

## ***Collaborative Governance pada Implementasi Kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement (E-Tilang) di Kota Surakarta***

**Awab Sajid, Wahyu Nurharjadmo**

Program Studi Ilmu Administrasi Negara,  
Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Sebelas Maret  
Email: awabsajid@student.uns.ac.id

### **Abstrak**

Kepolisian Republik Indonesia sebagai penyedia layanan publik akan terus melakukan inovasi dalam pelayanan publiknya, hal itu dikarenakan dengan kemajuan teknologi di Indonesia. Salah satu bentuk inovasi yang dilakukan adalah membuat tilang yang sebelumnya model konvensional, menjadi e-tilang. Di Kota Surakarta, e-tilang baru saja berlaku pada 23 Maret 2021, sehingga kebijakan ini masih tergolong kebijakan yang baru diimplementasikan. Maka dari pada itu penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana keberjalanan e-tilang, siapa saja yang terlibat dan apa saja perannya, yang dilihat dari aspek *collaborative governance*, serta melihat faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi dalam keberjalanan implementasi e-tilang di Kota Surakarta. Penelitian ini berjenis penelitian kualitatif dengan menggunakan metode wawancara, observasi, dan dokumentasi. Penelitian ini menemukan bahwa terdapat lima aktor yang berperan dalam implementasi e-tilang, antara lain Polresta Surakarta, Pengadilan Negeri Kota Surakarta, Kejaksaan Negeri Kota Surakarta, PT Melayani Cakrawala Nusantara, dan PT Pos Indonesia. Kelima aktor tersebut memiliki perannya masing-masing dalam implementasi e-tilang di Kota Surakarta. Dan dalam implementasinya terdapat faktor yang akan mempengaruhi keberjalanannya. Penelitian ini menggunakan teori George Edward III yang menyatakan terdapat empat faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan, yaitu komunikasi, sumberdaya, disposisi, dan struktur birokrasi. Dalam implementasi kebijakan e-tilang di Kota Surakarta, empat faktor tersebut menjadi faktor yang mendukung dari keberjalanan implementasi e-tilang dan tidak menghambat keberjalanannya.

**Kata Kunci: Aktor; Collaborative Governance; E-tilang; Faktor**

### **Abstract**

Indonesian Police department as a public service provider always will to make some innovation in his public service. One of the innovation that done was make the conventional ticket to become e-ticket. In Surakarta City, e-ticket has taken effect on March, 23 2021, so this policy is still classified as a recently implemented policy. Therefore, this study aims to see how e-ticketing works, and see who is involved and what are their roles in this policy, as seen from collaborative governance aspect. and to see what factors that influence the implementation of e-ticketing in Surakarta City. This research is a qualitative research and using interview, observation, and documentation methods. This study found that there were five actors who played a role in the implementation of e-tickets, including the Surakarta Department Police, the Surakarta City District Court, the Surakarta City District Attorney, PT Melayani Cakrawala Nusantara, and PT Pos Indonesia. The five actors have their own

roles in the implementation of e-tickets in Surakarta City. And in its implementation there are factors that will affect its implementation. This study uses George Edward III's theory which states that there are four factors that influence policy implementation, which are communication, resources, disposition, and bureaucratic structure. In implementing the e-ticketing policy in Surakarta City, these four factors are factors that support the implementation of e-tickets and do not disturb the policy implementation progress.

**Keywords: Actors; Collaborative Governance; E-tickets; Factors**

## **Pendahuluan**

Pelayanan tidak akan lepas dari kehidupan sosial manusia, setiap manusia pada hakikatnya membutuhkan pelayanan. Dalam Negara Republik Indonesia, pelayanan publik sudah diatur dalam Undang Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Dalam undang-undang tersebut dijelaskan bahwa pemerintah termasuk aparatur negara memiliki kewajiban dalam memberikan pelayanan yang optimal tanpa membeda-bedakan SARA. Dan menurut (Mahmudi, 2010) sudah semestinya pelayanan yang diberikan pemerintah kepada masyarakat dituntut adanya tanggungjawab dan bermoral yang tinggi. Sehingga masyarakat memiliki hak untuk mendapatkan pelayanan yang optimal, bertanggungjawab dan bermoral.

Seiring dengan perkembangan teknologi, pelayanan yang diberikan dituntut harus semakin mudah, cepat, efisien dan efektif guna tercapainya kepuasan dan kepercayaan dari masyarakat. Hal itu sejalan dengan Undang Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, yang tercantum dalam Pasal 4 dinyatakan asas penyelenggaraan pelayanan publik, salah satunya adalah kecepatan, ketepatan waktu, kemudahan dan keterjangkauan. Pecepatan teknologi membuat pemerintah dituntut untuk lebih adaptif terhadap, maka dari itu sudah sewajarnya lembaga publik melakukan inovasi dan modifikasi dari bentuk bentuk pelayanan publik. Bentuk inovasi pelayanan publik biasanya terjadi pada metode dari pelayanan publik itu sendiri, yang semula paper-based menjadi *electronic government*, yang semula berbasis kertas menjadi elektronik.

Kepolisian RI sebagai salah satu lembaga pemerintah memiliki beberapa fungsi dan peranan yaitu melayani masyarakat dalam bentuk melakukan penegakkan hukum, menjaga keamanan dan ketertiban, serta melakukan perlindungan, pengayoman dan menciptakan ketertiban dan kelancaran dari lalu lintas. Kepolisian RI juga sudah mulai menggunakan teknologi dalam pelayanannya. Hal itu bertujuan agar pelayanan yang diberikan cepat dan tepat, dan bisa dilakukan dimana saja. Pelayanannya yang mulai masuk dalam sistem *online* antara lain pengurusan SIM, STNK, BPKB, hingga Tilang. Salah satu layananmyya yaitu tilang, atau e-tilang. E-tilang hadir memperbarui kebijakan tilang sebelumnya yang konvensional. Kehadiran e-tilang dapat mendorong akuntabilitas pihak kepolisian yang mana memang masih menjadi wewenangnyaa dalam urusan lalu

lintas. Dalam e-tilang setiap pelanggaran lalu lintas akan terekam dan tercatat oleh server secara sistematis, baik dari input hingga outputnya. Kehadiran e-tilang juga diharapkan dapat meminimalisir masalah yang ada pada tilang konvensional, seperti kecelakaan yang diakibatkan pengemudi yang panik melihat adanya tilangan, kejelasan uang denda yang nominalnya berbeda-beda pada tiap pelanggarannya, polisi gadungan yang bertugas tanpa surat tugas, adanya uang damai, dan sampai adanya calo di pengadilan.

Di Kota Surakarta sendiri, penerapan dari ETLE berlaku sejak 23 Maret 2021 namun sudah direncanakan sejak November 2018 silam. Kebijakan ini tergolong baru sehingga dalam pengimplementasian ETLE tentu saja pihak kepolisian yang secara langsung bertanggung jawab tidaklah melakukannya dengan sendiri. Pihak kepolisian memerlukan keterlibatan dan partisipasi institusi yang lain untuk bisa mengimplementasikan e-tilang tersebut. Dengan kata lain dapat dikatakan dalam pengimplementasiannya diperlukan *collaborative governance* didalamnya. Kolaborasi antar stakeholder yang berperan didalamnya berperan agar implementasi kebijakannya bisa sesuai dengan prosedur yang seharusnya dan tujuan dari e-tilang dapat tercapai, yaitu agar masyarakat Kota Surakarta bisa tertib berlalu lintas dan juga sebagai bentuk pemanfaatan dari teknologi dibidang pelayanan publik. Berdasarkan hal tersebut peneliti tertarik untuk melakukan sebuah penelitian dan pengkajian lebih lanjut mengenai “*Collaborative Governance* pada Implementasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-Tilang) di Kota Surakarta”. Berdasarkan latar belakang diatas, maka peneliti menetapkan rumusan masalah dalam penelitian ini, sebagai berikut: Siapa saja yang terlibat dan apa perannya dalam *Collaborative governance* pada implementasi e-tilang di Kota Surakarta? Dan faktor pendukung dan penghambat apa yang ditemukan dalam implementasi kebijakan e-tilang di Kota Surakarta dilihat dari perspektif *Collaborative governance*?

## Metode

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif deskriptif. Metode ini dipilih karena analisis penelitian ini tidak dilakukan dalam bentuk angka dan peneliti lebih mendeskripsikan bagaimana *collaborative governance* dalam implementasi kebijakan e-tilang di Kota Surakarta. Lokasi dari penelitian ini berada di Kota Surakarta, hal ini dikarenakan Kota Surakarta baru saja menerapkan kebijakan e-tilang ini terhitung mulai 23 Maret 2021. Terlebih per 23 Maret 2021, di Jawa Tengah sendiri sudah memasang 27 titik pemasangan ETLE, dan Kota Surakarta memiliki titik terbanyak di Jawa Tengah, yakni tujuh titik. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan metode wawancara, observasi, dan dokumentasi. narasumbernya antara lain: Polresta Surakarta, Pengadilan Negeri Surakarta, Kejaksaan Negeri Kota Surakarta, PT Melayani Cakrawala Nusantara (Melanu), PT

Pos Indonesia, dan masyarakat Kota Surakarta. Teknik pengecekan validitas temuan pada penelitian ini menggunakan teknik triangulasi metode dan triangulasi sumber. Dan penyajian data menggunakan model dari (Sugiyono, 2010) antara lain: pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

## **Hasil dan Pembahasan**

### **A. Akor Yang Berperan dalam Implementasi E-Tilang di Kota Surakarta**

Dalam penelitian ini, peneliti melihat siapa saja aktor yang terlibat dalam implementasi e-tilang di Kota Surakarta dan juga melihat perannya apa saja didalam implementasinya.

#### **1. Polresta Surakarta**

Pada penelitian ini, terdapat temuan data bahwa Polresta Surakarta berperan sebagai salah stakeholder itu sendiri, atau sebagai aktor kunci (*key-role*) dalam kebijakan e-tilang di Kota Surakarta. Polresta Surakarta memiliki dua peranan penting dalam implementasi e-tilang ini, antara lain validator dan penilang,

##### **a. Validator**

Validator adalah pihak atau orang yang melakukan validasi, dan validasi adalah pengesahan atau pengujian kebenaran dalam sesuatu. Dalam kebijakan e-tilang, hal yang pertama terjadi adalah kamera ETLE yang mengambil foto secara otomatis, foto itu lalu secara otomatis akan tersimpan dalam server dan dapat dilihat oleh back-office di Polresta Surakarta dan Polda Jawa Tengah, terintergrasi dan saling terhubung secara real-time. Dan teknologi dalam e-tilang ini, server dapat membaca langsung plat nomor kendaraan tanpa perlu diinput manual oleh petugas, sehingga akan langsung muncul pemilik kendaraan tersebut berdasarkan nomor plat tadi. Setelah itu petugas dari Polresta Surakarta akan memvalidasi, apakah ada pelanggaran yang terjadi. Jika tidak ada pelanggaran maka tidak akan ditindak, kasus akan ditutup dan jika terdapat pelanggaran, maka akan ditindak pada proses selanjutnya.

##### **b. Penilang**

Hasil tangkapan kamera ETLE yang sudah divalidasi terdapat pelanggaran lalu lintas oleh petugas kemudian akan dibuatkan barcode serta surat konfirmasi. Terduga pelanggar diberi tenggat waktu selama 7 hari untuk melakukan konfirmasi, Setelah konfirmasi, polisi akan membuat surat tilang dimana nanti terdapat nomor registrasi tilang yang bisa diinput pada website [tilang.kejaksaan.go.id](http://tilang.kejaksaan.go.id) dan juga [etilang.polri.go.id](http://etilang.polri.go.id). Dan jika tidak melakukan konfirmasi, maka akan dilakukan pemblokiran STNK dari pelanggar tersebut.

Tidak semua jenis pelanggaran dapat ditilang melalui tilang elektronik. Dan berikut jenis-jenis pelanggaran yang dapat ditindak oleh tilang elektronik berdasarkan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Angkutan Jalan secara umum tidak hanya di Kota Surakarta,

- 1) Pelanggaran terhadap marka jalan.  
UU LLAJ pasal 287 ayat 1, pada pasal tersebut dijelaskan besaran denda tilang maksimalnya adalah Rp500.000,00 atau dipidana kurungan paling lama dua (2) bulan.
- 2) Bagi kendaraan roda empat, tidak mengenakan sabuk pengaman bagi pengemudi dan penumpang.  
UU LLAJ pasal 289 dijelaskan mengenai besaran denda tilangnya adalah maksimal Rp250.000,00 atau kurungan paling lama satu (1) bulan.
- 3) Berkendara dengan/sambil menggunakan *Handphone*  
UU LLAJ pada pasal 283 dijelaskan bahwa dendanya paling besar adalah Rp750.000,00 atau kurungan penjara maksimal tiga bulan
- 4) Melanggar batas kecepatan  
UU LLAJ pada pasal 287 ayat 5, denda tilangnya paling besar Rp500.000,00 atau kurungan penjara maksimal dua (2) bulan. Namun dalam persoalan ini, kamera ETLE di Kota Surakarta belum bisa untuk melakukan tindak tilang, hal itu dikeranakan jenis kamera yang diperuntukan berbeda, dan hanya berlaku di beberapa titik pada pintu pintu ruas jalan tol.
- 5) Pelanggaran ganjil genap  
UU LLAJ pada pasal 287 ayat 5, bahwa denda maksimal dalam kasus pelanggaran ganjil-genap adalah Rp500.000,00 dan kurungan paling lama 2 (dua) bulan. Namun dalam persoalan ini, kamera ETLE tidak akan menindak ganjil genap di Kota Surakarta, hal itu karena memang sejauh ini tidak ada peraturan daerah mengenai rekayasa lalu lintas ganjil genap di Kota Surakarta. Jika nanti sudah terdapat aturan mengenai ganjil genap, maka pelanggarannya akan ditindak sesuai dengan UU LLAJ
- 6) Berkendara melawan arus

UU LLAJ pasal 287 ayat 1, bahwa denda maksimalnya adalah Rp500.000,00 dan kurungan paling lama 2 (dua) bulan.

- 7) Melanggar lampu lalu lintas/lampu merah  
UU LLAJ pasal 287 ayat 1, bahwa denda maksimal Rp500.000 dan kurungan maksimal 2 (dua) bulan.
- 8) Tidak menggunakan helm  
UU LLAJ pasal 291 ayat 1, dengan denda maksimal Rp250.000,00 dan kurungan paling lama 1 (satu) bulan.
- 9) Berboncengan lebih dari dua orang  
UU LLAJ pasal 106 ayat 9, dijelaskan bahwa denda maksimal Rp250.000,00 dan kurungan paling lama 1 (satu) bulan
- 10) Tidak menyalakan lampu saat malam dan siang hari bagi sepeda motor  
UU LLAJ pasal 293 ayat 2, dijelaskan denda maksimalnya adalah Rp100.000,00 dan kurungan paling lama 15 hari.

Kesepuluh pelanggaran yang dapat ditilang elektronik berdasarkan dari Undang undang, di Kota Surakarta hanya berlaku delapan jenis pelanggaran, diluar pelanggaran batas kecepatan maksimal dan pelanggaran ganjil-genap. Maka dari itu Polresta Surakarta memiliki peran sebagai validator dan penilang dalam implementasi E-tilang di Kota Surakarta. Sejalan dengan (Donahue and Richard J., 2011) yang menyatakan bahwa terdapat tiga aspek guna mengimplementasikan *collaborative governance*, dan salah satu aspeknya adalah tiap stakeholders atau institusi yang ikut serta dalam kolaborasi wajib mempunyai peranan dalam menentukan tujuan dari kolaborasi itu sendiri. Sejalan dengan itu, (Sufianti et al., 2013) menyatakan bahwa untuk terimplementasikannya *collaborative governance* maka perlu melihat beberapa aspek, dan salah satunya yaitu adanya partisipasi dari para stakeholder itu sendiri. Sebagai stakeholder, Polresta Surakarta memiliki peran yang jelas, yaitu validator dan penilang. Dan itu sudah memenuhi sebagai salah satu syarat bahwa implementasi E-Tilang di Kota Surakarta berjalan dengan prinsip *collaborative governance*.

## **2. Pengadilan Negeri Kota Surakarta**

Penelitian ini menemukan data bahwa Pengadilan Negeri turut berkolaborasi dalam implementasi kebijakan e-tilang di Kota Surakarta. Perannya dalam *collaborative governance* adalah sebagai lembaga/organisasi/instansi yang menyelenggarakan sidang tilang termasuk pihak yang menetapkan jumlah denda yang harus dibayar oleh pelanggar lalu lintas. Dalam perkara sidang e-tilang dilakukan oleh Pengadilan Negeri itu

sendiri tanpa kehadiran oleh pelanggar. Dan putusan dari hasil sidang disebut putusan verstek. Putusan verstek merupakan putusan yang dijatuhkan oleh Majelis Hakim tanpa hadirnya tergugat dan tanpa alasan yang sah meskipun telah dipanggil secara resmi dan patut. Putusan verstek ini merupakan pengecualian dari acara persidangan biasa sebagai akibat ketidakhadiran tergugat atas alasan yang tidak sah.

Nominal denda tilang adalah keputusan dari hakim. Dan mengingat bahwa terdapat banyak hakim dalam Pengadilan Negeri Kota Surakarta sehingga tidak memungkinkan bahwa nantinya nominal denda tilang dapat jauh berbeda dari tiap hakimnya. Maka daripada itu terdapat kesepakatan bersama antara Polresta Surakarta, Pengadilan Negeri Kota Surakarta, Kejaksaan Negeri Kota Surakarta mengenai besaran denda tilang, sehingga tidak akan ada perbedaan yang signifikan dari setiap putusan hakimnya. Sehingga peran dari Pengadilan Negeri Surakarta dalam implementasi e-tilang di kota Surakarta adalah sebagai instansi yang menyelenggarakan sidang dan yang memutuskan hukuman/besaran denda e-tilang sebagai bentuk lanjutan proses surat tilang dari pihak kepolisian. Sama halnya dengan *stakeholder* sebelumnya, (Donahue and Richard J., 2011) yang menyatakan bahwa terdapat tiga aspek guna mengimplementasikan *collaborative governance*, dan salah satu aspeknya adalah tiap *stakeholders* atau institusi yang ikut serta dalam kolaborasi wajib mempunyai peranan dalam menentukan tujuan dari kolaborasi itu sendiri. Sejalan dengan itu, (Sufianti et al., 2013) pun menyatakan bahwa untuk terimplementasikannya *collaborative governance* maka perlu melihat beberapa aspek, dan salah satunya yaitu adanya partisipasi dari para *stakeholder* itu sendiri. Sebagai salah satu dari *stakeholder*, Pengadilan Negeri Kota Surakarta memiliki peran yang jelas, yaitu penyelenggara sidang tilang dan termasuk didalamnya pihak yang memutuskan besaran denda tilang. Maka daripada itu sudah memenuhi sebagai salah satu syarat bahwa implementasi E-Tilang di Kota Surakarta berjalan dengan prinsip *collaborative governance*.

### **3. Kejaksaan Negeri Kota Surakarta**

Penelitian ini menemukan temuan bahwa Kejaksaan Negeri juga memiliki peran aktif dalam implementasi e-tilang di Kota Surakarta. Peranan Kejaksaan sendiri dalam hal ini adalah sebagai eksekutor mengenai uang denda tilang dan termasuk juga barang sitaan yang digunakan sebagai barang bukti e-tilang. Sidang perkara yang menyangkut mengenai denda uang tilang yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas tersebut sudah mendapat putusan dari pengadilan negeri sebelumnya. Dalam surat tilang terdapat nomor register yang nantinya dapat diinput pada *website* tilang.kejaksaan.go.id. Didalam *website* tersebut jika sudah menginput nomor register, maka akan muncul data-data dari pelanggar dan sudah terdapat putusan mengenai tilang tersebut. Lengkap mulai

dari nama pelanggar, alamat, tanggal sidang, besaran denda, dan ongkos perkara. Dan terlampir pula pada bagian atas *website* tersebut kode pembayaran atau kode billing. Kode billing inilah yang akan digunakan untuk pembayaran denda. Pada bagian *website* tersebut terdapat mengenai panduan pembayaran melalui layanan bank (ATM, *teller*, *internet banking*, dan *mobile banking*), lalu bisa melalui aplikasi Tokopedia dan Bukalapak.

Denda e-tilang atau uang denda pidana lalu lintas merupakan salah satu sumber penerimaan Negara yang digolongkan ke dalam Penerimaan Negara Bukan Pajak. Uang hasil denda dari tindak pidana lalu lintas merupakan salah satu Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang berlaku di Kejaksaan. Hal tersebut sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 1 ayat (1) huruf d PP No. 39 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Penerimaan Negara Bukan Pajak. Dan dengan kode bayar yang ada pada pembayaran e-tilang membuat semua denda akan langsung masuk pada kas negara. Dan jika terdapat titipan dana tilang yang melebihi dari putusan pengadilan, maka kelebihan titipan dana tilang tersebut dapat diambil oleh pelanggar. Terkait prosedur pencairan kelebihan sisa denda tilang, dengan catatan jika ada kelebihan sisa denda tilang, sebagai berikut:

- 1) Lihat putusan Denda dan Biaya Perkara Tilang. Masukkan No Register Tilang sesuai berkas untuk melihat besar denda. Periksa kembali data putusan. Pastikan No Register, nama pelanggar dan jumlah titipan telah sesuai.
- 2) Periksa sisa titipan. Sistem akan menginformasikan jumlah sisa titipan yang bisa diambil. Hubungi petugas tilang Kejaksaan, jika terdapat ketidaksesuaian data titipan. Jika sesuai, maka klik tombol “Ambil Sisa Titipan”
- 3) Unduh surat pengantar ke Bank BRI. Anda dapat mengunduh Surat Pengantar ke Bank BRI, untuk mengambil sisa titipan.
- 4) Ambil sisa titipan di cabang Bank BRI terdekat. Tunjukkan surat pengantar tersebut ke teller bank. Pihak bank akan melakukan verifikasi data. Dan jika sesuai, dana maka sisa titipan langsung diserahkan ke Pelanggar.

Sehingga peran Kejaksaan Negeri Kota Surakarta dalam *collaborative governance* dalam kebijakan implementasi e-tilang di Kota Surakarta adalah sebagai eksekutor denda dan barang sitaan dari e-tilang. Besaran denda bisa dibayarkan sesuai denda maksimal dan kembali pada putusan pengadilan negeri, jika ada kelebihan akan dikembalikan kepada pelanggar. Barang sitaan juga diperkenankan untuk diambil setelah pembayaran tilang selesai di Kantor Kejaksaan, dan jika tidak diambil, dari pihak Kejaksaan akan mengirimkan melalui Kantor Pos. Dan keseluruhan denda tersebut akan masuk pada kas negara pada Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Sama halnya dengan



*stakeholder* sebelumnya, (Donahue and Richard J., 2011) yang menyatakan bahwa terdapat tiga aspek guna mengimplementasikan *collaborative governance*, dan salah satu aspeknya adalah setiap *stakeholders* atau institusi yang ikut serta dalam kolaborasi wajib mempunyai peranan dalam menentukan tujuan dari kolaborasi itu sendiri. Sejalan dengan itu, (Sufianti et al., 2013) pun menyatakan bahwa untuk terimplementasikannya *collaborative governance* maka perlu melihat beberapa aspek, dan salah satunya yaitu adanya partisipasi dari para *stakeholder* itu sendiri. Sebagai salah satu *stakeholder*, Kejaksaan Negeri Kota Surakarta memiliki peran yang jelas, yaitu eksekutor denda dan barang sitaan dari e-tilang. Maka daripada itu sudah memenuhi sebagai salah satu syarat bahwa implementasi E-Tilang di Kota Surakarta berjalan dengan prinsip *collaborative governance*.

#### **4. PT Melayani Cakrawala Nusantara**

Penelitian ini menemukan temuan bahwa terdapat pihak swasta yang ikut berperan dalam implementasi e-tilang di Kota Surakarta. Pihak Swasta tersebut adalah PT Melayani Cakrawala Nusantara atau disingkat sebagai PT Melanu. PT Melanu merupakan perusahaan yang berfokus pada layanan logistik dokumen. Maka dari itu peran aktif dari PT Melanu dalam implementasi e-tilang di Kota Surakarta adalah sebagai jasa pengiriman untuk surat tilang/surat konfirmasi kepada pelanggar bahwa orang tersebut telah melanggar peraturan lalu lintas. Karesidenan Solo masih dibawah PT Melanu dalam peranannya pengiriman logistik di wilayah wilayah tersebut. Dan dokumen yang dikirimkan oleh PT Melanu adalah surat konfirmasi yang ditujukan kepada pelanggar bahwa mereka/pihaknya telah melanggar peraturan lalu lintas. PT Melanu dalam implementasi e-tilang adalah sebagai jasa pengiriman surat konfirmasi saja, dan surat konfirmasi pelanggar itu sudah disiapkan sepenuhnya oleh jajaran, dalam hal ini adalah pihak kepolisian. Dan dalam sebulan surat yang dikirimkan untuk daerah Kota Surakarta bisa mencapai ribuan surat konfirmasi. Hal ini menandakan masih banyak pelanggar lalu lintas melalui kamera ETLE di Kota Surakarta. Sehingga peran PT Melanu dalam *collaborative governance* dalam kebijakan implementasi e-tilang di Kota Surakarta adalah sebagai penyedia layanan pengiriman terkait dengan surat konfirmasi kepada pelanggar. Sama halnya dengan *stakeholder* sebelumnya, (Donahue and Richard J., 2011) berpendapat bahwa dalam *collaborative governance* ada enam kriteria penting, salah satunya adalah aktor non-pemerintah juga ikut terlibat dalam kolaborasi, dan PT Melanu inilah sebagai aktor non-pemerintah yang ikut serta berperan dalam mengimplementasikan e-tilang di Kota Surakarta. Sejalan dengan itu, (Sufianti et al., 2013) pun menyatakan bahwa untuk terimplementasikannya *collaborative governance* maka perlu melihat beberapa aspek, dan salah satunya yaitu adanya partisipasi dari para *stakeholder* itu sendiri. Sebagai salah satu

*stakeholder*, PT Melanu memiliki peran yang jelas, yaitu penyedia layanan jasa pengiriman surat konfirmasi. Serta didalam (Sufianti et al., 2013) dijelaskan bahwa terdapat aktor non-pemerintah juga ikut terlibat dalam kolaborasi. Dan dalam implementasi e-tilang di Kota Surakarta ini juga terdapat pihak swasta yang ikut serta, yaitu PT Melanu. Maka daripada itu lagi, sudah memenuhi sebagai salah satu syarat bahwa implementasi E-Tilang di Kota Surakarta berjalan dengan prinsip *collaborative governance*.

#### **5. PT Pos Indonesia Kantor Surakarta**

Aktor yang berperan selanjutnya dalam implementasi e-tilang di Kota Surakarta adalah PT Pos Indonesia, cabang Kota Surakarta. Kantor Pos sendiri merupakan BUMN yang bergerak di bidang jasa logistik, kurir, dan transaksi keuangan. Sehingga tentu dalam kebijakan e-tilang ini, PT Pos Kota Surakarta juga ikut berperan sebagai salah satu penyedia layanan pembayaran dan juga pengiriman barang bukti. Kantor Pos Kota Surakarta mengirimkan barang bukti berupa SIM dan STNK. Namun terkait dengan pengiriman barang bukti ini, perlu adanya konfirmasi antara pelanggar dengan kantor PT Pos Indonesia. Barang bukti yang dikirimkan hanya untuk pelanggar yang konfirmasi untuk meminta dikirimkan barang bukti mereka. Dan untuk memudahkan aksesibilitasnya, pelanggar konfirmasi bisa dilakukan di lebih dari 20 kantor cabang kantor pos di Kota Surakarta tidak diharuskan untuk konfirmasi di kantor pusat di Surakarta. Sehingga peran PT Pos Indonesia Kantor Kota Surakarta dalam *collaborative governance* dalam kebijakan implementasi e-tilang di Kota Surakarta adalah sebagai penyedia layanan pengiriman barang bukti berupa SIM dan STNK. Biaya dan jangka waktu pengiriman barang bukti bergantung kepada layanan yang dipilih oleh pelanggar yang terlebih dahulu konfirmasi ke Kantor Pos terkait. Sama halnya dengan stakeholder sebelumnya, (Donahue and Richard J., 2011) yang menyatakan bahwa terdapat tiga aspek guna mengimplementasikan *collaborative governance*, dan salah satu aspeknya adalah setiap *stakeholders* atau pihak yang terlibat dalam kolaborasi wajib mempunyai peranan dalam menentukan tujuan dari kolaborasi itu sendiri. Sejalan dengan itu, (Sufianti et al., 2013) pun menyatakan bahwa untuk terimplementasikannya *collaborative governance* maka perlu melihat beberapa aspek, dan salah satunya yaitu adanya partisipasi dari para *stakeholder* itu sendiri. Sebagai salah satu *stakeholder*, PT Pos Indonesia Kantor Surakarta memiliki peran yang jelas, yaitu penyedia layanan pengiriman barang bukti. Maka oleh itu sudah memenuhi sebagai salah satu syarat bahwa implementasi E-Tilang di Kota Surakarta berjalan dengan prinsip *collaborative governance*.

#### **B. Faktor yang Mempengaruhi Implementasi E-Tilang di Kota Surakarta**

Implementasi dari kebijakan E-Tilang ini tergolong baru saja diimplementasikan, Peneliti ingin melihat faktor apa saja yang mempengaruhi dari

kebijakan E-Tilang. Dalam hal faktor pada pengimplementasiannya kali ini, peneliti menggunakan dasar teori milik George Edward III yang terdapat empat poin utama. Diantaranya komunikasi, sumber daya, disposisi atau sikap para stakeholder, dan yang terakhir struktur birokrasi

### 1. Komunikasi

Informasi mengenai kebijakan publik menurut Edward III dalam (Widodo, 2010) perlu disampaikan kepada pelaku kebijakan agar para pelaku kebijakan dapat mengetahui apa yang harus mereka persiapkan dan lakukan untuk menjalankan kebijakan tersebut sehingga tujuan dan sasaran kebijakan dapat dicapai sesuai dengan yang diharapkan. Dalam hal komunikasi, terdapat tiga aspek turunan, antara lain: Transmisi, Kejelasan, dan Konsistensi. Pada aspek transmisi, dimana aspek transmisi ini menghendaki agar kebijakan publik dalam hal ini e-tilang disampaikan tidak hanya ditransmisikan atau disampaikan kepada *stakeholders* kebijakan tetapi juga disampaikan kepada *target group* atau kelompok sasaran kebijakan dan pihak lain yang berkepentingan baik secara langsung maupun tidak langsung. Sehingga baik *stakeholders* dan masyarakat mengerti isi dari kebijakan e-tilang tersebut. Kelima *stakeholder* melakukan komunikasi dengan lancar dan tanpa kendala satu sama lain. Pihak Polresta Surakarta juga turut melakukan sosialisasi kepada masyarakat mengenai sistematika dan alur dari e-tilang melalui SoloPos FM. Pihak Kejaksaan Negeri Kota Surakarta juga turut melakukan sosialisasi terhadap masyarakat mengenai tata cara bayar dari e-tilang melalui *web* Pemda Surakarta.

Selanjutnya, pada aspek kedua dari komunikasi yaitu adalah kejelasan. Aspek kejelasan menghendaki agar kebijakan yang ditransmisikan kepada para *stakeholders* dan juga *target group* secara rinci dan jelas. Sehingga keduanya mengetahui apa yang menjadi substansi, maksud, tujuan, serta sasaran dari e-tilang tersebut sehingga masing-masing dari *stakeholders* akan mengetahui apa yang harus dipersiapkan serta dilaksanakan untuk mensukseskan e-tilang tersebut secara efektif dan efisien. Dan kembali, dari kelima *stakeholder* menyatakan bahwa dari setiap komunikasi sudah cukup intens dan jelas antar *stakeholder*. Termasuk juga dengan para masyarakat, hal itu terlihat dari bagaimana masyarakat yang tertilang sudah mengerti alur dan sistematika dari e-tilang. Namun terdapat temuan bahwa Kejaksaan Negeri Kota Surakarta mengalami hambatan kejelasan dalam komunikasi dengan masyarakat. Beberapa pelanggar masih beranggapan bahwa pembayaran denda tilang masih dapat dibayarkan melalui tunai, sedangkan dalam sistem e-tilang, semua pembayaran denda tilang sudah melalui kode pembayaran. Sehingga masih menjadi tugas bagi Kejaksaan Negeri Kota Surakarta untuk terus melakukan sosialisasi kepada masyarakat.

Aspek yang ketiga, konsistensi, aspek konsistensi diperlukan agar e-tilang tidak simpang siur sehingga tidak membingungkan para stakeholder dan juga *target-group*. Dari kelima *stakeholder* menyampaikan bahwa dengan seringnya komunikasi satu sama lain membuat tidak adanya simpang siur dalam komunikasi dan juga dengan masyarakat (*target-group*). Hal ini terlihat dari tidak adanya miskomunikasi antar *stakeholder* selama keberjalanan implementasi e-tilang. Dari kelima *stakeholder* tadi dapat disimpulkan juga bahwa komunikasi yang jelas, rinci, dan konsisten merupakan faktor yang mendukung keberjalanannya implementasi e-tilang di Kota Surakarta. Meskipun dari pihak Kejaksaan Negeri Kota Surakarta masih memiliki kendala dalam komunikasinya dengan masyarakat mengenai pembayaran denda tunai di Kantor Kejaksaan Negeri Kota Surakarta. Sehingga transmisi, kejelasan, dan konsistensi dalam komunikasi merupakan faktor pendukung dari implementasi e-tilang di Kota Surakarta.

## 2. Sumberdaya

Edward III dalam (Widodo, 2010) mengemukakan bahwa faktor sumberdaya mempunyai peranan penting dalam implementasi kebijakan. Menurutnya bahwa sumberdaya terdapat 4 aspek, meliputi sumberdaya manusia, sumberdaya anggaran, sumberdaya peralatan dan sumberdaya kewenangan. Pada aspek yang pertama yaitu sumberdaya manusia, dari kelima *stakeholder* menjelaskan bahwa sumberdaya dari masing-masing *stakeholder* sudah mempunyai kapasitasnya masing-masing dalam menjalankan perannya. Sehingga tidak ada hambatan dari sumberdaya manusia dari setiap *stakeholder*. Hal itu terlihat dari tidak adanya kesalahan dalam implementasi e-tilang yang disebabkan oleh faktor manusia. Aspek yang kedua yaitu sumberdaya anggaran. Menurut teori Edward III, penyebab kegagalan utama dari implementasi kebijakan dikarenakan terbatasnya insentif yang diberikan kepada implementor. Sehingga teori Edward III dapat disimpulkan bahwa terbatasnya sumber daya anggaran akan mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Disamping program tidak bisa dilaksanakan dengan optimal. Dari hasil temuan data didapatkan bahwa kelima *stakeholder* sudah memiliki anggaran yang cukup untuk implementasi e-tilang dan anggaran mereka masing-masing juga diperuntukan untuk menjalankan perannya masing-masing di kebijakan e-tilang di Kota Surakarta.

Aspek selanjutnya yaitu sumberdaya peralatan. Dalam teori Edward III dinyatakan bahwa sumberdaya peralatan merupakan sarana yang dapat dikatakan kritical, *stakeholder* mungkin memiliki karyawan/staff, dan para *stakeholder* juga mengerti apa yang harus dilakukannya, dan sudah memiliki wewenang untuk melaksanakan tugasnya, akan tetapi tanpa bangunan, peralatan, sarana dan lahan hijau, maka implementasinya tidak akan berhasil. Dan tentu

bangunan, peralatan, sarana dan lahan hijau tadi digunakan guna membantu dan memudahkan dalam implementasi kebijakan Hasil temuan peneliti menyatakan bahwa setiap *stakeholder* sudah memiliki peralatan yang memadai dari segi kualitas dan kuantitas. Termasuk juga bagi aktor Polresta Surakarta yang selalu melakukan perawatan dan pemeliharaan terkait dengan kamera ETLE. Dan aspek yang terakhir yaitu aspek Teori Edward III dalam (Widodo, 2010), menyatakan bahwa *stakeholder* kebijakan harus diberikan wewenang yang cukup untuk membuat keputusan sendiri dalam implementasi kebijakan yang menjadi ranah kewenangannya. Sehingga tidak ada *stakeholder* yang mengintervensi wewenang *stakeholder* lain, dan tidak ada pula *stakeholder* yang terintervensi oleh *stakeholder* lainnya. Dan dari kelima *stakeholder* menyatakan bahwa pihak-pihaknya tidak melakukan intervensi dan tidak merasa diintervensi satu sama lain, hal itu terlihat dari bagaimana kolaborasi yang berjalan tidak saling untuk mengungguli satu sama lain, tapi kolaborasi yang berjalan untuk saling berkerja sama agar tujuan dari e-tilang bisa tercapai.

Maka dalam poin sumberdaya, terdapat 4 aspek, dimana terdapat aspek sumberdaya manusia, aspek sumberdaya anggaran, aspek sumberdaya peralatan, dan aspek sumberdaya kewenangan. Dalam aspek ini kelima *stakeholder* e-tilang memberikan jawaban yang dapat ditarik kesimpulan bahwa sumberdaya yang tersedia dari 4 aspek tadi, bukanlah menjadi faktor yang menghambat jalannya implementasi e-tilang, melainkan menjadikan faktor pendukung dari implementasi e-tilang. Sumberdaya manusia dalam kelima *stakeholder* merupakan orang-orang yang berkompeten dan terlatih, begitu pula sistem kerjanya, terstruktur dengan pembagian tugas didalamnya. Sumberdaya anggaran dalam kelima *stakeholder* juga tersedia, sehingga belanja barang dan jasa pada masing-masing *stakeholder* tercukupi sehingga tentu pengadaannya akan menjadi tepat sasaran. Pada sumberdaya peralatan, terutama pada Polresta Surakarta ini menyatakan bahwa sarana dan prasarana sudah memadai, termasuk dengan pemeliharaan sarana dan prasarana yang ada secara rutin, termasuk keempat *stakeholder* yang lainnya. Dan pada aspek yang terakhir yaitu sumberdaya kewenangan, dan dari kelima *stakeholder* tersebut memiliki kewenangan masing-masing dan tidak diintervensi atau tidak diganggu oleh *stakeholder* lainnya, sehingga hal itu cukup untuk membantu implementasi e-tilang di Kota Surakarta ini berjalan dengan efektif dan efisien.

### **3. Disposisi**

Disposisi menurut Edward III dalam Widodo (2010) dikatakan sebagai kemauan, keinginan dan kecenderungan para *stakeholder* untuk melaksanakan kebijakan tadi secara sungguh sungguh sehingga apa yang menjadi tujuan kebijakan dapat diwujudkan. Menurut Van Meter dan Van (Widodo, 2007) terdapat tiga macam aspek yang mempengaruhi disposisi yaitu pengetahuan

(*cognition*), pemahaman (*comprehension*), dan pendalaman (*understanding*). Pada poin disposisi ini, tiga aspek ini memiliki beberapa kesamaan, karena pada poin ini akan melihat bagaimana pemahaman dan pengetahuan serta pendalaman dari para *stakeholder* sehingga nantinya akan terlihat bagaimana sikap dari *stakeholder* tersebut. Sikap itu bisa dapat berupa kemauan dia, keinginan dia, dan juga kecenderungan dia agar turut melaksanakan implementasi kebijakan tersebut. Maka dalam poin disposisi terdapat 3 poin, poin yang pertama adalah pengetahuan, pemahaman, dan poin yang terakhir adalah pendalaman. Dalam aspek-aspek ini kelima *stakeholder* menyatakan jawaban yang tidak jauh berbeda, bahwa kelima *stakeholder* ini sudah sangat memahami dan memiliki pengetahuan yang cukup untuk menjalankan implementasi e-tilang dalam prinsip *collaborative governance*. Dan dengan pengetahuan dan pemahaman yang cukup, membuat tidak memerlukan pendalaman yang intens. Dan dengan adanya pemahaman yang tinggi disertai dengan pengetahuan, maka akan membuat sebuah kecenderungan *stakeholder* yang positif. Dengan adanya kecenderungan yang positif maka akan membuat *stakeholder* ini mendukung implementasi e-tilang di Kota Surakarta, tidak menjadikannya suatu faktor penghambat.

#### **4. Struktur Birokrasi**

Struktur birokrasi ini menurut Edward III dalam (Widodo, 2010) mencakup aspek aspek seperti struktur birokrasi, pembagian kewenangan, hubungan antara unit-unit organisasi dan sebagainya. Dan lebih lanjut Menurut Edwards III dalam (Winarno, 2005) terdapat dua karakteristik utama dari birokrasi yakni *Standard Operational Procedure* (SOP) dan fragmentasi. *Standard operational procedure* (SOP) merupakan perkembangan dari tuntutan internal akan kepastian waktu, sumberdaya serta kebutuhan penyeragaman dalam organisasi kerja yang kompleks dan luas. Dan dari kelima *stakeholder* menyatakan bahwa mereka, masing-masing pihaknya memiliki SOP yang cenderung fleksibel dan tidak kaku. Selanjutnya, pada aspek yang kedua yaitu fragmentasi, dijelaskan diatas bahwa fragmentasi terkait dengan penyebaran tanggungjawab kepada stakeholder lain, sehingga komunikasi yang diperlukan akan membingungkan dan akan memakan waktu lebih lama. Ketika terdapat lempar tanggungjawab akan membuat implementasi ini menjadi lebih sulit karena memungkinkan terjadinya satu *stakeholder* memegang peran yang banyak atau juga *stakeholder* yang mendapatkan limpahan tanggungjawab tidak memiliki kapasitas untuk menyelesaikan tanggungjawab tersebut. Dan dari hasil temuan data, kelima *stakeholder* menyatakan tidak jauh berbeda satu sama lain, mereka menyebutkan tidak adanya fragmentasi dalam keberjalanan implementasi e-tilang di Kota Surakarta.

Sehingga, dalam poin birokrasi, terdapat dua aspek yaitu aspek SOP dan juga aspek fragmentasi. Dimana dari kelima *stakeholder* ini menyatakan bahwa pihaknya memiliki SOP pada masing-masing lembaga atau perusahaannya. Dan juga dinyatakan bahwa SOP yang ada ini merupakan standar yang tidak kaku dan cenderung lebih membantu keberjalannya dari e-tilang ini. Lebih lanjut pada aspek kedua yaitu fragmentasi, dinyatakan dari kelima *stakeholder* ini bahwa tidak adanya fragmentasi dalam keberjalannya e-tilang, sehingga kelima *stakeholder* ini dapat menjalankan perannya masing-masing dengan kewajibannya masing-masing. Dengan tidak adanya fragmentasi dan juga SOP yang ada, membuat implementasi e-tilang ini menjadi terdorong secara efektif dan efisien, bukan menjadikannya penghambat dalam implementasinya.

## Penutup

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui aktor aktor yang berperan dalam implementasi e-tilang di Kota Surakarta yang dilihat dari sisi *collaborative governance*-nya. Pengumpulan data dilakukan dengan metode wawancara kepada para *stakeholder* dalam implementasi e-tilang, serta dokumentasi, dan observasi. Yang kemudian dianalisis dengan empat langkah, yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Sugiyono, 2010). Berdasarkan pembahasan diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa e-tilang di Kota Surakarta berlaku sejak 23 Maret 2021 dan merupakan bentuk dari tindak lanjut UU Nomor 23 Tahun 2009 tentang pelayanan publik dan juga Instruksi Presiden Nomor 25 Tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan E-Government. Dan dalam implementasi e-tilang di Kota Surakarta sendiri terdapat lima aktor yang berperan didalamnya. Antara lain adalah Polresta Surakarta, Pengadilan Negeri Kota Surakarta, Kejaksaan Negeri Kota Surakarta, PT Melanu, dan PT Pos Indonesia.

Para stakeholder tersebut memiliki peran yang berbeda didalam implementasi e-tilang. Polresta Surakarta sebagai key-role dalam implementasi e-tilang ini memiliki dua peran, antara lain sebagai validator dan penilang. Validasi terhadap hasil dari tangkapan gambar kamera ETLE dan juga jika terbukti melanggar maka akan dibuatkan surat konfirmasi. Penindakan tilang terjadi setelah pelanggaran konfirmasi ke pihak Polresta Surakarta. Aktor selanjutnya adalah PT Melanu, inilah pihak swasta yang turut berperan dalam e-tilang di Kota Surakarta. Pihaknya akan mengirimkan surat konfirmasi kepada para pelanggar, meskipun itu pelanggaran yang berasal dari luar Kota Surakarta. Aktor selanjutnya Pengadilan Negeri Kota Surakarta, perannya adalah dengan melakukan sidang secara verstek terhadap pelanggaran lalu lintas. Jatuhan denda terkait dengan pelanggaran lalu lintas tidak selalu denda maksimal sesuai yang ada pada Undang Undang Lalu

Lintas Angkutan Jalan. Besaran tersebut merupakan kesepakatan bersama antara para stakeholder yang berlandaskan pada pertumbuhan ekonomi masyarakat Kota Surakarta. Aktor selanjutnya adalah Kejaksaan Negeri Kota Surakarta, sebagai eksekutor denda tilang dan juga barang sitaan atau barang bukti. Dalam e-tilang, pembayaran tidak lagi tunai, semua pembayaran melalui kode bayar akan langsung pada kas negara sebagai penerimaan negara bukan pajak (PNBP). Sehingga Kejaksaan Negeri Kota Surakarta hanya akan memverifikasi bukti pembayaran, jika sudah *valid by system* maka barang bukti atau barang sitaan akan dikembalikan kepada pelanggar. Dan Aktor terakhir adalah PT Pos Indonesia menawarkan kemudahan bagi para para pelanggar yang tidak memiliki waktu guna mengambil barang bukti. PT Pos Indonesia Kota Surakarta berperan sebagai penyedia jasa pengiriman barang bukti. Tidak semua barang bukti akan dikirimkan oleh PT Pos Indonesia, hanya pelanggar yang konfirmasi untuk meminta dikirim barang buktinya-lah yang akan dikirim. Konfirmasi dapat dilakukan pada seluruh cabang Kantor PT Pos Indonesia di wilayah Kota Surakarta.

Selanjutnya, faktor yang mempengaruhi ataupun menghambat dari keberjalanan implementasi e-tilang di Kota Surakarta. Menggunakan teori dari George Edward III dalam (Widodo, 2010) yang menjelaskan terdapat empat faktor yang mempengaruhi dari keberjalanan implementasi kebijakan. Yang pertama ada faktor komunikasi, sumberdaya, disposisi dan yang terakhir struktur birokrasi. Komunikasi dilakukan kepada stakeholder lain dan juga *target-group* yaitu masyarakat. Guna agar keduanya mengerti apa yang menjadi substansi, tujuan, dan maksud dari kebijakan e-tilang itu sendiri. Dan dari hasil pembahasan diatas, didapatkan bahwa komunikasi dalam implementasi e-tilang berpengaruh sebagai faktor yang mendukung. Hal itu terbukti dari minimnya kendala yang dihadapi dalam aspek komunikasi baik dari antar *stakeholder* maupun dengan *target-group*. Selanjutnya pada aspek sumberdaya, disini melihat bagaimana sumberdaya manusia, sumberdaya anggaran, sumberdaya peralatan, dan sumberdaya kewenangan dari setiap *stakeholder*. Dan dari hasil pembahasan, disimpulkan bahwa aspek sumberdaya menjadi faktor yang mendukung, hal ini terlihat dari bagaimana sumberdaya yang tersedia dari setiap *stakeholder* sudah memadai baik dari segi kualitas dan kuantitas.

Pada aspek yang ketiga yaitu aspek disposisi atau sikap dari para pelaksana, disini melihat bagaimana tingkat kemauan para *stakeholder* untuk melaksanakan e-tilang di Kota Surakarta. Dan dari hasil pembahasan diatas, menemukan bahwa faktor disposisi juga masuk dalam kategori faktor yang mendukung. Hal itu terlihat dari bagaimana kelima *stakeholder* ini sudah mengetahui apa yang menjadi substansi dari kebijakan ini, sehingga membuat mereka juga berkeinginan untuk mengimplementasikan e-tilang guna mencapai tujuan kebijakan itu sendiri. Dan aspek yang terakhir yaitu mengenai struktur birokrasi dari setiap *stakeholder*. Pada



aspek ini melihat mengenai SOP dan fragmentasi. Dan dari hasil pembahasan, kelima *stakeholder* ini memiliki SOP yang tidak kaku, dan cenderung lebih membantu kinerjanya masing masing, serta tidak adanya fragmentasi yang terjadi selama proses implementasi e-tilang.

Sehingga dalam keberlaksanaan implementasi e-tilang di Kota Surakarta ini sudah berjalan dengan prinsip *collaborative governance* dimana terdapat lima aktor yang memiliki peran didalamnya dan saling berkolaborasi satu sama lain. Dan juga aspek aspek seperti komunikasi, sumberdaya, disposisi, dan struktur birokrasi juga turut mendukung jalannya implementasi e-tilang di Kota Surakarta. Dari kesimpulan diatas, maka penulis memberikan beberapa saran terhadap temuan data-data dilapangan yang dapat menghambat dari keberlaksanaan implementasi e-tilang, antara lain: (1) Untuk kedepannya untuk terus mengembangkan spesifikasi dari kamera ETLE serta pengembangan fitur dari sistem ETLE, sehingga akan meminimalisir kesalahan pembacaan nomor plat kendaraan oleh sistem, karena tidak sedikit kasus yang ditutup karena kesalahan baca sistem. Selanjutnya (2) penambahan jumlah titik kamera ETLE statis pada lokasi lokasi yang dinilai strategis atau rawan terhadap kecelakaan, mengingat sudah terdapat 7 kamera ETLE statis yang terpasang di wilayah Kota Surakarta. (3) Untuk terus menggiatkan sosialisasi dalam metode apapun, terutama mengenai alur dan cara bayar e-tilang. Sehingga tidak akan ada lagi *miss*-persepsi mengenai alur dan cara bayar dari masyarakat, dan dengan itu juga akan memperlancar implemmentasi e-tilang di Kota Surakarta.

## Referensi

- Ansell, C., Gash, A., 2007. *Collaborative Governance in Theory and Practice*. J. Public Adm. Res. Theory 18, 543–571. <https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>
- Donahue, J.D., Richard J., Z., 2011. *Collaborative Governance: Private Roles for Public Goals in Turbulent Times*. Int. Public Manag. J. 14, 464–467. <https://doi.org/10.1080/10967494.2011.657120>
- Indrajit, R.E., 2002. *Electronic Governmen: Strategi Pembangunan dan Pengembangan Sistem Pelayanan Publish Berbasis Teknologi Digital*. Andi Offset, Yogyakarta.
- Sufianti, E., Sawitri, D., Pribadi, K.N., Firman, T., 2013. *Proses Kolaboratif dalam Perencanaan Berbasis Komunikasi Pada Masyarakat Non-Kolaboratif*. Mimb. J. Sos. Dan Pembang. 29, 133. <https://doi.org/10.29313/mimbar.v29i2.390>
- Sugiyono, 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Kombinasi (Mixed Methods)*. Alfabeta.

- Sugiyono, 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta, Bandung.
- Widodo, J., 2010. *Analisis Kebijakan Publik*. Bayumedia, Malang.
- Widodo, J., 2007. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik*. Bayumedia, Malang.
- Winarno, 2005. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Media Press, Yogyakarta.
- Winarno, B., 2002. *Kebijakan Publik, Teori dan Proses*. Media Pressindo, Yogyakarta.
- Wulandari, A.S., n.d. *Inovasi Penerapan Sistem E-Tilang Di Indonesia 10*.
- Yuliani, 2017. Kolaborasi Dalam Perencanaan Program Kota Tanpa Kumuh (Kotaku) Di Kelurahan Semanggi Kota Surakarta. *J. Wacana Public 1*