ***ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT DALAM MENCIPTAKAN KETERTIBAN BERLALU LINTAS DI KOTA MAKASSAR.***


Nama : Fitri
No. Stambuk : 4517021043
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Telah diterima oleh panitia ujian Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar untuk memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S1) pada program studi Ilmu Administrasi Negara.

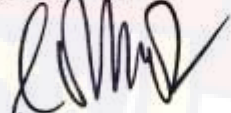
Makassar, 24 Agustus 2021

Panitia Ujian

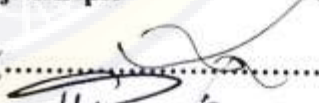
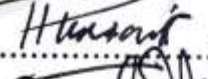
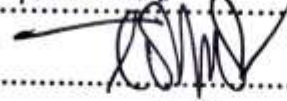
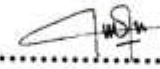
Ketua


Arief Wicaksono, S. IP., M. A.

Sekretaris


Nining Haslinda Zainal, S.Sos., M. Si.

Tim Penguji Skripsi

1. Dr. Drs. Syamsuddin Maldun, M.Pd. (.....

2. Drs. Natsir Tompo, M.Si. (.....

3. Nining Haslinda Zainal, S.Sos., M.Si. (.....

4. Ade Ferry Afrisal, S. H., M. Sc. (.....




KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirahim,

Puji dan Syukur saya panjatkan kehadiran Allah *Subhanahu Wata'ala* karena berkat Rahmat serta Karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan Skripsi ini dengan Judul “*Electronic Traffic Law Enforcement* Dalam Menciptakan Ketertiban Berlalu Lintas di Kota Makassar” dimana menjadi bagian dari salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik di Universitas Bosowa. Tak lupa penulis panjatkan Shalawat Beserta salam yang senantiasa terlimpah curah kepada Nabi Muhammad *Shalallahu'alaihi Wa Sallam*, kepada keluarganya, serta para sahabat-sahabatnya hingga kepada umatnya yang senantiasa selalu berpegang teguh terhadap ajaran sunnahnya.

Penulis menyadari betul bahwa dalam proses penyelesaian ini masih banyak kekurangan serta jauh dari kesempurnaan sebab keterbatasan penulis yang hanya sebagai manusia biasa yang penuh kekurangan.

Dengan selesainya penyusunan serta penulisan skripsi ini, penulis menyadari tanpa bimbingan, arahan, dan dukungan yang sangat berharga dari berbagai pihak yang ada disekeliling penulis sungguh sulit rasanya untuk dapat menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, melalui penulisan ini penulis mengucapkan terima kasih serta memberikan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada berbagai pihak yang mengarahkan dan mendukung penulis antara lain, kepada:

1. Orang tua saya yakni Almarhumah Ina sebagai Ibu saya yang meninggal setahun sebelum skripsi ini selesai namun dukungan dan doa-doa beliau dijabah oleh Allah SWT. Serta kepada ayah saya Yakni Abdul Azis yang menjadi orang tua tunggal saya setelah ibu saya meninggal dunia serta kepada adik saya Risnawati yang juga sedang menempuh jenjang Pendidikan strata satu.
2. Bapak Rektor Universitas Bosowa Prof. Dr. Ir. Muhammad Saleh Pallu, M. Eng.

3. Bapak Arief Wicaksono, S.IP., M.A. Selaku dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa.
4. Bapak Drs. Natsir Tompo, M.Si., Selaku Wakil Dekan I dan Bapak Dr. Uddin B. Sore, S.IP., S.H., M.Si. Selaku Wakil Dekan II Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa.
5. Ibu Nining Haslinda Zainal, S. Sos., M.Si., selaku ketua prodi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa yang sekaligus menjadi pembimbing I dalam penyusunan skripsi ini.
6. Bapak Ade Ferry Afrisal, S.H., M.Sc. Selaku pembimbing kedua yang selalu bijaksana memberikan bimbingan, nasihat, serta arahan selama proses bimbingan dari proposal hingga skripsi.
7. Kepada Penguji saya Dr. Syamsuddin Maldun, M.Si., dan Bapak Drs. Natsir Tompo, Msi. yang selalu memberikan arahan dan masukan kepada saya.
8. Segenap Bapak dan Ibu Dosen yang telah membantu penulis selama proses menuntut ilmu di Universitas Bosowa, berkat Bapak dan Ibu Dosen sekalian ilmu yang diberikan kepada saya sangat bermanfaat.
9. Kepada sahabat dan teman-teman saya, Fify Aulia, Faradhiba Ainin Magfirah Haris, Fika Febrianti, Genya, Yemmi, Sarmila, Rista, Fadhil, Imam, Saleh, dan Chandra, dan Riviana serta kak Fika, Kak Aan, dan Kak Pasuk yang senantiasa mendukung saya serta bersama-sama melalui proses bimbingan dan penyusunan proposal.
10. Kepada teman-teman saya yang tidak bisa saya sebutkan namanya satu persatu, terima kasih telah berjuang bersama.
11. Kepada Senior-senior saya yang cerewet atas nama Mulkhaeri Ikram, S.Sos. dan Monica Ayu, S.Sos. yang senantiasa mendengar keluh kesah penulis tanpa kenal lelah dan bersedia memberikan waktunya untuk berbagi ilmu.
12. Paman dan Tante saya yakni Sayuti Malik dan Ahriani Syamsuri yang memberikan saya tempat tinggal selama saya berkuliah di Makassar, yang

tidak berhenti memberikan nasihat dan juga arahan kepada saya dan menjadi orang tua kedua saya setelah ibu saya di Kota Makassar.

13. Kepada ibu Dawiyah yang selalu memberikan saya semangat dan motivasi mulai dari penelitian hingga penyusunan skripsi saya. Serta anaknya Muh. Yusril Syarif yang sukarela mendampingi saya selama penelitian.
14. Saudara-saudari Angkatan 2017 Prodi Ilmu Administrasi Negara yang memberikan banyak pengalaman dan kesan.
15. Keluarga besar BEM (Badan Eksekutif Mahasiswa) Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dan Keluarga Besar Himpunan Mahasiswa Administrasi Negara (HIMAN) yang telah memberikan bantuan, semangat, doa, dan menjadi wadah saya dalam mengasah skill dalam berorganisasi.
16. Para senior dan Junior saya yang selalu memberikan semangat, doa, dan bantuannya.
17. Kepada dokter Jiwa saya yang senantiasa menjadi tempat berbagi kisah dan menjadi penyelamat hidup saya ditengah keterpurukan saya.
Serta kepada semua insan cipta dan yang pernah bersentuhan dengan jalan hidupku. Tiada kata yang bisa ku ucapkan selain kata terima kasih dan kata maaf atas kesan yang kurang mengenakan dalam lubuk hati. Bagiku sesingkat apapun perkenalan itu tetap menjadi Riwayat hidupku, sungguh suatu hal yang amat sangat luar biasa bagi penulis diatas segalanya, kepada Allah SWT yang telah menganugerahkan mereka dalam kehidupan saya.

Makassar, 24 Agustus 2021

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman Utama	i
SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PENERIMAAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
DAFTAR SINGKATAN	xiv
ABSTRAK	xv
ABSTRACT	xvi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Batasan Masalah	14
1.3 Rumusan Masalah	14
1.4 Tujuan Penelitian	15
1.5 Manfaat Penelitian	15
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Kebijakan Publik	18
2.1.1 Tahap-tahap kebijakan publik	21
2.1.2 Jenis-jenis agenda kebijakan publik	23
2.1.3 Evaluasi Kebijakan Publik	24
2.1.4 Kriteria evaluasi kebijakan Publik	25
2.2 Inovasi	26
2.2.1 Jenis-jenis Inovasi	28
2.2.2 Inovasi Pelayanan Publik	31
2.2.3 <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i>	36
a) Konsep <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i>	36
b) Pelanggaran yang dapat di deteksi oleh Sistem <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i>	39

c) Pemberlakuan Sistem <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i> di Kota Makassar.....	40
2.3 Implementasi Kebijakan.....	44
2.3.1 Proses Implementasi Kebijakan.....	49
2.3.2 Faktor-faktor yang bekerja dalam implementasi.....	52
2.3.3 Indikator pengukuran kinerja.....	54
a) Indikator <i>Policy Output</i>	55
b) Indikator <i>Policy Outcome</i>	57
2.4 Efektifitas Kebijakan Publik.....	59
2.4.1 Konsep Efektifitas.....	60
2.4.2 Ukuran Efektifitas.....	61
2.4.3 Faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas.....	63
2.5 Penelitian Terdahulu.....	65
2.6 Kerangka Konseptual.....	70

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Tipe dan Jenis Penelitian.....	74
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	75
3.3 Instrumen Penelitian.....	76
3.4 Deskripsi Fokus dan Indikator Penelitian.....	79
3.5 Sumber Data dan Informan.....	82
3.6 Teknik Pengumpulan Data.....	84
3.7 Teknik Analisis Data.....	87
3.8 Teknik Pengesahan Data.....	88

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	91
4.1.1 Visi dan Misi Kota Makassar.....	93
4.2 Identitas Informan.....	97
4.3 Implementasi Kebijakan E-TLE Dalam Mengatasi Kemacetan dan Meningkatkan Kesadaran berkendara di Kota Makassar.....	99
4.3.1 <i>Policy Output</i>	100
4.3.1.1 Akses.....	100
4.3.1.2 Cakupan.....	103
4.3.1.3 Kesesuaian Program Dengan Kebutuhan.....	106
4.3.1.4 Akuntabilitas.....	108
4.3.2 <i>Policy Outcome</i>	110
4.3.2.1 Jangka Pendek.....	110
4.3.2.2 Jangka Menengah.....	111
4.3.2.3 Jangka Panjang.....	113
4.4 Efektifitas Kebijakan Program E-TLE di Kota Makassar.....	115
4.4.1 Efisiensi.....	117
4.4.2 Kepuasan.....	123
4.4.3 Keunggulan.....	126

4.4.4 Pengembangan	129
BAB V PENUTUP	
5.1 Penutup.....	130
5.2 Saran.....	133
DAFTAR PUSTAKA	134



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Tahap-tahap kebijakan Publik William N. Dunn	22
Gambar 2. Proses Implementasi Kebijakan	51
Gambar 3. Kerangka Konseptual	73
Gambar 4. Peta Wilayah Kota Makassar	93



DAFTAR TABEL

Tabel 1. Perkembangan Jumlah Kendaraan Menurut Jenis	2
Tabel 2. Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Jenis Pelanggaran	3
Tabel 3. Titik Lokasi di Kota Makassar Yang Telah Terpasang E-TLE	9
Tabel 4. Lokasi Pemasangan Kamera E-TLE di Wilayah Polda Sulsel	13
Tabel 5. Titik Lokasi ETLE Di Kota Makassar	41
Tabel 6. Penelitian Terdahulu	66
Tabel 7. Kriteria Informan	84
Tabel 8. Lokasi Kamera E-TLE di Kota Makassar.....	112
Tabel 9. Laporan Penindakan E-TLE Januari – Desember 2019.....	118
Tabel 10. Data E-TLE Maret-Juni 2021	120
Tabel 11. Rincian Penindakan E-TLE Senin, 24 Mei 2021	121

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Foto Di Lokasi Penelitian	141
Lampiran 2. Daftar Informan	145
Lampiran 3. Hasil dan Temuan Penelitian	
3.1 Hasil Penelitian	146
3.2 Temuan Penelitian.....	150
Lampiran 4. <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i>	
4.1 Materi Sosialisasi E-TLE	151
4.2 Mekanisme E-TLE	152
4.3 Kamera E-tle dibawah Papan Reklame.....	153
4.4 Contoh Surat Konfirmasi E-TLE	154
Lampiran 5. Surat Izin Penelitian	
5.1 Surat Izin Penelitian Direktorat Jendral Lalu Lintas.....	157
5.2 Surat Izin Penelitian Polrestabes Makassar	158
Lampiran 6. Surat Telah Selesai Penelitian	
6.1 Direktorat Jendral Lalu Lintas	159
6.2 Polrestabes Kota Makassar	160

DAFTAR SINGKATAN

1. ETLE = *Electronic Traffic Law Enforcement*
2. STNK = Surat Tanda Nomor Kepolisian
3. ANPR = *Automatic Number Plate Recognition*
4. CCTV = *Closed-circuit television*
5. SAMSAT = Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap
6. RPJMD = Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah
7. RPJPD = Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah
8. AIPTU = Ajun Inspektur Polisi Satu
9. BRIPKA = Brigadir Polisi Kepala
10. PERKAP = Peraturan Kapolri

ABSTRAK

FITRI, *Electronic Traffic Law Enforcement* dalam mewujudkan ketertiban berlalu lintas di Kota Makassar. (dibimbing oleh Nining Haslinda Zainal, S.Sos., M.Si. dan Ade Ferry Afrizal, S.H., M.Sc.).

Penelitian ini bertujuan untuk mengukur tingkat efektifitas dari kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) di Kota Makassar.

Informan terdiri dari unsur pimpinan pada Direktorat Jendral Lalu Lintas; unsur pelaksana pada Polrestabes Kota Makassar; dan unsur penerima layanan yaitu masyarakat dengan menggunakan metode kualitatif jenis deksriptif. Fokus penelitian ini terkait implementasi dari kebijakan ini serta pengukuran efektifitas dari implementasi E-TLE. Data penelitian diperoleh melalui hasil observasi, telaah dokumen, dan wawancara yang dipilih berdasarkan *purposive sampling*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi dari E-TLE dapat diukur dengan dua unsur yaitu *policy output* dan *policy outcomes* serta untuk mengukur tingkat efektifitas dari penerapan E-TLE dengan pengukuran efektifitas kebijakan yang terdiri dari efisiensi, kepuasan, keunggulan, dan pengembangan. Pada hasil penelitian yang diperoleh bahwa implementasi dari E-TLE ini masih dalam tahap jangka awal dengan penerapan program yang baru berjalan tiga bulan terhitung dari Maret hingga Juni walaupun sebelumnya gagal pada tahun 2019 disebabkan penggunaan kamera CCTV bukan berjenis ANPR sehingga pada tahun 2021 E-TLE kembali dioperasikan dengan mengatasi hambatan pada pelaksanaan sebelumnya yaitu penggantian kamera CCTV yang biasa menjadi kamera CCTV berjenis *Automatic Plate Number Registration* (ANPR). Sedangkan dalam pengukuran efektifitas ternyata E-TLE di Kota Makassar belum dapat dikatakan efektif karena target sasaran yang ditunjukan masih sebatas pengguna kendaraan roda empat dengan jenis pelanggaran yang terdeteksi ialah penggunaan *seatbelt* dan *Handphone* saat berkendara. Sedangkan untuk mewujudkan ketertiban berlalu lintas di Kota Makassar sebaiknya target sasaran dalam penerapan E-TLE di Kota Makassar maka seluruh pengguna kendaraan dapat ditindak dengan cara elektronik melalui E-TLE serta jenis pelanggaran dapat lebih banyak daripada sebelumnya. Sehingga efektifitas dari penerapan E-TLE di Kota Makassar belum termasuk dalam kategori efektif.

Kata Kunci: ANPR, CCTV, E-TLE, Kebijakan, Penerapan.

ABSTRACT

FITRI, Electronic Traffic Law Enforcement in realizing traffic order in Makassar. (supervised by Nining Haslinda Zainal, S.Sos., M.Sc. and Ade Ferry Afrizal, S.H., M.Sc.).

This study aims to measure the level of effectiveness of the Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) policy in Makassar City.

Informants consist of leadership elements at the Directorate General of Traffic; implementing elements at Polrestabes Makassar; and elements of service recipients, namely the community using descriptive qualitative methods. The focus of this research is related to the implementation of this policy and the measurement of the effectiveness of the implementation of E-TLE. The research data were obtained through observation, document review, and interviews which were selected based on purposive sampling.

The results show that the implementation of E-TLE can be measured by two elements, namely policy output and policy outcomes and to measure the level of effectiveness of the implementation of E-TLE by measuring the effectiveness of policies consisting of efficiency, satisfaction, excellence, and development. In the results of the study, it was found that the implementation of E-TLE is still in the early stages with the implementation of the program which has only been running for three months from March to June although previously it failed in 2019 due to the use of CCTV cameras instead of the ANPR type so that in 2021 E-TLE re-operated by overcoming obstacles in the previous implementation, namely the replacement of the usual CCTV camera into a CCTV camera of the Automatic Plate Number Registration (ANPR) type. Meanwhile, in measuring effectiveness, it turns out that E-TLE in Makassar City cannot be said to be effective because the intended targets are still limited to four-wheeled vehicle users with the type of violation detected is the use of seatbelts and cellphones while driving. Meanwhile, to realize traffic order in Makassar City, it is better to target the implementation of E-TLE in Makassar City, so that all vehicle users can be prosecuted electronically through E-TLE and the types of violations can be more than before. So that the effectiveness of the application of E-TLE in Makassar City is not yet included in the effective category.

Keywords : ANPR, CCTV, E-TLE, Policy, Application.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan atau dapat dikatakan sebagai kebutuhan turunan dari kebutuhan ekonomi masyarakat. Menurut (Rudi, 2018) peranan daripada transportasi ini sangat penting pada pembangunan wilayah secara menyeluruh karena dapat membawa dampak yang luar biasa terutama pada hubungan antar berbagai wilayah. Teknologi transportasi dalam perkembangannya telah mengubah hampir seluruh dunia, sehingga dengan perubahan ini banyak kota-kota yang tradisional dapat mengikuti jejak kota-kota modern.

Badan Pusat Statistik mencantumkan bahwa sebanyak 270,20 juta Jiwa yang tercatat pada tahun 2020, dengan persentase sebesar 56,4 persen berada di perkotaan dan 43,6 persen berada di daerah pedesaan. Dengan demikian, tentunya penduduk Indonesia memiliki kebutuhan hidup yang berbeda-beda salah satunya dalam bidang transportasi yang menjadi kebutuhan penunjang dalam aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya. Maka tidak heran Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) menyatakan bahwa penjualan mobil sepanjang tahun 2018 menembus angka 1,1 juta unit. Angka tersebut naik dari penjualan pada tahun sebelumnya yakni hanya sekitar 1.079 juta unit. Sedangkan untuk sepeda motor sendiri sebanyak 6.383.108 unit yang di distribusikan ke seluruh wilayah di Indonesia menurut Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (www.katadata.co.id, 2019).

Tabel 1.

Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis

Jenis Kendaraan Bermotor	Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit)				
	2015	2016	2017	2018	2019
Mobil Bis	196.309	204.512	213.359	222.872	231.569
Mobil Barang	4.145.857	4.326.731	4.540.902	4.797.254	5.021.888
Mobil Penumpang	12.304.221	13.142.958	13.968.202	14.830.698	15.592.419
Sepeda motor	88.656.931	94.531.510	100.200.245	106.657.952	112.771.136
Jumlah	105.303.318	112.205.711	118.922.708	126.508.776	133.617.012

(Sumber: Badan Pusat Statistik, diakses Januari 2021)

Dengan data statistik diatas menunjukkan adanya peningkatan jumlah kendaraan baik kendaraan baik roda dua dan roda empat atau lebih setiap tahunnya, maka tidak heran apabila terjadi kepadatan lalu lintas di beberapa daerah di Indonesia. Dengan peningkatan volume kendaraan yang semakin tinggi tidak sebanding dengan daya tampung jalan raya.

Kepadatan lalu lintas ini terjadi tidak lepas dari pada keberadaan kendaraan pribadi yang tidak terkontrol oleh sebuah regulasi yang memaksa terkait pembatasan penjualan kendaraan, dapat di ketahui bahwa kepadatan lalu lintas di jalan raya ini tidak hanya disebabkan oleh volume kendaraan yang semakin tinggi namun juga disebabkan kurangnya minat dan kesadaran masyarakat dalam penggunaan transportasi alternatif atau transportasi massal. Karena pertambahan jumlah kendaraan pribadi yang tidak terkontrol mengakibatkan kurangnya minat akan transportasi massal menjadikan penjualan terhadap kendaraan pribadi lebih diminati, hal ini di angkat oleh www.kompas.com (30/12/2020), bahwa persepsi masyarakat terhadap transportasi massal kurang mendapatkan respon positif

dengan beberapa alasan seperti: transportasi massal memiliki waktu tempuh yang lebih lama dibandingkan dengan transportasi pribadi, jadwal operasional transportasi massal serta jangkauan yang terbatas juga menjadikan alasan dirasa kurang mendukung dalam kegiatan aktifitas masyarakat, dan yang terpenting adalah rasa aman dan nyaman yang masih belum optimal diberikan oleh transportasi umum. (www.kompas.com, 2020).

Terjadinya kepadatan lalu lintas ini diakibatkan oleh beberapa hal, seperti kurangnya daya tampung jalan akibat volume kendaraan yang semakin tinggi, adanya pelanggaran-pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan, hingga terjadinya kecelakaan lalu lintas. Korlantas Polri mencatat sebanyak 43.907 kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia pada tahun 2018, diantaranya sebanyak 7158 orang meninggal dunia dalam kasus tersebut (www.Korlantas.polri.go.id, 2019).

Tabel 2.
Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Jenis Pelanggaran

Jenis Pelanggaran Lalu Lintas	Pelanggaran Lalu Lintas menurut Jenis Pelanggaran		
	2016	2017	2018
Tidak Menggunakan Helm	5 244	7 357	6 949
Pelanggaran Marka Jalan	1 492	7 357	3 598
Rambu Lalu Lintas	1 209	2 067	2 807
Pelanggaran Lainnya	3 795	1 898	10 269
Jumlah	11740	18679	23623

(Sumber: Badan Pusat Statistik Kab. Bantul, diakses 27 Januari 2021).

Terjadinya kecelakaan lalu lintas ini salah satunya akibat dari pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan. Seperti pada salah satu daerah yang tercatat pada Badan Pusat Statistik Kabupaten Bantul, dalam tenggat waktu dari 2016-2018

terjadi pelanggaran-pelanggaran seperti tidak memakai alat keselamatan, melanggar lampu lalu lintas, dan tidak mematuhi marka jalan dengan data yang diperoleh menunjukkan bahwa masyarakat masih belum sepenuhnya memahami tentang ketertiban dalam berlalu lintas. Tidak menutup kemungkinan bahwa daerah-daerah lain juga mengalami tingkat pelanggaran lalu lintas dengan kasus yang beragam terutama pada kota-kota besar. Tentunya dalam ranah ini diperlukan kesiapan aparatur satuan kepolisian lalu lintas dalam mengatur dan menertibkan pengguna jalan, namun sumber daya yang dimiliki pihak kepolisian Republik Indonesia masih belum cukup memadai untuk mengatur pengguna jalan yang begitu banyak dalam mengkampanyekan ketertiban berkendara. Oleh karena itu pihak kepolisian Republik Indonesia berlomba-lomba mencari solusi dalam mengatasi permasalahan tersebut, permasalahan demi permasalahan ini tentunya dapat diatasi melalui kebijakan publik. Kebijakan publik menurut Carl J. Friedrich dalam (Suaib, 2016) menjelaskan kebijakan publik ini serangkaian tindakan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, ataupun pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan berlandaskan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijakan tersebut dalam rangka untuk mencapai tujuan tertentu.

Melihat teori dari Carl J. Friedrich tentunya sudah sangat sesuai dengan kebijakan publik yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini oleh instansi Kepolisian Republik Indonesia, kebijakan ini diharapkan mampu mengatasi masalah kemacetan akibat pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan inovasi-inovasi yang diusulkan oleh Satuan Kepolisian Republik Indonesia berupa inovasi

teknologi tilang secara elektronik. Rogers mengatakan bahwa inovasi merupakan suatu ide dan sebuah karya yang dianggap baru oleh seseorang (Alasfor, 2016). Tentunya tidak menampik bahwa setiap kebijakan publik harus dinamis mengikuti perkembangan zaman dan tidak monoton dengan kebijakan-kebijakan secara tradisional, karena semakin berkembangnya zaman maka semakin dituntut inovasi-inovasi apa yang dapat mengatasi masalah-masalah yang timbul.

Satuan Kepolisian Republik Indonesia mengetahui betul bahwa inovasi yang berupa teknologi ini dapat menjadi alat penunjang dalam mengatasi masalah-masalah yang ada di jalan. Inovasi berupa teknologi tilang elektronik ini didasarkan atas kurangnya sumber daya untuk mengatur dan menindak pelanggar lalu lintas, sehingga inovasi berupa tilang elektronik ini diharapkan mampu menjadi “bantuan” dalam mengatasi hal tersebut dimana dapat menggantikan penilangan secara tradisional menjadi secara elektronik. Inovasi tilang elektronik ini diberi nama e-tilang yang berupa sistem aplikasi *smartphone* yang dapat mempermudah proses penilangan oleh aparat kepolisian. E-tilang ini bekerja dengan cara menginput nomor polisi kendaraan dan mengupload foto kendaraan yang dilakukan oleh aparaturnya di jalan raya.

E-tilang berbasis aplikasi ini masih belum dirasa cukup membantu dalam mengatasi masalah-masalah tersebut. E-tilang berbasis aplikasi ini hadir untuk menampik isu-isu pungli di masyarakat, karena sistem yang bekerja dalam e-tilang ini berupa penginputan surat tilang, nomor kendaraan, dan foto kendaraan yang ditilang serta penahanan STNK ataupun SIM yang semuanya dioperasikan secara mandiri oleh aparaturnya yang bertugas. Namun, kelemahan dari e-tilang

berbasis aplikasi ini masih belum cukup meyakinkan masyarakat akan isu pungli yang beredar karena sistem e-tilang berbasis aplikasi ini dilakukan mandiri oleh aparaturnya yang bertugas tanpa ada pengawasan dan monitoring. Maka dari itu timbullah inovasi terbaru yang menggantikan sistem e-tilang berbasis aplikasi di handphone dengan e-tilang berbasis CCTV yang diberi nama *Elektronik Traffic Law Enforcement* atau di singkat E-TLE.

Electronic Traffic Law Enforcement ini menggunakan CCTV (*Closed-Circuit Television*) sebagai “mata” dalam melihat pelanggar lalu lintas. *Electronic Traffic Law Enforcement* ini juga didukung oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 272 ayat (1) dan ayat (2) yang mendukung dalam penerapan kebijakan ini. Pada ayat (1) berbunyi “*untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik*”. Di lanjut ayat (2) bahwa peralatan elektronik yang dimaksud dalam ayat 10 dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.

Adapun yang dimaksud dalam pasal ini sebagai peralatan elektronik adalah alat perekam kejadian untuk menyimpan informasi sesuai dengan kerja dari *ETLE* (*Electronic Traffic Law Enforcement*) yang menggunakan CCTV sebagai alat perekam kejadian dan dapat menyimpan informasi berupa rekaman dari kejadian yang terekam. Tidak hanya pada pasal 272 pada UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *ETLE* ini juga didukung oleh Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimana tertuang langsung dalam pasal 23 mengenai 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. Dijabarkan pula pada pasal 28 ayat (1) mengenai penindakan pelanggaran lalu lintas yang berdasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik sebagaimana yang dimaksud point (c) pada pasal 23, dimana petugas kepolisian atau penyidik di bidang lalu lintas dapat menerbitkan surat tilang. Tentunya kedua regulasi ini sangat mendukung dengan kebijakan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* yang dimana menggunakan rekaman CCTV (*Closed-Circuit Television*) sebagai bahan bukti dalam menindaki pelanggaran lalu lintas.

Penerapan *ETLE* pertama kali diperkenalkan di Jakarta pada Oktober 2018, *Electronic Traffic Law Enforcement* ialah teknologi untuk mencatat pelanggaran-pelanggaran dalam berlalu lintas dengan cara elektronik untuk mendukung keamanan, keselamatan, dan ketertiban dalam berlalu lintas. Tilang elektronik menggunakan CCTV ini bekerja dengan cara menempatkan CCTV di beberapa tempat strategis yang dirasa cukup padat dan sering terjadi pelanggaran lalu lintas. CCTV ini juga dilengkapi sensor kamera yang diproses pada *back office* untuk pencocokan foto dan nomor polisi yang didukung oleh sistem *Automated Number Plate Recognition (ANPR)*, setelah validasi nomor plat kendaraan maka akan diterbitkan surat tilang yang akan dikirimkan ke alamat pemilik kendaraan melalui POS. Alamat pemilik kendaraan ini didapatkan melalui data base kepolisian sehingga sangat memungkinkan pengiriman surat tilang beserta hasil tangkapan

rekaman CCTV pada saat melakukan pelanggaran. Pelanggar diberikan waktu tiga hari untuk mengkonfirmasi surat tilang tersebut serta diberikan waktu tujuh hari dalam penyelesaian pelanggaran terkait dengan pembayaran sanksi tilang yang dapat dibayarkan melalui bank menggunakan kode bank pembayaran yang diterima oleh pelanggar (www.ettle-pmj.info, 2018).

Dalam penyelesaian denda ini pelanggar dapat melakukan pembayaran via bank yang juga diatur dalam UU Nomor 11 tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik pada pasal 5 ayat (3) yaitu informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik dapat dinyatakan sah apabila menggunakan sistem elektronik sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam undang-undang. Selain menggunakan transaksi secara elektronik, pelanggar juga dapat mengikuti persidangan di Pengadilan Negeri setempat dengan membawa dokumen bukti pelanggaran yang telah diterima melalui POS, adanya *Electronic Traffic Law Enforcement* ini juga diharapkan mampu mengatasi adanya tindakan pungli oleh aparat yang bertugas di jalanan, karena dengan berlakunya E-TLE ini anggota yang bekerja di jalan hanya berfokus dalam mengatur lalu lintas saja tidak dalam penindakan karena seluruh penindakan pelanggaran akan direkam oleh kamera E-TLE.

Electronic Traffic Law Enforcement ini juga telah merambat ke daerah lain dengan tujuan yang sama, yakni menciptakan ketertiban berlalu lintas dan menekan fatalitas korban kecelakaan, serta dalam menjaga citra kepolisian khususnya bagian satuan kepolisian lalu lintas terhadap isu pungli yang beredar. Daerah-daerah yang telah tersentuh E-TLE ini menyebar ke Surabaya, Semarang, Solo, dan Makassar. Makassar ialah ibu kota provinsi Sulawesi Selatan yang

tentunya menjadikan sebagai salah satu kota metropolitan dan tidak jauh dari penggunaan kendaraan yang padat.

Hadirnya *E-TLE* di kota Makassar diharapkan dapat mengurangi kemacetan yang ada di kota Makassar. Kemacetan di kota Makassar tidak hanya dipengaruhi oleh pertumbuhan jumlah kendaraan yang tinggi dan pertumbuhan jalan yang stagnan juga diperparah lagi dengan kesadaran pengemudi yang rendah akan kepartuhan lalu lintas. Hal ini diutarakan Humas Dinas Perhubungan Kota Makassar, Aziz Sila pada 30 Januari 2018 mengkonfirmasi bahwa polemik kemacetan yang terjadi di Makassar salah satu faktor akibat pengemudi membandel, memarkir kendaraannya di bahu jalan, serta merebut hak pengemudi lainnya (www.celebesmedia.id, 2018).

Keberadaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di Makassar sudah sejak 18 Desember 2018, Kapolda Sulsel pada saat itu Irjen Umar Septono mengatakan bahwa:

“Dengan sistem tilang menggunakan kamera CCTV ini diharapkan mampu menekan pelanggaran lalu lintas di Makassar, ada 15 titik yang difungsikan melalui sistem E-TLE. Adapun dari 23 titik yang direncanakan, hanya 15 titik strategis di Kota Makassar yang masuk pemantauan tilang elektronik dengan bantuan kamera CCTV ini” (www.news.okezone.com, 2018).

Tabel 3.

Titik Lokasi di Kota Makassar yang telah terpasang E-TLE

Titik Lokasi	Titik Lokasi
1. Persimpangan 5 Bandara	9. Persimpangan Jl. G. Bawakaraeng – Veteran
2. Persimpangan Jl. Haji Bau – Dr. Ratulangi	10. Persimpangan Jl. G. Bawakaraeng – Latimojong
3. Persimpangan Jl. Jendr. Sudirman – R.A Kartini	11. Persimpangan Jl. G. Latimojong – Sungai Saddang
4. Persimpangan Jl. AP. Pettarani – MSC Telkomsel	
5. Persimpangan Jl. AP.	

Pettarani – Letjen Hertasning	12. Persimpangan Jl. Tentara Pelahar – Dr. Wahidin
6. Persimpangan Jl. AP. Pettarani – Urip Sumohardjo (Fly Over Bawah)	13. Persimpangan J;. Tentara Pelajar – Andalas
7. Persimpangan Jl. Ap. Pettarani – Urip Sumohardjo (Fly Over Atas)	14. Persimpangan Jl. Mesjib Raya – Jl. Bandang
8. Persimpangan Jl. Perintis Kemedederdekaan – Pancerakkang (Patung Ayam)	15. Teras Balai Kota

(Sumber: Syahrul, *Komunikasi Pribadi*. 2020, 12 November).

Pada tabel diatas menurut Kaur Mintu Satlantas Polrestabes Makassar, Bapak Syahrul dalam wawancara singkat di Polrestabes Kota Makassar mengatakan dalam hal pelaksanaannya *Electronic Traffic Law Enforcement* berada pada 15 titik strategis di kota Makassar. Pelaksanaan E-TLE ini juga didukung oleh *stakeholder* yang terkait seperti Pemerintah Kota yang menaungi, Dinas Perhubungan dalam sarana dan prasarana, Pengadilan Negeri dan Kejaksaan dalam hal eksekutornya, Samsat kota Makassar yang terkoneksi dengan Samsat Nasional, PT. BRI, Kantor Pos Indonesia, dan Polrestabes Kota Makassar dalam hal ini Satlantas dalam hal penindakan (Syahrul, *Komunikasi Pribadi*, 12 November 2020).

Tentunya hadirnya *Electronic Traffic Law Enforcement* dilandaskan karena tingginya pelanggaran lalu lintas di kota Makassar, namun semenjak pemberlakuan kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* ini pada masa uji coba telah terjadi penurunan pelanggaran hal ini di ungkap oleh Kasubdit Kamsel AKBP Reza Pahlevi yang dikonfirmasi oleh Makassar.Kompas.com menganggap bahwa tilang elektronik berbasis CCTV ini telah memberikan dampak yang baik

kepada seluruh masyarakat terutama kepada pengguna jalan. Lanjut disampaikan, bahwa hari pertama jumlah pelanggar marka jalan lebih dari seribu pelanggar, hingga dihari ketiga sudah terjadi penurunan hingga setengah lebih dari pelanggar hari pertama (www.makassar.kompas.com, 2018). Diungkap oleh AKBP Reza Pahlevi bahwa pelanggaran dihari pertama sebanyak 1.401 Pelanggaran dihari pertama uji coba, dari 15 titik yang sudah dipasang Tilang elektronik berbasis CCTV ini Jalan AP. Pettarani – Hertasning yang menjadi jalan dengan jumlah pelanggar paling tinggi yakni sebanyak 312 pelanggaran marka jalan, diposisi kedua ada pada perempatan Jalan Kerung-kerung – Veteran sebanyak 228 pelanggaran marka jalan, dan beberapa titik lainnya terhitung sebanyak 10 titik yang terekam terjadi pelanggaran lalu lintas (www.sulsel.pojoksatu.id, 13 Oktober 2018).

Setelah melalui tahap uji coba, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* sudah berjalan semenjak Desember 2018, Pada Februari 2019 tercatat sebanyak 672 pelanggar tilang CCTV *Electronic Traffic Law Enforcement* di kota Makassar menurut Bintara Unit Tilang Satlantas Polrestabes Makassar, Aibda Murdadi angka ini turun dari bulan Januari 2019 yakni sebelumnya sebanyak 728 pelanggar. Dalam pelanggaran ini diantaranya sebanyak 409 pelanggar sepeda motor dan kendaraan pribadi, 253 pelanggar merupakan kendaraan online, kemudian mobil penumpang umum sebanyak 5 pelanggar dan kendaraan mobil barang atau truk sebanyak 5 pelanggar. Sedangkan untuk jenis pelanggaran yang terekam sebanyak 261 pelanggaran marka jalan, 23 pelanggar tidak memakai helm dan 2 pelanggar menerobos rambu-rambu lalu lintas

(www.makassar.tribunnews.com, 3 September 2019).

Tidak sampai disitu saja, Kaur Bin Ops Satlantasi Polrestabes Makassar AKP Hartati juga mengkonfirmasi bahwa pelanggaran lalu lintas mengalami penurunan di kota Makassar dengan bantuan alat *Area Traffic Controls System* (ATCS) sebagai pendukung alat *Electronic Traffic Law Enforcement* yang dimiliki Polrestabes Makassar. ATCS merupakan alat berupa *voice announcer* (pesan suara) yang dipasang di empat titik yang memiliki kamera CCTV *Electronic Traffic Law Enforcement*, ATCS ini sebagai inovasi tambahan melengkapi *Electronic Traffic Law Enforcement* dalam membantu untuk menekan pelanggaran lalu lintas, dimana ATCS ini bekerja hanya menyampaikan lewat pesan suara kepada pelanggar melalui monitor yang tersambung dengan rekaman *Electronic Traffic Law Enforcement* (www.makassar.tribunnews.com, 3 September 2020).

Sampai saat ini sudah dua tahun penerapan kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* di kota Makassar, tentunya masih ada pro kontra yang terjadi dalam penerapan sistem ini, seperti: (1) prosedur penilangan yang menggunakan CCTV ini dirasa masih belum efektif dilaksanakan karena proses penilangan yang berbelit-belit dan memakan waktu. (2) Penilangan yang menggunakan sistem seperti *Electronic Traffic Law Enforcement* masih memiliki kelemahan terutama apabila pelanggar tersebut berasal dari luar kota ataupun kendaraan tersebut telah berpindah tangan. (3) Dalam sistem ini diberlakukan sistem pemblokiran STNK, yang tentunya sangat merugikan kepada pihak pemilik kendaraan yang tidak mengetahui bahwa telah melakukan pelanggaran. Maka dari itu pada 2019,

pemberlakuan E-TLE di Kota Makassar berhenti beroperasi dan kembali menggunakan sistem penilangan manual dalam menindaklanjuti pelanggaran lalu lintas. Namun, pada 23 Maret 2021 sistem E-TLE akan kembali beroperasi setelah sempat terhenti selama kurang lebih 1,5 (satu setengah) tahun. Dengan penerapan E-TLE ini, Polda Sulawesi Selatan bekerjasama dengan Pemerintah Kota Makassar untuk menerapkan kembali Sistem ini dengan 11 titik lokasi pemasangan ETLE.

Tabel 4.

Lokasi Pemasangan Kamera ETLE di Wilayah Polda Sul-Sel

No.	Lokasi	Detail Titik Kamera
1.	Jl. Ahmad Yani	Depan Bank OCBC NISP, di bawah Papan Reklame
2.	Jl. Kartini – Jl. Jend. Sudirman	Dekat Pengadilan Tinggi Negeri Makassar di Bawah Papan Reklame
3.	Jl. Sam Ratulangi	Di Depan ANTM di bawah papan reklame
4.	Jl. Sam Ratulangi	Arah toko Agung
5.	Jl. H. Bau	Depan Hotel Wisata II UIT, di bawah papan reklame
6.	Jl. Nusantara	Kamera 1 & Kamera 2 di dekat Coto Nusantara di bawah papan reklame
7.	Jl. Barombong	Di Ujung Jembatan Barombong
8.	Jl. G. Bulusaraung	Di Depan ERAFONE, di bawah papan reklame
9.	Jl. Perintis Kemerdekaan	Kamera 1 & Kamera 2 di dekat STMIK AKBAR, di bawah papan reklame
10.	Jl. Perintis Kemerdekaan	di JPO Perbatasan Makassar – Maros
11.	Jl. Hertasning, Aroepala	di dekat Indomaret, Perbatasan Makassar – Gowa
12.	Jl. Urip Sumoharjo	Kamera 1 & Kamera 2 di dekat Jl. Pongtiku, di bawah JPO dan mengarah ke Jl. Bawakaraeng

(Sumber: *www.otomotif.kompas.com*, 2021)

Pada tahun 2021 E-TLE kembali diberlakukan di Kota Makassar dengan 11 titik lokasi yang tersebar. Dalam pemberlakuan kembali E-TLE ini tampaknya lebih cukup matang dari segi kesiapan aparturnya dalam memberikan informasi

kepada masyarakat mengenai E-TLE, Polda Sulawesi Selatan melalui Satlantas Kota Makassar aktif dalam melakukan sosialisasi penerapan E-TLE melalui media sosial dan terjun langsung bertemu dengan pengguna jalan.

Melihat pemberlakuan sistem E-TLE kembali beroperasi setelah mengalami kegagalan maka dari itu penulis merasa bahwa sistem penilangan seperti ini sebenarnya belum cukup efektif untuk dilaksanakan karena prosedur penilangan ini yang masih kurang dapat dipahami oleh masyarakat dan penulis merasa bahwa sistem ini dapat merugikan pihak yang telah melakukan serah terima kendaraan. Tidak hanya itu, dengan adanya 11 titik lokasi ETLE terbaru menimbulkan tanda tanya 15 titik lokasi yang sebelumnya telah hadir di Kota Makassar, apakah 15 titik ini dialihfungsikan ataukah masih dipergunakan dalam program ETLE ini yang tercatat 26 titik lokasi di Kota Makassar yang telah terpantau kamera ELTE. Dengan pemberlakuan kembali E-TLE ini penulis menerka bahwa kebijakan E-TLE kembali diberlakukan bertujuan untuk mengatasi kekurangan-kekurangan pada pemberlakuan sebelumnya. Tentu disadari bahwa sistem elektronik ini adalah cukup bagus dalam menggantikan sistem penilangan secara tradisional menjadi elektronik, namun dirasakan bahwa prosedur penilangan *Electronic Traffic Law Enforcement* ini masih memiliki kelemahan. Berdasarkan dari latar belakang diatas peneliti ingin mengetahui seberapa efektif proses penilangan menggunakan *Electronic Traffic Law Enforcement* dalam menindak pelanggar lalu lintas untuk menciptakan ketertiban berlalu lintas di Kota Makassar.

1.2 Batasan Masalah

Dalam Penelitian ini peneliti membatasi masalah hanya pada:

1. *Electronic Traffic Law Enforcement*
2. Prosedur pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement*
3. Proses Penilangan *Electronic Traffic Law Enforcement*
4. Efektivitas Kebijakan Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*

1.3 Rumusan Masalah

Melihat dari latar belakang diatas, adapun masalah yang akan dibahas adalah:

1. Bagaimana *Electronic Traffic Law Enforcement* dapat mengatasi kemacetan dan meningkatkan kesadaran berkendara di Kota Makassar?
2. Apakah kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* telah efektif dalam mengurangi tingkat pelanggaran di Kota Makassar?

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah seiring dengan rumusan masalah diatas yakni:

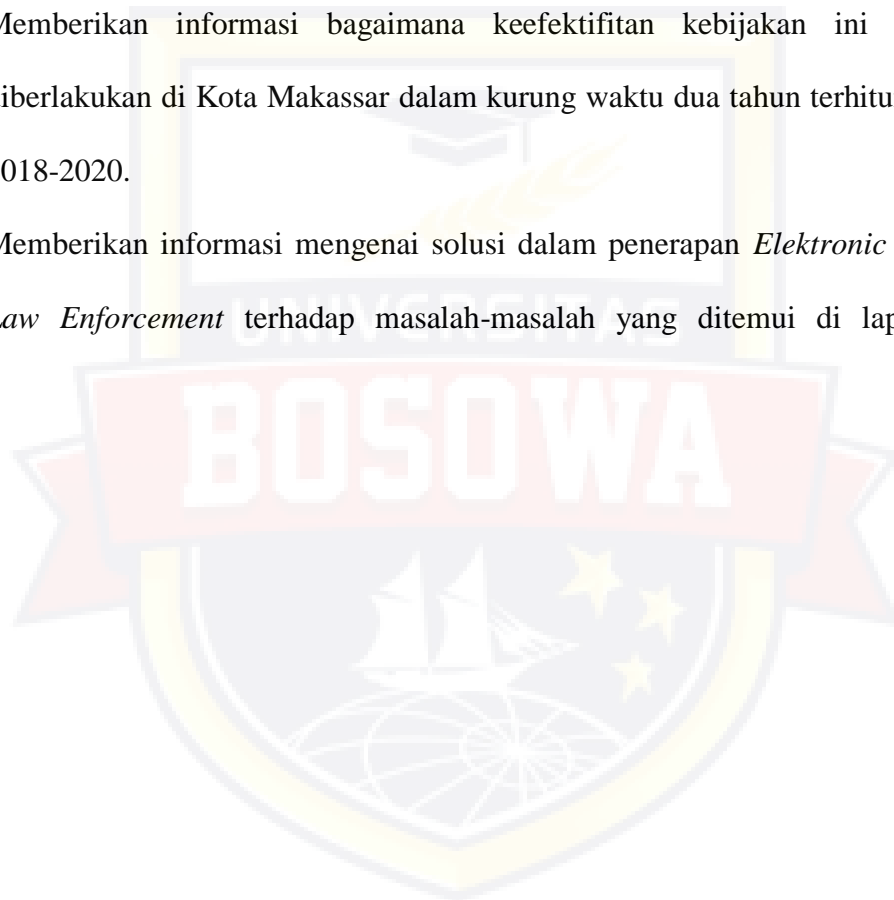
1. Untuk mengetahui tilang elektronik (*Electronic Traffic Law Enforcement*) dalam mengatasi kemacetan dan meningkatkan kesadaran berkendara di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui keefektifitan dari pelaksanaan kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* di kota Makassar dalam mengurangi tingkat pelanggaran di Kota Makassar.

1.5 Manfaat Penelitian

Pada penelitian ini, peneliti dapat memberikan beberapa manfaat

seperti:

1. Memberikan informasi mengenai konsep dari kebijakan tilang elektronik (*Electronic Traffic Law Enforcement*).
2. Memberikan informasi mengenai *output* dari kebijakan tilang elektronik secara jelas.
3. Memberikan informasi bagaimana keefektifitan kebijakan ini setelah diberlakukan di Kota Makassar dalam kurung waktu dua tahun terhitung dari 2018-2020.
4. Memberikan informasi mengenai solusi dalam penerapan *Elektronic Traffic Law Enforcement* terhadap masalah-masalah yang ditemui di lapangan.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kebijakan Publik

Dalam suatu sistem pemerintahan tentunya tidak lepas dengan kebijakan-kebijakan yang ada. Kebijakan-kebijakan ini hadir dari adanya masalah yang patut diatasi melalui beberapa kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Kebijakan ini dapat dikatakan sebagai kebijakan publik yang artinya harus bekerja kepada publik. Publik ini sendiri terdiri atas bagian aktivitas manusia yang membutuhkan regulasi dan perintah atau paling tidak berupa tindakan umum.

Dalam kebijakan publik ada banyak teori yang mendukung seperti teori dari Harold Laswell dan Abraham Kaplan dalam (Riant, 2016: 23) mendefinisikan kebijakan publik ialah sebagai program tujuan, nilai dan praktik. Hal yang sama juga juga diungkapkan oleh Easton dalam (Riant, 2016) bahwasanya kebijakan publik adalah hasil dari kegiatan pemerintah.

Menurut Dye yang dikutip oleh (Sinaga, 2013: 56) kebijakan publik ini secara prinsip dapat diartikan sebagai “*whatever goverment choose to do or not to do*” yang artinya apapun yang dipilih oleh pemerintah dalam menentukan suatu kebijakan apakah dilakukan atau tidak sama sekali.

Dalam definisi lain menurut (Dunn, 2003) menyebutkan kebijakan publik merupakan suatu rangkaian atas pilihan-pilihan yang saling berhubungan yang dibuat oleh lembaga ataupun pejabat pemerintah pada bidang-bidang yang menyangkut dalam tugas pemerintahan seperti pada bidang pertahanan, keamanan, energi, pendidikan, kesehatan, kriminalitas, kesejahteraan masyarakat,

perkotaan dan berbagai macam lainnya.

Selanjutnya ada pendapat dari Anderson mendefinisikan bahwa kebijakan publik ini diartikan sebagai kebijakan yang dikembangkan ataupun dirumuskan oleh instansi-instansi pejabat pemerintah. Dalam hal ini, aktor-aktor bukan pemerintah atau pihak swasta bisa mempengaruhi perkembangan ataupun dalam hal perumusan kebijakan publik (Suharno, 2008: 4).

Hal lain disampaikan oleh Dye, kebijakan publik ini terdiri atas tiga elemen kebijakan yang dapat membentuk sistem kebijakan. Tiga elemen kebijakan tersebut: a) kebijakan publik (*public policy*); b) pelaku kebijakan (*policy stakeholders*); c) lingkungan kebijakan (*policy environment*), ketiga elemen ini sangat berpengaruh dalam pembentukan sistem kebijakan (Dunn, 2003: 11).

Ditambahkan juga oleh Riant, kebijakan publik merupakan suatu kebijakan yang dibuat oleh administrator negara. Jadi kebijakan publik ini adalah segala sesuatu baik dikerjakan maupun yang tidak dikerjakan oleh pemerintah (Riant, 2016: 23).

David Easton dalam (Suaib, 2016) kebijakan publik merupakan pengalokasian nilai-nilai yang secara sah kepada seluruh masyarakat. Dilanjut Easton dalam (Thoha, 1990) menyatakan bahwa kebijakan publik sendiri adalah alokasi nilai yang otoritatif oleh seluruh masyarakat namun otoritatif ini hanya dilakukan oleh pemerintah saja, pemerintahlah yang berbuat secara otoritatif untuk seluruh masyarakat, dan semuanya yang dipilih oleh pemerintah dikerjakan ataupun untuk tidak dikerjakan merupakan hasil-hasil dari nilai yang dimaksud Easton. Pendapat lain juga dari Friedrich dalam (Suaib, 2016), Friedrich

menyatakan kebijakan publik merupakan tindakan-tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok, ataupun pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukkan hambatan dan kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijakan dengan rangka mencapai tujuan.

Anderson dalam (Suaib, 2016) mengartikan bahwa kebijakan publik adalah serangkaian tindakan yang memiliki tujuan serta diikuti dan dilaksanakan oleh pelaku ataupun sekelompok pelaku dalam memecahkan masalah tertentu. Dilanjut Anderson bahwa ada elemen-elemen penting dalam kebijakan publik antara lain:

1. Kebijakan selalu mempunyai tujuan atau yang berorientasi pada tujuan tertentu.
2. Kebijakan berisi tindakan ataupun pola tindakan pejabat-pejabat pemerintah.
3. Kebijakan ialah apa yang sesungguhnya dilakukan oleh pemerintah dan bukan apa yang bermaksud akan dilakukan.
4. Kebijakan publik bersifat positif yang merupakan tindakan dari pemerintah mengenai suatu masalah tertentu dan kebijakan publik bisa juga bersifat negatif dimana keputusan pejabat pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu.
5. Kebijakan publik yang positif selalu berdasarkan pada peraturan perundangan tertentu yang bersifat memaksa.

Kebijakan publik juga suatu bentuk keputusan-keputusan yang mengikat bagi kalangan orang banyak pada tataran strategis atau bersifat garis besar yang

dibuat oleh pemegang otoritas publik. Karena keputusan yang mengikat inilah maka kebijakan harus dibuat oleh otoritas politik yakni mereka yang mendapatkan mandat dari publik, kebijakan publik ini dilaksanakan oleh administrasi negara yang dijalankan oleh birokrasi pemerintah. Dalam kebijakan publik ini fokus utamanya adalah pelayanan publik yang merupakan segala sesuatu yang dilakukan oleh negara untuk masyarakatnya.

Berdasarkan uraian diatas, kebijakan publik adalah suatu hal penting terkait tindakan pemerintah yang dapat mempengaruhi perkembangan ataupun perumusan suatu kebijakan yang berguna untuk kepentingan orang banyak dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

2.1.1 Tahap – Tahap Kebijakan Publik

Menurut (Dunn, 2003) ada beberapa tahap-tahap kebijakan publik, adalah sebagai berikut :

- a. Penyusunan Agenda, penyusunan agenda ini diambil dari para pengambil kebijakan yakni eksekutif dan legislatif yang menginventarisir persoalan-persoalan yang sedang dihadapi. Dari berbagai persoalan ini maka akan dilihat manakah persoalan yang dapat ditempatkan sebagai prioritas utama untuk diselesaikan.
- b. Formulasi kebijakan, dalam tahap formulasi kebijakan dimana persoalan yang telah disepakati sebagai prioritas harus diselesaikan kemudian dibahas bersama untuk mencari titik terang dari permasalahan tersebut. dalam hal ini banyak alternatif permasalahan yang akan dipaparkan dan dapat dikatakan beberapa alternatif tersebut saling berkompetensi agar layak diterima menjadi

permasalahan yang terbaik.

- c. Implementasi kebijakan, dalam implementasi kebijakan dimana kebijakan yang telah diadopsi kemudian dilaksanakan. Pelaksanaan kebijakan ini akan menjadi efektif kepada warga negara apabila melalui tahap sosialisasi atau tahap uji coba terlebih dahulu dalam mengetahui secara pasti bahwa kebijakan tersebut sungguh benar dan sah keberadaanya. Dalam hal ini peran masyarakatlah yang menjadi penentu dalam pelaksanaan kebijakan ini.
- d. Evaluasi Kebijakan, dalam tahap ini merupakan tahap terakhir setelah pelaksanaan kebijakan. Dalam tahap ini diikuti dengan tahap monitoring agar perkembangan kebijakan dapat diketahui atau dalam artian kebijakan tersebut dapat diterima atau tidak diterima oleh mayoritas masyarakat. Dalam monitoring ini memiliki peran yang penting agar memudahkan mengumpulkan informasi terkait perkembangan kebijakan setelah dilaksanakan kebijakan tersebut dan hasil dari monitoring ini menjadi bahan dalam tahap evaluasi kebijakan (Sinaga, 2013).

Gambar 1.

Tahap-Tahap Kebijakan William N. Dunn



Sumber: Dunn dalam Sinaga (2013:60)

2.1.2 Jenis-Jenis Agenda Kebijakan Publik

Jenis Agenda Kebijakan menurut Roger W Cobb dan Charles D. Elder dalam (Suaib, 2016) mengidentifikasi dua macam agenda pokok, yaitu:

- a. Agenda Sistemik, agenda ini merupakan agenda pembahasan yang membahas mengenai suatu masalah yang diajukan kepada lembaga pemerintah dengan suatu kewenangan untuk mengambil tindakan yang pantas. Dalam agenda ini terdiri dari semua isu yang diangkat dari pandangan anggota-anggota masyarakat politik yang pantas mendapatkan perhatian publik dan mencakup masalah-masalah yang berada dalam yuridiksi wewenang pemerintah. Dalam agenda ini selalu terdapat dalam sistem politik baik tingkat nasional maupun di daerah.
- b. Agenda lembaga atau pemerintah, merupakan agenda tindakan yang memiliki sifat yang lebih khusus dan lebih kongkret bila dibandingkan dengan sistemik. Dalam agenda ini berisi masalah-masalah yang mendapat perhatian yang sungguh-sungguh dari pejabat pemerintah sehingga membutuhkan keputusan-keputusan kebijakan dari lembaga atau pemerintah maka dari itu terdapat bermacam-macam pokok agenda.

Dilanjut dalam (Ridha, 2016) terdapat dua bentuk agenda dalam lembaga, yaitu:

- 1) Pokok agenda lama, agenda ini cenderung tidak mendapatkan prioritas dari para pembuat kebijakan. Pada pokok agenda ini waktu alokasi diberikan terbatas dan juga agendanya selalu sarat dengan masalah. Hal itu terjadi karena masalah-masalah yang telah tercantum lama dalam agenda sehingga para pembuat kebijakan dan keputusan cenderung menganggap bahwa masalah-masalah tersebut lebih mempunyai pemahaman terhadap masalah tersebut.
- 2) Pokok agenda baru, pokok agenda baru ini tercantum secara teratur dalam agenda, seperti kenaikan gaji pegawai dan alokasi anggaran belanja. Pada agenda ini biasanya dikenal oleh para pejabat serta alternatif-alternatif untuk menanggulangnya telah berpola sedemikian rupa. Misalnya, pemogokan buruh kerata api atau krisis kebijakan luar negeri.

2.1.3 Evaluasi Kebijakan Publik

Secara umum evaluasi kebijakan menurut Andreson dapat dikatakan sebagai kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi dan dampak pelaksanaan kebijakan tersebut (Winarno, 2002).

Evaluasi juga dapat dilakukan setelah kebijakan diimplementasikan. Dalam tahap ini harus diikuti dengan tahap monitoring agar perkembangan kebijakan tersebut dapat diketahui dan dapat ditarik kesimpulan apakah kebijakan tersebut dapat diterima oleh masyarakat atau tidak (Sinaga, 2013: 61).

Dalam kegiatan evaluasi merupakan tahap penting bagi keseluruhan proses analisis kebijakan publik. Dalam kegiatan ini dapat memberikan satuan nilai tertentu terhadap kebijakan yang sudah diimplementasikan, juga dapat menjadi pintu baru untuk memasuki kegiatan pembuatan dan analisis kebijakan selanjutnya (Suharno, 2008: 219).

2.1.4 Kriteria Evaluasi Kebijakan Publik

Terdapat beberapa kriteria dalam evaluasi kebijakan. Kriteria ini untuk menghasilkan kinerja kebijakan yang terkait dengan rekomendasi kebijakan. Kriteria evaluasi kebijakan ini terdiri atas 6 aspek, yakni:

- a) Efektifitas, dalam kegiatan evaluasi penekanan kriteria ini terletak pada ketercapaian hasil kinerja dari kebijakan. Apakah hasil yang diinginkan dari suatu kebijakan sudah tercapai atau belum.
- b) Efisiensi, dalam kriteria ini mengenai persoalan sumber dana, yakni seberapa banyak sumber daya yang telah dikeluarkan untuk mewujudkan hasil yang diinginkan.
- c) Edukasi, Pada kriteria ini lebih mempersoalkan mengenai kepemadaian hasil kebijakan dalam mengatasi masalah-masalah kebijakan atau mengetahui seberapa jauh pencapaian hasil yang dapat memecahkan masalah kebijakan tersebut.
- d) Kemerataan atau ekuitas, Untuk pemerataan yang dimaksud adalah apakah biaya dan manfaat telah didistribusikan secara merata kepada kelompok masyarakat, khususnya kepada kelompok sasaran dan penerima manfaat.
- e) Responsivitas, kriteria ini lebih mengarah pada aspek kepuasan

masyarakat khususnya pada kelompok sasaran atau implementasi dari kebijakan. Serta mengukur apakah hasil kebijakan ini telah dicapai dan telah memuaskan kebutuhan dan pilihan mereka atau sebaliknya.

- f) Ketepatan, Kriteria ini menganalisis mengenai kebergunaan hasil kebijakan, yakni apakah hasil yang telah dicapai benar-benar berguna bagi masyarakat khususnya kelompok sasaran/target (Suharno, 2008: 223).

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat disimpulkan bahwa sebuah kebijakan harus melewati tahap-tahap kebijakan yang telah dipaparkan oleh Dunn maupun Ripley. Tahap-tahap kebijakan ini tidak jauh melenceng dari tema yang diangkat peneliti mengenai implementasi kebijakan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* atau tilang elektronik di kota Makassar. Peneliti sadar betul bahwa kebijakan Pemberlakuan E-TLE ini tentunya melewati tahapan-tahapan daripada kebijakan yang telah diungkapkan oleh Dunn dan Ripley, dari tahapan-tahapan ini sangat relevan dengan tema yang peneliti angkat dalam hal ini implementasi serta evaluasi dari kebijakan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* di kota Makassar itu sendiri.

2.2 Inovasi

Menurut Suryani dalam (Sumanjoyo, 2018: 23) inovasi dalam konsep yang luas sebenarnya tidak hanya terbatas pada produk. Inovasi ini dapat berupa ide, cara ataupun objek yang dipersepsikan oleh individu sebagai temuan baru. Inovasi juga sering dirujuk pada perubahan yang dirasakan langsung oleh masyarakat. Namun, pada konteks pemasaran dan perilaku konsumen sering kali dikaitkan dengan produk barang ataupun jasa yang bersifat baru. Kebaruan ini

merujuk pada sebuah atau suatu produk atau jasa yang menggantikan terdahulu atau yang sebelumnya. Kata inovasi ini dapat dikatakan sebagai proses atau hasil dari pengembangan dan pemanfaatan pengetahuan, keterampilan dan pengalaman dalam menciptakan ataupun memperbaiki produk atau jasa yang dapat memberikan keunggulan daripada sebelumnya.

Pendapat ini pun di dukung oleh Rosenfeld dalam (Sutarno, 2012: 132) dimana menurut Rosenfeld inovasi merupakan transformasi pengetahuan kepada proses, produk ataupun jasa baru, maupun tindakan dalam menggunakan sesuatu yang baru. Sedangkan menurut Hermawan dalam (Sutarno, 2012) menyatakan bahwa inovasi ini adalah eksploitasi yang berhasil dan timbul dari suatu gagasan baru atau dengan kata lain sebagai mobilisasi pengetahuan, keterampilan, teknologis maupun pengalaman dalam menciptakan sesuatu yang baru. Berbeda dengan Vontana dalam (Sumanjoyo, 2018) dimana Vontana mengatakan bahwa inovasi ini adalah sebuah bentuk kesuksesan ekonomi dan sosial berkat diperkenalkannya cara baru ataupun kombinasi baru dari cara yang lama dalam hal mentransformasi dari input menjadi output yang dapat menciptakan perubahan besar dalam hubungan antar harga dan nilai guna. Jika Vontana membahas mengenai ekonomi inovasi, berbeda dengan (Sutarno, 2012: 134-135) yang mendefinisikan inovasi organisasi sebagai cara baru dalam pengaturan kerja, dan dilakukan dalam sebuah organisasi untuk mendorong dan mempromosikan keunggulan yang kompetitif. Intinya adalah dimana kebutuhan untuk memperbaiki ataupun mengubah suatu produk, proses, ataupun jasa. Dilanjut Sutarno, inovasi organisasi ini dapat mendorong individu untuk berpikir secara mandiri dan kreatif dalam

menerapkan pengetahuan pribadi sebagai tantangan dalam organisasi. Menurutnya, semua organisasi bisa saja berinovasi seperti organisasi perusahaan, instansi pemerintah maupun swasta.

2.2.1 Jenis-Jenis Inovasi

Inovasi merupakan suatu kebaruan ide maupun gagasan dalam hal untuk menyelesaikan kepentingan Bersama. Tentunya tidak ada yang menampik bahwa inovasi ini bermacam-macam jenis sesuai dengan tujuan itu sendiri, hal ini pun disampaikan oleh Robertson dalam (Riant, 2016), dimana jenis-jenis inovasi yang dipaparkan diharapkan dapat memberikan masukan-masukan positif dalam menciptakan suatu layanan publik, jenis inovasi tersebut antara lain:

a. Inovasi Terus Menerus

Maksud dan tujuannya adalah untuk mengetahui tingkat kekurangan dari inovasi yang sebelumnya sehingga dapat lebih memudahkan untuk mengetahui apa saja kekurangan dari inovasi yang sebelumnya.

b. Inovasi Yang Dinamis

Artinya adalah melibatkan penciptaan produk baru ataupun perubahan “*upgrade*” dari produk sebelumnya, tentunya dengan mengikuti perkembangan yang ada.

c. Inovasi Teputus

Maksudnya inovasi teputus adalah pengenalan produk yang dapat merubah selera ataupun pola perilaku customer terhadap inovasi yang ada.

Inovasi seperti ini dapat dikatakan secara memaksa karena harus beradaptasi dengan inovasi ataupun kebiasaan yang baru.

Dalam (Sumanjoyo, 2018: 25) yang mengutip mengenai inovasi memiliki atribut menurut Everett M. Rogers sebagai berikut:

1. Keuntungan Relatif, dalam keuntungan relative ini dimana sebuah inovasi harus memiliki suatu nilai dan keunggulan yang lebih dibandingkan dengan inovasi yang sudah ada sebelumnya. Pada sebuah inovasi selalu ada nilai kebaruan yang melekat itulah yang menjadikannya berbeda dengan yang lain.
2. Kesesuaian, kesesuaian ini memiliki sifat yang kompatibel atau sesuai dengan inovasi yang menjadi penggantinya. Dimaksudkan agar inovasi yang lama tidaklah serta merta ditinggalkan begitu saja walaupun dengan alasan faktor biaya yang sedikit, dimana inovasi ini juga menjadikan yang lama atau yang terdahulu sebagai proses transisi dari produk lama ke produk baru. Selain daripada itu juga dapat memudahkan proses adaptasi serta proses pembelajaran terhadap inovasi itu sendiri.
3. Kerumitan, sebuah inovasi yang memiliki kebaruan memiliki tingkat kerumitan yang dapat dikatakan lebih tinggi dibandingkan dengan inovasi terdahulu atau inovasi sebelumnya. Namun dengan demikian sebuah inovasi baru lebih menawarkan hal yang lebih baik dan keunggulan yang lebih baik maka tidak heran tingkat kerumitan ini tidak menjadi suatu masalah penting.
4. Kemungkinan di coba, Sebuah inovasi dapat diterima apabila telah layak dengan didasari dari hasil uji coba dan telah terbukti mempunyai keunggulan atau nilai yang baik dibandingkan dengan inovasi atau produk

sebelumnya. Sehingga sebuah produk dari inovasi mengharuskan melewati fase uji coba yang dapat diuji kualitas dari inovasi tersebut.

5. Mudah diamati, Rogers mengatakan bahwa inovasi ini juga harus dapat diamati oleh berbagai pihak baik dari segi bagaimana proses kerja hingga menghasilkan dari produk tersebut untuk mencapai kepuasan terhadap inovasi ini.

Inovasi ini sangat erat kaitannya dengan teknologi informasi dan komunikasi, dengan semakin majunya sebuah peradaban inovasi bersifat dinamis mengikuti perkembangan zaman. Pada zaman yang erat kaitannya dengan internet tentunya inovasi yang berbasis internet sangat diminati selain mudah juga lebih efisien. Richard Heeks dalam (LAN, 2007: 98) mengelompokkan apa saja manfaat teknologi informasi dan komunikasi dalam dua kelompok, yaitu:

1. Manfaat pada Tingkat Proses
 - a. Menghemat Biaya, tentunya dalam hal ini dapat menghemat biaya transaksi bagi masyarakat ke pemerintah. Dimana pemerintah sebagai penyedia sarana dan prasarana dalam menyediakan informasi.
 - b. Menghemat Waktu, dengan keberadaan teknologi ini tentunya dapat lebih mengefisienkan waktu dalam melakukan pertukaran data dengan instansi lain.
 - c. Mengurangi keterbatasan, maksudnya adalah dengan adanya informasi teknologi ini dapat diakses dimanapun serta kapanpun mengenai informasi serta layanan pemerintah yang diakses oleh masyarakat.

- d. Keputusan yang lebih baik, dimana pimpinan dapat mengawasi ataupun mengontrol kinerja staffnya, kegiatan yang berlangsung maupun kebutuhan yang ada.

Jika dikaitkan dengan Inovasi, sesungguhnya Richard Heeks dan Rogers dalam (Alasfor, 2016) sejalan dalam manfaat teknologi informasi dan komunikasi dalam suatu inovasi. Tentunya inovasi sangat dibutuhkan dalam hal hemat-menghemat, mudah, dan pengontrolan yang lebih baik.

2. Manfaat Pada Tingkat Pengelolaan

- a. Dapat mengubah perilaku aparatur, dalam hal ini perilaku yang sebelumnya bersifat interes pribadi dapat diubah pola perilaku yang lebih mengarah ke rasional ataupun kebutuhan publik.
- b. Mengubah perilaku masyarakat, dalam hal ini melibatkan partisipasi dari masyarakat yang lebih besar terhadap proses penerapan kebijakan pemerintah dan dapat memperluas kesempatan untuk ambil bagian dalam pelayanan baik itu barang maupun jasa.
- c. Pemberdayaan, hal ini berkaitan dalam meningkatkan keseimbangan antara individu maupun kelompok dengan cara memberikan kemudahan serta akses ke informasi pemerintahan. Dalam pemberdayaan ini di fokuskan kepada aparatur ataupun kepada aktor kebijakan dapat lebih meningkatka melalui akses ke informasi yang dibutuhkan dalam menjalankan tugas dan fungsinya, pemberdayaan ini termasuk juga dalam ruang lingkup tentang pengadaan barang dan

jasa serta manajerial melalui akses informasi mengenai karyawannya serta sumber daya lainnya.

2.2.2 Inovasi Pelayanan Publik

Pendapat Yogi dalam (LAN, 2007: 113) Inovasi atau suatu kebaruan dalam sektor publik adalah salah satu jalan atau bahkan suatu terobosan untuk mengatasi kemacetan ataupun kebuntuan organisasi di sektor publik. Ciri khas dari sistem yang kaku harus mampu dicairkan melalui adaptasi budaya inovasi ini. Inovasi yang biasanya berada di sektor bisnis kini mulai diterapkan dalam sektor publik. Hal ini pun disadari betul bahwa kekakuan dalam sektor publik tidak lagi berlaku atau dapat dikatakan sudah kuni. Budaya yang menuntut sesuatu yang baru harus dapat dipertahankan serta dikembangkan menjadi lebih baik lagi. Hal ini tidak lepas dari dinamika eksternal serta tuntutan akan perubahan yang sedemikian cepat, biasanya terjadi di organisasi luar publik. Selain daripada itu perubahan pada masyarakat juga begitu penting, dengan demikian pelayanan publik dapat beradaptasi dengan kebiasaan masyarakat seiring dengan perubahan yang terjadi.

Ditinjau secara lebih khusus, inovasi dalam pelayanan publik yang disampaikan Yogi dalam (LAN, 2007) dapat diartikan sebagai prestasi atau keberhasilan dalam meraih, memperbaiki, serta meningkatkan akuntabilitas pelayanan publik yang efektif dan efisien. Ciri khasnya Inovasi dalam pelayanan publik ini adalah yang bersifat *intangibile* artinya inovasi dalam pelayanan publik ini tidak semata hanya berbasis pada produk namun juga dapat dilihat pada perubahan apa saja yang terjadi dalam kaitan pelakunya, antara lain *service*

provider dan *service receiver (user)*, atau hubungan antar berbagai bagian dalam organisasi (Sumanjoyo, 2018: 35).

Tentunya dalam setiap pelayanan publik berlomba-lomba memberikan yang terbaik bagi masyarakat (publik). Maka tidak heran, beragam inovasi yang hadir tentunya diharapkan keberhasilan dari inovasi tersebut. Inovasi yang ada diperkenalkan kepada masyarakat untuk mengetahui apakah inovasi ini dapat diterima dan dapat dipakai secara meluas. Proses ini dimulai dari perkenalan hingga pada penggunaan yang diterapkan dimasyarakat yang biasa disebut dengan difusi. Keberhasilan dalam inovasi tentunya terdiri dari beberapa faktor yang disebutkan oleh Rogers dalam (Sumanjoyo, 2018: 32-33), yakni:

1. Karakteristik Inovasi (Produk)

Dalam sebuah produk baru dapat dengan mudah diterima oleh masyarakat jika inovasi ini mempunyai keunggulan yang relatif. Maksudnya, inovasi ini akan menarik masyarakat jika inovasi ini memiliki kelebihan dibandingkan dengan pendahulunya.

- a) *Compability* (Kesesuaian)

Tentunya hal ini sangat berpengaruh terhadap hasil dari inovasi itu. Produk yang sesuai adalah produk yang mampu dan bisa memenuhi kebutuhan, keinginan, dan nilai-nilai secara konsisten.

- b) *Kompleksitas* (Kompleks)

Semakin kompleks atau rumit inovasi yang ada ataupun semakin sulit pengoperasiannya maka menjadi semakin tidak menarik karena atas dasar kerumitan yang ada. Tentunya masyarakat akan lebih memilih

produk yang sederhana yang mudah digunakan. Karena tujuan dari inovasi sendiri adalah dapat menggantikan yang sebelumnya dirasa belum cukup unggul menjadi inovasi yang dapat memberikan keunggulan salah satunya kemudahan akses.

c) *Triability* (kemampuan untuk diuji coba)

Tentunya sebelum inovasi ini diterapkan secara meluas pasti akan melewati fase uji coba. Dalam fase ini masyarakat merasakan langsung dampak dari inovasi tersebut, sehingga apabila masyarakat merasa inovasi ini sudah cocok dan mampu beradaptasi dengan inovasi ini barulah inovasi tersebut disebarluaskan dan digunakan secara tetap.

d) *Observability* (Di rasakan langsung)

Ini berhubungan dengan *triability*, tentunya dalam hal ini membutuhkan partisipasi dari masyarakat itu sendiri untuk mengetahui bagaimana kendala ataupun hambatan yang dirasakan. Semakin mudah atau semakin kecil hambatan yang ada maka semakin tertarik masyarakat dalam menggunakan dan bersedia 'hidup' Bersama dengan inovasi tersebut.

2. Saluran Komunkasi

Inovasi tentunya akan menyebar pada masyarakat melalui saluran komunikasi yang ada. Dimana suatu produk inovasi dengan segera dan menyebar luas ke masyarakat jika pemilik inovasi mampu memanfaatkan seperti media massa dan jaringan interpersonal.

3. Upaya perubahan dari Agen

Pemilik inovasi harus mampu mengidentifikasi secara tepat mengenai *opini leader* (penggerak) yang akan digunakan dan serta mampu melibatkannya sebagai agen untuk mempengaruhi masyarakat dalam menerima dan menggunakan inovasi tersebut.

4. Sistem Sosial

Sistem sosial masyarakat modern tentunya lebih mudah menerima inovasi jikalau dibandingkan dengan masyarakat yang orientasinya pada sistem sosial tradisional, karena masyarakat modern ini lebih cenderung mempunyai sikap positif terhadap perubahan yang terjadi, umumnya menghargai terhadap Pendidikan dan ilmu pengetahuan, mempunyai pandangan yang lebih baik dan mudah berinteraksi dengan orang-orang yang ada di kelompoknya, sehingga ini mempermudah masukan penerimaan inovasi baru dalam sistem sosial.

Tentunya inovasi dalam pelayanan publik ini tidak hanya berorientasi dari pembuat inovasi tapi juga melibatkan masyarakat sebagai partisipan. Tentunya empat faktor yang menjadikan tingkat inovasi dikatakan berhasil apabila memiliki empat faktor tersebut.

Tentunya dalam hal ini penulis mengambil inovasi pemerintah dalam hal penciptaan lingkungan lalu lintas yang tertib dan disiplin melalui inovasi tilang elektronik menggunakan CCTV atau yang disebut E-TLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) yang dimana inovasi tersebut pada dasarnya ialah sebuah kebaruan daripada produk sebelumnya yang menggantikan sistem tilang yang tradisional maupun sistem tilang yang berbasis aplikasi, inovasi ini memiliki

berbagai keunggulan yang dapat menjadikannya memiliki nilai lebih dan pantas untuk digantikan karena tujuan dari inovasi itu sendiri adalah bagaimana melihat suatu produk baru yang dapat memberikan hasil yang memuaskan baik bagi individu maupun kelompok.

2.2.3 *Electronic Traffic Law Enforcement*

a) *Konsep Electronic Traffic Law Enforcement*

Electronic Traffic Law Enforcement merupakan inovasi terbaru dalam penegakan dan penindakan pelanggaran lalu lintas. Sebelumnya telah ada pendahulunya yakni e-tilang yang berbasis aplikasi diperuntukkan kepada petugas lalu lintas dalam hal penindaklanjutan pelanggar. E-TLE ini telah diberlakukan semenjak Desember 2018 di Ibu Kota Jakarta, tentunya hadirnya E-TLE ini lebih canggih daripada pendahulunya.

Electronic Traffic Law Enforcement ialah implementasi teknologi untuk mencatat pelanggaran yang terjadi dalam berlalu lintas secara elektronik untuk mendukung, ketertiban, keselamatan dan ketertiban dalam berlalu lintas. pemetaan data kecelakaan menunjukkan keterkaitan antara tingginya pelanggaran dengan kecelakaan fatal yang terjadi. (www.Etle.pmj.com, 2018)

Dimana sistem E-TLE ini menggunakan CCTV (*Closed-circuit television*) yang akan memantau keadaan lalu lintas. Jika terjadi pelanggaran, teknologi bernama *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR) akan merekam tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB) yang terdapat pada masing-masing kendaraan bermotor. ANPR merupakan alat yang secara otomatis merekam

dan menyimpan bukti pelanggaran, yang digunakan sebagai barang bukti ketika penindakan berlangsung (www.idntimes.com, 2019).

Tujuan dari penerapan E-TLE ini tentunya tidak lain adalah untuk menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas, adapun mekanisme E-TLE ini adalah sebagai berikut:

1. Sensor Kamera, dimana melalui kamera CCTV (*Closed-Circuit Television*) yang terhubung dengan perangkat lunak intelijen untuk menangkap pelanggaran-pelanggaran lalu lintas. Pada sensor kamera ini menggunakan teknologi *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR) yang dapat merekam tanda nomor kendaraan bermotor.
2. Validasi Bukti, setelah pencocokan foto nomor polisi dengan hasil pembacaan perangkat lunak yang didukung oleh ANPR, hasil rekaman akan dikelola di *back office* yang akan menindaklanjuti.
3. Validasi Data Regident, pencocokan fisik kendaraan (pada foto dan video) dengan data-data dari database registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.
4. pencetakan dokumen, pencetakan surat konfirmasi pelanggaran dimana alamat pemilik kendaraan didapatkan dari database registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor disertakan pada dokumen konfirmasi dan alamat pengiriman pada amplop.
5. Pengiriman, pengiriman surat konfirmasi dikirimkan melalui kantor POS.

6. Konfirmasi, pelanggaran diberikan waktu untuk mengkonfirmasi selama tiga hari untuk mengkonfirmasi surat tilang dan batas tujuh hari untuk melakukan pembayaran denda.
7. Penyelesaian, setelah mendapatkan blangko tilang maka pelanggar dapat menyelesaikan pelanggaran terkait dengan membayarkan via bank menggunakan kode pembayaran yang diterima (www.Etle.pmj.com, 2018).

Pendapat lain dari sumber Cermati.com, mekanisme E-TLE ini terbagi atas beberapa tahap:

1. Pelanggar terekam oleh CCTV
2. Pengolahan data oleh petugas di back office:
 - a) Pengecekan identitas kendaraan di database registrasi kendaraan bermotor (ranmor);
 - b) Membuat surat konfirmasi dan verifikasi;
 - c) Petugas mengirim surat konfirmasi beserta foto bukti pelanggaran ke alamat pemilik kendaraan yang melanggar sesuai dengan alamat STNK via pos, email atau SMS. Proses ini memakan waktu 3 hari setelah tanggal terjadinya pelanggaran
3. Data Klarifikasi:
 - a) Surat konfirmasi diterima oleh pemilik kendaraan yang melanggar. Pelanggar memberi jawaban atas konfirmasi melalui <http://etle-pmj.info/> atau lewat aplikasi Android ETLE-PMJ atau mengirim surat konfirmasi ke posko ETLE di Polrestabes setempat.

- b) Pelanggar diberikan waktu selama 5 hari untuk melakukan konfirmasi benar tidaknya melakukan pelanggaran, konfirmasi subyek pengendara, atau konfirmasi kendaraan kalau sudah dijual pihak lain tapi belum balik nama;
4. Setelah konfirmasi, petugas akan kembali mengirim surat tilang biru kepada pelanggar sebagai bukti pelanggaran dan kode pembayaran virtual denda lewat bank
 5. Pelanggar langsung membayar denda ke bank, lalu bukti pembayaran diserahkan ke polisi. Pelanggar tidak perlu ikut sidang namun pelanggar dapat ikut sidang apabila merasa tidak bersalah.
 6. Pelanggar yang telah menerima surat konfirmasi maka surat tersebut harus segera mendapatkan respon jika tidak maka STNK pelanggar akan diblokir sementara.
 7. Namun bila sudah mengonfirmasi ke pihak kepolisian, tapi tak membayar denda hingga waktu 7 hari setelah surat tilang biru dikirim, maka STNK akan diblokir sementara.
 8. STNK pelanggar dapat dibuka blokirnya jika pelanggar sudah membayar denda dan menyerahkan bukti pembayaran ke polisi (www.cermati.com, 2018).

Dirlantas Polda Metro Jaya Kombes Yusuf, mengungkapkan bahwa sistem E-TLE dapat meningkatkan budaya masyarakat dapat berlalu lintas menjadi lebih baik. Angka kecelakaan lalu lintas juga diharapkan terus menurun.

"Dengan adanya sistem E-TLE ini diharapkan masyarakat tertib walaupun melewati simpang-simpang jalan karena budaya tertib ini adalah salah satu

budaya yang harus kita tingkatkan untuk membantu ketertiban lantasi di Jakarta. Karena salah satu penyebab kemacetan, kecelakaan, pelanggaran lalu lintas adalah tidak tertib ini," ujarnya (www.news.detik.com, 2019).

b) Pelanggaran yang dapat Di Deteksi oleh Sistem E-TLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*)

Konsep dari E-TLE ini tidak jauh dari tujuan dalam penerapannya, dalam program tilang elektronik yang berbasis CCTV ini memiliki tujuan umum dalam meningkatkan keselamatan dan ketertiban di jalan serta meningkatkan disiplin berlalu lintas dan menekan tingkat fatalitas korban kecelakaan.

Tidak lain dan tidak bukan bahwa dalam penerapan program E-TLE ini semata-mata bertujuan untuk menciptakan ketertiban berlalu lintas di Indonesia. Beberapa aplikasi atau pelanggaran yang dapat di deteksi oleh Sistem E-TLE ini seperti:

- 1) Pelanggaran *Traffic Light* (Lampu Merah)
- 2) Pelanggaran Lawan Arus
- 3) Pelanggaran Jalur Busway
- 4) Pelanggaran Tata Cara Parkir dan Berhenti
- 5) Pelanggaran Rambu dan Marka Jalan
- 6) Pelanggaran tidak menggunakan Helm
- 7) Pelanggaran berboncengan lebih dari 1 (satu) orang
- 8) Pelanggaran Tanda Nomor Kendaraan Bermotor

Pelanggaran-pelanggaran tersebut akan terdeteksi oleh sistem E-TLE yang dimonitor orang di *Back Office* yang akan menangkap bukti pelanggaran melalui CCTV yang ada di lokasi pelanggaran.

c) Pemberlakuan Sistem E-TLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) di Kota Makassar

Sistem tilang E-TLE telah diuji coba di Kota Makassar yang diresmikan pada senin, 24 Desember 2018. Dirlantas Polda Sulsel Kombes Pol Agus Wijayanto mengatakan, sistem E-TLE mengandalkan kamera pengintai atau CCTV untuk memantau setiap pengendara. Terutama yang melakukan pelanggaran lalu lintas:

“Penerapan sistem tilang mulai akan diuji coba di Makassar dalam waktu dekat. Kami sudah melakukan rapat koordinasi dengan seluruh stakeholder. Mulai dari pemerintah kota, kejaksaan, bank, Kominfo, pengadilan dan dishub,”

“.....Seperti di lokasi Trafficlight dan beberapa titik lainnya. Fungsi kamera sendiri bisa merekam, mengcapture pelanggaran. Mulai plat nomor kendaraan di lapangan kemudian terkoneksi langsung di kantor Polantas,”.

Kemudian, orang yang dibagian *back office* bertugas untuk mengecek data base pelanggar yang terbukti melakukan pelanggaran, selanjutnya akan ada penerbitan surat tilang. Menurut Kapolda Sulsel, Irjen Pol Umar Septono, penerapan tilang kamera ini diberlakukan guna menyikapi perkembangan zaman mengingat perilaku para pengendara semakin tidak disiplin dan taat pada aturan berlalu lintas. Dengan demikian, tujuan dari sistem E-TLE ini agar penindakan pelanggaran lalu lintas dapat lebih efisien dan efektif (www.makassar.Sindonews.com, 2018).

Adapun jenis pelanggaran yang akan ditindaklanjuti antara lain menerobos lampu lalu lintas, melewati garis *zebra cross*, tidak memakai helm, dan menggunakan plat gantung (www.makassar.sindonews.com, 2018).

Masih pada sumber yang sama, pemberlakuan sistem tilang elektronik di

Kota Makassar Ada 15 titik pemberlakuan E-TLE pada tahun 2018 namun sempat terhenti pada tahun 2019, hingga pada 23 Maret 2021 diterapkan kembali di kota Makassar dengan 11 titik lokasi terbaru yakni:

Tabel 5.
Titik Lokasi ETLE di Kota Makassar

No.	Lokasi	Detail Titik Kamera
1.	Jl. Ahmad Yani	Depan Bank OCBC NISP, di bawah Papan Reklame
2.	Jl. Kartini – Jl. Jend. Sudirman	Dekat Pengadilan Tinggi Negeri Makassar di Bawah Papan Reklame
3.	Jl. Sam Ratulangi	Di Depan ANTM di bawah papan reklame
4.	Jl. Sam Ratulangi	Arah toko Agung
5.	Jl. H. Bau	Depan Hotel Wisata II UIT, di bawah papan reklame
6.	Jl. Nusantara	Kamera 1 & Kamera 2 di dekat Coto Nusantara di bawah papan reklame
7.	Jl. Barombong	Di Ujung Jembatan Barombong
8.	Jl. G. Bulusaraung	Di Depan ERAFONE, di bawah papan reklame
9.	Jl. Perintis Kemerdekaan	Kamera 1 & Kamera 2 di dekat STMIK AKBAR, di bawah papan reklame
10.	Jl. Perintis Kemerdekaan	di JPO Perbatasan Makassar – Maros
11.	Jl. Hertasning, Aroepala	di dekat Indomaret, Perbatasan Makassar – Gowa
12.	Jl. Urip Sumoharjo	Kamera 1 & Kamera 2 di dekat Jl. Pongtiku, di bawah JPO dan mengarah ke Jl. Bawakaraeng

(Sumber: www.otomotif.kompas.com, 2021)

Pada tabel di atas untuk kota Makassar kamera yang digunakan sudah menggunakan kamera berjenis ANPR yang berbeda dengan kamera CCTV pada penerapan E-TLE sebelumnya. Pada pemberlakuan kembali E-TLE di Makassar terdapat pada 12 titik dimana kamera E-TLE diletakkan di bawah papan reklame.

Dalam sistem tilang elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* pelanggar dapat melakukan pembayaran denda melalui via bank ataupun mengikuti sidang di pengadilan negeri. Persidangan ETLE akan digelar ketika

pengadilan negeri setempat menerima pelimpahan berkas perkara dari Polrestabes setempat. berkas-berkas tersebut berisi data kendaraan serta foto bukti pelanggaran yang tertangkap kamera CCTV.

Kepala Sub Direktorat Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas Polda Sulsel, AKBP Reza Pahlevi menyatakan bahwa:

"Pelanggar yang tertangkap kamera diberikan surat konfirmasi dan akan diklarifikasi melalui telepon, pos, atau e-mail. pelanggar kemudian wajib mengkonfirmasi sebelum kepolisian mengeluarkan surat tilang. usai mendapatkan surat tilang, pelanggar wajib membayar denda dan mengikuti sidang di pengadilan. Pembayaran bisa dilakukan melalui transfer bank, yang nilainya sesuai dengan ketentuan perundang-undangan lalu lintas." (www.sulsel.idntimes.com, 2019).

Pada sistem E-TLE juga dapat memblokir STNK bagi pengendara yang tidak mengkonfirmasi surat tilang setelah menerima surat tersebut, pemilik kendaraan bermotor wajib melakukan konfirmasi dalam waktu kurang dari seminggu. Kalau tidak ada tanggapan, petugas berhak memblokir STNK kendaraan tersebut. Aturan ini tertuang dalam PERKAP No. 5 Tahun 2012 Pasal 115 ayat 3 yang menyebutkan, kendaraan dapat diblokir dalam rangka penegakan hukum pelanggaran lalu lintas. Kepolisian memastikan bahwa tidak ada insentif tambahan ketika seseorang tidak melakukan konfirmasi. Namun, pemilik kendaraan tetap wajib bayar ketika hendak membayar pajak tahunan STNK (www.idntimes.com, 2018).

Namun hal yang masih dipertanyakan adalah bentuk penindakan lanjutan terhadap pelanggar yang memiliki kendaraan asal luar daerah ataupun sudah di pindah tangankan menjadi isu penting dalam pembahasan dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini diharapkan mampu memberikan informasi detail mengenai

kendaraan-kendaraan yang terjaring razia tilang menggunakan CCTV ini dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. Pelanggar menggunakan kendaraan orang lain
2. Pelanggar dengan plat nomor kendaraan asal luar daerah
3. Kendaraan yang sudah dipindah tangankan
4. Sistem blokir STNK bagi pelanggar yang tidak melakukan pembayaran denda.

Hasil wawancara bersama Kaur Mintu Satlantas Polrestabes Makassar, Bapak Syahrul mengatakan bahwa sejak bulan Desember 2019 Aplikasi Sistem E-TLE yang ada pada Satlantas Polrestabes Makassar sudah tidak aktif lagi dilakukan sehingga sistem pelaksanaan tilang E-TLE ini terhenti dan penindakan tilang bagi pelaku pelanggaran lalu lintas Kembali dilakukan secara manual (Syahrul, Komunikasi Pribadi. 2020, 12 November).

Namun, pada 21 Maret 2021 Sistem E-TLE Kembali diterapkan di Kota Makassar. Hal ini disampaikan Kembali melalui sosial media resmi dari Satlantas Polrestabes Kota Makassar yang mengkampanyekan kembali sistem E-TLE di Kota Makassar.

2.3 Implementasi Kebijakan

Dalam setiap kebijakan maka yang terpenting dari suatu kebijakan tersebut adalah bagaimana implementasi dari kebijakan yang telah dibuat oleh para pembuat kebijakan dengan melibatkan berbagai macam pihak. Implementasi juga sebagai suatu wujud utama ataupun tahap yang dapat menentukan dalam proses kebijakan (Birkland, 2001). Hal ini pun didukung oleh (Edward III, 1984:

1) tanpa implementasi dari pembuat kebijakan tidak akan berjalan dengan baik atau kurang terlaksana.

Implementasi kebijakan merupakan aktifitas yang terlihat setelah dikeluarkan pengarahannya yang sah dari suatu kebijakan yang meliputi upaya mengelola input untuk menghasilkan output ataupun outcomes bagi masyarakat (Akib, 2010: 1). Hal ini didukung oleh (Grindle, 1980: 7) dimana implementasi kebijakan merupakan proses umum Tindakan administratif yang dapat diteliti pada tingkat program tertentu. Van Meter dan Van Horn (1987) dalam (Suaib, 2016), merumuskan mengenai proses dalam implementasi sebagai “*those actions by public or private individuals (or groups) that are directed at the achievement of objectives set forth in prior policy decisions*”, maksudnya bahwa implementasi mengandung pengertian akan tindakan yang dilakukan oleh individu atau kelompok baik publik maupun swasta yang mengarah pada pencapaian tujuan yang telah ditetapkan pada keputusan kebijakan sebelumnya. Tindakan tersebut berupa upaya-upaya untuk mengadministrasikan dan menimbulkan dampak yang nyata kepada masyarakat.

Pengertian sederhana tentang implementasi berasal dari (O Jones, 1984) dimana yang dimaksud dengan implementasi sebagai “*getting a job done*” dan “*doing a*”. Yang artinya implementasi kebijakan adalah melakukan pekerjaan yang selesai. Walaupun pada pelaksanaannya menuntut adanya syarat seperti adanya pelaksana, adanya material, dan kemampuan organisasi (*resources*).

Dalam proses implementasi sendiri dimulai Ketika tujuan dan sasaran telah tetap dan pasti. Maksudnya adalah program-program kegiatan tersusun baik

serta dana operasional telah siap disalurkan untuk manggapai sasaran. Dalam pemahaman ini, implementasi mengarah pada lokus dan fokus kebijakan yang akan dijalankan. Ini pun didukung oleh Van Meter dan Yan Horn yang dikutip oleh (Parsons, 1995: 461) bahwa Implementasi kebijakan merupakan Tindakan yang dilakukan oleh organisasi pemerintah maupun swasta baik secara individu maupun secara kelompok yang dimaksudkan untuk mencapai tujuan yang ingin dicapai.

Dalam halnya implementasi dari sebuah kebijakan terdapat beberapa pendapat mengenai bagaimana konsep implementasi dari sebuah kebijakan tersebut. Salah satu yang dikutip dari Lane dalam (Akib, 2010: 2) bahwa implementasi adalah sebuah persamaan fungsi output dan outcome. Dimana implementasi ini merupakan fungsi yang terdiri dari maksud dan tujuan, serta hasil sebagai produk dan hasil dari akibat. (Sabatier, 1986) dalam (Akib, 2010: 2) juga mengemukakan pendapat yang sejalan dengan Lane, dimana implementasi adalah persamaan fungsi dari kebijakan, formatur, implemntor, inisiator, dan waktu. Serta penekanan utama terhadap kedua fungsi ini adalah kepada kebijakan yang ada itu sendiri kemudian barulah hasil dari yang ingin dicapai dan dilaksanakan oleh Implementator dalam kurun waktu yang telah ditentukan. (Akib, 2010) menambahkan implementasi kebijakan ini menghubungkan antara kebijakan dan realisasinya dengan hasil kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah itu sendiri. Tugas daripada implementasi sendiri ialah untuk membangun jaringan dimana memungkinkan tujuan daripada kebijakan publik tersebut terealisasikan dengan baik melalui aktifitas instansi pemerintah dengan

melibatkan pihak-pihak yang berkepentingan Van Meter dan Van Horn dalam (Grindle, 1980: 6).

Pada dasarnya implementasi kebijakan ini dibagi menjadi tiga generasi menurut Ann O'M Bowman Dalam (Akib, 2010), yakni:

1. Pressman dan Wildavsky, pada generasi ini dimana berfokus pada bagaimana keputusan dari otoritas tunggal yang dilaksanakan ataupun tidak dilaksanakan.
2. Carl Van Horn dan Donald Von Meter, dalam generasi ini bahwa implementasi kebijakan lebih ke determinan keberhasilan implementasi kebijakan itu sendiri, dimana model kebijakan konseptual proses implementasi yang dikembangkan dan diuji pada berbagai area yang berbeda-beda. Dua pendekatan yang dilakukan dalam implementasi kebijakan ini adalah pendekatan *top down* dan pendekatan *Bottom up*.
3. Sedangkan untuk generasi ketiga berfokus pada sintesis dan pengembangan dengan pendekatan implementasi kebijakan dengan lokusnya secara multilevel dan fokusnya lebih kompleks sebagai bagian dari proses yang dinamis.

Implementasi kebijakan ini diperlukan karena adanya suatu masalah kebijakan yang perlu diatasi dan dipecahkan. Dalam hal ini pendekatan masalah imlementasi dengan mempertanyakan apa saja faktor yang mendukung maupun yang menghambat akan keberhasilan dalam implementasi kebijakan. Berdasarkan daripada itu dirumuskanlah empat faktor sebagai sumber masalah sekaligus prakondisi bagi keberhasilan proses implementasi, yaitu komunikasi,

sumber daya, sikap birokrasi atau pelaksana, dan tata struktur organisasi kerja birokrasi. Keempat faktor ini sangat perlu dalam implementasi dalam suatu kebijakan (Edward III, 1984: 9-10).

T.B. Smith dalam (Nakamura, 1980: 2) mengakui bahwa Ketika suatu kebijakan telah dibuat maka kebijakan tersebut harus diimplementasikan dan hasilnya tersebut diusahakan sesuai dengan apa yang diharapkan oleh pembuat kebijakan. Ketika divisualisasikan maka akan terlihat bahwa suatu kebijakan tersebut memiliki tujuan yang jelas sebagai wujud orientasi dari nilai kebijakan. Tujuan adanya implementasi kebijakan ini diformulasikan ke dalam program dan proyek yang dirancang dan dibiayai. Dalam program ini dilaksanakan sesuai dengan rencana, implementasi kebijakan secara garis besar dipengaruhi oleh isi kebijakan dan konteks implementasi. Keseluruhan implementasi kebijakan ini di evaluasi dengan mengukur luaran program berdasarkan tujuan dari kebijakan. Luaran atau *output* program dapat dilihat melalui dampak yang ditimbulkan terhadap sasaran yang dituju baik secara individu maupun kelompok masyarakat. *Output* implementasi kebijakan ini adalah sebagai perubahan dan diterimanya perubahan dalam kelompok sasaran atau *group target*.

Implementasi merupakan pelaksanaan kebijakan paling dasar. Kebijakan ini dapat berupa undang-undang, perintah, atau pun keputusan eksekutif yang penting, ataupun badan peradilan. Dalam implementasi tentunya memiliki tahap-tahap proses yakni:

- a. Output kebijakan dari badan pelaksana, dalam hal ini tentunya output dari kebijakan yang dihasilkan adalah proses implementasinya. Setelah

melewati formulasi kebijakan maka akan masuk kepada proses pelaksanaannya.

- b. Kepatuhan dari kelompok sasaran terhadap kebijakan yang dimaksud, dalam hal ini dari proses implementasi kebijakan dapat dilihat seberapa besar kepatuhan dari masyarakat atau target sasaran dalam kebijakan publik ini.
- c. Dampak nyata keputusan badan-badan pelaksana, sebuah kebijakan tentunya menghasilkan output yang dapat memberikan dampak kepada sasaran kelompok.
- d. Persepsi terhadap dampak keputusan yang dimaksud, dalam tahap ini tentunya sasaran kelompok yang akan memberikan persepsi seperti apa implementasi dari kebijakan tersebut.
- e. Evaluasi sistem politik terhadap undang-undang yakni berupa perbaikan mendasar dalam kontennya. Dalam pengimplementasian kebijakan maka akan melewati tahap akhir yakni evaluasi yang akan menentukan berhasil tidaknya kebijakan yang dikeluarkan.

2.3.1 Proses Implementasi Kebijakan

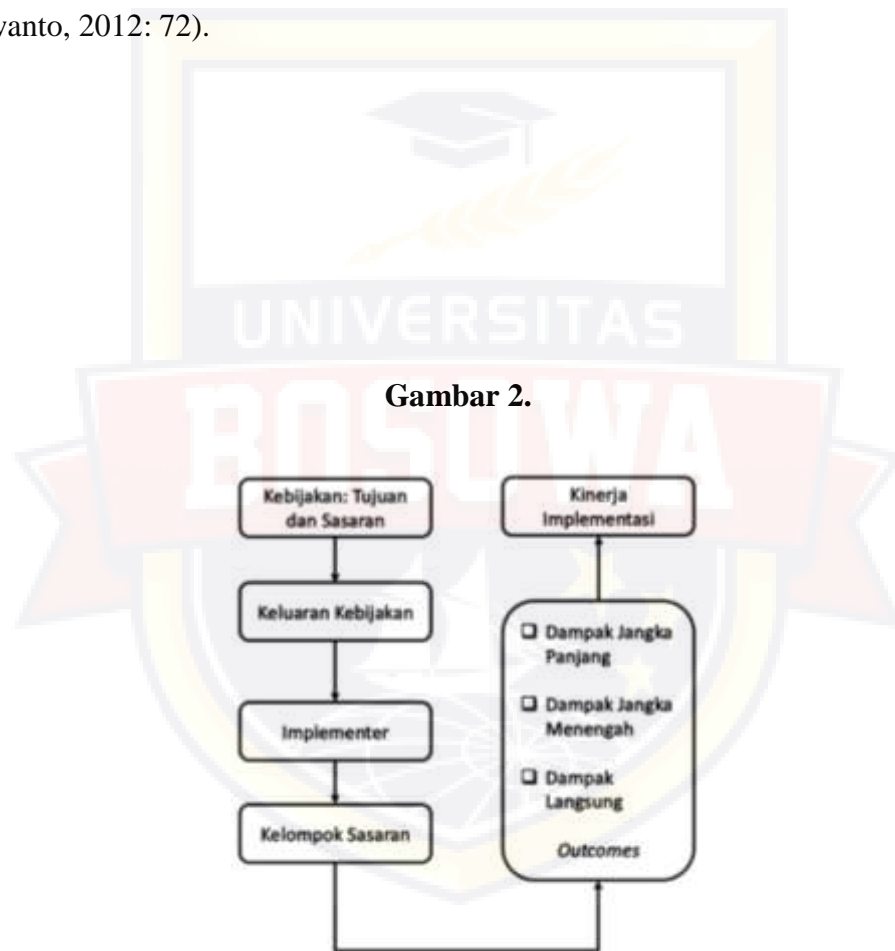
Kiviniemi (1986) dalam (Purwanto, 2012) Proses implementasi kebijakan publik merupakan suatu proses yang kompleks. Dalam hal ini seringkali membutuhkan waktu hingga bertahun-tahun, dan melibatkan beberapa kelompok yang berbeda dan tahapan yang berbeda. Situasi yang nyata dari struktur implementasi ini bervariasi dan secara dinamis dengan kelompok pelaksana, penantang, dan pihak luar, dan kelompok-kelompok yang baik dalam lembaga

publik maupun swasta.

Pemahaman tentang proses dari implementasi kebijakan bertujuan untuk dapat mengidentifikasikan secara cermat faktor-faktor yang mempengaruhi kegagalan atau keberhasilan implementasi suatu kebijakan. Dalam hal mempermudah identifikasi variabel tersebut, para ahli biasanya membedakan berbagai variabel dalam dua kelompok, yaitu variabel tergantung (*dependent variable*) yaitu kinerja implementasi kebijakan dengan variabel bebas (*independent variable*) yaitu berbagai faktor yang mempengaruhi kinerja implementasi. Kinerja dalam implementasi kebijakan merupakan variabel pokok yang akan dijelaskan oleh variabel lainnya. Kinerja implementasi secara sederhana menggambarkan tingkat pencapaian tujuan kebijakan, yakni: hasil dari kebijakan (*policy outcomes*) diperoleh melalui serangkaian proses implementasi secara nyata mampu mewujudkan tujuan dari kebijakan yang telah ditetapkan. Derajat dari kinerja implementasi kebijakan menggambarkan berbagai variasi perbandingan antara hasil dengan tujuan kebijakan. Dalam hal ini semakin tinggi hasil kebijakan yang diperoleh maka semakin tinggi pula kinerja implementasi kebijakan yang berhasil diraih oleh suatu kebijakan. Untuk variabel independen dimana seluruh variabel yang diharapkan mampu menjelaskan derajat dari kinerja kebijakan. Maksudnya, keseluruhan faktor yang memiliki keterkaitan dengan proses implementasi suatu kebijakan yang dilakukan.

Jika disepakati bahwa cara melihat keberhasilan dari implementasi tidak hanya berhenti pada kepatuhan para implementer saja namun juga hasil

yang dicapai setelah prosedur implementasi dijalani maka upaya untuk memahami realitas implementasi kebijakan perlu dilihat secara lebih detail dengan mengikuti proses implementasi yang telah dilalui sebelumnya oleh para implementer dalam upaya untuk mewujudkan tujuan dari kebijakan. Gambar berikut menunjukkan apabila proses implementasi diringkas menurut (Purwanto, 2012: 72).



Gambar 2.

Proses Implementasi Kebijakan

Sumber: Purwanto (2012: 72)

Dalam gambar diatas menjelaskan proses implementasi dimulai dari adanya suatu kebijakan. Pada dasarnya suatu kebijakan diformulasikan dengan misi untuk mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Untuk mencapai tujuan inilah maka suatu kebijakan membutuhkan masukan-masukan kebijakan

(*policy input*). Masukan dari kebijakan yang umum dipakai untuk mencapai tujuan kebijakan adalah berupa anggaran untuk mendanai berbagai kebijakan yang dirancang oleh pembuat kebijakan. Input ini akan diolah menjadi keluaran kebijakan (*output kebijakan*). Jika disederhanakan input dari kebijakan yakni instrumen dari kebijakan untuk dapat mewujudkan tujuan-tujuan kebijakan yang telah ditetapkan. Sedangkan untuk output dari kebijakan sebagai instrumen kebijakan yang akan sampai kepada kelompok sasaran. Pada tahap ini dilakukan oleh *implementing agency*. Implementor dengan bahasa lainnya, yang bertugas dalam menjalankan proses kebijakan ini.

Dalam perumusan kebijakan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* pihak Satuan Kepolisian Lalu Lintas sebagai implementor dalam pelaksanaan kebijakan ini. Dalam hal penerapan kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* membutuhkan beberapa *stakeholder* yang bersama-sama dalam merumuskan kebijakan ini. Didalamnya ada pemerintah kota Makassar, Dinas Perhubungan, PT. Pos Indonesia, PT. BRI, dan Polrestabes Makassar sendiri.

2.3.2 Faktor-faktor Yang Bekerja Dalam Implementasi

Menurut (Goggin & Ann O'M Bowman, 1990), kebijakan diasumsikan sebagai suatu "*message*" dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah. Dalam mengukut keberhasilan implementasi, sangat dipengaruhi oleh tiga hal pokok, yakni:

- a. Isi kebijakan (*the content of the policy message*), terdiri dari sumberdaya, manfaat, serta keterlibatan publik.

- b. Format kebijakan (*the form of the policy message*), terdiri dari kejelasan kebijakan, konsistensi kebijakan, frekuensi serta penerimaan isi kebijakan.
- c. Reputasi aktor (*the reputation of the communicators*), terdiri dari legitmasi dan kredibilitas aktor-aktor pemerintah daerah.

Pendapat lain pula berasal dari Rondinelli dan Cheema (1983:28) oleh (Purwanto, 2012) yang mengidentifikasi empat faktor yang mempengaruhi kinerja dari implementasi, yaitu:

- a. Kondisi lingkungan
- b. Hubungan antar organisasi
- c. Sumberdaya
- d. Karakter institusi implementor

Kemudian (Dwiyanto, 2006: 144-222) mengungkapkan bahwa kinerja dari pelayanan publik juga dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut:

- a. Kewenangan diskresi, yaitu langkah yang ditempuh oleh administrator untuk menyelesaikan suatu kasus tertentu yang tidak ataupun belum diatur dalam suatu regulasi yang baku.
- b. Orientasi terhadap perubahan, ini menunjukkan sejauh mana kesediaan aparat birokrasi dalam menerima perubahan.
- c. Budaya paternalisme, budaya paternalisme merupakan sistem yang menempatkan pemimpin sebagai pihak yang paling dominan atau pemimpin yang memiliki ciri “kebapak-an”.

- d. Etika pelayanan, dalam etika pelayanan dilihat dari apakah seseorang dalam birokrasi dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat yang merasa mempunyai komitmen untuk menghargai hak-hak dari konsumen untuk mendapatkan pelayanan secara transparan, efisien, dan adanya jaminan kepastian pelayanan.
- e. Sistem yang insentif, berupa pemberian penghargaan materi maupun nonmateri kepada karyawan yang berprestasi dalam mencapai hasil kerja yang diinginkan. Sedangkan bagi karyawan yang tidak memiliki prestasi atau kurang berprestasi akan diberikan disinsentif berbentuk teguran, peringatan, penundaan/penurunan pangkat, ataupun pemecatan sekalipun.
- f. Semangat kerja sama, dikonsepsikan sebagai keterpaduan tim kinerja organisasi publik yang dipengaruhi oleh faktor-faktor yang beragam seperti akuntabilitas, responsivitas, dan orientasi terhadap pelayanan.

2.3.3 Indikator Pengukuran Kinerja

Dalam hal mengukur kinerja dari implementasi suatu kebijakan ada dua indikator utama untuk mengukur kinerja yaitu indikator *ouput* dan indikator *outcome*. Indikator *ouput* sebagai indikator efek untuk menggambarkan fenomena yang sama, yaitu manfaat langsung yang dapat dirasakan langsung oleh kelompok sasaran setelah mereka mendapatkan output kebijakan. Dalam indikator *ouput* digunakan untuk mengetahui konsekuensi langsung yang dirasakan oleh kelompok sasaran sebagai akibat adanya realisasi kebijakan. Untuk mengetahui kualitas *policy output* yang diterima oleh kelompok sasaran maka evaluator dapat

merumuskan berbagai indikator. Langkah-langkahnya sebagai berikut:

- a. Mengidentifikasi *policy output* dari suatu kebijakan atau program yang akan dievaluasi
- b. Mengidentifikasi kelompok sasaran kebijakan seperti individu, komunitas, dan lain sebagainya.
- c. Mengidentifikasi frekuensi kegiatan penyampaian (sosialisasi) yang dilakukan oleh implementor.
- d. Mengidentifikasi kualitas produk yang disampaikan oleh implementor kepada kelompok sasaran.

Sebagai suatu aktivitas yang fungsional, maka penilaian kebijakan menyentuh seluruh aktivitas proses kebijakan yakni menyangkut isi kebijakan, implementasi, dan dampak kebijakan. Dengan demikian penilaian kebijakan ini dapat dimulai pada tahap perumusan masalah, formulasi usulan kebijakan, implementasi, monitoring, dan evaluasi kebijakan.

Setelah suatu kebijakan diimplementasikan akan terdapat hasil dari kebijakan (*policy output*) dan dampak kebijakan (*policy outcomes*). Dalam hasil kebijakan ini berkenaan dengan apa saja yang telah dihasilkan dengan adanya program perumusan kebijakan. Sedangkan dampak dari kebijakan berkenaan dengan akibat-akibat dan konsekuensi yang ditimbulkan dengan dilaksanakannya kebijakan tersebut.

Dilanjutkan menurut Anderson dalam (Suaib, 2016) dimensi dampak kebijakan yaitu:

- a. Dampak kebijakan yang diharapkan (*intended consequences*) atau tidak diharapkan (*unintended consequences*).
- b. Dimensi dampak *externalities/spillover effects* yaitu limbah kebijakan terhadap situasi atau orang-orang (kelompok) diluar kelompok sasaran.
- c. Dampak kebijakan yang berpengaruh pada kondisi saat ini atau kondisi yang akan datang.
- d. Dampak kebijakan terhadap biaya langsung atau tidak langsung.

1) Indikator *Policy Output*

Secara umum, untuk mengetahui ada beberapa indikator yang dapat digunakan untuk menilai kualitas *policy output* menurut Ripley dalam (Purwanto, 2012: 106) sebagai berikut:

- a. Akses, indikator ini digunakan untuk mengetahui bahwa program kebijakan yang idberikan mudah dijangkau oleh kelompok sasaran. Selain itu, orang-orang yang bertanggungjawab untuk mengimplementasikan kebijakan mudah dihubungi oleh masyarakat yang menjadi kelompok sasaran kebijakan apabila sewaktu-waktu membutuhkan informasi ataupun penyampaian pengaduan.
- b. Cakupan (*coverage*), pada indikator ini digunakan untuk menilai seberapa besar kelompok sasaran yang sudah terjangkau (melihat dari segi kelompok sasaran apakah sudah menyentuh kebijakan ini atau belum) oleh kebijakan yang dimplementasikan. Prosedur yang digunakan untuk mengukur cakupannya adalah:

1. Menetapkan siapa saja yang menjadi kelompok sasaran. Idealnya evaluator memiliki data seluruh kelompok sasaran yang memiliki hak untuk menjadi kelompok sasaran.
 2. Membuat proporsi atau perbandingan jumlah kelompok sasaran yang sudah mendapatkan layanan ini terhadap total kelompok target.
- c. Frekuensi, indikator untuk mengukur seberapa sering kelompok sasaran dapat memperoleh layanan yang dijanjikan oleh suatu kebijakan. Semakin tinggi frekuensi maka semakin baik implementasi dari kebijakan tersebut. Indikator ini sangat penting dan relevan untuk mengetahui keberhasilan implementasi kebijakan atau program yang jenis layanannya. Dengan demikian maka menjadi jelas bahwa keberhasilan berbagai program sangat tergantung pada frekuensi layanan yang diberikan oleh implementor kepada kelompok sasaran.
- d. Bias, ialah indikator yang digunakan untuk menilai apakah pelayanan yang telah diberikan oleh implementor bisa terjadinya bias (menyimpang) kepada kelompok masyarakat yang bukan menjadi sasaran atau kelompok masyarakat yang berhak.
- e. Ketepatan layanan, indikator ini digunakan untuk menilai apakah pelayanan yang diberikan dalam implementasi suatu program dapat dilakukan secara tepat waktu atau tidak. Indikator ini juga

sangat penting untuk menilai *output* suatu program yang memiliki sensitivitas terhadap waktu.

- f. Akuntabilitas, indikator ini digunakan untuk menilai tindakan para implementor dalam menjalankan tugas mereka untuk menyampaikan *output* dari kebijakan kepada kelompok sasaran dapat dipertanggungjawabkan atau tidak.
- g. Kesesuaian program dengan kebutuhan, indikator ini digunakan untuk mengukur berbagai keluaran kebijakan atau program yang diterima oleh kelompok sasaran memang sudah sesuai dengan kebutuhan mereka atau tidak.

d. Indikator *Policy Outcome*

Menurut (Purwanto, 2012), dampak dari kebijakan ini berkaitan dengan perubahan kondisi masyarakat yang menjadi kelompok sasaran kebijakan, yaitu mulai dari kondisi dari awal yang tidak dikehendaki hingga menuju kondisi yang lebih dikehendaki.

Dalam indikator ini tujuannya adalah untuk menilai hasil implementasi dari suatu kebijakan atau dengan kata lain dampak dari kebijakan. Hasil atau dampak kebijakan pada dasarnya berkaitan dengan kondisi perubahan yang terjadi di kelompok sasaran kebijakan. Hasil dari kebijakan ini merupakan konsekuensi lanjutan atas *output* kebijakan.

Karena lingkup dari kebijakan sangat luas, maka tujuan kebijakan yang ingin diwujudkan akan teridentifikasi dengan secara tepat dengan kebijakan yang telah dispesifikkan dalam bidang tertentu. Dalam situasi yang demikian maka

evaluator perlu mengembangkan teknik, yaitu menguraikan tujuan kebijakan menjadi lebih rinci agar indikator dari dampak ini lebih mudah dirumuskan. Luasnya cakupan kebijakan menjadi tugas pemerintah untuk ditangani membuat tidak mudah bagi evaluator untuk membuat indikator hasil atau dampak yang memiliki syarat ideal.

Outcome ini juga merupakan pernyataan hasil pencapaian jangka pendek, menengah, ataupun jangka panjang yang secara tidak langsung diperoleh melalui kegiatan yang membutuhkan kontribusi dari pihak lain misalnya dari *stakeholder*, ataupun kelompok sasaran. *Outcome* ini dapat dicapai melalui pencapaian pada tingkauan *output*. Dalam hal ini Indikator *outcome policy* dikutip oleh (Purwanto, 2012) dari Ripley, bahwa Indikator daripada *Outcome Policy* ini terdiri dari hasil awal/jangka pendek dari *output* kebijakan (*initial outcome*), hasil atau dampak jangka menengah (*intermediate outcome*), dan hasil jangka panjang (*long-term outcome*). Yang diuraikan sebagai berikut:

- 1) Jangka pendek, hasil awal yang dimaksud disini adalah bagaimana program suatu kebijakan ini diberlakukan pertama kali hingga mendapatkan hasil awal atau biasa disebut program jangka pendek
- 2) Jangka menengah, jangka menengah yang dimaksud oleh Ripley ialah penjabaran dari perencanaan jangka pendek sebagai tindakan lanjutan dari sebuah kebijakan
- 3) Jangka panjang, jangka panjang ini merupakan perencanaan yang memiliki sasaran dan tindakan yang dilakukan oleh implementor dengan jangka waktu yang lama, atau dapat disederhanakan jangka panjang ini

merupakan pertimbangan secara lebih mendetail agar lebih suatu kebijakan dapat lebih matang untuk diterapkan.

2.4 Efektivitas Kebijakan Publik

Setiap kebijakan publik mempunyai tujuan, baik itu berorientasi pada pencapaian tujuan atau pemecahan masalah maupun kombinasi keduanya. Tujuan dari kebijakan publik adalah untuk memperoleh nilai yang baik oleh publik dengan *publik goods* (barang publik) maupun *public service* (jasa publik). Nilai tersebut sangat dibutuhkan oleh publik dalam meningkatkan kualitas hidup baik fisik maupun nonfisik. Dalam proses kebijakan ini terdiri dari serangkaian kegiatan dalam menyiapkan, menentukan, melaksanakan serta mengendalikan kebijakan. Efektivitas suatu kebijakan publik ditentukan oleh proses kebijakan yang melibatkan tahapan-tahapan dan variabel-variabel (B. Sore, 2017: 120).

Charles O' Jones mengemukakan sebelas aktivitas yang dilakukan pemerintah dalam kaitannya dengan proses kebijakan yaitu: "*Perception/definition, aggregation, organization, representation, agenda setting, formulation, legitimation, bugeting, implementation, evaluation and adjustment/termination*" (O Jones, 1984: 27-28).

Secara garis besar dapat disimpulkan bahwa siklus dari kebijakan publik terdiri dari tiga kegiatan pokok, yakni perumusan kebijakan, implementasi kebijakan, serta evaluasi kebijakan. Suatu kebijakan publik dapat dikatakan efektif ditentukan oleh proses kebijakan yang terdiri dari formulasi, implementasi serta evaluasi.

2.4.1 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. Menurut H. Emerson dalam (Soewarno, 2006) yang menyatakan efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Hal ini juga didukung oleh (Hidayat, 2017) efektivitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas, kualitas, dan waktu) yang telah tercapai. Dimana semakin besar persentase target yang dicapai, makin tinggi efektivitasnya.

Pendapat lain dari Mahmudi dalam (Asnawi, 2013) mendefinisikan efektivitas sebagai hubungan antara *output* dengan tujuan, semakin besar kontribusi (sumbangan) *output* terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program atau kegiatan. Efektivitas berfokus pada *outcome* (hasil), program, atau kegiatan yang dinilai efektif apabila *output* yang dihasilkan dapat memenuhi tujuan yang diharapkan atau dikatakan *spending wisely*.

“Istilah efektivitas adalah pencapaian tujuan atau hasil yang dikehendaki tanpa menghiraukan faktor-faktor tenaga, waktu, biaya, pikiran, alat-alat dan lain-lain yang telah ditentukan” (Asnawi, 2013: 6).

Ditambahkan pula oleh (Soewarno, 2006) menyatakan bahwa *“efektivitas merupakan pengukuran dalam arti terperinci sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya”*. Ali Muhidin (2009) dalam (Akib, 2010) juga menjelaskan efektivitas juga berhubungan dengan masalah bagaimana

pencapaian tujuan atau hasil yang diperoleh, kegunaan atau manfaat dari hasil yang diperoleh, tingkat daya fungsi unsur atau komponen, serta masalah tingkat kepuasan pengguna/client.

Efektivitas juga dapat diartikan sebagai ukuran berhasil tidaknya suatu organisasi mencapai tujuannya. Apabila suatu organisasi berhasil mencapai tujuannya, maka organisasi tersebut dikatakan telah berjalan dengan efektif (Ulum, 2004: 294).

Berdasarkan definisi-definisi di atas, maka dapat disimpulkan bahwa efektivitas merupakan ketepatangunaan suatu program untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

2.4.2 Ukuran Efektivitas

Dalam mengukur efektifitas suatu organisasi bukanlah hal yang mudah dikarenakan efektifitas dapat dikaji dari berbagai macam sudut pandang, tergantung pada siapa yang menilai serta menginterpretasikannya. Bisa dipandang dari sudut produktivitasnya, maka seorang pemimpin produksi memberikan pemahaman bahwa efektivitas berarti kualitas dan kuantitas (*output*) barang dan jasa.

(Ulum, 2004: 294) menegaskan bahwa pengukuran efektivitas dapat dilakukan dengan melihat hasil kerja yang dicapai oleh suatu organisasi. Efektivitas dapat diukur melalui berhasil tidaknya suatu organisasi mencapai tujuan-tujuannya. Apabila suatu organisasi berhasil mencapai tujuan, maka organisasi tersebut dapat dikatakan telah berjalan dengan efektif. Hal terpenting adalah efektifitas tidak menyatakan tentang berapa besar biaya yang dikeluarkan

untuk mencapai tujuan tersebut. Efektivitas hanya melihat apakah proses program atau kegiatan tersebut telah mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Kata efektif sering dicampuradukkan dengan kata efisien walaupun artinya tidak sama, sesuatu yang dilakukan secara efisien belum tentu efektif. Menurut pendapat (Donnelly, 1996:34), menyebutkan bahwa ukuran efektivitas organisasi, sebagai berikut :

1. Produksi ialah kemampuan organisasi untuk memproduksi jumlah dan mutu output sesuai dengan permintaan lingkungan.
2. Efisiensi ialah perbandingan (ratio) antara *output* dengan *input*.
3. Kepuasan ialah ukuran untuk menunjukkan tingkat dimana organisasi dapat memenuhi kebutuhan masyarakat.
4. Keunggulan ialah tingkat dimana keorganisasian dapat dan benar-benar tanggap terhadap perubahan internal dan eksternal.
5. Pengembangan berupa mengukur kemampuan organisasi untuk meningkatkan kapasitasnya dalam menghadapi tuntutan masyarakat.

Berdasarkan uraian di atas, bahwa ukuran daripada efektifitas harus adanya suatu perbandingan antara input dan output, ukuran daripada efektifitas mesti adanya tingkat kepuasan dan adanya penciptaan hubungan kerja yang kondusif serta intensitas yang tinggi, artinya ukuran dari pada efektivitas adanya rasa saling memiliki dengan tingkatan yang tinggi.

2.4.3 Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Efektivitas

Ada empat faktor yang mempengaruhi efektivitas kerja, seperti yang dikemukakan oleh Richard M. Steers (1985) dalam (Wahab, 1991)

menjelaskan faktor yang mempengaruhi efektivitas kerja:

a. Karakteristik Organisasi

Karakteristik organisasi terdiri dari struktur dan teknologi organisasi yang dapat mempengaruhi segi-segi tertentu dari efektivitas dengan berbagai cara. Yang dimaksud struktur adalah hubungan yang relatif tepat sifatnya, seperti dijumpai dalam organisasi, sehubungan dengan susunan sumber daya manusia, struktur meliputi bagaimana cara organisasi menyusun orang-orangnya dalam menyelesaikan pekerjaan, sedangkan yang dimaksud teknologi ialah mekanisme suatu organisasi untuk mengubah masukan mentah menjadi keluaran (*output*).

b. Karakteristik Lingkungan

Aspek lingkungan luar dan lingkungan dalam juga telah dinyatakan mempunyai pengaruh terhadap efektivitas kerja. Kedua aspek tersebut sedikit berbeda, namun saling berhubungan. Lingkungan luar yaitu semua kekuatan yang timbul di luar batas-batas organisasi dan mempengaruhi keputusan serta tindakan di dalam organisasi. Pengaruh faktor semacam ini terhadap dinamika organisasi pada umumnya dianggap meliputi derajat kestabilan yang relatif dari lingkungan, derajat kompleksitas lingkungan dan derajat ketidakpastian lingkungan. Sedangkan lingkungan dalam yang pada umumnya disebut iklim organisasi, meliputi macam-macam atribut lingkungan kerja yang mempunyai hubungan dengan segi-segi tertentu dari efektivitas, khususnya atribut-atribut yang diukur pada tingkat individual.

Keberhasilan hubungan organisasi dengan lingkungan tampaknya amat tergantung pada tingkat variabel kunci yaitu tingkat keterdugaan keadaan lingkungan, ketepatan persepsi atas keadaan lingkungan dan tingkat rasionalisme organisasi. Ketiga faktor ini mempengaruhi ketepatan tanggapan organisasi terhadap perubahan lingkungan.

c. Karakteristik Pekerja

Pada kenyataannya para anggota organisasi merupakan faktor pengaruh yang paling penting karena perilaku merekalah yang dalam jangka panjang akan memperlancar atau merintangi tercapainya tujuan organisasi. Pekerja merupakan sumber daya yang langsung berhubungan dengan pengelolaan semua sumber daya yang ada di dalam organisasi, oleh sebab itu perilaku pekerja sangat berpengaruh terhadap pencapaian tujuan organisasi. Pekerja merupakan modal utama di dalam organisasi yang akan berpengaruh besar terhadap efektivitas, karena walaupun teknologi yang digunakan merupakan teknologi yang canggih dan didukung oleh adanya struktur yang baik, namun tanpa adanya pekerja maka semua itu tidak ada gunanya.

d. Kebijakan dan Praktek Manajemen

Secara umum, para pemimpin memainkan peranan sentral dalam keberhasilan suatu organisasi melalui perencanaan, koordinasi dan memperlancar kegiatan yang ditunjukkan kearah sasaran. Kewajiban mereka para pemimpin untuk menjamin bahwa struktur organisasi konsisten dan menguntungkan untuk teknologi dan lingkungan yang

ada. Sudah menjadi tanggung jawab dari para pemimpin untuk menetapkan suatu sistem imbalan yang pantas sehingga para pekerja dapat memuaskan kebutuhan dan tujuan pribadinya sambil mengejar tujuan dan sasaran organisasi. Peranan pemimpin ini mungkin sebuah fungsi yang paling penting. Dengan makin rumitnya proses teknologi dan makin rumit dan kejamnya keadaan lingkungan, peranan manajemen dalam mengkoordinasi orang dan proses demi keberhasilan organisasi tidak hanya bertambah sulit, tapi juga menjadi semakin penting artinya.

2.5 Penelitian Terdahulu

Dalam melakukan penelitian dan menunjang penelitian terhadap penerapan Tilang Elektronik (*Electronic Traffic Law Enforcement*) di Kota Makassar, penulis sebelumnya telah melakukan peninjauan terhadap penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebelumnya yang pada dasarnya memiliki tema yang sama yakni terkait dengan tilang elektronik. Hal ini penulis anggap cukup penting karena sekaligus untuk mengetahui perbedeaan ataupun kesamaan penelitian terdahulu dan penelitian terbaru.

Tabel 6.

Penelitian Terdahulu

No.	Nama Peneliti	Judul
1.	Siska Ulansari	Penerapan Sanksi Denda Tilang Elektronik Traffic Law Enforcement (E-Tle) Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu

2020	Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Terhadap Pelanggar Lalu Lintas Di Polresta Kota Jambi)	
	Rumusan Masalah	Hasil Penelitian
	Apakah sudah diterapkan sanksi denda E-Tilang (E-TLE) berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Terhadap pelanggar lalu lintas di wilayah Kota Jambi)	Sanksi denda tilang sudah diterapkan oleh Polda Jambi
	Apakah Kendala yang dihadapi dalam penerapan sanksi denda E-Tilang (E-TLE) terhadap pelanggar lalu lintas di Wilayah Kota Jambi	Faktor kendala dalam penerapan ini ada banyak antara lain adanya paradigma berpikir masyarakat instan di zaman modern, mulai luntarnya sensitivitas dalam berkendara dan minimnya etika berkendara untuk tertib, saling menghargai, dan saling menghormati. Pengawasan yang kurang, sosialisasi yang tidak merata, penindakan kurang tegas, prosedur penyelesaian elektronik masih terbilang rumit.
	Bagaimana Solusi dalam menanggulangi tindak pidana tilang elektronik traffic law enforcement (E-TLE) terhadap pelanggar lalu	Dalam menanggulangi kendala yang ada, pemerintah dan pihak kepolisian harus menjalin kerja sama yang baik dan membangun kekompakkan agar dalam penerapan tilang E-TLE

		lintas di wilayah Hukum Polrestas Kota Jambi?	
2.	Yudi Muhammad Irsan 2018	Perpektif Penerapan E-Tilang dengan Menggunakan Rekaman CCTV (<i>Closed Circuit Television</i>) (Studi Kasus di Wilayah Bandar Lampung	
		Rumusan Masalah	Hasil Penelitian
		Bagaimanakah penerapan E-tilang dengan menggunakan rekaman CCTV dalam penyelesaian perkara tindak pidana pelanggaran lalu-lintas?	Dalam sistem penilangan menggunakan cctv proses penilangan masih sekitar 50:50 untuk e-tilang dan manual. E-tilang menggunakan slip biru dan menggunakan aplikasi tilang yang hanya dimiliki polisi, tidak semua masyarakat ingin menggunakan e-tilang mereka masih meminta slip merah untuk tilang biasa. Proses tilang ini menawarkan kepada pelanggar ingin menggunakan e-tilang atau tidak serta kurangnya masyarakat mengetahui tentang proses e-tilang dan kurangnya sosialisasi terkait e-tilang.
		Apakah faktor penghambat dalam penerapan sistem E-tilang di wilayah Bandar lampung ?	Faktor utama yang menghambat adalah kurangnya pengetahuan masyarakat mengenai teknologi. Sehingga menjadi pertimbangan masyarakat mengenai penggunaan sistem e-tilang ini.
3.	Dani Septiawan	Proses Penyelesaian Perkara Lalu Lintas Berbasis Elektronik Terhadap Pelanggar Lalu Lintas Dengan e-TILANG (Studi Kasus di Polres	

	2018	Sukoharjo	
		Rumusan Masalah	Hasil Penelitian
		Bagaimana Mekanisme Pelaksanaan e-Tilang dalam Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas di Sukoharjo	Pelanggar yang terjalin razia dapat melakukan pembayaran denda tilang melalui bank BRI tanpa harus menunggu sidang di Pengadilan Negeri setempat
		Kendala Polres Sukoharjo dalam Penerapan Sistem e-Tilang dalam Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas di Sukoharjo	Kendala yang dialami adalah masih kurangnya masyarakat yang paham akan teknologi dan masih berpegang tangannya masyarakat terhadap oknum-oknum pungli
		Pelaksanaan e-Tilang dalam Hubungannya dengan Rasa Keadilan Masyarakat	Pelaksanaan e-Tilang dalam Hubungannya dengan Rasa Keadilan Masyarakat
4.	Corina Milka 2018	Analisis Kesiapan Inovasi E-Tilang Melalui Cameraclosed Circuit Television (Cctv) Di Kantor Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya	
		Rumusan Masalah	Hasil Penelitian
		Sejauh mana kesiapan perangkat penyelenggaraan inovasi e-tilang melalui CCTV di Kantor Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya menurut Intruksi Presiden No. 3 Tahun 2003	Dalam Intruksi Presiden No. 3 Tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan, bahwa penerapan e-government dapat sesuai dengan kerangka arsitektur analisis kesiapan yang dilaksanakan melalui: <ol style="list-style-type: none"> 1. Pembuatan situs disetiap lembaga, dalam penelitian ini sudah ada situs lembaga yakni

			<p>Software IVMS-8600 yang dapat diakses secara online dan 24 jam</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Penyiapan SDM, dalam penelitian ini SDM yang digunakan adalah orang yang ditempatkan di <i>Back office</i> yang bertanggungjawab dalam perekapan pelanggaran melalui CCTV ini. 3. Penyiapan Sarana Akses yang mudah, dalam aspek penyiapan ini sudah dibuat aplikasi IVMS-8600 yang dapat diakses selama 24 jam non stop baik oleh Kapolrestabes Surabaya, dinas perhubungan, dan masyarakat sendiri. 4. Sosialisasi situs informasi baik untuk internal maupun untuk publik, dalam penelitian ini sudah dilakukan sosialisasi baik internal maupun publik. Internal ini telah dilakukan kepada aparatur yang bertugas sedangkan untuk publik yakni masyarakat masih dapat dikatakan belum efektif dan efisien dikarenakan kurangnya
--	--	--	---

			pemahaman masyarakat terhadap tilang berbasis CCTV ini.
--	--	--	---

2.6 Kerangka Konseptual

Kerangka konsep merupakan penjelasan sementara mengenai gejala yang menjadi objek dalam suatu penelitian berdasarkan dari tinjauan pustaka yang telah diuraikan sebelumnya mengenai teori yang berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting (Sugiyono, 2012:91).

Berikut ini merupakan kerangka yang berfungsi sebagai penuntun sekaligus mencerminkan alur pikir dan merupakan dasar dari analisis.

Sudah beberapa kota telah melaksanakan program tilang elektronik baik itu tilang elektronik yang berbasis aplikasi hingga tilang elektronik dengan media CCTV atau bisa disebut *Electronic Traffic Law Enforcement*. Hadirnya *Electronic Traffic Law Enforcement* sebagai salah satu inovasi yang dikembangkan oleh Kepolisian Republik Indonesia. *Electronic Traffic Law Enforcement* mampu menjawab permasalahan-permasalahan yang belum dapat teratasi dengan cara manual, keberadaan *Electronic Traffic Law Enforcement* juga mampu memberikan edukasi kepada masyarakat mengenai perkembangan teknologi, tidak hanya itu juga untuk menjaga kepercayaan masyarakat terhadap penindaklanjutan pelanggaran lalu lintas di jalan yang bersih dari perbuatan pungutan liar di jalan. Hadirnya *Electronic Traffic Law Enforcement* di dukung regulasi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menerangkan dapat dilakukan secara elektronik dalam pasal 272. Tidak hanya didukung oleh pasal

272 dalam UU No. 22 Tahun 2009, juga didukung oleh Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pasal 23 mengenai 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. Dijabarkan pula pada pasal 28 ayat (1) mengenai penindakan pelanggaran lalu lintas yang berdasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik sebagaimana yang dimaksud point (c) pada pasal 23, dimana petugas kepolisian atau penyidik di bidang lalu lintas dapat menerbitkan surat tilang. Tentunya kedua regulasi ini sangat mendukung dengan kebijakan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* yang dimana menggunakan rekaman CCTV sebagai bahan bukti dalam menindakan pelanggaran lalu lintas.

Dalam pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* tentunya menggunakan alat CCTV (*Closed Circuit Television*) sebagai alat perekam dan bukti terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pelanggar. Melalui tangkapan gambar maupun video yang sudah tersimpan dalam CCTV ini selanjutnya akan di verifikasi data melalui *back office* yang memang bertugas dalam mevalidasi data pelanggar. Pelanggar akan diterbitkan surat tilang yang akan dikirim ke alamat pelanggar melalui data base tersebut diberikan waktu selama 3 hari untuk mengkonfirmasi pelanggaran dan 7 hari kelonggaran waktu untuk melunasi denda tilang yang telah dilakukan. Pelanggar yang tidak

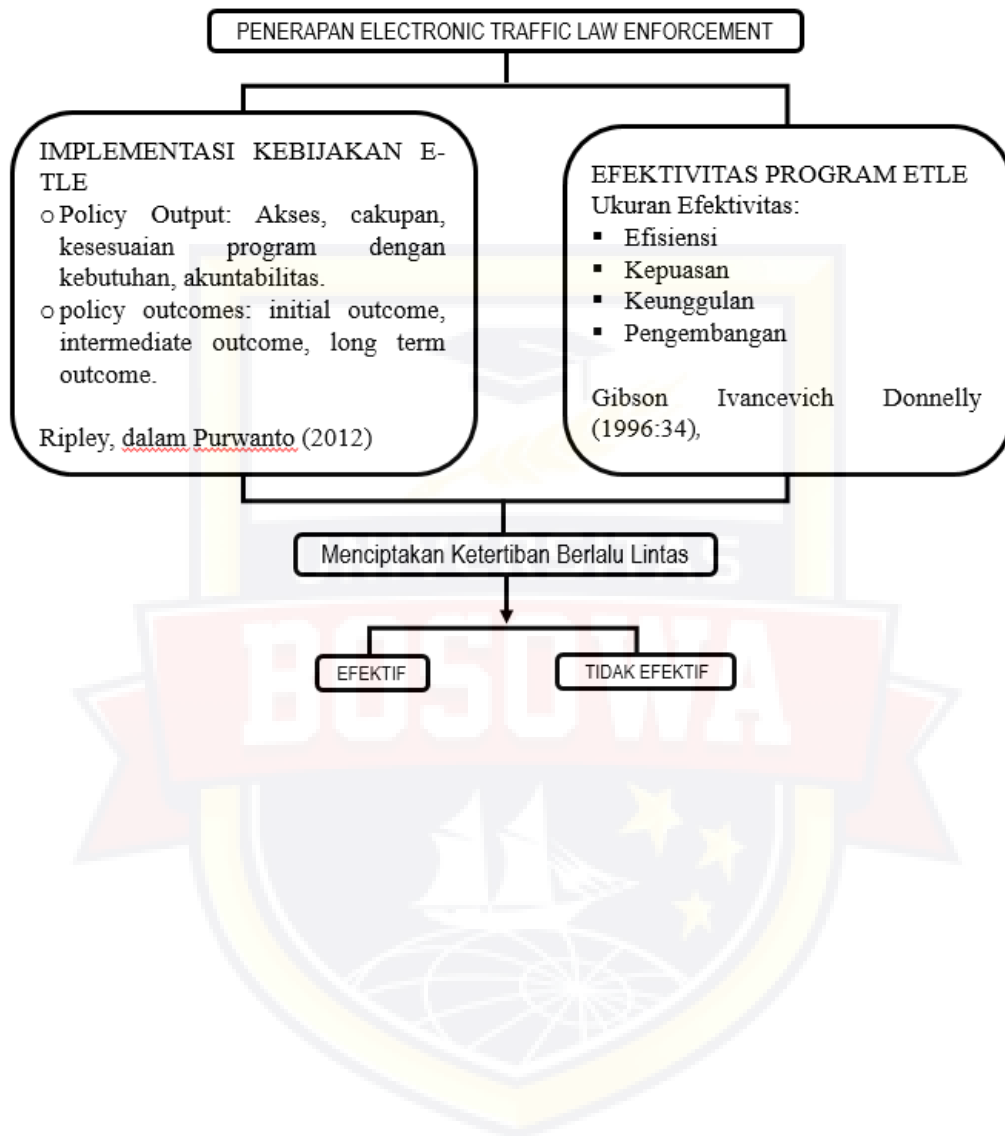
melakukan pelunasan tindakan tilang maka akan dilakukan pemblokiran STNK.

Electronic Traffic Law Enforcement di Kota Makassar sendiri sudah hadir sejak Desember 2018 dan sudah dua tahun penerapan kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* di Kota Makassar. Tentunya masih ada beberapa kendala yang penulis duga sesuai dengan isu-isu yang telah tertuang dalam latar belakang sebelumnya berserta sumber-sumber yang tercantum.

Dalam penelitian ini kemudian akan dikaji seperti apa sebenarnya penerapan kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* di Kota Makassar dalam Hal menciptakan ketertiban berlalu lintas di Kota Makassar menggunakan konsep Kebijakan Publik, Teori Inovasi, Implementasi Kebijakan dan Efektivitas Kebijakan dari kebijakan tersebut. Implementasi kebijakan sebagai rumusan pertama didukung beberapa indikator yang mengarah kepada kebijakan pelaksanaan. Selanjutnya hasil dari implementasi kebijakan ini kemudian akan di evaluasi pada rumusan masalah kedua mengenai efektivitas kebijakan dengan didukung beberapa indikator penunjang dalam mendapatkan jawaban dari rumusan masalah yang kedua mengenai efektif tidaknya penerapan kebijakan tersebut. Pada akhirnya hasil tersebut akan menjawab *outcomes* dari penerapan kebijakan tilang elektronik *Electronic Traffic Law Enforcement* di Kota Makassar dalam menciptakan ketertiban berlalu lintas di Kota Makassar.

Secara sederhana kerangka konseptual tersebut dapat dilihat dalam gambar berikut:

Gambar 3.
Kerangka Konsep



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Tipe dan Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan tipe penelitian kualitatif dengan jenis penelitian deksriptif. Dalam pendekatan ini dipilih oleh peneliti guna memecahkan masalah yang hendak diteliti. Menurut (Moleong, 2004) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai penelitian yang memiliki maksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, seperti perilaku, tindakan, motivasi, dan sebagainya dengan cara mendeskripsikan dalam bentuk kata-kata dan Bahasa pada suatu konteks khusus yang alamiah dan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Bentuk lain dari data kualitatif ialah deksriptif. Data deksriptif mengandalkan data berupa teks, tujuannya untuk menangkap arti yang tidak mungkin diperoleh hanya dalam bentuk angka yang hanya berfungsi sebagai symbol. Dalam Analisa data harus sedekat mungkin dengan tempat data tersebut diperoleh. Tempat pengambilan data dapat digambarkan dengan luas dan semakin lama terperinci serta berusaha untuk menemptatkan pembaca dalam konteks (R. Raco, 2010).

Melalui pendekatan penelitian kualitatif dengan penelitian deksriptif, peneliti bermaksud menggambarkan fenomena atau kejadian yang terjadi di lapangan secara faktual. Data-data yang dihasilkan dari observasi lapangan berupa kata-kata tertulis atau lisan yang berasal masyarakat dan perilaku yang

telah diamati sesuai dengan apa yang peneliti teliti akan diolah dengan deksriptif.

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi dalam penelitian ialah tempat peneliti melakukan penelitian, lokasi ini dipilih berdasarkan dimana peristiwa atau fenomena yang terjadi. Menurut (Moleong, 2011: 128), lokasi penelitian ialah tempat dimana peneliti melakukan penelitian terutama dalam menangkap fenomena atau peristiwa yang sebenarnya terjadi dari objek yang diteliti dalam rangka mendapatkan data-data yang akurat.

Adapun lokasi yang menjadi tempat peneliti ini terdiri dari tiga tempat sesuai dengan kriteria peneliti anggap penting. Lokasi-lokasi tersebut adalah: Kantor Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Selatan, Polretabes Makassar, Tiga titik lokasi reklame yang telah menerapkan tilang elektronik E-TLE yakni: Jalan Sam Ratulangi, Jalan Haji Bau, Jalan Urip Sumohardjo.

Titik lokasi yang telah menerapkan tilang E-TLE tersebut dipilih karena ketiga titik tersebut memiliki rentang jumlah pelanggaran yang tinggi dan lokasi-lokasi tersebut mudah dijangkau dan tidak dalam keadaan perbaikan jalan. Ketiga lokasi tersebut peneliti angkat sesuai dengan beberapa unsur yang peneliti ingin ketahui. Ketiga unsur tersebut yakni:

1. Unsur Pimpinan/Pengambil Kebijakan: Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Selatan, Jl. A. P. Pettarani No. 47, Masale, Kec. Makassar, Kota Makassar.
2. Unsur Pelayanan: yakni Polrestabes Makassar, Jl. Ahmad Yani No.9, Kota

Makassar.

3. Unsur Penerima Layanan: pengguna jalan di Jalan Sam Ratulangi, Hj. Bau, dan Urip Sumohardjo yang dipilih secara acak oleh peneliti sehingga peneliti tertarik untuk melihat apakah penerapan tilang elektronik (*Electronic Traffic Law Enforcement*) sudah efektif atau sebaliknya.

Sedangkan untuk waktu penelitian dilaksanakan sejak tanggal dikeluarkannya ijin penelitian dalam kurun waktu kurang lebih 2 (dua) bulan terhitung dari 18 Mei hingga 30 Juni, 1 bulan pengumpulan data dan 1 bulan pengolahan data yang meliputi penyajian dalam bentuk skripsi dan proses bimbingan berlangsung.

3.3 Instrumen Penelitian

Menurut (Vigih Hery, 2018: 66) berpendapat bahwa instrument penelitian ialah alat yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data-data penelitian yang sesuai dengan teknik pengumpulan data yang telah dipilih. Dengan kata lain, instrument penelitian yang dimaksud oleh Vigih Hery ialah alat ukur dalam penelitian.

Oleh karena itu, intrumen haruslah sesuai dengan teknik pengumpulan data yang telah dipilih. Jenis intrumen penelitian dapat diperoleh berdasarkan teknik pengumpulan data, dalam penelitian kualitatif intrusmen penelitian menggunakan pedoman wawancara. Wawancara sendiri dipilih sebagai cara untuk mendapatkan informasi secara langsung dari informan dengan cara mengajukan beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan penelitian. Wawancara ialah pertemuan antara dua orang untuk bertukar informasi atau

keterangan melalui tanya jawab yang berkaitan dengan penelitian (Sugiyono, 2012).

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan alat-alat yang dapat membantu dalam mengumpulkan data, informasi, atau keterangan dalam melakukan wawancara terhadap informan seperti catatan, *smartphone* sebagai alat untuk mengambil gambar, video, dan pengganti *tape record*.

Teknik wawancara yang digunakan ialah wawancara semi-terstruktur, yang dimana bentuk pertanyaan ialah pertanyaan terbuka. Pertanyaan awal yakni sebagai panduan awal saat melakukan wawancara, tetapi pertanyaan lain berdasarkan jawaban atau pertanyaan yang dibuat oleh informan. Berikut beberapa pertanyaan secara garis besar. Berikut ini beberapa pertanyaan yang akan diajukan oleh peneliti kepada narasumber atau informan menurut beberapa kriteria.

a) Unsur Pengambil Kebijakan

1. Apa tujuan utama dari penerapan Tilang Elektronik di Kota Makassar?
2. Bagaimana akses informasi yang ditawarkan daripada kebijakan E-TLE ini?
3. Apakah E-TLE ini sudah mencakup keseluruhan pengendara jalan?
4. Bagaimana program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang daripada E-TLE di kota Makassar ini?
5. Apa keunggulan E-TLE ini dibandingkan tilang secara manual?
6. Bagaimana bentuk pengembangan E-TLE ini yang sebelumnya telah

berhenti beroperasi pada tahun 2019?

b) Unsur Pelayanan

1. Bagaimana proses kerja dari tilang elektronik (*Electronic Traffic Law Enforcement*) yang telah diterapkan di kota Makassar?
2. Sepanjang tahun 2018-2020 setelah diberlakukannya kebijakan ini, sudah berapa banyak yang tercatat dalam sistem tilang elektronik ini?
3. Bagaimana sosialisasi kepada masyarakat dalam memperkenalkan kebijakan penerapan tilang elektronik ini?
4. Bagaimana akuntabilitas dari pihak Satlantas dalam menjalankan kebijakan E-TLE ini di kota Makassar?
5. Bagaimana program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang daripada E-TLE di kota Makassar ini?
6. Bagaimana bentuk pengembangan E-TLE ini yang sebelumnya telah berhenti beroperasi pada tahun 2019?

c) Unsur Penerima Layanan

1. Apakah Anda telah menerima informasi mengenai penerapan tilang elektronik (*Electronic Traffic Law Enforcement*) yang sudah diterapkan di Kota Makassar?
2. Apakah Anda telah mengetahui berapa titik yang menjadi lokasi program ini?
3. Apakah Anda telah mengetahui bagaimana sistem kerja dari tilang elektronik ini?
4. Menurut Anda dengan pemberlakuan kebijakan tilang elektronik ini

dapat mengurangi praktik pungutan liar terhadap masyarakat?

5. Menurut Anda dengan diberlakukannya kebijakan tilang elektronik ini masyarakat lebih dimudahkan dalam urusan penyelesaian denda pelanggaran?
6. Menurut Anda dengan diberlakukannya kebijakan tilang elektronik ini masyarakat lebih taat peraturan rambu-rambu lalu lintas?

Pertanyaan-pertanyaan yang ada di atas ialah beberapa pertanyaan awal, sebagai panduan bagi peneliti dalam proses wawancara. Pada proses wawancara nantinya akan ada pertanyaan-pertanyaan lanjutan yang akan ditanyakan oleh peneliti kepada informan untuk menggali lebih dalam informasi yang dibutuhkan oleh peneliti. Selama proses wawancara akan direkam dan dicatat transkrip wawancara dari informan.

3.4 Deskripsi Fokus dan Indikator Penelitian

Dalam penelitian ini memfokuskan masalah utama terlebih dahulu agar tidak terjadi perluasan permasalahan yang nantinya tidak sesuai dengan tujuan dari penelitian. Masalah pada penelitian kualitatif bertumpu pada suatu fokus yang berisis pokok masalah bersifat umum. Dalam penelitian ini, penentu fokus didasari pada tingkat kebaruan informasi yang diperoleh dari situasi sosial.

(Moleong, 2004: 237) menyatakan fokus penelitian dimaksudkan untuk membatasi dalam studi kualitatif, yang sekaligus membatasi penelitian dalam memilih data yang relevan. Dengan demikian dalam penelitian ini hal yang perlu diperhatikan ialah masalah dan fokus penelitian tujuannya untuk

memberikan batasan penelitian yang seharusnya diteliti dan mendapatkan data yang sesuai dengan yang dibutuhkan.

Fokus dalam penelitian ini adalah berkaitan dengan implementasi kebijakan penerapan tilang elektronik (*electronic traffic Law enforcement*) dalam menciptakan ketertiban berlalu lintas di kota Makassar:

1. Indikator pengukuran kinerja dalam pengimplementasian kebijakan penerapan tilang elektronik (*elektronik traffic law enforcement*) di Kota Makassar dengan beberapa indikator yaitu:

a) Indikator *policy Output*: Akses, Cakupan, kesesuaian program dengan kebutuhan, akuntabilitas, dan bias.

1) Akses, digunakan untuk mengetahui bahwa program yang diberikan mudah dijangkau oleh kelompok sasaran.

2) Cakupan, digunakan untuk menilai seberapa besar kelompok sasaran yang sudah terjangkau.

3) Kesesuaian program dengan kebutuhan, digunakan untuk mengukur berbagai keluaran dari kebijakan yang telah diterima oleh kelompok sasaran yang sudah sesuai dengan kebutuhan atau tidak.

4) Akuntabilitas, digunakan untuk menilai Tindakan para implementor dalam menjalankan tugas untuk menyampaikan output dari kebijakan kepada kelompok sasaran.

b) Indikator policy *Outcomes*: hasil awal (*initial outcome*), hasil jangka menengah (*intermediate outcome*), dan hasil jangka panjang (*long-term outcome*). Dengan uraian sebagai berikut.

1) Jangka pendek, hasil awal yang dimaksud disini adalah bagaimana program suatu kebijakan ini diberlakukan pertama kali hingga mendapatkan hasil awal atau biasa disebut program jangka pendek

2) Jangka menengah, jangka menengah yang dimaksud oleh Ripley ialah penjabaran dari perencanaan jangka pendek sebagai tindakan lanjutan dari sebuah kebijakan

3) Jangka panjang, jangka panjang ini merupakan perencanaan yang memiliki sasaran dan tindakan yang dilakukan oleh implementor dengan jangka waktu yang lama, atau dapat disederhanakan jangka panjang ini merupakan pertimbangan secara lebih mendetail agar lebih suatu kebijakan dapat lebih matang untuk diterapkan.

2. Pengukuran efektifitas kebijakan penerapan tilang elektronik (*electronic traffic Law enforcement*) di kota Makassar, dengan beberapa indikator yaitu :

a) Efisiensi yaitu melihat perbandingan aspek prestasi terhadap biaya yang dihasilkan dari kebijakan E-TLE tersebut. Dengan kata lain, efisiensi dalam hal ini memperbandingkan antara *output* dengan *input*.

b) Kepuasan yaitu dengan mengukur untuk menunjukkan tingkat

dimana organisasi dapat memenuhi kebutuhan masyarakat.

- c) Keunggulan, yaitu tingkat dimana organisasi atau Lembaga yang mengeksekusi dapat benar-benar tanggap terhadap perubahan internal dan eksternal atau secara sederhana melihat perubahan yang terjadi baik internal maupun eksternal terhadap kebijakan tilang elektronik E-TLE ini.
- d) Pengembangan disini bermaksud untuk mengukut kemampuan organisasi dalam meningkatkan kapasitasnya dalam menghadapi tuntutan dari masyarakat.

3.5 Sumber Data dan Informan

1. Sumber Data

Dalam (Moleong, 2011: 157), Loftland berpendapat bahwa sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah tindakan dan kata-kata, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan literatur lainnya. Berdasarkan hal tersebut, maka peneliti membagi data dalam penelitian ini ke dalam 2 (dua) jenis yaitu:

- a) Data primer ialah data yang berkaitan langsung dengan fokus penelitian yang pertama kali diperoleh peneliti dari lokasi penelitian secara langsung berupa hasil wawancara dan pengamatan langsung dari pengambil kebijakan, pelayanan, serta masyarakat yang menjadi subjek penelitian yang menjadi bahan analisis utama yang digunakan dalam penelitian kualitatif.
- b) Data sekunder ialah data atau bahan tambahan sebagai penunjang yang dapat berasal dari sumber tertulis yang digunakan sebagai informasi

pelengkap dalam menganalisis data primer. Data-data sekunder ini yang dapat dijadikan bahan informasi dapat berupa regulasi, koran, artikel, dan data-data lainnya yang relevan dengan penelitian yakni yang berkaitan dengan program tilang elektronik (*electronic traffic law enforcement*) yang diterapkan di kota Makassar.

2. Informan

Berkaitan dengan metode penelitian kualitatif yang menggunakan pedoman wawancara sebagai data primer yang diperoleh dari informan atau narasumber. Informasi sendiri adalah seseorang yang memberikan pendapat atau keterangan terhadap objek yang diteliti.

Sarwono dalam (Moleong, 2011) menyatakan dalam penelitian kualitatif teknik pemilihan sampel atau partisipan menggunakan teknik non probabilitas yakni teknik pengambilan sampel atau informan yang tidak didasarkan pada rumus statistik tetapi lebih mengarah pada pertimbangan subjektif yang didasarkan pada jangkauan dan kedalaman masalah yang diteliti.

Dalam wawancara ada dua teknik yang digunakan yaitu *purposive sampling* dan *snowball sampling*. *Purposive sampling* dimana peneliti menentukan subjek yang akan diwawancarai namun harus memiliki syarat sebagai narasumber, sedangkan untuk *snowball sampling* peneliti dapat menentukan informan kunci dan dari informan kunci dapat mencari informan lain untuk mendapatkan informasi lebih lanjut. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik *purposive sampling*. Dimana peneliti menentukan langsung subjek yang akan diwawancarai dengan syarat menetapkan kriteria sebagai

narasumber. Pemilihan informan ini dilakukan karena peneliti menyadari bahwa informasi yang dibutuhkan dapat diperoleh dari pihak-pihak tertentu yang sesuai dengan kriteria informan dengan harapan mampu memberikan informasi yang dikehendaki.

Adapun kriteria informan yang peneliti mendapatkan informasi yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:

Tabel 7.
Kriteria Informan

No.	Objek	Nama Informan	Subjek	Lokasi
1.	Unsur Pimpinan	1. Kopol Joko Sutrisno 2. BRIPKA Syukriyanto	Pengambil Kebijakan atau yang memahami	Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Selatan
2.	Unsur Pelayanan	1. AIPTU Murdadi 2. BRIPDA Ashari 3. Kiki Nadya Pratiwi	Bagian Satlantas	Polrestabes Makassar
3.	Unsur Penerima Layanan	1. Dika 2. Ardi 3. Hery 4. Saldi	Pengguna jalan atau pengendara	Beberapa Lokasi pilihan penerapan tilang elektronik: 1. Jl. Urip Sumoharjo 2. Jl. Sam Ratulangi 3. Hj. Bau

Pada tabel diatas, peneliti menggunakan 9 (sembilan) informan yang terbagi atas tiga kategori objek penelitian yang masing-masing memiliki informan yang berbeda. Subjek penelitian dalam hal ini ialah informan yang akan peneliti wawancarai untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan.

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data ialah langkah yang paling utama dalam penelitian, sebab tujuan utamanya ialah untuk mendapatkan data. Untuk mendapatkan kelengkapan informasi yang sesuai dengan fokus penelitian maka yang akan dijadikan teknik pengumpulan data ialah sebagai berikut:

1. Wawancara

Dalam penelitian kualitatif, wawancara menjadi metode pengumpulan data yang utama. Wawancara memungkinkan peneliti dalam mengumpulkan data yang beragam dari para partisipan dalam berbagai situasi dan konteks, sehingga sebagian besar data akan diperoleh melalui wawancara. Menurut Myres (2009) dalam (Moleong, 2011) wawancara memungkinkan peneliti menggali data secara mendalam dan multi dimensi mengenai suatu hal dari para partisipan. Sedangkan menurut (Moleong, 2004) wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan tersebut.

Wawancara dilakukan untuk mengumpulkan data primer dengan cara mewawancarai sumber-sumber data dengan mengajukan beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan penerapan program tilang elektronik (*Electronic Traffic Law Enforcement*) di Kota Makassar.

2. Observasi (pengamatan)

(Sarosa, 2012: 56-57) observasi ialah pengamatan akan manusia pada "habitatnya". Observasi dalam penelitian digunakan sebagai teknik pengumpulan data untuk mendapatkan data yang belum terjawab dalam

wawancara yang dilakukan peneliti dengan partisipan. Observasi sebagai suatu proses melihat, mengamati, dan mencermati serta "merekam" perilaku secara sistematis untuk suatu tujuan tertentu.

Observasi merupakan suatu kegiatan dalam mencari data yang digunakan untuk memberikan suatu kesimpulan. Inti dari observasi adalah dengan adanya perilaku yang tampak dan adanya tujuan yang hendak dicapai. Kegiatan observasi meliputi pencatatan dari kejadian-kejadian, objek-objek, perilaku yang diperlukan dalam mendukung penelitian yang dilakukan.

Peneliti melakukan pengamatan di beberapa titik lokasi yang sudah menerapkan tilang elektronik (*Elektronik Traffic Law Enforcement*) di Kota Makassar. Observasi ialah pengamatan yang dilakukan secara sengaja dan sistematis mengenai fenomena sosial dengan gejala-gejala psikis untuk kemudian dilakukan pengamatan. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan penelitian secara langsung yang berkaitan dengan efektivitas penerapan efektivitas kebijakan penerapan tilang elektronik (*electronic traffic Law enforcement*) dalam menciptakan ketertiban berlalu lintas di kota Makassar.

3. Telaah Dokumen

Telaah (analisis) dokumen ialah cara mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan Herdiansyah (2012) dalam (Sarosa, 2012).

Pada saat pengumpulan data, peneliti juga menggunakan alat dalam proses pengumpulan data yang terdiri dari wawancara, observasi dan telaah

(analisis) dokumen seperti kamera, alat tulis, alat rekam suara dalam hal ini *Smartphone* yang digunakan dalam mendukung proses pengumpulan data. Peneliti mengambil data dengan mencatat, merekam suara percakapan yang dilakukan antara peneliti dengan narasumber, memotret kegiatan yang dilakukan oleh informan.

3.7 Teknik Analisis Data

Menurut (Sugiyono, 2012: 244) teknik analisis data ialah aktivitas dalam mencari dan menyusun secara sistematis terhadap data yang telah diperoleh dengan cara mengorganisasikan data kedalam kategori, menjabarkan kedalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun kedalam pola, memilih dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain. Komponen dalam analisis data ialah:

1. Reduksi data (*data reduction*)

Mereduksi data berarti merangkum, memilah pokok-pokok penting, dan memfokuskan pada hal-hal yang dianggap perlu. Dalam mereduksi data peneliti mampu mengambil kesimpulan terhadap mana saja informasi yang dapat diambil dan dianggap penting dalam penelitian.

2. Penyaji data (*data display*)

Penyajian data bertujuan untuk memberikan gambaran secara menyeluruh dari hasil penelitian. Batasan yang telah diberikan pun ialah sekumpulan informasi yang tersusun dan dapat memberikan kemungkinan adanya kesimpulan akhir. Dalam penyajian data dilakukan dengan mendeskripsikan hasil temuan di lapangan.

3. Kesimpulan (*conclusion drawing*)

Penarikan kesimpulan ialah proses dalam verifikasi secara terus selama proses penelitian berlangsung. Mulai dari memasuki penelitian hingga proses pengumpulan data. Selama kegiatan analisis data berlangsung, peneliti mulai menganalisis makna benda-benda, pola, menyertakan keteraturan, mencari berbagai penggambaran, susunan konstruktis yang memungkinkan, proposisi, dan alur sebab akibat (Silalahi, 2010). Dalam penarikan kesimpulan apabila belum ada bukti yang mendukung maka kesimpulan awal masih bersifat sementara dan masih bisa berubah. Sedangkan bukti yang dimaksud bisa saja tidak muncul hingga pengumpulan data berakhir, disesuaikan dari bagaimana proses pengumpulan catatan lapangan, penyimpanan data, kecakapan peneliti, metode pencarian yang digunakan, maupun faktor pendukung lainnya. Akan tetapi, tidak menutup kemungkinan bahwa seringkali seorang peneliti telah merumuskan kesimpulan sejak awal. Kesimpulan ini kemudian diverifikasi selama penelitian berjalan. Verifikasi ialah pokok pemikiran penganalisis, suatu tinjauan ulang pada fakta-fakta di lapangan untuk mengembangkan makna-makna yang muncul dari data untuk diuji validasinya.

3.8 Teknik Pengesahan Data

Keabsahan data ialah standar validitas data yang diperoleh, (Moleong, 2011: 324) dalam menentukan keabsahan data penelitian kualitatif harus memenuhi beberapa persyaratan, yakni dalam pemeriksaan data menggunakan

beberapa kriteria :

1. Derajat Kepercayaan (*credibility*)

a. Triangulasi

Dalam teknik pengumpulan data, triangulasi ialah teknik yang menggabungkan berbagai teknik seperti pengumpulan data dan sumber data yang telah diperoleh. Oleh karena itu dengan menggunakan teknik triangulasi dalam pengumpulan data, maka data yang diperoleh akan lebih konsisten, tuntas dan pasti. Menurut (Sugiyono, 2012: 373), terdapat tiga macam triangulasi menentukan keabsahan data yakni:

1) Triangulasi sumber

Triangulasi sumber untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data yang diperoleh melalui beberapa sumber.

2) Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.

3) Triangulasi waktu

Maksudnya bahwa kredibilitas data dilakukan dengan waktu dan situasi yang berbeda.

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti menggunakan triangulasi jenis triangulasi sumber. Dimana dengan menggunakan triangulasi sumber peneliti melakukan wawancara, observasi serta telaah dokumentasi yang dilakukan

secara langsung yang terkait dengan penerapan tilang elektronik di kota Makassar.

2. Keteralihan (*transferbility*)

Transferbility dilakukan supaya orang lain atau pembaca dapat benar-benar memahami hasil penelitian sehingga pembaca dapat menerapkan hasil penelitian maka dari itu peneliti harus membuat laporan yang rinci, jelas, sistematis, dan dapat dipercaya.

3. Kebergantungan (*dependability*)

Dependability dilakukan dengan cara melakukan pengecekan terhadap hasil data yang telah diperoleh apakah sudah reliabel atau tidak. Pengujian ini juga dilakukan dengan mengaudit terhadap keseluruhan proses penelitian.

4. Kepastian (*confirmability*)

Dalam menguji *confirmability* dilakukan dengan menguji hasil penelitian dari subjek dengan objek atau dengan kata lain melakukan pengecekan kembali terhadap hasil penelitian yang benar-benar ada. Dengan demikian pengujian kepastian ini berarti menguji hasil penelitian yang telah dilakukan.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Makassar adalah ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan, kota Makassar dahulunya disebut sebagai Ujung Pandang. Kota Makassar memiliki luas wilayah sebesar 175,77 km persegi yang terletak antara 119°24'17'38" Bujur Timur dan 5°8'6'19" Lintang Selatan yang berbatasan sebelah Utara dengan Kabupaten Maros, sebelah Timur Kabupaten Maros, sebelah selatan Kabupaten Gowa dan sebelah Barat adalah Selat Makassar. Kota Makassar memiliki topografi dengan kemiringan lahan 0-2°(datar) dan kemiringan lahan 3-15° (bergelombang). Luas Wilayah Kota Makassar tercatat 175,77 km persegi. Kota Makassar memiliki kondisi iklim sedang hingga tropis memiliki suhu udara rata-rata berkisar antara 26,°C sampai dengan 29°C. Kota Makassar adalah kota yang terletak dekat dengan pantai yang membentang sepanjang koridor barat dan utara dan juga dikenal sebagai "Waterfront City" yang didalamnya mengalir beberapa sungai (Sungai Tallo, Sungai Jeneberang, dan Sungai Pampang) yang kesemuanya bermuara ke dalam kota. Kota Makassar merupakan hamparan daratan rendah yang berada pada ketinggian antara 0-25 meter dari permukaan laut. Dari kondisi ini menyebabkan Kota Makassar sering mengalami genangan air pada musim hujan, terutama pada saat turun hujan bersamaan dengan naiknya air pasang. (www.makassarkota.go.id, 2021).

Secara administrasi Kota Makassar dibagi menjadi 15 kecamatan dengan 153 kelurahan. Di antara 15 kecamatan tersebut, ada tujuh kecamatan yang

berbatasan dengan pantai yaitu Kecamatan Tamalate, Kecamatan Mariso, Kecamatan Wajo, Kecamatan Ujung Tanah, Kecamatan Tallo, Kecamatan Tamalanrea, dan Kecamatan Biringkanaya. Batas-batas administrasi Kota Makassar adalah:

- a) Batas Utara: Kabupaten Maros
- b) Batas Timur: Kabupaten Maros
- c) Batas Selatan: Kabupaten Gowa dan Kabupaten Takalar
- d) Batas Barat: Selat Makassar

Secara umum topografi Kota Makassar dikelompokkan menjadi dua bagian yaitu:

- 1) Bagian Barat ke arah Utara relatif rendah dekat dengan pesisir pantai.
- 2) Bagian Timur dengan keadaan topografi berbukit seperti di Kelurahan Antang Kecamatan Panakukang. Perkembangan fisik Kota Makassar cenderung mengarah ke bagian Timur Kota. Hal ini terlihat dengan giatnya pembangunan perumahan di Kecamatan Biringkanaya, Tamalanrea, Manggala, Panakkukang, dan Rappocini.

Kota Makassar adalah salah satu kota metropolitan di Indonesia yang sekaligus sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan. Saat ini kota Makassar di pimpin oleh Ir. H. Moh Ramdhan Pomanto Bersama wakil walikota Hj. Fatmawati Rusdi yang dilantik untuk menjalankan sistem pemerintahan di kota Makassar. Kota Makassar juga sebagai kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur Indonesia dengan jumlah populasi menurut Badan Pusat Statistik pada tahun 2020 sebanyak 1.526.677 jiwa (makassarkota.go.id).

Pemerintah Kota Makassar 2014-2019 adalah “Makassar Kota Dunia yang Nyaman Untuk Semua”

Visi Pemerintah Kota Makassar 2014-2019 memiliki konsistensi dengan visi Kota Makassar 2005-2025, khususnya pada penekanan “orientasi global”, dalam RPJMD dirumuskan sebagai “kota dunia”. Penekanan “berwawasan lingkungan” dan “paling bersahabat” pada visi dalam RPJPD dirumuskan sebagai “yang nyaman untuk semua” pada visi dalam RPJMD 2014-2019. Pokok visi “kota maritim, niaga, pendidikan, budaya dan jasa” pada visi dalam RPJPD, pada visi dalam RPJMD 2014-2019 ditempatkan sebagai bagian dari substansi “kota dunia”. Dihubungkan dengan visi Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan 2018, relevansi visi Pemerintah Kota Makassar 2014-2019 terletak pada posisi “Makassar kota dunia yang nyaman untuk semua” yang merupakan bagian penting dari terwujudnya “Sulawesi Selatan sebagai Pilar Utama Pembangunan Nasional dan Simpul Jejaring Akselerasi Kesejahteraan pada Tahun 2018”.

Pernyataan visi Pemerintah Kota Makassar 2019 memiliki tiga pokok visi yang merupakan gambaran kondisi yang ingin dicapai Kota Makassar pada akhir periode 2014-2019 (buku II *Masterplan Makassar Sombere Smart City*, 2017: 12). Penjelasan masing-masing pokok visi tersebut, adalah sebagai

berikut.

1) Kota Dunia, dimaksudkan adalah Kota Makassar yang memiliki keunggulan komparatif, kompetitif, aksesibel dan inklusifitas yang berdaya tarik tinggi atau memukau dalam banyak hal. Diantaranya potensi sumberdaya alam dan infrastruktur sosial ekonomi yang menjanjikan terwujudnya kesejahteraan masyarakat dengan standar dunia. Pokok visi ini dapat dikristalkan sebagai terwujudnya “masyarakat sejahtera standar dunia”.

Pokok visi ini dapat dikristalkan sebagai terwujudnya “masyarakat sejahtera standar dunia”.

2) Nyaman, dimaksudkan adalah terwujudnya proses pembangunan yang semakin menyempitkan kesenjangan dan melahirkan kemandirian secara stabil, dalam struktur dan pola ruang kota yang menjamin kenyamanan dan keamanan bagi berkembangnya masyarakat yang mengedepankan prinsip inklusifitas serta pola hubungan yang setara antara *stakeholder* dan *stakeowner* dalam pembangunan. Pokok visi ini dapat dikristalkan sebagai terwujudnya “kota nyaman kelas dunia”.

3) Untuk Semua, dimaksudkan adalah proses perencanaan, pelaksanaan dan pemanfaatan pembangunan yang dapat dinikmati dan dirasakan seluruh lapisan masyarakat tanpa diskriminasi berdasarkan jenjang umur, jenis kelamin, status sosial dan kemampuan diri (termasuk kelompok disabilitas). Pokok visi ini dapat diristalkan sebagai terwujudnya “pelayanan publik standar dunia dan bebas korupsi”.

b. Misi Kota Makassar

Misi dalam RPJMD Kota Makassar ini dimaksudkan sebagai upaya umum yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan visi. Setiap misi akan dijalankan untuk mewujudkan pokok visi yang relevan. Rumusan misi RPJMD Kota Makassar 2014-2019 (buku II *Masterplan* Makassar *Sombere Smart City*, 2017: 12-13) adalah sebagai berikut:

- 1) Merekonstruksi nasib rakyat menjadi masyarakat sejahtera standar dunia. Misi ini diarahkan untuk mewujudkan pokok visi “masyarakat sejahtera standar dunia”.
- 2) Merestorasi tata ruang kota menjadi kota nyaman berstandar dunia. Misi ini diarahkan untuk mewujudkan pokok visi “kota nyaman standar dunia”.

- 3) Mereformasi tata pemerintahan menjadi pelayanan publik standar dunia bebas korupsi. Misi ini diarahkan untuk mewujudkan pokok visi “pelayan publik kelas dunia bebas korupsi”.

Visi dan Misi pemerintah Kota Makassar dijabarkan kedalam 12 (dua belas) tujuan dan ke-12 tujuan tersebut *breakdown* menjadi 50 (lima puluh) sasaran. Sasaran diartikan sebagai hasil yang diharapkan dari suatu tujuan yang diformulasikan secara terukur, spesifik, mudah dicapai, dan rasional untuk jangka waktu lima tahun kedepan. Suatu sasaran dirumuskan untuk mencapai atau menjelaskan tujuan, dimana untuk mencapai suatu tujuan dapat melalui beberapa sasaran dan memperhatikan relevansinya dengan isu-isu strategis daerah. Penjabaran Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran pembangunan 2014-2019 dapat dilihat pada gambar table berikut ini (buku II *Masterplan Makassar Sombere Smart City*, 2017: 14-19).

4.2 Identitas Informan

Dalam proses pengumpulan data terdapat beberapa informan yang peneliti yakini sebagai pihak-pihak yang bisa memberikan data dan informasi menyangkut fokus dari penelitian yang peneliti lakukan. Informan-informan tersebut diperoleh melalui teknik *purposive sampling*. Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya bahwa terdapat representasi dari pihak-pihak yang berkaitan dengan penelitian ini menggunakan kriteria informan. Adapun kriteria informan yang peneliti angkat disini dari pihak pembuat kebijakan, pelaksana kebijakan, dan

target sasaran dalam hal ini masyarakat. Maka untuk mengetahui keabsahan data yang diperoleh khususnya dari pihak informan, maka berikut adalah informasi mengenai informan.

1. Pembuat Kebijakan, Direktorat Jendral Lalu Lintas

Informan dari Direktorat Jendral lalu lintas terdapat dua pihak yang mewakili. Pertama adalah wakil pimpinan bidang tata tertib bapak Kopol Joko Sutrisno dan staff bagian pelanggaran bapak Bripka Syukriyanto.

2. Polrestabes Kota Makassar bagian Satlantas

Untuk informan dari Polrestabes Kota Makassar ada tiga orang narasumber yang peneliti temui yakni AIPTU Murdadi sebagai komandan atau kepala Tim E-TLE, BRIPDA Ashari sebagai petugas operator di *Command Center*, dan Kiki Nidya Pratiwi sebagai Staff yang bertugas di Posko E-TLE. AIPTU Murdadi sebagai ketua tim E-TLE beliau bertugas untuk memantau program E-TLE dapat berjalan dengan baik, sedangkan BRIPDA Ashari bertugas sebagai operator di *Command Center* yang bertugas untuk memvalidasi hasil bukti pelanggaran yang tertangkap kamera ETLE, dan Kiki Nidya Pratiwi bertugas dibagian Posko E-TLE dengan memberikan informasi kepada pelanggar yang kesulitan mengakses dalam konfirmasi pelanggaran.

3. Masyarakat

Untuk informan masyarakat peneliti menemui empat orang masyarakat. Tiga diantaranya sebagai pengemudi online dan satu orang masyarakat. Pengemudi online tersebut ialah Bapak Dika dan Bapak Ardi sebagai

pengemudi Online motor, dan bapak Hery sebagai pengemudi online mobil serta Bapak Saldi sebagai Masyarakat yang bertempat tinggal di Jalan Cendrawasih.

4.3 Implementasi Kebijakan E-TLE dalam mengatasi kemacetan dan meningkatkan kesadaran berkendara di Kota Makassar

Implementasi kebijakan merupakan aktifitas yang terlihat setelah dikeluarkan pengarahannya yang sah dari suatu kebijakan yang meliputi upaya mengelola input untuk menghasilkan output ataupun outcomes bagi masyarakat (Akib, 2010). Dalam implementasi kebijakan dimana kebijakan yang telah diadopsi kemudian dilaksanakan. Pelaksanaan kebijakan ini akan menjadi efektif kepada warga negara apabila melalui tahap sosialisasi atau tahap uji coba terlebih dahulu dalam mengetahui secara pasti bahwa kebijakan tersebut sungguh benar dan sah keberadaannya. Dalam implementasi kebijakan, ada beberapa indikator yang mengukur dari implementasi kebijakan E-TLE, indikator tersebut ialah indikator pengukuran kinerja terhadap kebijakan E-TLE ini. Fokus dalam penelitian ini adalah berkaitan dengan implementasi kebijakan penerapan *electronic traffic Law enforcement* dalam menciptakan ketertiban berlalu lintas di kota Makassar:

1. Indikator pengukuran kinerja dalam pengimplementasian kebijakan penerapan tilang elektronik (*elektronik traffic law enforcement*) di Kota Makassar dengan beberapa indikator yaitu:
 - a) Indikator *Policy Output*: Akses, Cakupan, kesesuaian program dengan kebutuhan, akuntabilitas, dan bias.

- 1) Akses, digunakan untuk mengetahui bahwa program yang diberikan mudah dijangkau oleh kelompok sasaran.
 - 2) Cakupan, digunakan untuk menilai seberapa besar kelompok sasaran yang sudah terjangkau.
 - 3) Kesesuaian program dengan kebutuhan, digunakan untuk mengukur berbagai keluaran dari kebijakan yang telah diterima oleh kelompok sasaran yang sudah sesuai dengan kebutuhan atau tidak.
 - 4) Akuntabilitas, digunakan untuk menilai Tindakan para implementor dalam menjalankan tugas untuk menyampaikan *output* dari kebijakan kepada kelompok sasaran.
- b. Indikator *Policy Outcomes*: hasil awal (*Initial outcome*), hasil jangka menengah (*Intermediate outcome*), dan hasil jangka panjang (*Long-Term outcome*).

Dalam penelitian ini, peneliti mengambil teori dari Ripley dalam Purwanto (2012) Dengan pembahasan sebagai berikut.

4.3.1 Policy Output

4.3.1.1 Akses

Bahwasanya akses yang dimaksud oleh Ripley Dalam (Purwanto, 2012) ialah kemudahan masyarakat dalam menjangkau program. Dalam hal ini di sampaikan oleh Bripka Joko bahwa akses yang telah diberikan sudah sesuai dengan prosedur dimana telah memberikan sosialisasi sebelumnya kepada masyarakat (kelompok sasaran) dimana program yang dimaksud dalam hal ini

adalah E-TLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*). Seperti yang dikemukakan bahwa E-TLE ini telah berada di titik-titik strategis di kota Makassar. Akses yang dimaksud ialah bagaimana masyarakat dapat menjangkau program dari E-TLE ini, seperti yang di kemukakan oleh Kompol dari Direktorat Jendral Lalu Lintas mengatakan bahwa:

“Akses yang diberikan kepada masyarakat tentunya sudah sesuai dengan prosedur yang telah ada. Dimana dilakukan terlebih dahulu sosialisasi kepada masyarakat mengenai E-TLE ini, tidak hanya sebatas sosialisasi juga alur dari kerja E-TLE ini. Masyarakat pun diberikan kemudahan apabila ingin mengetahui E-TLE itu secara lebih detail dengan mengakses di website yang telah disediakan yakni ETLE.Pmj. tidak hanya itu kemudahan yang diberikan pula berupa proses pembayaran denda pelanggar ataupun untuk mengetahui masyarakat tersebut menjadi pelanggar yang terekam di E-TLE ataupun tidak dengan melalui akses yang diberikan yakni Sulsel.ettle”. (Kompol Joko, Direktorat Jendral Lalu Lintas. Pada 25 Mei 2021).

Dengan kata lain bahwa program ETLE ini sudah mensupport jejaring internet yang dapat berfungsi sebagai pengecekan pendedara, pengkonfirmasi, hingga proses pembayaran sanksi tilang. Hal ini pun di konfirmasi oleh Pihak pelaksana dari program ETLE ini dari Polrestasbes Kota Makassar, bahwa:

“...Akses yang berikan kepada masyarakat dalam program ETLE ini tentunya meliputi pelaksanaan program, proses pembayaran, hingga untuk mengetahui bahwa masyarakat masuk dalam daftar pelanggar ataupun tidak melalui situs yang telah disampaikan kepada masyarakat.” (AIPTU Murdadi, Polrestabes. Pada 17 Juni 2021).

“Jikalau ada masyarakat atau pelanggar kesulitan dalam mengakses situs yang telah disediakan maka dapat langsung ke Posko ETLE untuk diberikan pengarahan proses penyelesaian perkara.” (AIPTU Murdadi, Polrestabes. Pada 17 Juni 2021).

Hal ini juga disampaikan oleh Staff Posko ETLE, Kiki Nidya Pratiwi yang bertugas di Posko ETLE untuk menangani pelanggar yang kurang mengetahui dalam hal konfirmasi dari surat tilang yang telah dikirimkan ke rumah pelanggar.

“Di posko ELTE bertugas untuk membantu dan melayani para pengendara yang telah menerima surat tilang melalui kantor pos. bagi pengendara yang mendapat surat tilang tentunya diberikan akses untuk konfirmasi melalui website yang telah tertera di surat tersebut. Hadirnya posko ETLE untuk melayani pelanggar yang kesulitan dalam melakukan konfirmasi ataupun penyelesaian perkara. Pada posko ETLE bertugas untuk membantu dan mengarahkan alur-alur yang akan dilalui oleh pengendara” (Kiki, Staff Posko ETLE. Pada 17 Juni 2021).

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan subjek informan Direktorat Jendral Lalu Lintas dan Polrestabas Bagian Satlantas menyatakan bahwa akses yang dimaksud dalam teori Ripley dalam (Purwanto, 2012) sudah memenuhi kriteria yang dimaksud yakni memberikan program yang mudah dijangkau oleh masyarakat melalui situs-situs yang telah disediakan. Situs-situs ini berguna untuk mengecek kendaraan yang terdeteksi melanggar oleh E-TLE juga sekaligus dalam pengonfirmasian perbuatan pelanggaran yang tertangkap di E-TLE ini.

Namun, untuk akses yang dimaksud oleh kedua subjek narasumber sebelumnya tidaklah menjangkau keseluruhan masyarakat. Tiga orang Dari empat orang masyarakat yang peneliti lakukan wawancara tidak mengetahui adanya program E-TLE ini dan satu orang lainnya sudah mendapatkan sosialisasi yang dilakukan oleh pihak kepolisian satuan lalu lintas tepatnya di Perapatan Jl. Hj. Bau – Jl. Samratulangi. Namun tidak satupun dari keempat warga masyarakat ini mengetahui situs yang dimaksud sebelumnya,

“Saya pernah dapat sosialisasi di lampu merah Jl. Hj. Bau yang dilakukan oleh Satlantas namun untuk situs yang dimaksud saya baru mengetahuinya. Yang disosialisasikan hanya CCTV yang dipapan iklan (reklame), pelanggaran-pelanggaran serta sanksi tilangnya, dan prosedur kalau tertilang lewat E-TLE” (Ardi, Pengendara Online. Pada 17 Juni 2021).

Sedangkan untuk tiga orang informan dengan subjek masyarakat mengkonfirmasi bahwa tidak mendapatkan sosialisasi dari pihak Satlantas. Ketiga

informan tersebut atas nama Bapak Hery, Bapak Saldi, dan Bapak Dika. Sedangkan dari pihak Ketua Tim E-TLE, AIPTU Murdadi mengatakan bahwa sosialisasi E-TLE telah dilakukan sejak 23 Maret hingga 24 April 2021.

“...Untuk sosialisasi sendiri dilakukan pada awal peluncuran E-TLE yakni pada tanggal 23 Maret sampai 24 April 2021 dilakukan selama sebulan tanpa melakukan penindakan terhadap pelanggaran karena masih sebatas sosialisasi, walaupun jumlah pelanggar pada bulan pertama sangatlah tinggi.”, (AIPTU Murdadi, Polrestabes. Pada 17 Juni 2021)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan dan studi literatur yang dikaji sesuai dengan pendapat Ripley dalam (Purwanto, 2012) terkait pengaksesan, bahwa yang dimaksud pengaksesan dalam hal ini ialah kemudahan masyarakat dapat mengakses informasi terkait E-TLE ini dan berdasarkan kajian yang dilakukan terkait hal tersebut, maka penulis dapat menarik kesimpulan bahwa pengaksesan untuk program E-TLE belum sepenuhnya berjalan dengan baik walaupun pihak yang terkait telah melakukan sosialisasi kepada masyarakat selama satu bulan lamanya. Dengan begitu pengaksesan ini belum dianggap menjangkau seluruh aspek masyarakat karena masih ada saja masyarakat yang belum terjangkau sosialisasi yang dilakukan oleh instansi terkait dalam hal ini ialah Polrestabes.

4.3.1.2 Cakupan

Dalam hal cakupan tentunya berkaitan dengan akses yang dimaksud oleh Ripley dalam (Purwanto, 2012) ialah untuk menilai seberapa besar kelompok sasaran yang sudah terjangkau. Cakupan ini bermaksud bagaimana masyarakat sebagai kelompok sasaran ini sudah mengetahui informasi mengenai E-TLE ini. Sebelumnya telah dikonfirmasi bahwa pihak Satuan Lalu Lintas Kota Makassar

telah melakukan sosialisasi selama satu bulan terhitung sejak 23 Maret hingga 24 April 2021. Sosialisasi ini dilakukan dititik-titik lampu merah dengan menurunkan aparat satuan lalu lintas ke jalan untuk memberitahukan masyarakat, tidak hanya dilakukan secara langsung namun sosialisasi ini juga dilakukan secara online melalui jejaring sosial media seperti Instagram dan Facebook, serta penyebaran informasi melalui koran dan artikel internet.

“Untuk sosialisasi tidak hanya dilakukan di jalan tetapi juga melalui sosial media dan media berita” (AIPTU Murdadi, Polrestabes. Pada 17 Juni 2021).

Seperti yang dikatakan AIPTU Murdadi bahwa dalam sosialisasi ini tidak hanya secara langsung turun ke lapangan untuk memberikan informasi kepada masyarakat namun juga dilakukan melalui sosial media seperti Instagram, Facebook, dan artikel internet.

Pada pembahasan sebelumnya masyarakat yang peneliti wawancarai tiga antaranya masih belum tercakup akan sosialisasi yang dilakukan oleh pihak Satuan Lalu Lintas Kota Makassar baik itu melalui sosial media ataupun secara langsung.

“Saya jarang baca berita jadi saya tidak tahu kalau ada CCTV yang bisa menilang, saya kira hanya kamera pemantau saja di lampu merah” (Saldi, Masyarakat. Pada 19 Juni 2021).

“Saya biasa liat CCTV di lampu merah tapi saya tidak tau kalau itu E-TLE karena saya kira itu CCTV-nya tidak berfungsi” (Dika, Pengendara Online. Pada 19 Juni 2021).

“Saya pernah dapat sosialisasi di lampu merah Jl. Hj. Bau yang dilakukan oleh Satlantas. Yang disosialisasikan hanya CCTV yang dipapan iklan (reklame), pelanggaran-pelanggaran serta sanksi tilangnya, dan prosedur kalau tertilang lewat E-TLE” (Ardi, Pengendara Online. Pada 19 Juni 2021).

“Sejauh ini belum pernah dapat sosialisasinya secara langsung tapi saya pernah dengar kalau ada CCTV dilampu merah tapi tidak tahu kalau CCTV itu bisa menilang dengan cara seperti itu” (Hery, Pengendara Online. Pada 19 Juni 2021).

Dari hasil wawancara peneliti dengan beberapa masyarakat yang menjadi target sasaran dalam E-TLE ini ada yang telah mendapatkan informasi melalui sosialisasi yang dilakukan oleh aparat satlantas dan ada sebagian masyarakat dalam hal ini pengguna jalan yang dijadikan target sasaran masih belum mendapatkan informasi mengenai penerapan E-TLE di Kota Makassar. Sehingga dapat disimpulkan dimana cakupan dari program E-TLE sesuai dengan teori dari Ripley ini masih belum sepenuhnya menyeluruh, hal ini dibuktikan dengan pernyataan dengan adanya masyarakat yang masih belum mendapatkan sosialisasi dari program ETLE ini.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan dan studi literatur yang dikaji sesuai dengan pendapat Ripley dalam (Purwanto, 2012) terkait cakupan yang berarti bagaimana program ini dapat menjangkau atau mencakup kepada target sasaran yang dimaksud. Cakupan ini tidak jauh berbeda dengan akses pada indikator sebelumnya, apabila akses berkenan dengan bagaimana kemudahan masyarakat dapat menerima informasi ini sedangkan cakupan ialah bagaimana informasi ini dapat mencakup seluruh masyarakat. Dalam hal ini cakupan yang dilaksanakan oleh pihak Polrestabes kota Makassar ialah penyebaran informasi mengenai E-TLE tidak hanya dari sosialisasi turun ke jalan namun juga disebarluaskan melalui sosial media seperti facebook, instagram, youtube, dan artikel internet dengan harapan informasi ini dapat dijangkau oleh seluruh masyarakat. Namun cakupan seperti ini masih belum dapat mencakup seluruh

masyarakat terhadap program E-TLE sebagai objek informasi yang disebarluaskan. Hal ini terbukti dengan masih adanya masyarakat yang menjadi target sasaran belum sepenuhnya mengetahui informasi adanya E-TLE dan pengoperasian E-TLE ini di kota Makassar.

4.3.1.3 Kesesuaian program dengan kebutuhan

Kesesuaian program dengan kebutuhan ini digunakan untuk mengukur berbagai keluaran dari kebijakan yang telah diterima oleh kelompok sasaran yang sudah sesuai dengan kebutuhan atau tidak. Dalam hal kesesuaian program dengan kebutuhan, Program E-TLE ini dirasa sudah sesuai dengan kebutuhan yang ada di kota Makassar. Hal ini di konfirmasi oleh pihak Direktorat Jendral Lalu Lintas sebagaimana pembuat kebijakan ini.

“E-TLE hadir sebagaimana untuk membenah kondisi lalu lintas di kota Makassar yang masih dianggap rawan akan pelanggaran.” (Kompol Joko, Direktorat Jendral Lalu Lintas. Pada 25 Mei 2021).

Hal yang sama ditanggapi oleh Pak Murdasi selaku Ketua Tim ETLE.

“Tentu saja ETLE ini merupakan program Kapolri dan akan diberlakukan diseluruh Indonesia, salah satunya di Makassar. Makassar dianggap sebagai Central Sulawesi dengan jumlah pengguna kendaraan terbanyak, memang kesadaran berlalu lintas di Kota Makassar masih minim. Hadirnya ETLE dimaksud untuk membuat budaya berkendara lebih tertib” (AIPTU Murdadi, Polrestabes Kota Makassar. Pada 17 Juni 2021).

Kedua narasumber yang peneliti temui di tempat yang berbeda sepakat bahwa E-TLE ini sudah memenuhi kebutuhan masyarakat dalam hal menertibkan pengguna jalan dalam berkendara. Sedangkan untuk sisi masyarakat bahwasanya ELTE ini masih kurang sesuai dengan kebutuhan yang diharapkan oleh masyarakat seperti peneliti temui baik dari masyarakat maupun pengendara

transportasi online dengan berpendapat bahwa:

“CCTV Tilang sebenarnya bagus untuk dilakukan, namun dengan alur penilangan yang seperti itu masih kurang sesuai dengan kondisi masyarakat karena tidak semua masyarakat mendapatkan sosialisasi ETLE dan tidak semua masyarakat paham akan pengkonfirmasiannya jikalau tertilang” (Hery, Pengendara Online. Pada 19 Juni 2021).

“ETLE ini bagus karena ini yang diharapkan masyarakat apalagi kalau sistem tilangnya sudah menggunakan CCTV artinya tidak ada lagi pungli yang terjadi” (Saldi, Masyarakat. Pada 19 Juni 2021).

“saya pernah mendapatkan sosialisasinya saya rasa ini memang dibutuhkan di kota Makassar, Cuma kalau hanya bentuk penilangan seperti itu sama saja menjebak masyarakat. Masyarakat yang belum mendapatkan sosialisasi bisa saja melanggar lagi sedangkan kalau polisi yang terjun langsung di jalan masyarakat lebih patuh” (Ardi, Pengendara Online. Pada 19 Juni 2021).

“kalau aparat lalu lintas di jalan kadang memaklumi ada ojol yang membuka hp untuk buka maps saat mengantarkan pesanan, tapi kalau CCTV tilang tidak ada pemakluman kepada ojek online yang mencari rumah customer melalui hp” (Dika, Pengendara Online. Pada 19 Juni 2021).

Berdasarkan hasil penelitian melalui teknik wawancara dan perbandingan studi literatur tentang kesesuaian program dengan kebutuhan yang penulis kutip dari Ripley dalam (Purwanto, 2012) bahwa kesesuaian yang dimaksud disini ialah bagaimana program E-TLE ini telah memenuhi kebutuhan masyarakat dalam hal ini pengguna jalan sebagai target sasaran. Dalam hal ini masyarakat masih belum merasa bahwa program E-TLE ini sudah sesuai dengan kebutuhan yang diharapkan oleh masyarakat terlebih pada pengguna kendaraan online yang berpangku tangan pada *smartphone* dalam mengakses peta (*maps*) ataupun menggunakan telepon genggam untuk menjemput pengguna transportasi online. Tidak hanya sampai disitu, E-TLE belum dirasa memenuhi kebutuhan masyarakat karena pengoperasiannya dan alur penindakan pelanggaran yang masih dirasa

lebih sukar daripada penindakan pelanggaran manual seperti biasa. Sedangkan disisi lain pihak Direktorat Jendral Lalu Lintas dan Polrestabes Makassar merasa bahwa E-TLE hadir di Kota Makassar telah memenuhi kebutuhan masyarakat dalam hal pengaturan akan ketertiban berlalu lintas di jalan.

4.3.1.4 Akuntabilitas

Akuntabilitas yang dimaksud oleh Ripley dapat digunakan untuk menilai bagaimana tindakan para implementor dalam menjalankan tugas untuk menyampaikan *output* daripada kebijakan kepada kelompok sasaran. Dalam pelaksanaan program E-TLE ini tentunya telah dilakukan pada 2018 untuk pertama kali diberlakukan namun terhenti pada akhir 2019 dan kembali aktif beroperasi pada 24 Maret 2021. Setiap program E-TLE baik pada tahun 2018 dan tahun 2021 setiap personel satuan kepolisian lalu lintas diwajibkan untuk melakukan sosialisasi mengenai program ini. Seperti pada pemberlakuan kembali E-TLE di tahun 2021 bahwasanya dilakukan sosialisasi kepada pengguna jalan sebagai kelompok sasaran selama satu bulan mulai terhitung 24 Maret hingga 24 April 2021. Bentuk sosialisasinya ini dilakukan di beberapa sudut jalan terutama pada lampu merah (*traffic light*).

Seperti halnya pak Kompol Joko sebagai menegaskan bahwa:

“Untuk mensosialisasikan program ini dilakukan oleh Satuan Kepolisian Lalu Lintas sebagai eksekutor, dimana dilakukan di beberapa titik yang memungkinkan terjadi kepadatan lalu lintas seperti di Jl. Veteran dan Jl. Ratulangi”. (Kompol Joko, Direktorat Jendral Lalu Lintas. Pada 19 Juni 2021).

Hal yang sama disampaikan oleh Pak Murdadi Ketua Tim ETLE

“Sebelum diberlakukan secara resmi, E-TLE satu bulan pertama hanya sebagai sosialisasi tanpa melakukan tindakan. Personel-personel yang ada dilapangan juga diberikan tugas untuk mensosialisasikan E-TLE ini. Aparat yang ada di jalan harus mengetahui program ini, tidak hanya aparat yang turun dilapangan bahkan yang duduk di kantorpun haruslah mengetahui cara kerja dari E-TLE ini”. (AIPTU Murdadi, Polrestabes. Pada 19 Juni 2021).

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan dari dua instansi yang berbeda yakni dari instansi Direktorat Jendral Lalu Lintas dan Polrestabes Kota Makassar dengan membandingkan studi literatur yang dikaji menurut pendapat Ripley dalam (Purwanto, 2012) bahwa akuntabilitas ini digunakan untuk menilai bagaimana tindakan dari para implementor dalam menjalankan tugas untuk menyampaikan *output* daripada kebijakan kepada kelompok sasaran. Dari hasil wawancara dengan kedua instansi yang berbeda bahwasanya pihak eksekutor dalam hal ini Polrestabes kota Makassar telah menjalankan tugas dan fungsinya dalam mensosialisasikan E-TLE di kota Makassar. Pendapat yang sama juga dari Direktorat Jendral Lalu Lintas Polda Sulawesi Selatan menjadi pengawas dalam hal program E-TLE ini dapat berjalan dengan baik di Kota Makassar. Dengan demikian bahwasanya Akuntabilitas daripada kedua instansi ini dalam melaksanakan program E-TLE di Kota Makassar telah menjalankan tugasnya dalam memperkenalkan E-TLE kepada masyarakat melalui sosialisasi baik secara langsung dengan turun ke jalan maupun melalui sosial media dan media internet lainnya.

Dari keseluruhan indikator *Policy Output* yang terdiri dari 1) Akses, 2) Cakupan, 3) Kesesuaian Program dengan Indikator, 4) Akunrabilitas, yang telah dipaparkan masing-masing kesimpulan setiap sub indikator menghasilkan suatu

penarikan kesimpulan bahwa implementasi E-TLE di Kota Makassar dengan menggunakan indikator *Policy Output* oleh Ripley dalam (Purwanto, 2012) belum sepenuhnya memenuhi keempat indikator tersebut. Mulai dari pengaksesan dan cakupan yang masih belum menyeluruh hingga program E-TLE di Kota Makassar masih belum dirasakan oleh masyarakat telah memenuhi kebutuhan target sasaran walaupun indikator akuntabilitas telah sepenuhnya terlaksanakan dengan baik namun belum mampu mencakup keseluruhan aspek masyarakat dalam penyampaian informasi mengenai E-TLE di Kota Makassar. Sehingga daripada itu apa yang dimaksud Ripley dalam (Purwanto, 2012) dalam indikator *Policy Output* belum tercapai pada penerapan E-TLE di Kota Makassar.

4.3.2 Policy Outcomes

4.3.2.1 Jangka Pendek (*Initial Outcome*)

Menurut Ripley dalam (Purwanto, 2012), jangka pendek yang dimaksud disini adalah bagaimana program suatu kebijakan ini diberlakukan pertama kali hingga mendapatkan hasil awal atau biasa disebut program jangka pendek.

Pada program E-TLE ini pertama kali diberlakukan di Kota Makassar pada Desember 2018 dan terhenti diakhir 2019. Alasan dari pemberhentian ELTE ini dikarenakan produk dalam hal ini Kamera/CCTV yang masih belum menggunakan *Automatic Number Plate Recognition (ANPR)* namun menggunakan kamera CCTV pemantau yang ada di setiap lampu merah, sehingga bentuk penilangannya secara manual oleh personel di *back office*. Sebelumnya E-TLE telah hadir di Kota Makassar pada tahun 2018 dan diberlakukan penindakan pada awal 2019 dan harus terhenti beroperasi pada akhir 2019, alasan terhentinya

E-TLE pada 2019 ini di konfirmasi langsung oleh AIPTU Murdadi dengan mengatakan bahwa:

“gagalnya ELTE pada 2019 ini dikarenakan kamera yang digunakan belum menggunakan kamera yang canggih seperti ANPR seperti saat ini. Sehingga untuk penilangannya masih secara manual, maka dari itu ELTE berhenti beroperasi pada saat itu karena dianggap belum efektif” (AIPTU Murdadi, Polrestabes. Pada 17 Juni 2021).

Atas dasar kegagalan Program ETLE pada tahun 2018 silam membuat program ETLE dilanjutkan kembali dengan menggunakan kamera ANPR yang memang sudah seharusnya. Penggunaan kamera ANPR ini lebih memudahkan karena sistem kamera yang langsung menangkap jenis pelanggaran yang dimaksud.

Dilanjut oleh ketua Tim ETLE AIPTU Murdadi mengatakan bahwa tugas di *back office* untuk tahun 2018-2019 adalah menangkap jenis pelanggaran yang terdeteksi oleh kamera pemantau, sedangkan pada tahun 2021 ini jenis kamera sudah menggunakan ANPR yang bisa mendeteksi sendiri pelanggaran yang tertangkap. Sehingga tugas dari *back office* hanya sebagai validasi dari hasil tangkapan kamera ANPR ini.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan dalam hal ini dari Polrestabes Kota Makassar dalam mengukur hasil awal atau jangka pendek yang dimaksud oleh Ripley dalam (Purwanto, 2012) bahwa dalam hasil awal ini masih dalam lingkup perbaikan internal yaitu peralihan tugas *back office* yang sebelumnya pada tahun 2019 sebagai operator manual mulai dari identifikasi pelanggar hingga pada proses validasi menjadi operator yang hanya memvalidasi bukti pelanggaran yang terekam oleh kamera CCTV berjenis ANPR. Sebelumnya

tugas *back office* menjadi operator secara manual diakibatkan kamera CCTV yang digunakan pada tahun 2019 bukan kamera berjenis ANPR namun hanya sebagai kamera CCTV pemantau saja.

4.3.2.2 Jangka Menengah (*Intermediate Outcome*)

Untuk jangka menengah yang dimaksud oleh Ripley ialah penjabaran dari perencanaan jangka pendek sebagai tindakan lanjutan dari sebuah kebijakan. Walaupun E-TLE sempat berhenti beroperasi pada tahun 2019, namun pada tahun 2021 E-TLE kembali difungsikan dengan menggunakan kamera berjenis ANPR ini. Dalam program E-TLE ini pihak Direktorat Jendral Lalu Lintas mengatakan bahwa untuk Kamera ANPR ini sudah beroperasi di 11 titik dengan dua jenis pelanggaran yang dapat ditangkap.

“untuk saat ini, kamera ANPR ini masih beroperasi 11 titik dengan hanya dua jenis pelanggaran yaitu menggunakan telepon genggam saat berkendara dan tidak menggunakan sabuk pengaman. Secara tidak langsung kamera ANPR ini masih mendeteksi pengguna jalan yang menggunakan mobil”. (BRIPKA Syukrianto, Direktorat Jendral Lalu Lintas. Pada 25 Mei 2021).

Pendapat yang sama juga dikatakan oleh Staff Tilang Kiki Nidya Pratiwi,

“Sejak pemberlakuan ETLE pada 25 April 2021, setiap harinya saya dapat didatangi masyarakat yang terkena tilang dengan membawa surat tilang, rata-rata yang datang adalah pengguna kendaraan beroda empat”. (Kiki Nidya Pratiwi, Polrestabes. Pada 17 Juni 2021).

Untuk saat ini di kota Makassar sendiri telah memiliki 16 kamera yang berjenis ANPR dengan 11 titik lokasi yang dapat dilihat pada tabel 8 dan kamera-kamera yang ada di beberapa lampu lalu lintas digunakan sebagai kamera pemantau, sedangkan pada program ETLE pada tahun 2018 kamera CCTV di setiap lampu merah digunakan untuk penilangan pelanggaran secara manual

namun saat ini digantikan oleh kamera ANPR yang mampu mendeteksi secara langsung sehingga tugas *back office* hanya memvalidasi hasil tangkapan dari kamera ANPR.

Tabel 8.

Lokasi kamera E-TLE di Kota Makassar

NO	LOKASI	NO	LOKASI
1	Jl. Jend. Ahmad Yani	9	Jl. Barombong
2	Jl. Kartini - Jend. Sudirman	10	Jl. Perintis Kemerdekaan (01)
3	Jl. Hj. Bau	11	Jl. Perintis Kemerdekaan (02)
4	Jl. Ratulangi (01)	12	Jl. Perintis Kemerdekaan
5	Jl Ratulangi	13	Jl. Hertasning (01)
6	Jl. Nusantara (01)	14	Jl. Hertasning
7	Jl. Nusantara (02)	15	Jl. Urip Sumoharjo (01)
8	Jl. Bulusaraung	16	Jl. Urip Sumoharjo

(Sumber: Direktorat Jendral Lalu Lintas, 25 Mei 2021)

Berdasarkan tabel 8 diatas, bahwa titik kamera E-TLE yang berjenis ANPR sudah terpasang di beberapa tempat strategis yang terletak dibawah papan reklame bukan lagi terpasang di lampu merah. Sedangkan untuk pengoperasian E-TLE pada tahun 2019 silam kamera CCTV yang telah terpasang sebanyak 15 titik di alih fungsikan menjadi kamera pemantau saja. Sedangkan untuk mendeteksi pelanggaran hanya menggunakan kamera CCTV berjenis ANPR. Untuk jangka menengah yang dimaksudkan oleh Ripley (Purwanto, 2012) disini ialah bagaimana tindaklanjutan dari perencanaan jangka pendek. Dalam hal ini pihak Polrestabes Kota Makassar akan menambah beberapa kamera CCTV berjenis ANPR ini di beberapa lokasi baru dan juga penambahan jenis pelanggaran yang tidak hanya untuk pengguna kendaraan roda empat juga untuk pelanggaran roda dua.

Berdasarkan hasil wawancara di Polrestanes Kota Makassar mengenai Jangla Menengah yang maksud Ripley dalam (Purwanto, 2012) bahwa setelah perbaikan internal dengan peralihan tugas di *back office* maka selanjutnya ialah penambahan kamera CCTV berjenis ANPR di beberapa lokasi baru serta dengan penambahan fungsi dari kamera ANPR ini dalam mendeteksi jenis pelanggaran yang lebih beragam serta target sasarannya tidak hanya pengguna kendaraan roda empat saja namun juga pengguna kendaraan roda dua dan roda enam juga.

4.3.2.3 Jangka Panjang (*long term outcome*)

Jangka panjang ini merupakan perencanaan yang memiliki sasaran dan tindakan yang dilakukan oleh implementor dengan jangka waktu yang lama, atau dapat disederhanakan jangka panjang ini merupakan pertimbangan secara lebih mendetail agar lebih suatu kebijakan dapat lebih matang untuk diterapkan. Untuk hasil jangka Panjang dalam penerapan ETLE di Kota Makassar ini untuk memenuhi tujuan dari ETLE ini yaitu untuk membentuk budaya tertib lalu lintas. Dalam program jangka panjang ini pihak Polrestabes dan Direktorat Jendral Lalu Lintas sepakat bahwasanya semakin lama E-TLE dapat beroperasi dengan lancar di Kota Makassar maka angka pelanggaran dan kecelakaan dapat menurun. Tidak hanya sampai disitu, untuk jangka panjang ini pihak Satlantas Kota Makassar akan berusaha untuk meningkatkan produk kamera CCTV berjenis ANPR ini di beberapa titik di Kota Makassar yang rawan terjadinya pelanggaran. Pernyataan ini disampaikan langsung oleh ketua Tim ETLE AIPTU Murdadi.

“untuk jangka panjang kami sedang berusaha untuk memperbanyak jenis kamera CCTV ANPR ini, ke depan tidak lagi hanya mobil yang terdeteksi melainkan dapat mendeteksi pengguna motor juga dan penambahan jenis pelanggaran-pelanggaran yang dapat terekam langsung oleh Kamera ANPR

ini”. (AIPTU Murdadi, Polrestabes. Pada 17 Juni 2021).

Hal yang sama dikemukakan oleh Kompol Joko Sutrisno,

“kami mengusahakan akan ada penambahan kamera di beberapa titik baru lagi dan mensosialisasikan lebih gencar lagi dengan begitu masyarakat tertanam untuk secara paksa menaati aturan lalu lintas sehingga demikian mampu menciptakan budaya berlalu lintas yang tertib seperti dari tujuan ETLE ini”. (Kompol Joko, Direktorat Jendral Lalu Lintas. Pada 25 Mei 2021).

Berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan pada bulan Mei dan Juni di Polrestabes kota Makassar dan Direktorat Jendral Lalu Lintas dengan mengkaji literatur dari Ripley dalam (Purwanto, 2012) terkait hasil jangka panjang dalam indikator *Policy Outcomes* dapat disimpulkan bahwasanya dalam progres jangka panjang ialah lanjutan daripada progres jangka menengah. Untuk jangka panjang ini bertujuan dalam menciptakan budaya tertib lalu lintas sehingga angka pelanggaran di kota Makassar dapat menurun. Dalam perwujudan budaya tertiba lalu lintas ini dapat dilaksanakan dalam peningkatan produksi kamera CCTV berjenis ANPR ini dengan jenis pelanggaran yang lebih beragam serta target sasaran lebih meluas.

Dari indikator *policy outcomes* menurut Ripley dalam (Purwanto, 2012) yang terdiri dari 1) Jangka Pendek, 2) Jangka Menengah, 3) Jangka Panjang yang menjadi sub indikator dari *Polciy Outcomes* bahwa implementasi E-TLE diukur dari *Policy Outomes* berdasarkan hasil wawancara dengan dua instansi yang berbeda yakni Direktorat Jendral Lalu Lintas dan Polrestabes kota Makassar bahwa implementasi dari E-TLE di Kota Makassar dilakukan dengan perencanaan secara bertahap mulai dari perbaikan internal tugas dari *back office*, pergantian kamera CCTV pemantau menjadi kamera CCTV berjenis ANPR, penempatan

kamera di titik lokasi baru, penambahan produksi kamera berjenis ANPR, hingga perluasan jenis pelanggaran yang dapat dideteksi serta perluasan target sasaran yang tidak hanya pada kendaraan roda empat namun dapat mencakup kendaraan roda dua dan roda enam atau lebih.

4.4 Efektifitas Kebijakan Program E-TLE di Kota Makassar

Menurut H. Emerson dalam (Soewarno, 2006: 15) yang menyatakan efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Efektivitas juga dapat diartikan sebagai ukuran berhasil tidaknya suatu organisasi mencapai tujuannya. Apabila suatu organisasi berhasil mencapai tujuannya, maka organisasi tersebut dikatakan telah berjalan dengan efektif (Ulum, 200: 294) Setiap kebijakan publik mempunyai tujuan, baik itu berorientasi pada pencapaian tujuan atau pemecahan masalah maupun kombinasi keduanya. Tujuan dari kebijakan publik adalah untuk memperoleh nilai yang baik oleh publik dengan *publik goods* (barang publik) maupun *public service* (jasa publik). Nilai tersebut sangat dibutuhkan oleh publik dalam meningkatkan kualitas hidup baik fisik maupun nonfisik. Dalam proses kebijakan ini terdiri dari serangkaian kegiatan dalam menyiapkan, menentukan, melaksanakan serta mengendalikan kebijakan. Efektivitas suatu kebijakan publik ditentukan oleh proses kebijakan yang melibatkan tahapan-tahapan dan variabel-variabel (B. Sore, 2017: 120) Dalam implementasi kebijakan untuk mengukur bahwa sebuah kebijakan sudah dapat dikatakan efektif ataupun tidak dapat dilihat dari beberapa indikator. Indikator-indikator ini ialah sebagai acuan untuk mengukur keefektifan

sebuah kebijakan yang telah diimplementasikan. Dalam pengukuran efektifitas kebijakan penerapan tilang elektronik (*electronic traffic Law enforcement*) di kota Makassar peneliti menggunakan teori Efektifitas dari (Donnelly, 1996) dengan beberapa indikator yaitu:

- a) Efisiensi yaitu melihat perbandingan aspek prestasi terhadap biaya yang dihasilkan dari kebijakan E-TLE tersebut. Dengan kata lain, efisiensi dalam hal ini membandingkan antara *output* dengan *input*.
- b) Kepuasan yaitu dengan mengukur untuk menunjukkan tingkat dimana organisasi dapat memenuhi kebutuhan masyarakat.
- c) Keunggulan, yaitu tingkat dimana organisasi atau Lembaga yang mengeksekusi dapat benar-benar tanggap terhadap perubahan internal dan eksternal atau secara sederhana melihat perubahan yang terjadi baik internal maupun eksternal terhadap kebijakan tilang elektronik E-TLE ini.
- d) Pengembangan disini bermaksud untuk mengukur kemampuan organisasi dalam meningkatkan kapasitasnya dalam menghadapi tuntutan dari masyarakat.

4.4.1 Efisiensi

Efisiensi yang dimaksud oleh (Donnelly, 1996: 34) ialah untuk melihat perbandingan aspek prestasi terhadap biaya yang dihasilkan dari sebuah kebijakan, secara sederhana efisiensi dalam hal ini ialah membandingkan antara *output* dengan *input*. Keberadaan 15 titik kamera CCTV untuk program ETLE pada tahun 2018 nyatanya tidak sesuai dengan yang diharapkan. Hal ini masih jauh dari ketentuan kebijakan ETLE secara nasional, untuk wilayah Kota

Makassar tidak cukup matang untuk memikirkan kembali pemberlakuan ETLE karena melansir dari webstie pmj.etc sendiri kamera yang digunakan berjenis ANPR yang mampu secara otomatis menangkap bukti pelanggaran. Sedangkan yang diterapkan di Kota Makassar pada Desember 2018 tidaklah menggunakan kamera yang sesuai ketentuan dari program ETLE itu sendiri.

Akibat penggunaan kamera CCTV yang bukan berjenis ANPR, ETLE pada tahun 2018 harus berhenti diakhir 2019 saja. Hal ini di dasari karena penggunaan kamera CCTV ini dilakukan secara manual oleh operator di *Back Office*. Dilansir dari data yang diperoleh dari Polrestabes Kota Makassar selama 2018-2019 akhir. Pada Desember 2018 masih dalam tahap sosialisasi, sedangkan untuk penindakan dilakukan pada Januari 2019 dan berakhir pada Desember 2019 yang artinya hanya berlaku selama 12 bulan.

Tabel 9.

Laporan Penindakan E-TLE Januari-Desember 2019

NO	BULAN	JENIS RAN			JENIS PELANGGARAN				JUMLAH
		R2	R4	R6 / LBH	HELM	MARKA	GUN HP	BERBONCE NGAN LEBIH DARI SATU	
1	Januari	255	145	-	89	311	-	-	400
2	Februari	398	142	-	82	458	-	-	540
3	Maret	353	102	-	108	347	-	-	455
4	April	100	-	-	100	-	-	-	100
5	Mei	172	28	-	155	43	-	2	200
6	Juni	274	166	-	70	369	-	1	440
7	Juli	534	286	-	117	701	-	2	820
8	Agustus	393	232	-	27	598	-	-	625
9	September	223	197	-	26	394	-	-	420

10	Oktober	332	353	-	18	667	-	-	685
11	November	298	257	-	1	554	-	-	555
12	Desember	198	152	-	17	333	-	-	350
JUMLAH		3530	2060	0	810	4775	0	5	5590

(Sumber: Satlantas Polrestabes Kota Makassar, 26 Juni 2021)

Dari hasil olah data penelitian, dapat dilihat bahwa jenis pelanggaran yang terjaring sebanyak empat jenis pelanggaran yakni pelanggaran marka jalan, berboncengan lebih dari kapasitas penumpang, penggunaan helm, dan penggunaan handphone. Dari data diatas dapat dilihat bahwa pelanggaran marka jalan merupakan pelanggaran yang paling sering terjadi selama tahun 2019. Dan rata-rata untuk pelanggaran dilakukan lebih banyak oleh penggunaan kendaraan roda dua. Selama satu tahun beroperasi tentunya bukti pelanggaran ini dilakukan secara manual oleh operator di *back office* yang senantiasa memantau, menangkap gambar pelanggaran secara manual dan memvalidasi bentuk pelanggaran.

Pengoperasian secara manual membuat E-TLE harus terhenti sampai Desember 2019 saja, ini dikonfirmasi sendiri oleh Pak Murdadi, ketua Tim E-TLE

“E-TLE pada dua tahun sebelumnya memang sempat terhenti karena pengoperasian yang masih manual dilakukan oleh operator di sini (back office). Operator disini harus menangkap gambar sendiri dari hasil pemantauan CCTV di monitor.” (AIPTU Murdadi, Polrestabes. 17 Juni 2021).

Berdasarkan hasil wawancara dengan AIPTU Murdadi sebagai Komandan E-TLE menjelaskan bahwa E-TLE sudah hadir dari tahun 2018 dan harus terhenti pada akhir 2019 yang disebabkan pengoperasian yang terlalu berbelit-belit. Atas dasar itulah E-TLE terhenti selama satu tahun pada tahun 2020. Pada tahun 2021 E-TLE kembali diterapkan dengan perbaikan dari kekurangan-kekurangan yang

ada di 2018 dimana ETLE pertama kali diberlakukan di Kota Makassar. Pada MARET 2021 ETLE kembali diberlakukan dengan penggunaan kamera cctv ANPR selama pemberlakuan ETLE tahun 2021 dilakukan sosialisai terlebih dahulu untuk memperkenalkan kepada masyarakat dengan sistem penilangan secara elektronik, sedangkan untuk penindakan dilakukan pada satu bulan setelah sosialisasi.

Nampaknya pihak satuan kepolisian lalu lintas kota makassar belajar dari kekurangan penerapan ETLE di dua tahun sebelumnya. Dimana pada CCTV berjenis ANPR ini mampu menangkap gambar pengendara yang melakukan pelanggaran secara otomatis namun jenis pelanggaran yang terekam masih sebatas penggunaan handphone dan penggunaan sabuk pengaman untuk pengguna kendaraan roda empat. Berbeda dengan ETLE pada tahun 2018 silam dimana terdapat empat jenis pelanggaran yang dapat ditindak baik untuk pengguna kendaraan roda dua dan roda empat.

Untuk penerapan ETLE kembali di tahun 2021, adapun peneliti dapatkan data dari Satlantas Polrestabes Makassar tercatat dari Maret hingga 13 Juni 2021.

Tabel 10.
Data E-TLE Maret-Juni 2021

No.	Bulan	Jumlah Pelanggaran
1.	Maret	23.809
2.	April	65.868
3.	Mei	81.377
4.	Juni	36.961
	Jumlah	208.015

(Sumber: Satlantas Polrestabes Kota Makassar, 25 Juni 2021)

Dari data diatas yang diperoleh oleh peneliti menunjukkan jumlah pelanggaran berupa penggunaan telepon genggam dan penggunaan sabuk

pengaman untuk pengguna kendaraan beroda empat saja. Untuk saat ini ETLE yang diberlakukan di Kota Makassar masih mendeteksi pelanggaran yang dilakukan untuk kendaraan beroda empat saja untuk pengguna roda dua masih belum dapat dilakukan namun untuk kedepan akan diberlakukan untuk pengguna kendaraan roda dua, hal ini pun di konfirmasi oleh pak Murdadi selaku ketua Tim ETLE.

“Untuk saat ini masih sebatas pelanggaran roda empat, seperti penggunaan handphone dan sabuk pengaman. Jadi kamera ETLE akan mendeteksi secara otomatis dan operator di Back Office yang akan memvalidasi nomor plat kendaraan dan jenis pelanggaran yang terdeteksi. Ke depan untuk pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan roda dua akan dilakukan sembari memperbanyak kamera ELTE berjenis ANPR ini”.(AIPTU Murdadi, Polrestabes. 17 Juni 2021).

Untuk saat ini kamera ETLE berjenis ANPR sebanyak 11 titik lokasi dengan 16 kamera yang terpasang pada reklame di Kota Makassar, namun tidak seluruh kamera berjenis ANPR ini aktif setiap hari. Pada 25 Mei 2021 peneliti melakukan wawancara di Kantor Direktorat Jendral Lalu Lintas dengan data perincian penindakan E-TLE pada Senin, 24 Mei 2021 bahwa yang aktif pada hari itu hanya 9 kamera dan 7 kamera lainnya mati. 9 kamera yang aktif yaitu Jl. Kartini-Jend. Sudirman, Jl. Hj. Bau, Jl. Ratulangi, Jl. Bulusaraung, Jl. Perintis Kemerdekaan 02, Jl. Hertasning, Jl. Urip Sumohardjo, dan Jl. Nusantara 02.

“Setiap hari pihak polrestabes harus mengirimkan laporan harian terhadap penindakan E-TLE yang terjadi di hari tersebut. Contoh pada data kemarin (Tabel 11) bahwa 9 kamera On dan 7 Off. Hal ini dikarenakan adanya gangguan teknis seperti jaringan internet ataupun gangguan lainnya.” (BRIPKA Syukriyanto, Direktorat Jendral Lalu Lintas. 25 Mei 2021).

Dari hasil wawancara dengan Bripka Syukriyanto bagian GAR bahwa setiap harinya pihak Polrestabes harus mengirimkan hasil laporan yang terekam

pada satu hari setelahnya, sehingga pihak Direktorat Jendral Lalu Lintas dapat mengontrol dengan baik pada program E-TLE ini.

Tabel. 11
Rincian Penindakan E-TLE Senin, 24 Mei 2021

NO	LOKASI	ERA KAM US STAT	JENIS RAN			PELANGGARAN		JUMLAH
			R2	R4	R6/LBH	SEAT BELT	GUN HP	
1	JL. JEND. AHMAD YANI	*	-	-	-	-	-	-
2	JL. KARTINI - JEND. SUDIRMAN	✓	-	-	-	-	-	-
3	JL. HJ. BAU	✓	-	803	-	800	3	803
4	JL. RATULANGI (01)	✓	-	154	-	154	-	154
5	JL RATULANGI	✓	-	158	-	158	-	158
6	JL. NUSANTARA (01)	*	-	-	-	-	-	-
7	JL. NUSANTARA (02)	✓	-	90	-	90	-	90
8	JL. BULUSARAUNG	✓	-	-	-	-	-	-
9	JL. BAROMBONG	✓	-	-	-	-	-	-
10	JL. PERINTIS KEMERDEKAAN (01)	*	-	-	-	-	-	-
11	JL. PERINTIS KEMERDEKAAN (02)	✓	-	-	-	-	-	-
12	JL. PERINTIS KEMERDEKAAN	*	-	-	-	-	-	-
13	JL. HERTASNING (01)	✓	-	169	-	169	-	169
14	JL. HERTASNING	✓	-	26	-	25	1	26
15	JL. URIP SUMOHARJO (01)	✓	-	350	-	347	3	350
16	JL. URIP SUMOHARJO	✓	-	565	-	565	-	565
	JUMLAH	9 kamera on dan 7 off	-	2315	-	2308	7	2315

(Sumber: Direktorat Jendral Lalu Lintas Kota Makassar, 2021)

Dari hasil oleh data penelitian di kantor Polrestabes Satlantas Kota Makassar pada hari itu semua kamera di semua titik berfungsi walaupun ada

beberapa waktu kamera tersebut *off* karena gangguan teknis hal ini di konfirmasi oleh AIPTU Murdadi bahwa:

“Untuk saat ini semua kamera di 11 titik lokasi berfungsi dengan baik, beberapa waktu lalu memang ada kendala namun telah diatasi dengan baik. Setiap harinya memang kami harus mengirimkan hasil laporan pelanggaran yang terjadi setelah melalui tahap validasi di ruang commad center.” (AIPTU Murdadi, Polrestabes. 17 Juni 2021).

Berdasarkan hasil wawancara dan studi literatur bahwa untuk mengukur tingkat efisiensi daripada penerapan E-TLE ini tentunya menurut (Donnelly, 1996) mengatakan bahwa efisiensi ialah perbandingan antara input dan output dari sebuah kebijakan yang artinya bagaimana suatu kebijakan ini dapat berjalan dengan baik tanpa harus membuang waktu, tenaga dan biaya. E-TLE hadir di kota Makassar tentunya untuk membantu dalam mengatasi permasalahan kemacetan di Kota Makassar yang tentunya disebabkan oleh berbagai faktor seperti kecelakaan maupun pelanggaran lalu lintas yang tinggi. Dari hasil pemantauan peneliti beberapa bulan setelah penerapan E-TLE ini tidak memberikan perubahan yang signifikan terhadap penurunan jumlah pelanggaran lalu lintas hal ini dapat disebabkan E-TLE ini masih beroperasi untuk penindakan kendaraan roda empat dengan jenis pelanggaran tidak memakai sabuk pengaman dan penggunaan handphone saat berkendara. Tentunya dengan kedua jenis pelanggaran ini masih belum memberikan dampak yang signifikan dalam menciptakan ketertiban berlalu lintas jika dikaitkan dengan mengatasi kemacetan yang ada, tidak hanya itu penindakan yang hanya di target sasaran kepada pengguna kendaraan beroda empat saja belum kepada pengguna kendaraan roda dua. Sedangkan data yang peneliti dapatkan pada tabel 1. bahwasanya pelanggaran lalu lintas tertinggi

dilakukan oleh pengguna kendaraan beroda dua. Dalam artian kebijakan atau program E-TLE di kota Makassar ini hanya sebagai program yang belum matang untuk diterapkan di kota Makassar.

4.4.2 Kepuasan

(Donnelly, 1996) memaparkan kepuasan yang dimaksud ialah pengukuran untuk menunjukkan tingkat organisasi dapat memenuhi kebutuhan masyarakat. Di Kota Makassar sendiri kurang lebih empat bulan berjalannya program E-TLE di tahun 2021 dan satu tahun beroperasinya ETLE di Kota Makassar pada tahun 2019 silam pada kenyataannya masih belum mencapai kepuasan baik itu dari masyarakat maupun dari Lembaga yang terkait. Hal ini dikarenakan jumlah produksi yang masih minim dan dari segi operasional. Disampaikan oleh pihak Direktorat Jendral Lalu Lintas dan pihak Polrestabes bagian Satlantas Kota Makassar bahwa:

“Tentunya kalau mengukur kepuasan kami dari direktorat masih belum puas karena saat ini target sasaran masih sebatas pengguna kendaraan roda empat saja belum kepada pengguna jalan lainnya.” (Kopol Joko, Direktorat Jendral Lalu Lintas. Pada 25 Mei 2021)

Pernyataan ini juga disampaikan oleh Pak Murdadi selaku pemimpin tim ETLE, menyatakan bahwa masih kurang puas untuk penerapan ETLE pada tahun 2021 ini walaupun sudah menggunakan kamera canggih berjenis ANPR. Berikut pernyataan beliau:

“kalau ETLE pada tahun 2019 dan pada tahun ini ada plus minusnya, kalau pada tahun kemarin itu jenis pelanggaran yang bisa ditindak ada beragam dan menargetkan semua jenis kendaraan baik roda dua, roda empat, maupun lebih. Kalau pada tahun ini (2021) masih sebatas roda empat saja dan itu kami merasa masih belum cukup puas karena seharusnya target kami adalah semua jenis kendaraan”. (AIPTU Murdadi, Polrestabes. Pada 17 Juni 2021)

Penelitian yang dilakukan oleh peneliti terhadap kepuasan masyarakat dalam hal ini target sasaran pengguna jalan pada penerapan ETLE di Kota Makassar mendapat tanggapan yang beragam dari narasumber yang peneliti dapatkan. Beberapa masih kurang puas terhadap penerapan program E-TLE ini dan masyarakat yang peneliti temui masih belum tau bahwa pelanggaran ETLE untuk saat ini masih pada kendaraan beroda dua dengan jenis pelanggaran tidak menggunakan sabuk pengaman dan penggunaan telepon genggam. Berikut pernyataan masyarakat.

“Sebenarnya bagus ETLE di kota Makassar, namun agak merugikan bagi kami Grab Mobil yang sedang mencari penumpang tentunya menggunakan smartphone untuk melihat titik lokasi penjemputan pelanggan”. (Hery, Pengendara Online. Pada 19 Juni 2021).

“sah-sah saja kalau ETLE ini hadir tapi saya kan harus melihat maps untuk mengantarkan penumpang ataupun makanan yang dipesan penumpang jadi harus buka handphone (smartphone) kalau ETLE menangkap kami sebagai pelanggar pada saat menggunakan Handphone juga agak merugikan saya” (Ardi, Pengendara Online. Pada 19 Juni 2021).

“Puas saya belum tau karena belum pernah merasakan tapi kalau pegang hp terus dikirimkan surat tilang ke rumah saya juga bingung sedangkan saya seorang ojek online yang harus menggunakan handphone untuk melihat titik penjemputan pelanggan” (Dika, Pengendara Online. Pada 19 Juni 2021).

Dari hasil olah data penelitian yang peneliti lakukan kepada pengguna jalan dalam hal ini pengguna transportasi online memiliki tanggapan kepuasan yang berbeda. Jika narasumber diatas adalah pengguna transportasi online, tingkat kepuasan yang dirasakan oleh masyarakat yang peneliti temui di Jl. Cendrawasih berpendapat seperti dibawah ini.

“kalau saya kurang puas karena saya sebagai masyarakat masih

belum paham betul bagaimana E-TLE ini saya tidak mendapatkan sosialisasinya. Tapi kalau program ini bisa mengurangi pungli di jalan ya saya setuju-setuju saja. Tapi kalau sistem penindakannya tidak secara langsung sama saja dapat merugikan kami dan membuat kami lebih sulit karena harus mengkonfirmasi lagi. Kalau saya lebih memilih penindakan ditempat saja agar saya tau pelanggaran saya apa” (Saldi, Masyarakat. Pada 19 Juni 2021).

Berdasarkan dari hasil wawancara dan studi literatur yang penulis kaji terhadap indikator kepuasan menurut (Donnelly, 1996) bahwa pada program E-TLE ini tidak memberikan kepuasan dari berbagai pihak baik dari subjek pimpinan, pelaksana, dan target sasaran selama penerapannya. Padahal menurut (Donnelly, 1996), kepuasan yang dimaksud ialah untuk melihat bagaimana kemampuan suatu organisasi dalam memenuhi kebutuhan dari masyarakat itu sendiri. Dari pihak pelaksana sendiri mengkonfirmasi bahwa ETLE tahun ini masih belum cukup memuaskan dikarenakan pelanggaran hanya kepada kendaraan roda empat saja. Tidak hanya itu dalam sosialisasi kepada masyarakat tidak diberikan informasi yang jelas tentang pelanggaran yang dapat ditindak untuk saat ini di kota Makassar. Namun menurut peneliti hal ini sudah cukup bagus dengan sosialisasi seperti itu karena dengan begitu masyarakat lebih waspada terhadap pelanggaran-pelanggaran yang dapat dideteksi kamera E-TLE berjenis ANPR ini. Peneliti juga berpendapat bahwasanya ETLE masih belum dapat memberikan kepuasan kepada masyarakat dalam hal mengatasi kemacetan dengan cara menerapkan ketertiban berlalu lintas, karena peneliti secara pribadi berpikir bahwa penindakan secara manual dan pengaturan lalu lintas secara manual di jalanan lebih efektif daripada menggunakan kamera E-TLE ini.

4.4.3 Keunggulan

Dalam meninjau aspek keunggulan yang dimaksud Gibson (1996) ialah tingkat dimana organisasi yang mengeksekusi dapat benar-benar tanggap terhadap perubahan internal dan eksternal atau secara sederhana dapat dilihat dari perubahan yang terjadi baik internal maupun eksternal. Dalam penerapan tilang elektronik menggunakan CCTV atau bisa disebut ETLE tentunya memiliki keunggulan tersendiri. Dimana penerapan ETLE ini dapat membantu aparat satuan kepolisian lalu lintas dalam mengatur ketertiban berlalu lintas hal ini di konfirmasi oleh pak Joko selaku yang mewakili Direktorat Jendral Lalu lintas.

“Tentunya kalau keunggulan ETLE memiliki banyak keunggulan, dimana ETLE sudah dapat memberikan bukti pelanggaran langsung kepada pelanggar dan dapat mengurangi tindakan pungli yang ada dilapangan” (Kopol Joko, Direktorat Jendral Lalu Lintas. Pada 25 Mei 2021).

Pihak Polrestabes Kota Makassar tentunya sadar betul akan kekurangan dan hambatan ETLE yang dilaksanakan di Kota Makassar. Terbukti dari perubahan signifikan akan sarana dan prasarana ETLE yang hadir di kota Makassar sejak 2018 yang sempat terhenti selama kurang lebih 1,5 tahun. Pihak Polrestabes Kota Makassar mengakui akan adanya hambatan yang dilalui selama pemberlakuan ETLE di kota Makassar pada tahun 2018 hingga 2019 akhir.

Jika pada tahun 2018 masih menggunakan teknologi manual dimana menggunakan kamera pemantau CCTV dengan dioperasikan secara manual oleh *Back Office* maka di tahun 2021 tepatnya pada 23 Maret telah mengalami pergantian kamera yang lebih canggih dengan menggunakan Kamera ANPR.

Kamera ANPR ini lebih mampu mengatasi hambatan yang dirasakan oleh pihak Polrestabes Kota Makassar dalam hal ini Satuan Polisian Lalu Lintas.

Penggunaan kamera ANPR ini lebih baik daripada sebelumnya karena kamera jenis ini mampu menangkap bentuk pelanggaran secara otomatis, berbeda halnya dengan penggunaan kamera CCTV pemantau yang dioperasikan secara manual untuk menangkap jenis pelanggaran yang terekam.

Hal ini dikonfirmasi oleh pak Murdadi selaku ketua tim ETLE.

“Jika tahun 2018 masih menggunakan kamera CCTV dimana operator di Back Office harus standby di depan monitor untuk menangkap jenis pelanggaran yang ada. Sedangkan untuk kamera ANPR ini secara otomatis terekam sehingga operator di Back Office hanya memvalidasi hasil bukti penangkapan gambar dari kamera ANPR”. (AIPTU Murdadi, Polrestabes. Pada 17 Juni 2021).

Dengan kekurangan dan hambatan yang dirasakan betul pada pelaksanaan E-TLE tahun 2019 pihak Satuan Polisi Lalu Lintas Kota Makassar sehingga pengoperasian kembali ETLE ini dilakukan pada 23 Maret 2021 dengan menggunakan kamera ANPR yang memang sesuai dengan kebijakan program ETLE dari Kepolisian Republik Indonesia.

Walaupun sistem penilangan ini memiliki kekurangan dengan catatan bahwa bisa saja pengemudi yang mengendarai kendaraan tersebut bukanlah kendaraan hak milik ataupun kendaraan tersebut sudah dipindahtangankan kepada pemilik lain, hal ini menjadi tanda tanya untuk penerapan E-TLE ini karena bisa saja pemilik kendaraan atau orang yang tidak melakukan pelanggaran mendapatkan surat konfirmasi atas pelanggaran yang dilakukan, maka dari itu kebijakan E-TLE ini juga mengantisipasi jikalau terjadi kasus seperti itu. Seperti diungkapkan oleh Kompol Joko sebagai berikut:

“untuk kendaraan yang sudah dipindahtangankan maka denda pelanggaran yang dilakukan akan ditagih pada saat pembayaran pajak di Samsat oleh pemilik kendaraan yang baru” (Kompol Joko,

Direktorat Jendral Lalu Lintas. Pada 25 Mei 2021).

Tentunya penerapan E-TLE sudah diperhitungkan dengan baik untuk masalah perpindahtanganan pemilik kendaraan. Jikalau pemilik kendaraan pihak pertama tidak melakukan pelanggaran dapat mengkonfirmasi ke posko E-TLE ataupun melalui website www.ettle.pmj atau www.ettle-sulsel.pmj. Dengan demikian pelanggaran yang dilakukan oleh pihak kedua selaku orang yang telah dipindahtangankan kendaraan tersebut harus melunasi denda pelanggaran sesuai jenis pelanggaran yang dilakukan sebelum membayar pajak. Karena Samsat adalah salah satu *stakeholder* dalam penerapan kebijakan E-TLE ini, jadi pihak yang melakukan pelanggaran harus melunasi biaya pelanggaran yang dilakukan sebelum membayar pajak kendaraan. (www.ettle.pmj, diakses Pada 1 September 2021).

Tidak sampai disitu keunggulan dari E-TLE ini tidak hanya semata-mata penilangan yang dapat ditindak langsung dengan bukti gambar yang terekam namun juga apabila pengendara yang mengendarai kendaraan yang bukan miliknya atau bukan hak milik maka sistem dari E-TLE ini bekerja dengan cara menindaklanjuti pelanggaran yang terjadi pada saat pembayaran pajak, untuk itu Samsat menjadi salah satu *stakeholder* dari penerapan kebijakan E-TLE ini.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan serta kajian literatur yang diambil dari (Donnelly, 1996) mengenai keunggulan dari E-TLE. Keunggulan E-TLE dari hasil wawancara yang penulis telah lakukan bahwa E-TLE dapat memberikan bukti valid atas pelanggaran yang telah dilakukan, tidak hanya itu dalam sistem pembayaran denda juga telah menggunakan sistem online

sehingga dapat mengurangi praktik pungli di jalanan, untuk masalah mekanisme denda pelanggaran jika ada kasus kendaraan telah peralihan hak milik program E-TLE telah bekerja sama dengan pihak Samsat untuk menangani masalah ini dimana pada saat pembayaran pajak pihak pengendara yang telah melakukan pelanggaran wajib menyelesaikan denda pelanggaran jika tidak maka tidak dapat membayar pajak kendaraan pada saat hendak membayar pajak kendaraan di Samsat.

4.4.4 Pengembangan

Pengembangan yang dimaksud ini ialah untuk mengukur kemampuan organisasi dalam meningkatkan kapasitasnya dalam menghadapi tuntutan dari masyarakat. Dalam penerapan E-TLE di kota Makassar dari akhir tahun 2018 ditempat di 15 titik yakni berada di setiap lampu merah, namun pada kenyataannya E-TLE pada tahun akhir tahun 2019 berhenti beroperasi. Berhentinya E-TLE pada tahun 2019 ini semata-mata karena dirasa kurang efisien karena pada saat itu dioperasikan secara manual di *Back Office* oleh tim operator yang bertugas. Pengoperasian secara manual ini dimana operator harus menatap layar monitor dan menangkap gambar secara manual pelanggar yang terekam, lalu memvalidasikan hasil gambar yang tertangkap dengan nomor plat polisi kendaraan, setelah semua dirasa telah lengkap dan memenuhi prosedur maka pelanggar akan siap dikirimkan surat tilang beserta bukti pelanggarannya.

Dengan sistem pengoperasian secara manual ini, pihak operator harus memantau pengguna jalan yang melakukan pelanggaran. Oleh sebab itu, E-TLE hanya dapat beroperasi selama satu tahun saja dan harus terhenti pada akhir 2019.

Pada 24 Maret 2021, E-TLE kembali dioperasikan sebagaimana memenuhi tujuan daripada ELTE dua tahun sebelumnya. Pihak Kepolisian Kota Makassar bagian Satlantas sadar betul akan kekurangan yang ada pada tahun 2019 yang membuat penerapan E-TLE ini kurang efektif dilaksanakan. Sehingga pada penerapan E-TLE di tahun 2021 diterapkan dengan mengatasi hambatan terbesar pada kegagalan penerapan ELTE di Kota Makassar sebelumnya.

Pada penerapan ETLE tahun 2021 ini, pihak Kepolisian Kota Makassar telah menyiapkan kamera pemantau berjenis ANPR yang secara otomatis dapat menangkap gambar pengguna jalan yang melakukan pelanggaran dan kamera berjenis ANPR ini mampu memvalidasi nomor polisi kendaraan. Dengan canggihnya kamera berjenis ANPR ini, tim operator hanya bertugas untuk memvalidasi hasil dari tangkapan kamera dari jenis ANPR ini setelah itu tim operator yang bertugas mengirimkan surat tilang beserta bukti pelanggaran kepada kantor POS yang akan menyalurkan atau mengirimkan langsung kepada alamat yang bersangkutan.

“Untuk saat ini yang beroperasi hanya 11 titik, sedikit berkurang dari 2018 yang menggunakan 15 kamera yang aktif. Namun untuk kedepannya akan ada penambahan titik-titik baru dengan menggunakan Kamera ANPR ini” (BRIPKA Syukriyanto, Direktorat Jendral Lalu Lintas. Pada 25 Mei 2021).

Hal ini diperkuat juga dengan pernyataan dari pihak Polrestabes

“Iya, saat ini masih dalam tahap pengembangan tentunya untuk menambah kamera ANPR membutuhkan biaya yang tidak sedikit tapi InsyaAllah kedepan ETLE ini tidak hanya juga menangkap pelanggaran dari pengguna mobil saja tapi juga motor dengan penambahan jenis pelanggaran juga”. (AIPTU Murdadi, Polrestabes. Pada 17 Juni 2021).

“Berbeda dengan tahun 2018 silam yang masih menggunakan teknologi manual sedangkan ANPR ini sudah dapat menangkap sendiri

pelanggaran yang terdeteksi.” (BRIPDA Ashari, Polrestabes. Pada 17 Juni 2021).

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan serta dalam pengkajian literatur, dalam indikator pengembangan menurut (Donnelly, 1996) bahwasanya pengembangan yang dimaksud oleh Gibson ialah mengukur kemampuan dari organisasi dalam meningkatkan kapasitasnya dalam menghadapi tuntutan dari masyarakat. Tentunya Pihak Kepolisian Kota Makassar untuk saat ini masih menargetkan sasaran pengguna kendaraan roda empat saja namun untuk kedepan pihak kepolisian bagian satlantas Kota Makassar akan menambah kamera berjenis ANPR ini dengan target sasaran pengguna jalan roda dua dan jenis pelanggaran yang lebih banyak terdeteksi.

Dalam mengukur efektifitas dalam penerapan E-TLE di Kota Makassar, (Donnelly, 1996) memaparkan empat indikator dalam mengukur efektifitas suatu program kebijakan, keempat indikator tersebut ialah efisiensi, kepuasan, keunggulan, dan pengembangan. Dari keempat indikator ini untuk mengukur efektifnya penerapan E-TLE di Kota Makassar ini masih belum dapat dikatakan efektif dikarenakan penindakan secara manual lebih memudahkan dalam penindakan secara langsung, tidak hanya itu target sasaran yang hanya menargetkan kendaraan roda empat dan jenis pelanggaran yang dapat dideteksi masih sebatas penggunaan sabuk pengaman (*seatbelt*) dan penggunaan telepon/*smartphone* tidak memberikan perubahan yang signifikan dikarenakan pelanggaran lalu lintas tidak hanya disebabkan oleh pengguna kendaraan roda empat saja namun juga kendaraan roda dua maupun roda enam serta jenis pelanggaran yang terdeteksi masih minim dari keseluruhan bentuk pelanggaran

yang dapat dideteksi oleh kamera E-TLE.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil penelitian dengan mengkaji hasil wawancara dengan informan dan studi literatur maka terkait Implementasi kebijakan E-TLE dalam mengatasi kemacetan dan meningkatkan kesadaran tertib berkendara di kota Makassar dengan menggunakan dua indikator pengukuran kinerja menurut Ripley dalam (Purwanto, 2012) yaitu Indikator *Policy Output* dengan sub indikatornya ialah Akses, Cakupan, Kesesuaian program dengan kebutuhan, dan akuntabilitas. sedangkan Indikator lainnya ialah indikator *Policy Outcomes* dengan sub indikator jangka pendek, jangka menengah, dan jangka Panjang. Maka dapat ditarik kesimpulan dari hasil analisis bahwa untuk Indikator *Policy Output* terhadap implementasi E-TLE di Kota Makassar belum sepenuhnya memenuhi keempat indikator tersebut. Mulai dari pengaksesan dan cakupan yang masih belum menyeluruh hingga program E-TLE di Kota Makassar masih belum dirasakan oleh masyarakat telah memenuhi kebutuhan target sasaran walaupun indikator akuntabilitas telah sepenuhnya terlaksanakan dengan baik namun belum mampu mencakup keseluruhan aspek masyarakat dalam penyampaian informasi mengenai E-TLE di Kota Makassar. Sehingga daripada itu apa yang dimaksud Ripley dalam (Purwanto, 2012) dalam indikator *Policy Output* belum tercapai pada penerapan E-TLE di Kota

Makassar. Sedangkan untuk indikator *Policy Outcomes* bahwa implementasi E-TLE diukur dari *Policy Outcomes* berdasarkan hasil wawancara dengan dua instansi yang berbeda yakni Direktorat Jendral Lalu Lintas dan Polrestabes kota Makassar bahwa implementasi dari E-TLE di Kota Makassar dilakukan dengan perencanaan secara bertahap mulai dari perbaikan internal tugas dari *back office*, pergantian kamera CCTV pemantau menjadi kamera CCTV berjenis ANPR, penempatan kamera di titik lokasi baru, penambahan produksi kamera berjenis ANPR, hingga perluasan jenis pelanggaran yang dapat dideteksi serta perluasan target sasaran yang tidak hanya pada kendaraan roda empat namun dapat mencakup kendaraan roda dua dan roda enam atau lebih.

2. Dalam mengukur efektifitas dalam penerapan E-TLE di Kota Makassar, (Donnelly, 1996) dengan berdasarkan hasil penelitian dengan mengkaji hasil wawancara dengan informan dan studi literatur yang terkait ada empat indikator dalam mengukur efektifitas suatu program kebijakan, keempat indikator tersebut ialah efisiensi, kepuasan, keunggulan, dan pengembangan. Dari keempat indikator ini untuk mengukur efektifnya penerapan E-TLE di Kota Makassar ini masih belum dapat dikatakan efektif dikarenakan penindakan secara manual lebih memudahkan dalam penindakan secara langsung, tidak hanya itu target sasaran yang hanya menargetkan kendaraan roda empat dan jenis pelanggaran yang dapat dideteksi masih sebatas

penggunaan sabuk pengaman (*seatbelt*) dan penggunaan telepon/*smartphone* tidak memberikan perubahan yang signifikan dikarenakan pelanggaran lalu lintas tidak hanya disebabkan oleh pengguna kendaraan roda empat saja namun juga kendaraan roda dua maupun roda enam serta jenis pelanggaran yang terdeteksi masih minim dari keseluruhan bentuk pelanggaran yang dapat dideteksi oleh kamera E-TLE.

3. Dalam menciptakan ketertiban berlalu lintas di kota Makassar dengan penerapan E-TLE di kota Makassar dengan menjadikan Implementasi kebijakan dan efektifitas program E-TLE dilaksanakan di kota Makassar maka dapat ditarik kesimpulan bahwa penerapan E-TLE di Kota Makassar belum mampu mewujudkan ketertiban berlalu lintas di kota Makassar baik dalam hal implementasi maupun mengukur efektifitas dari implementasi E-TLE ini. Dalam implementasi yang dilakukan di kota Makassar, E-TLE masih kurang mencakup masyarakat hal ini disebabkan sosialisasi yang masih belum menyeluruh menyentuh setiap aspek masyarakat hal ini juga disebabkan proses implementasi masih pada tahap awal dengan pemberlakuan penindakan terhadap kendaraan roda empat saja dengan dua jenis pelanggaran yang dapat dideteksi oleh kamera CCTV berjenis ANPR ini. Sedangkan dalam hal efektifitas dari implementasi ini masih belum dapat dikatakan efektif dalam menciptakan ketertiban berlalu lintas hal ini disebabkan proses penindakan pelanggaran masih

dirasa belum dapat menggantikan penindakan pelanggaran secara manual di jalan walaupun dengan proses penindakan sudah berbasis elektronik ini dapat menekan praktik pungli di jalan, namun dengan alur mekanisme penindakan yang masih dirasa sukar oleh masyarakat walaupun dengan penindakan ini telah memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam hal pembayaran denda pelanggaran.

5.2 Saran

Berikut saran yang penulis usulkan sebagai rekomendasi kebijakan adalah.

1. Kepada Instansi Direktorat Jendral Lalu Lintas

Diperlukan penambahan produksi CCTV berjenis ANPR dengan menargetkan seluruh pengendara yang melintas di Kota Makassar serta penambahan bentuk pelanggaran dapat ditambahkan seperti menerobos lampu lalu lintas, tidak patuh pada marka jalan, muatan berlebih, dan penggunaan helm untuk pengendara roda dua.

2. Kepada Instansi Polrestabes Kota Makassar

Implementor dalam hal ini bagian Satlantas Kota Makassar dapat lebih bekerja keras untuk memberikan sosialisasi dalam memperkenalkan E-TLE di kota Makassar dengan menyeluruh kepada masyarakat agar masyarakat dapat mengetahui informasi adanya penindakan pelanggaran lalu lintas berbasis elektronik sehingga masyarakat dapat siap dalam mengikuti aturan berlalu lintas dalam perwujudan budaya tertib lalu lintas di Kota Makassar dapat terlaksana.

DAFTAR PUSTAKA

A. LITERATUR

- Alasfor, K. (2016). *Social Media Adoption Among University Instructors In Saudi Arabia*. Wayne State University: Michigan.
- Azis, Rudi dan Asrul. 2018. *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta: Deepublish.
- Birkland, Thomas A. 2001. *An Intoduction to the Policy Process*, M.E. Sharpe.Inc: New York.
- Donnelly, Gibson Ivancevich. 1996. *Reformasi Pelayanan Publik: Teori, Kebijakan, dan Implementasi*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Edisi kedua. Yogyakarta
- Dwiyanto, Agus. Dkk. 2006. *Reformasi Birokrasi Publik di Indonesia*. Gadjah Mada University: Yogyakarta.
- Dye, Thomas R. 1981. *Understanding Public Policy*. Prentice-Hall International Inc: Englewood Cliffs, New York.
- Edward III, George C. 1984. *Public Policy Implementing*. Jai Press Inc: London-England.
- Goggin, Malcom. Ann O'M Bowman. Dkk. 1990. *Implementation Theory and Practice: toward a third generation*. Glenview: USA.
- Grindle, Merilee S. 1980. *Politics and Policy Implementation in The Third World*. Prinonton Univerity Press: New Jersey.
- Handayaniingrat, Soewarno. 2006. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Jakarta: Toko Gunung Agung.
- Hogwood, Brian W., dan Lewis A. Gunn. 1986. *Policy Analysis fot the Real World*. Basil Black Well: Oxford, England.

- Hutagalung, Sumonjoyo. 2018. *Membangun Inovasi Pemerintah Daerah*. Yogyakarta: Deepublis.
- Korten, David C dan Syahriri. 1980. *Pembangunan Berdimensi Kerakyatan*. Yayasan Obor Indonesia: Jakarta.
- Kristanto, Vigih Hery. 2018. *Metodologi Penelitian Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah (KTI)*. Yogyakarta: Deepublish.
- LAN, 2007. *Dimensi Pelayanan Publik Dan Tantangannya Dalam Aministrasi Negara (publik) Di Indonesia*. Jakarta: Bagian Humas dan Publikasi.
- Mahmudi. 2005. *Manajemen Kinerja Sektor Publik*. Yogyakarta: UPP AMP YKPN.
- Moleong Lexy J. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja.
- Moleong, Lexy J. 2011. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nakamura, Robert T dan Frank Smallwood. 1980. *The Politics of Policy Implementation*. St. Martin Press: New York.
- O Jones, Charles., 1984. *An Introduction to the study of Public Policy*. Terjemahan. Jakarta. Rajawali.
- Parsons, Wayne. 1995. *Public Policy, and Introduction of The Theory and Practice Policy Analysis*. Political Science.
- Purwanto, E.A., dan Sulistyastuti, D.R. 2012. *Implementasi Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*. Penerbit Gava Media: Yogyakarta.
- R. Raco, Josef. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif: Jenis, Karakteristik dan Keunggulannya*. Bandung: PT. Gramedia Widiarsarana Indonesia
- Riant Nugroho. 2016. *Kebijakan Publik untuk Negara-Negara Berkembang*. PT Elex Media Komputindo: Jakarta.
- Sarosa, Samiaji. 2012. *Penelitian Kualitatif Dasar-Dasar*. Jakarta Barat: PT Indeks.

- Silalahi, U. 2010. *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Sinaga, Rudi Salam. 2013. *Pengantar Ilmu Politik*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Suaib, Muhammad Ridha. 2016. *Pengantar Kebijakan Publik: Dari Administrasi Negaram Kebijakan Publik, Pelayanan Publik, Good Governance Hingga Implementasi Kebijakan*. Calpulis: Yogyakarta.
- Sugiyono, 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suharno, 2008. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Jakarta: Ombak Dua.
- Sutarno. 2012. *Serba Serbi Manajemen Bisnis*. Yogyakarta. Graha Ilmu.
- Thoha, Miftah. 1999. *Perilaku Organisasi*. Yogyakarta: Rajawali Pers
- Ulum. Ihyaul MD, 2004, *Akuntansi Sektor Publik*, Malang, UMM Press.
- Wahab, Solichin A. 1991. *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan*. Bumi Aksara: Jakarta.
- Winarno, Budi. 2002. *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Yogyakarta : Penerbit Media Pressindo.
- Winarno, Budi. 2002. *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Yogyakarta : Penerbit Media Pressindo.

B. SKRIPSI

- Dani Septiawan. 2018. *Proses Penyelesaian Perkara Lalu Lintas Berbasis Elektronik Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Dengan E-Tilang*. Skripsi. Surakarta: Universitas Muhammadiyah Surakarta. <http://eprints.ums.ac.id/65772/9/NASKAH%20PUBLIKASI-dani.pdf>. Diakses Pada 14 Mei 2019.
- Ulansari, Siska. 2020. *Penerapan Sanksi Denda Tilang Elektronik Traffic Law Enforcement (E-Tle) Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Terhadap Pelanggar Lalu Lintas Di Polresta Kota Jambi)*. Jambi: Universitas Islam Negeri Sulthan Thaha Saifuddin Jambi.

<http://repository.uinjambi.ac.id/3805/1/SKIRPSI%20SISKA%20SHP162199.pdf>.

Diakses Pada 10 Oktober 2020.

C. JURNAL

Akib, Haedar. 2010. *Implementasi Kebijakan: Apa, Mengapa, dan Bagaimana*. Jurnal Administrasi Publik. Volume 1 No.1 Tahun 2010, Universitas Negeri Makassar. <https://www.ojs.unm.ac.id/iap/article/viewFile/289/6>. Diakses Pada 30 Oktober 2020.

Asnawi. 2013. *Efektivitas Penyelenggaraan Publik Pada Samsat Corner Wilayah Malang Kota (Studi di Samsat Corner MOG Kota Malang*. Malang: Universitas Muhammadiyah Malang. <http://eprints.umm.ac.id/27469/>. Diakses Pada 5 Juni 2019.

Hidayat, Anas Rahmat dan Sari, Ersihana Wulan. 2017. *Analyze Readiness (Readiness Assessment) The Electronic Medical Record At The Clinic In Patinet Of PKU Muhammadiyah Pakem*. Indonesian Journal On Medical Science. Volume 4 No 1. Yogyakarta. Permata Indonesia. <http://ejournal.ijmsbm.org/index.php/ijms/article/view/106>.

Irsan, Yudi Muhammad. 2018. *Perspektif Penerapan E-Tilang Dengan Menggunakan Rekaman Cctv (Closed Circuit Television) (Studi Kasus Di Wilayah Bandar Lampung)*. Vol. 6 No. 4. <https://jurnal.fh.unila.ac.id/index.php/pidana/article/view/1367>. Diakses Pada 29 Oktober 2020.

Milka, Corina. 2018. *Analisis Kesiapan Inovasi E-Tilang Melalui Cameraclosed Circuit Television (Cctv) Di Kantor Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya*. Vol 6. No 2. <https://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/publika/article/view/22756>.

D. INTERNET

Ahmad Rizqo, Kanavino. 2018. *Kena Tilang Elektronik, Begini Mekanisme*

- Pengurusannya*. <https://news.detik.com/berita/d-4282902/kena-tilang-elektronik-begini-mekanisme-pengurusannya>. Diakses Pada 12 Mei 2019.
- AM, Wahyudi. 2018. *Tilang Elektronik Makassar, Pelanggaran Paling Banyak di Pettarani–Hertasning*.
<https://sulsel.pojoksatu.id/amp/baca/tilang-elektronik-makassar-pelanggaran-paling-banyak-pertigaan-pettarani-hertasning>. Diakses Pada 1 November 2020.
- Amiruddin, Herman. 2018. *Tilang Elektronik Resmi Diberlakukan di Makassar*.
<https://news.okezone.com/read/2018/12/26/609/1996122/tilang-elektronik-resmi-diberlakukan-di-makassar>. Diakses Pada 25 Maret 2019.
- Ariyanti, Fiki. 2018. Ada Tilang Elektronik ETLE di Jakarta, ini Pengertian dan Cara Mengurusnya. <https://www.cermati.com/artikel/ada-tilang-elektronik-etle-di-jakarta-ini-pengertian-dan-cara-mengurusnya>. Diakses Pada 17 Desember 2018.
- Assosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia. _____. *Domestic Distribution and Export*. <http://www.aisi.or.id/statistic/>. Diakses Pada 25 Maret 2019.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bantul. _____. *Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Jenis Pelanggaran*.
<https://bantulkab.bps.go.id/indicator/27/153/2/pelanggaran-lalu-lintas-menurut-jenis-pelanggaran-html>. Diakses Pada 4 Maret 2021.
- Badan Pusat Statistik. _____. *Perkembangan Jumlah Kendaraan bermotor Menurut Jenis*. <https://www.bps.go.id/indicator/17/57/2/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis.html>. Diakses Pada 4 Maret 2020.
- Basri, Hasan. 2020. *Tekan Angka Pelanggaran Lalu Lintas, Traffic Light Makassar Dipasangi Voice Announcer*.
<https://makassar.tribunnews.com/2020/02/24/tekan-angka-pelanggaran-lalu-lintas-traffic-light-makassar-dipasangi-voice-announcer?page=all>. Diakses Pada 1 November 2020.

- Buku II Smart City Makassar (Masterplan Makassar Sombere dan Smart City).
2017. Didownload bentuk pdf pada www.opendata.makassar.go.id. Diakses Pada 21 Juni 2021.
- Cipto, Hendra. 2018. *Ada Uji Coba Tilang Elektronik di Makassar, Jumlah Pelanggaran Menurun*.
<https://makassar.kompas.com/read/2018/12/21/15514081/ada-uji-coba-tilang-elektronik-di-makassar-jumlah-pelanggaran-menurun>. Diakses Pada 1 November 2020.
- Ekarina. 2019. *Penjualan Mobil 2018 Tembus Target 1,1 Juta Unit, Toyota Pimpin Pasar*. <https://katadata.co.id/berita/2019/01/16/penjualan-mobil-2018-tembus-target-11-juta-unit-toyota-pimpin-pasar>. Diakses Pada 25 Maret 2019.
- Fadli, Ardiansyah. 2020. *Lima Alasan Orang Membenci Transportasi Umum*.
<https://www.kompas.com/properti/read/2020/12/30/200737421/lima-alasan-orang-membenci-transportasi-umum?page=all>. Diakses Pada 04 Maret 2020.
- Korlantas Polri. _____. *Jumlah Kejadian & Korban Kecelakaan*.
<http://korlantas.polri.go.id/en/statistik-2/>. Diakses Pada 25 Maret 2019.
- Lobubun, Darul Amri. 2019. *Februari 2019, Polrestabes Makassar Catat 672 Pelaku Pelanggaran CCTV Etle*.
<https://makassar.tribunnews.com/2019/03/25/februari-2019-polrestabes-makassar-catat-672-pelaku-pelanggaran-cctv-etle>. Diakses Pada 1 November 2020.
- Nugrahadi, Arif. 2021. *Catat Ini 16 Titik Kamera Etle Di Makassar*.
<https://otomotif.kompas.com/read/2021/03/26/134100215/catat-ini-16-titik-kamera-etle-di-makassar?page=all>. Diakses Pada 18 Mei 2021.
- Pemerintah Kota Makassar. 2021.
[Geografis.https://makassarkota.go.id/geografis/](https://makassarkota.go.id/geografis/). Diakses Pada 21 Juni 2021.
- Polda Metro Jaya. _____. *Electronic Traffic Law Enforcement IT for Road Safety*.

<https://etle-pmj.info/>. Diakses Pada 25 Maret 2019.

Suruji, Andi. 2018. *Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Makassar Sangat Kompleks*. <https://celebesmedia.id/celebes/artikel/1025301118/penyebab-kemacetan-lalu-lintas-makassar-sangat-kompleks>. Diakses Pada 26 April 2021.

E. PERUNDANG-UNDANGAN

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia. No. 5 Tahun 2012.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

UU Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan transaksi elektronik.

Lampiran 1.
Foto di Lokasi Penelitian



Polrestabes Kota Makassar



Direktorat Jendral Lalu Lintas Polda Sul-Sel



Proses Wawancara bersama AIPTU Murdadi di Posko E-TLE Polrestabes kota Makassar

Proses Wawancara bersama Nadya Kiki Pratiwi sebagai Staff di Posko E-TLE Polrestabes Kota Makassar



Proses Wawancara bersama Kompol
Joko di Direktorat Jendral Lalu Lintas
Polda Susel



Proses Wawancara bersama Bripta
Syukriyanto di Direktorat Jendral Lalu
Lintas Polda Susel



Foto bersama operator tim *Back Office*
Bripta Ashari



Proses wawancara bersama AIPTU
Murdadi di *Back Office*



Dokumentasi di *Back Office*



Dokumentasi di *Back Office*



Proses Wawancara bersama Pak Saldi



Proses Wawancara bersama Pak Ardi



Proses Wawancara Pak Dika



Proses Wawancara bersama pak Hery



**Lampiran 2.
Daftar Informan**

NO	Nama	Pekerjaan/Bidang
1	Kompol Joko Sutrino, SE.	Wakil Pimpinan KASI Tatib (Direktorat Jendral Lalu Lintas)
2	BRIPKA Syukriyanto	Staff Bagian KASI GAR (Direktorat Jendral Lalu Lintas)
3	AIPTU Murdadi	Komandan Tim E-TLE (Polrestabes Kota Makassar bagian Satlantas)
4	BRIPDA Ashari	Staff Operator <i>Back Office</i> (Polrestabes Kota Makassar bagian Satlantas)
5	Saldi	Masyarakat
6	Dika	Pengendara Ojek Online
7	Ardi	Pengendara Ojek Online
8	Hery	Pengendara Mobil Online

Lampiran 3. Hasil dan Temuan Penelitian

3.1 Hasil Penelitian

No	Pertanyaan	Teori	Analisis
1.	<p>Implementasi Kebijakan E-TLE dalam mengatasi kemacetan dan meningkatkan kesadaran berkendara di Kota Makassar, meliputi:</p> <p>a. Policy Output</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Akses 2) Cakupan 3) Kesesuaian Program dengan kebutuhan 4) Akuntabilitas <p>b. Policy Outcomes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Initial Outcome (Jangka Pendek) 2) Intermediate Outcome (Jangka menengah) 3) Long Term Outcome (jangka panjang) 	<p>Implementasi Kebijakan E-TLE:</p> <p>a. Policy Output</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Akses 2) Cakupan 3) Kesesuaian 4) Program dengan kebutuhan 5) Akuntabilitas <p>b. Policy Outcomes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Initial Outcome (Jangka Pendek) 2) Intermediate Outcome (Jangka menengah) 3) Long Term Outcome (jangka panjang) <p>Ripley, dalam Purwanto (2012)</p>	<p>A. Policy Output</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Akses, untuk program E-TLE ini belum sepenuhnya mencakup masyarakat dalam hal pengaksesan informasi program walaupun telah dilakukan sosialisasi kepada masyarakat selama satu bulan. Namun, masih ada sebagian masyarakat yang belum mendapatkan sosialisasi tersebut. 2) Cakupan, cakupan dari program E-TLE ini masih belum sepenuhnya menyeluruh, hal ini dibuktikan dengan pernyataan dengan adanya masyarakat yang masih belum mendapatkan sosialisasi dari program ETLE ini. Serta belum mampu mencakup pengendara roda dua dan hanya menargetkan pada pengendara roda empat saja. 3) Kesesuaian Program dengan kebutuhan, bahwa target sasaran dalam hal ini masyarakat merasa bahwa program ETLE ini sudah sesuai dengan tujuan dari ETLE namun untuk pelaksanaannya dirasa masih belum sepenuhnya memenuhi kebutuhan sasaran target. 4) Akuntabilitas, bahwasanya Akuntabilitas daripada eksekutor program E-TLE ini telah menjalankan tugasnya untuk menyampaikan program ETLE ini kepada

			<p>masyarakat dimana pihak satuan kepolisian lalu lintas melaksanakan Sosialisasi pada satu bulan pertama tanpa melakukan penindakan sama sekali sedangkan diberlakukannya penindakan pada bulan kedua yakni mulai 25 April 2021.</p> <p>B. Policy Outcome</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Jangka Pendek, ketua Tim ETLE AIPTU Murdadi mengatakan bahwa tugas di <i>back office</i> untuk tahun 2018-2019 adalah menangkap jenis pelanggaran yang terdeteksi oleh kamera pemantau, sedangkan pada tahun 2021 ini jenis kamera sudah menggunakan ANPR yang bisa mendeteksi sendiri pelanggaran yang tertangkap. Sehingga tugas dari <i>back office</i> hanya sebagai validasi dari hasil tangkapan kamera ANPR ini. 2) Jangka Menengah, Untuk saat ini di kota Makassar sendiri telah memiliki 16 kamera yang berjenis ANPR dengan 11 titik lokasi yang dapat dilihat pada tabel 8 dan kamera-kamera yang ada di beberapa lampu lalu lintas digunakan sebagai kamera pemantau, sedangkan pada program ETLE pada tahun 2018 kamera CCTV di setiap lampu merah digunakan untuk penilangan pelanggaran secara manual namun saat ini digantikan oleh kamera ANPR yang mampu mendeteksi secara langsung sehingga tugas <i>back office</i> hanya memvalidasi hasil
--	--	--	---

			<p>tangkapan dari kamera ANPR.</p> <p>3) Jangka Panjang, bahwasanya untuk jangka panjang ini bertujuan dalam menciptakan budaya yang tertib lalu lintas sehingga di kota Makassar angka pelanggaran dapat menurun. Perwujudan budaya tertib lalu lintas ini dapat dilaksanakan dengan peningkatan produksi Kamera berjenis ANPR ini dengan jenis pelanggaran yang tidak hanya untuk kendaraan roda empat saja melainkan juga untuk kendaraan roda dua.</p>
2.	<p>Efektifitas Kebijakan E-TLE dalam mengurangi tingkat pelanggaran di Kota Makassar.</p>	<p>Efektifitas Program E-TLE</p> <p>Ukuran Efektifitas:</p> <ol style="list-style-type: none"> Efisiensi Kepuasan Keunggulan Pengembangan <p>Gibson Ivancerich Donnelly (1996:54)</p>	<p>Efektifitas Program E-TLE</p> <p>Ukuran Efektifitas:</p> <ol style="list-style-type: none"> Efisiensi, beberapa bulan setelah penerapan E-TLE ini tidak memberikan perubahan yang signifikan terhadap penurunan jumlah pelanggaran lalu lintas ini terlebih sampai saat ini E-TLE ini masih beroperasi untuk penindakan kendaraan roda empat dengan jenis pelanggaran tidak memakai sabuk pengaman dan penggunaan handphone saat berkendara. Tentunya dengan kedua jenis pelanggaran ini masih belum memberikan dampak yang signifikan dalam menciptakan ketertiban berlalu lintas jika dikaitkan dengan mengatasi kemacetan yang ada, tidak hanya itu penindakan yang hanya di target sasaran kepada pengguna kendaraan beroda empat saja belum kepada pengguna kendaraan roda dua. Sedangkan data yang peneliti dapatkan pada tabel 1. bahwasanya pelanggaran lalu lintas tertinggi dilakukan oleh pengguna kendaraan beroda dua. Dalam artian kebijakan

			<p>atau program E-TLE di kota Makassar ini hanya sebagai program yang belum matang untuk diterapkan di kota Makassar.</p> <p>b. Kepuasan, bahwasanya ETLE masih belum dapat memberikan kepuasan kepada masyarakat dalam hal mengatasi kemacetan dengan cara menerapkan ketertiban berlalu lintas, karena peneliti secara pribadi berpikir bahwa penindakan secara manual dan pengaturan lalu lintas secara manual di jalanan lebih efektif daripada menggunakan kamera E-TLE ini.</p> <p>c. Keunggulan, Dengan kekurangan dan hambatan yang dirasakan betul pada pelaksanaan E-TLE tahun 2019 pihak Satuan Polisi Lalu Lintas Kota Makassar sehingga pengoperasian kembali ETLE ini dilakukan pada 23 Maret 2021 dengan menggunakan kamera ANPR yang memang sesuai dengan kebijakan program ETLE dari Kepolisian Republik Indonesia.</p> <p>d. Pengembangan, Pihak Kepolisian Kota Makassar untuk saat ini masih masih menargetkan sasaran pengguna kendaraan roda empat saja namun untuk kedepan pihak kepolisian bagian satlantas Kota Makassar akan menambah kamera berjenis ANPR ini dengan target sasaran pengguna jalan roda dua dan jenis pelanggaran yang lebih banyak terdeteksi.</p>
--	--	--	--

3.2 Temuan Penelitian

<p>1. Implementasi Kebijakan</p>	<p>Indikator</p> <p>a. Policy Output</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Akses 2) Cakupan 3) Kesesuaian program dengan kebutuhan 4) Akuntabilitas <p>b. Policy outcomes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Jangka pendek 2) Jangka menengah 3) Jangka panjang 	<p>Temuan</p> <p>a. Policy Output</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Belum sepenuhnya masyarakat dapat mengakses informasi. 2) Belum mencakup semua target sasaran dalam hal ini hanya pengguna kendaraan roda empat saja. 3) Belum sepenuhnya dapat memenuhi kebutuhan target sasaran. 4) Pihak Satlantas dalam hal ini eksekutor telah menjalankan tugasnya untuk melakukan sosialisasi kepada masyarakat. <p>b. Policy Outcomes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Penggunaan kamera CCTV berjenis ANPR dengan target sasaran pengendara roda empat saja. 2) Penambahan kamera berjenis ANPR di beberapa lokasi baru. 3) Perwujudan program E-TLE untuk menciptakan kesadaran berkendara yang tertib dengan penambahan kamera berjenis ANPR serta penambahan jenis pelanggaran yang dapat ditindak kepada semua pengendara baik roda empat/lebih dan roda dua.
<p>2. Efektivitas</p>	<p>Indikator</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Efisiensi b. Kepuasan c. Keunggulan d. Pengembangan 	<p>Temuan</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Tidak efisien karena target sarannya hanya pengendara roda empat. b. Ketidakpuasan cukup tinggi oleh semua pihak terkait terutama masyarakat. c. E-TLE pada tahun 2021 lebih unggul daripada ETLE 2019 karena tahun 2021 sudah menggunakan kamera CCTV berjenis ANPR yang lebih canggih. d. Akan dilakukan pengembangan dimana pengendara roda dua dapat menjadi target sasaran serta penambahan jenis pelanggaran yang dapat dideteksi.
<p>Kesimpulan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementasi Kebijakan E-TLE belum sepenuhnya memenuhi indikator penelitian. 2. Penerapan E-TLE di kota Makassar belum sepenuhnya efektif untuk menurunkan angka pelanggaran. 		

Lampiran 4.
Electronic Traffic Law Enforcement

4.1 Materi Sosialisasi E-tle

BESARNYA DENDA TERTANGKAP TILANG ELEKTRONIK

Denda tilang elektronik mengikuti UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Tidak menggunakan sabuk pengaman
Rp250.000

Tidak menggunakan helm SNI, denda
Rp250.000

Berkendara sambil bermain HP.
Rp750.000

Menerobos lampu merah
Rp500.000

Melanggar rambu-rambu dan marka jalan
Rp500.000

DIT LANTAS POLDA SUKSES

Scanned by TapScanner


4.2 Mekanisme E-TLE



4.3 Kamera E-TLE di Bawah Reklame



4.4. Contoh Surat Konfirmasi E-TLE



KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH SULAWESI SELATAN
RESOR KOTA BESAR MAKASSAR
Jl. Ahmad Yani No. 9, Kota Makassar 90174

Makassar, 02 Juni 2021
Kepada
Yth. ADI
Di
JL. AHMAD YANI NO XX MKB

Nomor : B/XXXV/VYAN.1.2/2021/Salfantas
Klasifikasi : BIASA
Lampiran : Dua Lembar
Perihal : Surat Konfirmasi E-TLE


1. Rujukan

- a. Undang-undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana;
- b. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana;
- c. Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- d. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- e. Undang-undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas UU No. 11 Tahun 2006 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik;
- f. Peraturan Kapolri No. 5 Tahun 2012 Tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor;

2. Sehubungan dengan rujukan tersebut di atas dan berdasarkan bukti hasil rekaman CCTV E-TLE pada hari Rabu tanggal 02 Juni 2021 pukul 10:00-37 WITA di lokasi CCTV Traffic Samralang01 Nopol/NRKB DD1234AB, Saudara diduga telah melakukan pelanggaran lalu lintas jalan. Untuk itu Saudara diberikan kesempatan melakukan konfirmasi selambat-lambatnya pada tanggal 10 Juni 2021.

3. Berkaitan dengan butir 1 [Satu] dan 2 [Dua] di atas, bersama ini disampaikan bahwa konfirmasi dapat dilakukan melalui alamat website <http://web-sulfat.info/id> atau datang langsung dengan membawa blangko "LAMPIRAN SURAT" ke polko E-TLE Salfantas Polrestabes Makassar, alamat Jl. Ahmad Yani No. 9, Pattunuang, Kota Makassar 90174 dengan layanan informasi 081524398999.

4. Demikian untuk menjadi maklum.

i.t. KEPALA KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR MAKASSAR
KASAT LANTAS

KASAT LANTAS
AJUN KOMSAR BESAR POLISI NRP 00000000

Tembusan:

1. Dir Lantas Polda Sulawesi Selatan.
2. Kapostabes Makassar.
3. Kebag Ops Polrestabes Makassar.

Catatan:

- Berdasarkan pasal 115 ayat (3) Peraturan Kapolri No 5 Tahun 2012 kendaraan dapat diblokir dalam rangka penegakan hukum pelanggaran lalu lintas.
- Contact Centre E-TLE : 081524398999



KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH SULAWESI SELATAN
RESOR KOTA BESAR MAKASSAR
J. Ahmad Yani No. 9, Kota Makassar 90174

LAMPIRAN SURAT KAPOLRESTABES MAKASSAR
NO : B000V/VIYAN/1.2021/Selantas
TANGGAL : 02 JUNI 2021

LAMPIRAN SURAT

I. IDENTITAS KENDARAAN BERMOTOR

1. NOMOR POLISI	: DD1234AB
2. JENIS KENDARAAN	: MB. PENUMPANG
3. MERK/TYPE	: TOYOTA SIENTA 1.5 V CVT
4. WARNA KENDARAAN	: PUTIH
5. STNK ATAS NAMA	: ADI
6. SAMBAT PENERBIT	:
7. MASA BERLAKU STNK	: 30 September 2021
8. NOMOR RANGKA	: MHF0000XXXX0000000000
9. NOMOR MESIN	: 2NRXXXXXX

II. IDENTITAS PELANGGAR

1. NAMA	:
2. ALAMAT	:
3. TEMPAT TGL LAHIR	:
4. PENDIDIKAN	:
5. PEKERJAAN	:
6. GOLONGAN & NO SIM	:
7. MASA BERLAKU SIM	:
8. TEMPAT PENERBIT SIM	:
9. NOMOR HANDPHONE (YANG BISA MENERIMA SMS)	:
10. ALAMAT EMAIL	:

III. KETENTUAN

1. Apabila surat konfirmasi ini tidak diisi dengan nama pelanggar maka sesuai Perkap nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi pada pasal 115 ayat (3) kendaraan dapat disita dalam rangka penegakan hukum pelanggaran lalu lintas.
2. Pemblokiran dilakukan oleh petugas Kepolisian setelah tidak ada konfirmasi atau balasan dari surat ini selama 8 hari dari hasil capture atau bukti pelanggaran hasil rekaman CCTV ETL.
3. Apabila kendaraan telah terjual maka penjual diharapkan mencantumkan identitas dan No. HP yang valid pembeli kendaraan.
4. Pelayanan konfirmasi di Posko ETL Selantas Polrestaes Makassar pada hari Senin s.d. Jumat mulai pukul 08.00 s.d. 15.00 WITA, untuk hari Sabtu pukul 08.00 s.d. 12.00 WITA.

Yang menyatakan



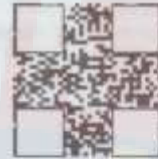
Tidak menggunakan sabuk pengaman

Pasal 289 jo pasal 106 ayat(5) pengemudi atau penumpang yg duduk disamping pengemudi tidak menggunakan sabuk keselamatan.

Tata cara konfirmasi melalui website

- Akses domain <https://eas-sulsel.info/id>
- Masukkan No referensi pelanggaran
- Masukkan No Pol / NRKB
- Lengkapi identitas pelanggar
- No HP yang bisa menerima SMS untuk informasi BR/VA

Scan QR Code untuk melihat
media bukti pelanggaran di online



No Referensi Anda: EANDD1234AB

u.n. KEPALA KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR
MAKASSAR
KASAT LANTAS



AJUN KOMGARIB BESAR POLISI NRP 00000000

Lampiran 5. Surat Izin Penelitian

5.1 Surat Izin Penelitian Direktorat Jendral Lalu Lintas



UNIVERSITAS BOSOWA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jalan Urip Sumoharjo Km. 4, Gd. 1 Lt. 7, Makassar-Sulawesi Selatan 90231
Telp. 0411 452 901 – 452 789 Ext. 123, Faks. 0411 424 568
Email: info@unibos.ac.id, http://www.unibos.ac.id

Nomor : A.127/FSP/UNIBOS/V/2021
Lampiran : 1 (satu) rangkap Proposal Skripsi
Perihal : Permintaan Izin Penelitian Penyusunan Skripsi

Kepada Yth,
Direktorat Lalulintas Sulawesi Selatan

Di-
Kota Makassar

Dengan hormat,
Dalam rangka penyelesaian Tugas Akhir/ Penulisan Skripsi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar, maka kami mohon kiranya kepada mahasiswa tersebut dibawah ini :

Nama : FITRI
NIM : 4517021043
Judul penelitian : Elektronik Traffic Low Enforcement dalam Mewujudkan
Ketertiban Berlalu Lintas di Kota Makassar.
Tempat : Kantor Direktorat Lalulintas Sulawesi Selatan
Waktu : Mei – Juni 2021

Untuk dapat diberi bantuan dalam memperoleh data dan informasi serta pengambilan data yang diperlukan dalam penyusunan Tugas Akhir/ Penyusunan Skripsi tersebut.

Demikian harapan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Makassar, 18 Mei 2021
Dekan Fisip Unibos,



Arief Wicaksono, S.Jp, M.A
NIDN : 09271107602

Tembusan :
1. Arsip

5.2 Surat Izin Penelitian Polrestabes Kota Makassar



UNIVERSITAS BOSOWA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jalan Urip Sumoharjo Km. 4, Gd. 1 Lt. 7, Makassar-Sulawesi Selatan 90231

Telp. 0411 452 901 – 452 789 Ext. 123, Faks. 0411 424 568

Email: info@unibos.ac.id, http://www.unibos.ac.id

Nomor : A.126/FSP/UNIBOS/V/2021
Lampiran : 1 (satu) rangkap Proposal Skripsi
Perihal : Permintaan Izin Penelitian Penyusunan Skripsi

Kepada Yth,
Polrestabes Makassar

Di-
Kota Makassar

Dengan hormat,

Dalam rangka penyelesaian Tugas Akhir/ Penulisan Skripsi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar, maka kami mohon kiranya kepada mahasiswa tersebut dibawah ini :

Nama : FITRI
NIM : 4517021043
Judul penelitian : Elektronik Traffic Low Enforcement dalam Mewujudkan
Ketertiban Ber Lalu Lintas di Kota Makassar.
Tempat : Kantor Polrestabes Kota Makassar
Waktu : Mei – Juni 2021

Untuk dapat diberi bantuan dalam memperoleh data dan informasi serta pengambilan data yang diperlukan dalam penyusunan Tugas Akhir/ Penyusunan Skripsi tersebut.

Demikian harapan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Makassar, 18 Mei 2021

Dekan Fisip Unibos,

Arief Wicaksono, S.Ip, M.A

NIDN : 09271107602

Tembusan :
1. Arsip

Lampiran 6. Surat Selesai Penelitian

6.1 Direktorat Jendral Lalu Lintas Polda Sulawesi Selatan


KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH SULAWESI SELATAN
DIREKTORAT LALU LINTAS
Jalan AP. Petarani Nomor 47 Makassar

SURAT KETERANGAN PENELITIAN
Nomor : SKP/05 /VIII/2021/Subditgakkum

1. Rujukan : Surat dari Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar, Nomor : A126/FSP/UNIBOS/V/2021 tanggal 18 Mei 2021 perihal Izin Penelitian.

2. Sehubungan dengan hal tersebut di atas, dijelaskan benar bahwa :

Nama : FITRI
Nomor Pokok : 4517021043
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat Kampus : Jl. Urip Sumoharjo Km. 4 Kota Makassar.

Telah selesai melaksanakan penelitian pada Kantor Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel di Makassar dengan judul :

"ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT DALAM MEWUJUDKAN KETERTIBAN BERLALU LINTAS DI KOTA MAKASSAR."

3. Demikian surat keterangan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Dikeluarkan di : Makassar
pada tanggal : 25 Agustus 2021

An. DIREKTUR LALU LINTAS POLDA SULSEL
KASUBDIT-GAKKUM
u.b
KASI GAR


H.F. ANDI HUSNAENI, S.Sos, M.Si
KOMISARIS POLISI NRP 69040153

6.2 Polrestabes Kota Makassar

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH SULAWESI SELATAN
RESOR KOTA BESAR MAKASSAR
Jalan Jend. Ahmad Yani No. 9, Makassar 90174


SURAT KETERANGAN PENELITIAN
Nomor : SKP/ 00 / VI / 2021/ Subbagkum

1. Rujukan :

- a. Surat dari Dekan Fakultas ilmu sosial dan ilmu politik Universitas Bosowa Makassar Nomor : A126/FSP/UNIBOS/2021 Tanggal 18 Mei 2021 perihal izin penelitian.
- b. Lembar disposisi Kapolrestabes Makassar Nomor : B/ 801/ VI/ 2021/Sium, tanggal 14 Juni 2021 perihal dibantu.

2. Sehubungan dengan hal tersebut di atas, dijelaskan benar bahwa :

N a m a : FITRI
Nomor Pokok : 4517021043
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Pekerjaan : Mahasiswa S1
Alamat kampus : Jl. Urip Sumiharjo Km.4 Kota Makassar

Telah selesai melaksanakan penelitian pada kantor Kepolisian Resor Kota Besar Makassar dengan judul :

" ELECTRONIC TRAFFIC LOW ENFORCEMENT DALAM MEWUJUDKAN KETERTIBAN BERLALU LINTAS DI KOTA MAKASSAR "

3. Demikian surat keterangan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Dikeluarkan di : Makassar
Pada tanggal : 18 Juni 2021

a. n. KEPALA KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR MAKASSAR
KABAG SUMDA
Ub
PAUR KUM


RESKI OBITIAH SH
AJUN INSPEKTUR POLISI SATU NRP. 75070211

Tembusan :

1. Kapolrestabes Makassar.
2. Dekan Fisip Unibos Makassar.