



Tingkat Kepatuhan Pengendara Kendaraan Terhadap Sistem Etle (*Electronic Traffic Law Enforcement*) Di Kota Pekanbaru

Susi Hanasty, Yoskar Kadarisman

Universitas Riau

Received: 2 November 2025
Revised: 14 November 2025
Accepted: 29 November 2025

Abstrak

Pengendara kendaraan merupakan bagian penting dalam sistem lalu lintas yang aman dan tertib. Dalam pelaksanaannya, masih terdapat pengendara yang melakukan pelanggaran lalu lintas, khususnya di wilayah Kota Pekanbaru yang telah menerapkan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*. Tujuan penelitian untuk mengetahui tingkat pengetahuan pengendara kendaraan terhadap sistem *ETLE* di Kota Pekanbaru dan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan pengendara kendaraan terhadap sistem *ETLE* di Kota Pekanbaru. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskripsi deskriptif kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara kendaraan yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas terhadap sistem *ETLE* di Kota Pekanbaru yang berjumlah 96 orang. Teknik penarikan sampel yang digunakan adalah *accidental sampling*, yaitu pengambilan sampel diambil secara kebetulan. Instrumen data adalah kuesioner dan dianalisa secara deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan terbagi menjadi empat, yaitu tidak mengetahui, kurang mengetahui dengan frekuensi sebanyak 18 responden, mengetahui dengan frekuensi sebanyak 71 responden dan sangat mengetahui dengan frekuensi sebanyak 7 responden. Faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan pengendara kendaraan ada 3 faktor, yaitu kesadaran diri terhadap keselamatan, sikap saling menghormati antar pengguna jalan, dan adanya rasa takut akan sanksi.

Kata Kunci: Pengendara Kendaraan, Tingkat Pengetahuan, Faktor yang Mempengaruhi, Kepatuhan.

(*) Corresponding Author:

susi.hanasty3375@student.unri.ac.id,
yoskar.kadarisman@lecturer.unri.ac.id

How to Cite: Hanasty, S., & Kadarisman, Y. (2025). Tingkat Kepatuhan Pengendara Kendaraan Terhadap Sistem Etle (*Electronic Traffic Law Enforcement*) Di Kota Pekanbaru. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 11(12.C), 197-226. Retrieved from <https://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/view/12098>.

PENDAHULUAN

Kota Pekanbaru setiap tahunnya menghadapi kenaikan jumlah penduduk yang cukup besar, sehingga menyebabkan meningkatnya kebutuhan masyarakat pada bidang transportasi. Transportasi menjadi salah satu hal yang menjadi keperluan dasar bagi kehidupan masyarakat, baik berupa transportasi darat, air, maupun udara. Mayoritas masyarakat Kota Pekanbaru banyak menggunakan transportasi darat untuk jarak dekat sebab lebih efisien, diantaranya menggunakan transportasi darat untuk melaksanakan kegiatan dengan melintasi jalan raya sebagai sarana dalam berpindah dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Transportasi darat yang kerap dijumpai adalah motor dan mobil karena menjadi alat transportasi utama bagi sebagian besar penduduk untuk melakukan aktivitas mereka, contohnya untuk bekerja, ke sekolah, hingga memenuhi keperluan rumah tangga lainnya, sehingga kondisi ini memicu permasalahan yang kompleks dalam pengelolaan lalu lintas yang menyebabkan kepadatan lalu lintas meningkat (Ardelia, 2017).

Kepadatan lalu lintas Kota Pekanbaru terjadi di berbagai jalan utama, khususnya di pagi hari dan sore hari yang menyebabkan kemacetan. Jalur-jalur utama seperti Jalan Sudirman, Jalan HR Soebrantas, dan Jalan Tuanku Tambusai menjadi titik dengan tingkat kemacetan yang tinggi dan sering kali dipadati oleh kendaraan pribadi, angkutan umum, serta truk pengangkut barang yang melintasi kota.

Dampak yang ditimbulkan dari kepadatan lalu lintas adalah bertambahnya angka pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan. Pelanggaran lalu lintas dapat berdampak besar pada keselamatan pengendara dan pengguna jalan lainnya. Faktor utama yang menyebabkan angka pelanggaran pada lalu lintas tinggi, yaitu minimnya kesadaran pengendara terhadap pentingnya keselamatan terhadap lalu lintas serta kurangnya efektivitas penegakan hukum secara langsung di lapangan.

Handoyo (2022) menyebutkan bahwa tingginya kesadaran hukum yang mendorong masyarakat untuk menaati peraturan yang berlaku. Sementara itu, jika individu memiliki kesadaran hukum yang rendah, maka tingkat kepatuhan terhadap hukum cenderung rendah juga. Oleh karena itu, anggapan ini menunjukkan bahwa adanya hubungan antara kesadaran hukum dengan efektivitas penerapan hukum dalam kehidupan di masyarakat.

Meningkatnya pelanggaran dalam berlalu lintas menjadi sebuah rintangan baru untuk Kepolisian dalam upaya menetapkan sanksi yang bersifat edukatif yang dapat memberikan efek jera. Adapun upaya untuk menurunkan angka pelanggaran, yaitu dengan menetapkan sanksi administratif (tilang) yang dilaksanakan oleh aparat. Terkait hal tersebut, maka dilaksanakan sistem baru yang dikenal dengan ETLE (*Elektronik Traffic Law Enforcement*). ETLE merupakan sistem elektronik yang memiliki fungsi dalam mengawasi dan menegakkan hukum di lalu lintas dan memanfaatkan teknologi, yaitu CCTV untuk alat pendukungnya.

Sistem ini merupakan upaya digitalisasi penegakan hukum lalu lintas yang menggunakan teknologi kamera pengintai dan sensor untuk memantau pelanggaran pada lalu lintas dalam otomatis. Melalui ETLE, pelanggar akan langsung terdeteksi dan dikenai sanksi sesuai dengan pelanggaran yang diperbuat. ETLE juga dirancang untuk membantu transparansi penegakan hukum lalu lintas serta meminimalkan potensi interaksi langsung antara aparat dengan pelanggar, yang diharapkan dapat menghindari risiko korupsi.

Kota Pekanbaru merupakan kota yang pertama kali dipilih oleh Polda Riau dalam penerapan sistem ETLE. ETLE diletakkan di empat titik, adapun titik tersebut berada di jalan-jalan utama di Kota Pekanbaru, yakni Lampu Merah Tugu Zapin, Lampu Merah Jalan Imam Munandar depan Alpha Hotel, Lampu Merah SKA dan Living World, dan Lampu Merah Tabek Gadang (Syafitri & Mashur, 2022).

Tabel 1.1
Laporan Pelanggaran Semua Status Tahun 2021

Nama Lokasi	Tidak Memakai Sabuk	Menerobos Lampu Merah	Memakai HP	Tidak Memakai Helm	Berboncong Tiga
ETLE-Harapan-Raya	52028	0	1088	103985	2644
ETLE-Sudirman-Tugu-Zapin	0	17923	0	0	0

ETLE-Tabek-Gadang-Subrantas	49700	0	401	95401	586
ETLE-Tambusai-Living World	39872	0	713	80541	1118
Total	141600	17923	2202	279927	4348

Sumber : Direktorat Lalu Lintas Polda Riau, 2021

Tabel 1. 2
Laporan Pelanggaran Semua Status Tahun 2022

Nama Lokasi	Tidak Memakai Sabuk	Menerobos Lampu Merah	Memakai HP	Tidak Memakai Helm	Berbonceng Tiga
ETLE-Harapan-Raya	59324	0	1131	145163	7416
ETLE-Sudirman-Tugu-Zapin	0	36317	0	0	0
ETLE-Tabek-Gadang-Subrantas	78477	0	799	135986	2726
ETLE-Tambusai-Lvwrlld	57399	0	1063	102911	3387
Total	195200	36317	2993	384060	13529

Sumber : Direktorat Lalu Lintas Polda Riau, 2022

Tabel 1. 3
Laporan Pelanggaran Semua Status Tahun 2023

Nama Lokasi	Tidak Memakai Sabuk	Menerobos Lampu Merah	Memakai HP	Tidak Memakai Helm	Berbonceng Tiga
ETLE-Harapan-Raya	23129	0	469	81333	4275
ETLE-Sudirman-Tugu-Zapin	0	27037	0	0	0
ETLE-Tabek-Gadang-Subrantas	36190	0	387	89828	2122
ETLE-Tambusai-Lvwrlld	16922	0	431	55732	2308
Total	76241	27037	1287	226893	8705

Sumber : Direktorat Lalu Lintas Polda Riau, 2023

Tabel 1. 4
Laporan Pelanggaran Semua Status Tahun 2024

Nama Lokasi	Tidak Memakai Sabuk	Menerobos Lampu Merah	Memakai Hp	Tidak Memakai Helm	Berbongceng Tiga
ETLE-Harapan-Raya	23129	0	469	81333	4275
ETLE-Sudirman-Tugu-Zapin	0	27037	0	0	0
ETLE-Tabek-Gadang-Subrantas	36190	0	387	89828	2122
ETLE-Tambusai-Lvwrl	16922	0	431	55732	2308
Total	76241	27037	1287	226893	8705

Sumber : Direktorat Lalu Lintas Polda Riau, 2024

Berdasarkan data diatas. total pelanggaran lalu lintas yang terdeteksi oleh kamera CCTV pada sistem ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) dari awal penerapannya hingga tahun 2024. Data dibagi berdasarkan ruas jalan utama di kota yang telah terpasang kamera pengawas ETLE. Pelanggaran yang tercatat meliputi tindakan, yaitu menerobos lampu merah, tidak menggunakan sabuk pengaman, memakai HP ketika berkendara, tidak memakai helm, serta berbongceng tiga saat berkendara sepeda motor.

Pelanggaran lalu lintas tidak hanya terjadi secara terus-menerus setiap tahun, tetapi juga terus meningkat di setiap tahunnya. Namun demikian, sistem ETLE dirancang untuk menurunkan angka pelanggaran melalui pengawasan digital yang objektif, kenyataannya jumlah pelanggaran tetap tinggi. Salah satu penyebab utama dari banyaknya pelanggaran adalah kurangnya pengetahuan dan pemahaman pengendara terhadap aturan lalu lintas yang berlaku. Beberapa pengendara tidak menyadari bahwa tindakan mereka merupakan pelanggaran yang secara sengaja karena ingin cepat sampai dan merasa tidak diawasi secara langsung.

Berdasarkan persoalan diatas mendorong penulis untuk melakukan penelitian ini terkait dengan **“Tingkat Kepatuhan Pengendara Terhadap Sistem ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) Di Kota Pekanbaru”**.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana tingkat pengetahuan pengendara kendaraan terhadap sistem ETLE di Kota Pekanbaru?
2. Apa faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan pengendara kendaraan terhadap sistem ETLE di Kota Pekanbaru?

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini menggunakan deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Menurut Robert Donmoyer (dalam Given, 2008:713) pendekatan kuantitatif merupakan studi empiris yang berfokus pada pengumpulan, analisis, dan penyajian data dalam bentuk numerik. Berdasarkan jenis analisis datanya, penelitian ini tergolong dalam kategori penelitian

kuantitatif deskriptif, yaitu data yang diperoleh dari sampel atau populasi menggunakan kuisioner sebagai instrumen utama. Dengan menggunakan analisa kuantitatif deskriptif, yaitu peneliti terlebih dahulu menyusun data yang terkumpul ke dalam bentuk tabel yang selanjutnya diberi penjelasan dan dianalisis berdasarkan fakta.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Karakteristik responden adalah ciri-ciri yang dimiliki oleh responden dalam suatu penelitian untuk menganalisis data berdasarkan kelompok tertentu. Dengan mengetahui karakteristik responden, peneliti dapat menarik kesimpulan yang lebih akurat dan relevan terhadap penelitian. Berdasarkan pengumpulan data hasil kuisioner yang disebarkan, diperoleh data sebanyak 96 responden. Karakteristik responden yang akan diuraikan adalah data dan profil responden yang didapatkan, adapun responden pada penelitian ini adalah pengendara kendaraan yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas terhadap sistem ETLE di Kota Pekanbaru

Usia dan Jenis Kelamin

Jenis kelamin merupakan aspek biologis yang melekat pada seseorang sejak lahir, dan setiap jenis kelamin memiliki karakteristik khusus yang membedakannya. Sementara itu, usia merujuk pada lamanya seseorang hidup dan dihitung sejak dilahirkan hingga saat ini. Di Indonesia, usia diklasifikasikan ke dalam dua kelompok, yaitu usia produktif dan tidak produktif. Usia produktif mencakup rentang usia 15 hingga 64 tahun. Sebaliknya, usia tidak produktif mencakup mereka yang berusia di bawah 15 tahun dan di atas 65 tahun. Pada penelitian ini responden berada pada usia produktif. Adapun rincian lebih lanjut mengenai jenis kelamin dan usia responden dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 1

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Usia dan Jenis Kelamin

No	Usia (Tahun)	Jenis Kelamin		Total
		Laki-Laki	Perempuan	
1.	18-29	22 (22,9%)	18 (18,8%)	40 (41,7%)
2.	30-41	18 (18,8%)	8 (8,3%)	26 (27,1%)
3.	42-53	10 (10,4%)	9 (9,4%)	19 (19,8%)
4.	54-65	10 (10,4%)	1 (1,0%)	11 (11,5%)
Total		60 (62,5%)	36 (37,5%)	96 (100,0%)

Sumber : Data Olahan Lapangan, 2025

Berdasarkan tabel diatas, pelanggar laki-laki lebih mendominasi dibandingkan perempuan, dengan total 60 responden (62,5%) berbanding 36 responden (37,5%). Hal ini menunjukkan bahwa pengendara laki-laki lebih sering terdeteksi melakukan pelanggaran lalu lintas yang dipantau oleh sistem ETLE dibandingkan pengendara perempuan. Kemudian responden yang mendominasi dalam melakukan pelanggaran adalah responden yang berusia 18-29 tahun berjumlah 40 responden dengan persentase 41,7% dan setelah itu berusia 30-41 tahun berjumlah 26 responden dengan persentase 27,1%. Hal ini menunjukkan bahwa

pengendara dalam kelompok usia muda lebih sering melakukan pelanggaran yang terdeteksi oleh sistem ETLE dibandingkan kelompok usia lainnya.

Marital Status

Marital status atau status pernikahan adalah kondisi yang menunjukkan seseorang sudah menikah, belum menikah, atau berstatus duda atau janda. Status ini menggambarkan hubungan hukum dan sosial seseorang dalam ikatan pernikahan. Untuk mengetahui lebih lanjut dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 2
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Marital Status

No	Status	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Kawin	43	44,8
2.	Belum Kawin	44	45,8
3.	Duda	3	3,1
4.	Janda	6	6,3
Total		96	100,0

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel diatas, diketahui bahwa mayoritas responden dalam penelitian ini memiliki status marital "Belum Kawin" dengan jumlah 44 responden atau 45,8%. Status "Kawin" menempati posisi kedua yang tidak jauh berbeda dengan 43 responden atau 44,8%. Sementara itu, status "Duda" hanya dimiliki oleh 3 responden responden atau 3,1%, dan status "Janda" tercatat sebanyak 6 responden atau 6,3%. Hasil ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah responden yang belum menikah.

Agama dan Suku

Agama adalah sistem kepercayaan dan ibadah yang dianut oleh individu atau kelompok untuk mengatur hubungan dengan Tuhan, sesama manusia, dan alam semesta. Sementara itu, suku adalah kelompok masyarakat yang memiliki kesamaan asal-usul, budaya, bahasa, adat istiadat, dan identitas khas yang diwariskan secara turun-temurun. Keberadaan agama dan suku mencerminkan keragaman sosial dan budaya dalam masyarakat, serta menjadi bagian penting dalam membentuk cara pandang dan perilaku individu dalam kehidupan sehari-hari. Adapun penjabaran dari agama dan suku responden dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 5. 3
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Agama dan Suku

No.	Suku	Agama			Total
		Islam	K. Protestan	K. Katolik	
1.	Batak	4	21	4	29
		(4,2%)	(21,9%)	(4,2%)	(30,2%)
2.	Bugis	1	-	-	1
		(1,0%)	-	-	(1,0%)
3.	Jawa	23	-	2	25
		(24,0%)	-	(2,1%)	(26,0%)
4.	Melayu	20	-	1	21
		(20,8%)	-	(1,0%)	(21,9%)
5.	Minang	19	-	-	19
		(19,8%)	-	-	(19,8%)
6.	Sunda	1	-	-	1
		(1,0%)	-	-	(1,0%)
Total		68	21	7	96
		(70,8%)	(21,9%)	(7,3%)	(100,0%)

Sumber : Data Olahan Lapangan, 2025

Tabel diatas menunjukkan keberagaman latar belakang agama dan suku dari para pelanggar. Mayoritas responden yang berasal dari suku batak sebanyak 29 reeponden (30,2%) yang sebagian besarnya beragama kristen protestan dengan 21 responden (21,9%). Kelompok responden terbanyak kedua adalah dari suku jawa sebanyak 25 responden (26,0%), selanjutnya diikuti oleh suku melayu (21 reponden dengan persentase 21,9%) dan suku minang (19 responden dengan 19,8%) yang masing-masing mayoritas beragama islam. Minoritas dari responden penelitian ini adalah suku bugis dan sunda yang terdiri dari 1 responden (1,0%) dengan beragama islam. Hal ini menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas yang terdeteksi melalui sistem ETLE paling banyak dilakukan oleh pelanggar yang berasal dari suku Batak dan Jawa, dengan mayoritas beragama Islam.

Pendidikan Terakhir

Pendidikan terakhir adalah informasi mengenai jenjang pendidikan tertinggi yang telah diselesaikan oleh responden untuk dianalisis karena tingkat pendidikan sering kali berpengaruh terhadap pola pikir, kemampuan dalam memahami informasi, pengambilan keputusan, serta keterlibatan seseorang dalam berbagai bidang sosial, ekonomi, dan budaya.. Data ini mencerminkan tingkat pengetahuan formal yang dimiliki seseorang, mulai dari tidak sekolah, pendidikan dasar (SD), menengah (SMP/SMA), hingga pendidikan tinggi (Diploma, Sarjana, Pascasarjana). Adapun penjabaran dari pendidikan terakhir responden dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 5. 4
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No.	Pendidikan Terakhir	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Tamat SD	1	1,0
2.	Tamat SLTP	9	9,4
3.	Tamat SLTA	53	55,2
4.	Diploma	8	8,3
5.	S1	24	25,0

No.	Pendidikan Terakhir	Frekuensi	Persentase (%)
6.	S2	1	1,0
Total		96	100,0

Sumber : *Data Olahan Peneliti, 2025*

Tabel distribusi pendidikan terakhir pelanggar kendaraan terhadap sistem ETLE menunjukkan bahwa mayoritas pelanggar memiliki tingkat pendidikan SLTA dan S1. Kelompok terbesar kedua adalah pelanggar dengan pendidikan Sarjana (S1) sebanyak 24 responden (25,0%), yang menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas tidak hanya dilakukan oleh pengemudi yang berpendidikan rendah, tetapi juga melibatkan pengemudi yang berpendidikan tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun pengemudi memiliki latar belakang pendidikan mulai dari rendah, menengah hingga tinggi, pemahaman pengemudi tentang kepatuhan terhadap sistem ETLE masih perlu ditingkatkan.

Mata Pencarian

Mata pencarian adalah pekerjaan utama yang dilakukan seseorang untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Berdasarkan penelitian di lapangan dapat diketahui bahwa pengemudi memiliki latar belakang mata pencarian yang beragam. Untuk mengetahui lebih lanjut tentang mata pencarian dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 5. 5

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Mata Pencarian

No.	Mata Pencarian	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Tidak Bekerja	22	22,9
2.	Buruh	7	7,3
3.	Pedagang	9	9,4
4.	PNS	4	4,2
5.	Karyawan Swasta	25	26,0
6.	Pengusaha	5	5,2
7.	Supir	8	8,3
8.	Pensiunan	2	2,1
9.	Freelance	1	1,0
10.	Ojek	13	13,5
Total		96	100,0

Sumber : *Data Olahan Peneliti, 2025*

Berdasarkan data yang disajikan, mayoritas penduduk bekerja sebagai karyawan swasta, yaitu sebanyak 25 responden (26,0%). Kelompok terbesar kedua adalah mereka yang tidak bekerja, sebanyak 22 responden (22,9%), diikuti oleh pengemudi ojek sebanyak 13 responden (13,5%). Distribusi mata pencarian ini mencerminkan keragaman ekonomi di Kota Pekanbaru. Tingginya angka pelanggaran di kalangan karyawan swasta dan ojek dapat disebabkan oleh tekanan waktu dan target kerja yang ketat, mendorong mereka untuk mencari jalan cepat sehingga tidak mematuhi aturan lalu lintas demi efisiensi waktu. Sementara itu, pengemudi yang tidak bekerja merasa tidak diawasi atau tidak akan dikenai sanksi sehingga lebih cenderung mengabaikan peraturan lalu lintas.

Lama Menetap di Kota Pekanbaru

Lama Menetap di Kota Pekanbaru merujuk pada lamanya waktu responden telah tinggal di Kota Pekanbaru, dihitung sejak pertama kali menetap hingga saat data dikumpulkan. Hal

ini dapat memberikan wawasan tentang sejauh mana pengendara telah beradaptasi dengan lingkungan sosial, budaya, dan peraturan lalu lintas di Kota Pekanbaru. Untuk mengetahui lebih lanjut dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 6
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Lama Menetap di Kota Pekanbaru

No.	Lama Menetap (Tahun)	Frekuensi	Persentase (%)
1.	1-13	14	14,6
2.	14-27	35	36,5
3.	28-42	32	33,3
4.	43-57	15	15,6
Total		96	100,0

Sumber : Data Olahan Lapangan, 2025

Berdasarkan tabel diatas, diketahui bahwa mayoritas responden telah tinggal dalam kurun waktu yang cukup lama. Sebanyak 36,5% responden telah menetap selama 14–27 tahun, disusul oleh 33,3% yang telah menetap selama 28–42 tahun. Sementara itu, hanya 14,6% responden yang tinggal selama 1–13 tahun, dan 15,6% telah menetap lebih dari 43 tahun. Tingginya persentase warga yang telah lama menetap di Kota Pekanbaru menunjukkan bahwa sebagian besar pengendara kendaraan bermotor memiliki pengalaman yang cukup lama dalam beradaptasi dengan kondisi lalu lintas dan peraturan yang berlaku di kota ini. Namun demikian, meskipun telah lama tinggal di Kota Pekanbaru, pelanggaran terhadap aturan lalu lintas masih ditemukan.

Jenis Pelanggaran dan Total Melanggar ETLE

Jenis pelanggaran merupakan bentuk-bentuk ketidakpatuhan pengendara terhadap peraturan lalu lintas di jalan raya. Adapun jenis pelanggaran yang terdeteksi oleh sistem ETLE, yaitu menggunakan HP saat berkendara, tidak menggunakan sabuk pengaman, tidak menggunakan helm, berbonceng tiga pada sepeda motor, serta menerobos lampu merah. Pelanggaran-pelanggaran ini tidak hanya membahayakan keselamatan pengendara itu sendiri, tetapi juga pengguna jalan lainnya. Total melanggar ETLE adalah jumlah keseluruhan pelanggaran lalu lintas yang terekam oleh ETLE. Hal ini bertujuan untuk memberikan gambaran yang lebih menyeluruh mengenai perilaku pengendara terhadap sistem ETLE.

Tabel 5. 7

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Jenis Pelanggaran dan Total Melanggar ETLE

No	Jenis Pelanggaran	Total Melanggar ETLE			Total
		1-2	3-4	5-6	
1.	Tidak Menggunakan Helm	27	9	2	38
		(28,1%)	(9,4)	(2,1%)	(39,6%)
2.	Berbonceng Tiga	4	1	-	5
		(4,2%)	(1,0)	-	(5,2%)
3.	Menerobos Lampu Merah	9	2	-	11
		(9,4%)	(2,1)	-	(11,5%)
4.	Menggunakan HP	16	3	-	19
		(16,7%)	(3,1%)	-	(19,8%)
5.		18	4	1	23

	Tidak Menggunakan Sabuk	(18,8%)	(4,2%)	(1,0%)	(24,0%)
	Total	74	19	3	96
		(77,1%)	(19,8%)	(3,1%)	(100,0%)

Sumber : Data Olah Lapangan, 2025

Berdasarkan tabel diatas, pelanggaran yang paling dominan adalah tidak menggunakan helm dengan jumlah 38 kasus (39,6%), diikuti oleh pelanggaran tidak menggunakan sabuk pengaman sebanyak 23 kasus (24,0%) dan menggunakan HP saat berkendara sebanyak 19 kasus (19,8%). Selain itu, terdapat pula 11 kasus pelanggaran menerobos lampu merah (11,5%) dan 5 kasus berbongceng tiga (5,2%) yang sebagian besarnya melakukan pelanggaran sebanyak 1-2 kali. Hal ini menunjukkan bahwa tingginya angka pelanggaran menunjukkan masih lemahnya kesadaran dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas.

Tingkat Pengetahuan Pengendara Kendaraan

Tingkat Pengetahuan Pengendara Kendaraan mencakup lima tingkatan yang saling terkait, yaitu pengetahuan, pemahaman, penerapan, analisis, dan evaluasi. Pengetahuan mengacu pada informasi yang dimiliki pengendara tentang aturan lalu lintas dan keselamatan berkendara. Pemahaman adalah kemampuan pengendara untuk mengerti alasan di balik aturan tersebut dan pentingnya penerapannya. Penerapan menunjukkan sejauh mana pengendara mampu mengaplikasikan pengetahuan dan pemahamannya dalam berkendara sehari-hari. Analisis mencakup kemampuan untuk menganalisis situasi lalu lintas dan membuat keputusan yang tepat berdasarkan informasi yang dimiliki. Terakhir, evaluasi adalah kemampuan pengendara untuk menilai dan memperbaiki tindakannya sendiri jika terjadi pelanggaran atau kesalahan. Kelima tingkatan ini membentuk gambaran menyeluruh tentang sejauh mana pengendara memahami dan mematuhi peraturan lalu lintas demi keselamatan di jalan. Berikut ini akan diuraikan tingkat pengetahuan pengendara kendaraan terhadap sistem ETLE.

Pengetahuan

Pengetahuan pengendara terhadap sistem ETLE adalah tingkat penguasaan informasi dan fakta dasar mengenai keberadaan, fungsi, cara kerja, serta tujuan dari sistem ETLE sebagai alat penegakan hukum lalu lintas secara elektronik. Pengetahuan ini mencakup pemahaman tentang kamera pengawas, jenis pelanggaran yang dapat terekam, dan proses penilangan secara digital. Berikut ini akan dijabarkan hasil yang didapatkan dari lapangan:

Tabel 5. 8

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengetahuan

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban				Jumlah	Total Skor
		SM	M	KM	TM		
1.	Mengetahui sistem ETLE dapat mendeteksi pelanggaran	49 (51,0%)	28 (29,2%)	9 (9,4%)	10 (10,4%)	96 (100,0%)	308
2.	Mengetahui jenis pelanggaran lalu lintas yang terdeteksi ETLE	38 (39,6%)	32 (33,3%)	13 (13,5%)	13 (13,5%)	96 (100,0%)	287
3.	Mengetahui sanksi yang diterima jika terdeteksi melakukan	38 (39,6%)	39 (40,6%)	6 (6,3%)	13 (13,5%)	96 (100,0%)	294

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban				Jumlah	Total Skor
		SM	M	KM	TM		
	pelanggaran lalu lintas oleh ETLE						
4.	Mengetahui sistem ETLE hanya berlaku di jalan raya utama bukan di jalan kecil atau perumahan	20 (20,8%)	27 (28,1%)	26 (27,1%)	23 (24,0%)	96 (100,0%)	244
5.	Mengetahui ETLE hanya mendeteksi kelengkapan pengendara	24 (25,0%)	28 (29,2%)	24 (25,0%)	20 (20,8%)	96 (100,0%)	232
6.	Mengetahui proses penindakan pelanggaran lalu lintas terhadap ETLE	27 (28,1%)	21 (21,9%)	15 (15,6%)	33 (34,4%)	96 (100,0%)	234
Total Skor							1.599

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel di atas, disediakan 4 pilihan jawaban sebagai tolak ukur untuk menilai, yaitu Sangat Mengetahui (SM), Mengetahui (M), Kurang Mengetahui (KM), dan Tidak Mengetahui (TM). Pada pernyataan pertama mengenai pengetahuan bahwa sistem ETLE dapat mendeteksi pelanggaran, sebanyak 49 responden (51,0%) sangat mengetahui bahwa sistem ETLE dapat mendeteksi pelanggaran lalu lintas, 28 responden (29,2%) mengetahui, 9 responden (9,4%) kurang mengetahui, dan 10 responden (10,4%) tidak mengetahui. Mayoritas responden sudah memahami ETLE sebagai sistem pengawasan otomatis yang mampu mendeteksi pelanggaran, dikarenakan sudah diterapkan di sejumlah jalan utama yang membuat pengendara semakin mengenal keberadaan dan fungsi sistem ini.

Pada pernyataan kedua mengenai jenis pelanggaran lalu lintas yang dapat dideteksi oleh ETLE, sebanyak 38 responden (39,6%) sangat mengetahui dan 32 responden (33,3%) mengetahui jenis pelanggaran yang bisa dideteksi ETLE. Sementara itu, 13 responden (13,5%) kurang mengetahui dan 13 responden (13,5%) tidak mengetahui. Mayoritas responden yang sudah memahami jenis pelanggaran lalu lintas, namun masih terdapat responden yang kurang dan tidak mengetahui jenis pelanggaran yang dipantau oleh sistem. Ketidaktahuan ini berasal dari kurangnya pengetahuan yang terkait jenis pelanggaran yang diawasi oleh sistem ETLE.

Pada pernyataan ketiga yang membahas pengetahuan mengenai sanksi yang diterima jika melakukan pelanggaran lalu lintas yang terdeteksi ETLE, mayoritas responden menjawab mengetahui, yaitu sebanyak 39 responden (40,6%) dan sebanyak 38 responden (39,6%) menjawab sangat mengetahui. Sementara itu, 6 responden (6,3%) kurang mengetahui dan 13 responden (13,5%) tidak mengetahui. Hal ini menunjukkan tingginya pengetahuan dikarenakan sanksi tilang elektronik cukup sering diberitakan dan dipahami oleh masyarakat karena berkaitan langsung dengan konsekuensi hukum yang nyata, yaitu denda atau hukuman administratif.

Pada pernyataan keempat mengenai cakupan wilayah ETLE yang hanya berlaku di jalan raya utama, sebanyak 27 responden (28,1%) menjawab mengetahui. Sementara itu, sebanyak 20 responden (20,8%) menyatakan sangat mengetahui, 26 responden (27,1%)

menyatakan kurang mengetahui, dan 23 responden (24,0%) menyatakan tidak mengetahui. Mayoritas responden menjawab mengetahui, namun jumlah responden yang kurang mengetahui dan tidak mengetahui 49 responden (51,1%) justru lebih besar dibanding yang mengetahui dan sangat mengetahui 47 responden (48,9%). Hal ini menunjukkan bahwa pemahaman terhadap batas wilayah penerapan ETLE masih perlu ditingkatkan, agar masyarakat tidak hanya patuh karena takut terkena tilang elektronik di jalan tertentu saja, tetapi juga memiliki kesadaran menyeluruh dalam mematuhi aturan lalu lintas di semua kondisi dan tempat.

Pada pernyataan kelima tentang pengetahuan bahwa ETLE hanya mendeteksi kelengkapan pengendara, mayoritas responden menjawab mengetahui, yaitu sebanyak 28 responden (29,2%) dan sebanyak 24 responden (25,0%) menjawab mengetahui dan kurang mengetahui, sementara itu sebanyak 20 responden (20,8%) tidak mengetahui. Hal ini menunjukkan bahwa masih banyak yang memiliki persepsi bahwa ETLE hanya mendeteksi kelengkapan seperti SIM atau STNK. Padahal, sistem ETLE mendeteksi pelanggaran perilaku seperti menerobos lampu merah, hal ini mencerminkan bahwa kurangnya pengetahuan pengendara mengenai sistem ETLE.

Pada pernyataan keenam yang menanyakan tentang proses penindakan pelanggaran oleh ETLE, sebanyak 27 responden (28,1%) sangat mengetahui dan 21 responden (21,9%) mengetahui. Namun, mayoritas responden justru berada pada tidak mengetahui yaitu sebanyak 33 responden (34,4%) dan kurang mengetahui sebanyak 15 responden (15,6%). Hal ini menunjukkan bahwa terdapat keseimbangan antara responden yang memahami proses penindakan ETLE dan mereka yang belum memahami, yaitu setengah dari responden sudah memahami prosedur penindakan pelanggaran, namun separuh lainnya belum memiliki pemahaman yang cukup.

Berikut ini hasil rekapitulasi terkait tingkat pengetahuan pengendara pada tahap pertama atau tahap pengetahuan yang disajikan pada tabel 5.9 dibawah ini:

Tabel 5. 9
Rekapitulasi Pengetahuan Pengendara

No.	Pengetahuan	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Tidak Mengetahui	7	7,3
2.	Kurang Mengetahui	14	14,6
3.	Mengetahui	60	62,5
4.	Sangat Mengetahui	15	15,6
Jumlah		96	100,0

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Tabel rekapitulasi di atas memberikan informasi, bahwa pengetahuan pengendara terhadap sistem ETLE dikategorikan dalam empat kategori, yaitu tidak mengetahui, kurang mengetahui, mengetahui, dan sangat mengetahui. Mayoritas responden berada pada kategori mengetahui karena mayoritas responden sebanyak 60 responden (62,5%). memiliki pengetahuan yang cukup mengenai keberadaan dan fungsi sistem ETLE dalam menindak pelanggaran lalu lintas secara elektronik.

Pemahaman

Pemahaman pengendara terhadap sistem ETLE merujuk pada kemampuan pengendara dalam memahami dan menjelaskan informasi mengenai sistem ETLE. Hal ini meliputi pemahaman pengendara akan pentingnya sistem ETLE dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas. Berikut ini akan dijabarkan hasil yang didapatkan dari lapangan:

Tabel 5. 10
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pemahaman

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban				Jumlah	Skor
		SM	M	KM	TM		
1.	Memahami proses penindakan pelanggaran lalu lintas terhadap sistem ETLE	19 (19,8%)	22 (22,9%)	13 (13,5%)	42 (43,8%)	96 (100,0%)	210
2.	Memahami ETLE tidak akan mendeteksi pelanggaran jika polisi berada di lokasi ETLE	9 (9,4%)	10 (10,4%)	30 (31,3%)	47 (49,0%)	96 (100,0%)	307
3.	Memahami tidak semua pelanggaran lalu lintas akan terdeteksi ETLE	42 (43,8%)	26 (27,1%)	17 (17,7%)	11 (11,5%)	96 (100,0%)	291
4.	Memahami jika terdeteksi oleh kamera ETLE maka akan membayar denda	48 (50,0%)	25 (26,0%)	13 (13,5%)	10 (10,4%)	96 (100,0%)	303
5.	Memahami pelanggaran yang dilakukan tidak akan terdeteksi ETLE	10 (10,4%)	20 (20,8%)	26 (27,1%)	40 (41,7%)	96 (100,0%)	288
Total Skor							1.399

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel diatas terdapat 4 pilihan jawaban yang dijadikan sebagai alat ukur oleh peneliti, yaitu Sangat Memahami (SM), Memahami (M), Kurang Memahami (KM), dan Tidak Memahami (TM). Pada pernyataan pertama mengenai pemahaman proses penindakan pelanggaran lalu lintas oleh sistem ETLE. Mayoritas responden tidak memahami, yaitu sebanyak 42 responden (43,8%) dan sebanyak 13 responden (13,5%) kurang memahami. Sementara itu, terdapat 22 responden (22,9%) yang memahami dan 19 responden (19,8%) yang sangat memahami. Hal ini menunjukkan bahwa kurangnya pemahaman pengendara terkait mekanisme penindakan setelah pelanggaran terdeteksi oleh sistem ETLE.

Pada pernyataan kedua mengenai pemahaman ETLE tidak akan mendeteksi pelanggaran jika polisi berada di lokasi ETLE, mayoritas responden tidak memahami pernyataan ini, yaitu sebanyak 47 responden (49,0%) dan sebanyak 30 responden (31,3%) kurang memahami, sementara itu 10 responden (10,4%) memahami dan 9 responden (9,4%) sangat memahami.

Hal ini menunjukkan bahwa pengendara kendaraan memahami jika polisi berada di lokasi ETLE, ETLE tetap akan mendeteksi pelanggaran dalam berlalu lintas.

Pada pernyataan ketiga membahas pemahaman bahwa tidak semua pelanggaran lalu lintas dapat terdeteksi oleh ETLE. Mayoritas responden sangat memahami hal ini, yaitu 42 responden (43,8%), dan 26 responden (27,1%) yang memahami, sementara itu terdapat responden yang kurang memahami, yakni 17 responden (17,7%) dan tidak memahami 11 responden (11,5%). Hal ini karena sebagian besar pengendara memahami keterbatasan teknologi ETLE yang hanya dapat mendeteksi pelanggaran yang terekam oleh sistem ETLE.

Pada pernyataan keempat mengenai pemahaman bahwa jika terdeteksi oleh kamera ETLE maka pelanggar harus membayar denda. Mayoritas responden sangat memahami hal ini, yaitu sebanyak 48 responden (50,0%), dan 25 responden (26,0%) yang memahami. Meski demikian, masih terdapat 13 responden (13,5%) kurang memahami dan 10 responden (10,4%) Hal ini menunjukkan bahwa pengendara sadar akan konsekuensi hukum berupa pembayaran denda sebagai sanksi atas pelanggaran yang terekam ETLE.

Pada pernyataan kelima yang menanyakan pemahaman bahwa pelanggaran yang dilakukan tidak akan selalu terdeteksi oleh ETLE. Mayoritas responden tidak memahami hal ini, yaitu 40 responden (41,7%) dan sebanyak 26 responden (27,1%) kurang memahami. Sementara itu, sebanyak 20 responden (20,8%) yang memahami dan 10 responden (10,4%) yang sangat memahami pernyataan ini. Hal ini menunjukkan bahwa pengendara menganggap ETLE dapat memantau semua pelanggaran secara otomatis, sehingga mereka belum menyadari adanya batasan teknologi atau lokasi pemasangan kamera yang menyebabkan tidak semua pelanggaran terekam.

Berikut ini hasil rekapitulasi terkait tingkat pengetahuan pengendara pada tahap kedua atau tahap pemahaman yang disajikan pada tabel 5.11 dibawah ini:

Tabel 5. 11
Rekapitulasi Pemahaman Pengendara

No.	Pemahaman	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Tidak Mampu Memahami	2	2,1
2.	Kurang Mampu Memahami	22	22,9
3.	Mampu Memahami	46	47,9
4.	Sangat Mampu Memahami	26	27,1
Jumlah		96	100,0

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Tabel rekapitulasi di atas memberikan informasi, bahwa pemahaman pengendara kendaraan terhadap sistem ETLE dikategorikan dalam empat kategori, yaitu tidak mampu memahami, kurang mampu memahami, kurang mampu memahami dan sangat mampu memahami. Mayoritas responden berada pada kategori mampu memahami, karena mayoritas responden sebanyak 46 responden dengan persentase 47,9%. Hal ini menunjukkan memiliki pemahaman yang cukup mengenai cara kerja, jenis pelanggaran, dan proses penindakan pelanggaran lalu lintas terhadap sistem ETLE.

Penerapan

Penerapan merupakan bentuk tindakan pengendara yang sesuai dengan apa yang telah mereka ketahui dan pahami terkait sistem ETLE. Berikut ini akan dijabarkan hasil yang didapatkan dari lapangan:

Tabel 5. 12

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Penerapan

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban				Jumlah	Skor
		SL	SR	JR	TP		
1.	Mematuhi aturan yang terdeteksi oleh sistem ETLE	22 (22,9%)	13 (13,5%)	38 (13,0%)	23 (24,0%)	96 (100,0%)	226
2.	Memakai HP saat berkendara	21 (21,9)	43 (44,8)	18 (18,8)	14 (14,6)	96 (100,0%)	217
3.	Menerobos jika sedang lampu merah	28 (29,2)	31 (32,3)	19 (19,8)	18 (18,8)	96 (100,0%)	219
4.	Tidak memakai helm/sabuk pengaman saat berkendara	27 (28,1)	32 (33,3)	26 (27,1)	11 (11,5)	96 (100,0%)	213
5.	Memperhitungkan konsekuensi hukum ketika melanggar aturan meskipun ada ETLE	24 (25,0)	16 (16,7)	20 (20,8)	36 (37,5)	96 (100,0%)	220
Total Skor							1.095

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel diatas terdapat 4 pilihan jawaban yang dijadikan sebagai tolak ukur oleh peneliti, yaitu Selalu (SL), Sering (SR), Jarang (JR), dan Tidak Pernah (TP). Pada pernyataan pertama terkait mematuhi aturan yang terdeteksi oleh sistem ETLE. Mayoritas responden menjawab jarang, yaitu sebanyak 38 responden (39,6%) dan sebanyak 23 responden (24,0%) tidak pernah. Sementara itu, terdapat 22 responden (22,9%) menjawab selalu dan 13 responden (13,5%) menjawab sering. Hal ini menunjukkan bahwa masih banyak pengendara yang mengabaikan aturan lalu lintas terhadap pengawasan sistem ETLE.

Pada pernyataan kedua terkait memakai HP saat berkendara. Mayoritas responden menjawab sering, yaitu sebanyak 43 responden (44,8%) dan 21 responden (21,9%) menjawab selalu. Sementara itu, terdapat 18 responden (18,8%) yang menjawab jarang, dan 14 responden (14,6%) menjawab tidak pernah. Hal ini mengindikasikan bahwa perilaku berkendara sambil menggunakan HP masih menjadi kebiasaan bagi banyak pengendara. Salah satu alasan utama pengendara menggunakan HP saat berkendara adalah karena tuntutan pekerjaan., kebiasaan ini berisiko tinggi dan dapat membahayakan keselamatan diri maupun pengguna jalan lainnya.

Pada pernyataan ketiga terkait menerobos lampu merah. Mayoritas responden menjawab sering, yaitu sebanyak 31 responden (32,3%) dan sebanyak 28 responden (29,2%) menjawab selalu. Sebanyak 19 responden (19,8%) menjawab jarang dan 18 responden (18,8%) menjawab tidak pernah. Hal ini menunjukkan bahwa menerobos lampu merah menjadi suatu kebiasaan dalam berkendara. Pelanggaran ini sangat berbahaya karena dapat menyebabkan kecelakaan yang fatal.

Pada pernyataan keempat terkait tidak memakai helm atau sabuk pengaman saat berkendara. Mayoritas responden menjawab sering, yaitu sebanyak 32 responden (33,3%), dan menjawab selalu sebanyak 27 responden (28,1%). Sementara itu, terdapat 26 responden (27,1%) yang menjawab jarang, dan 11 responden (11,5%) yang menjawab tidak pernah. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden cukup sering tidak menggunakan alat keselamatan saat berkendara. Bahkan ketika pengawasan ETLE telah diterapkan masih banyak yang kurang memiliki kesadaran akan pentingnya keselamatan berkendara.

Pada pernyataan kelima terkait memperhitungkan konsekuensi hukum ketika melanggar aturan meskipun ada ETLE. Mayoritas menjawab tidak pernah, yaitu sebanyak 36 responden (37,5%) dan sebanyak 20 responden (20,8%) menyatakan jarang. Sementara itu, terdapat 24 responden (25%) yang menjawab selalu dan 16 responden (16,7%) menjawab sering. Hal ini menunjukkan bahwa mereka tidak pernah mempertimbangkan konsekuensi hukum saat melanggar aturan meskipun sudah adanya sistem ETLE.

Berikut ini hasil rekapitulasi terkait tingkat pengetahuan pengendara pada tahap ketiga atau tahap penerapan yang disajikan pada tabel 5.13 dibawah ini:

Tabel 5. 13
Rekapitulasi Penerapan Pengendara

No.	Interval	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Tidak Mampu Menerapkan	22	22,9
2.	Kurang Mampu Menerapkan	41	42,7
3.	Mampu Menerapkan	21	21,9
4.	Sangat Mampu Menerapkan	12	12,5
Jumlah		96	100,0

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Tabel rekapitulasi di atas memberikan informasi, bahwa penerapan pengendara kendaraan terhadap sistem ETLE dikategorikan dalam empat kategori, yaitu tidak mampu menerapkan, kurang mampu menerapkan, mampu menerapkan dan sangat mampu menerapkan. Mayoritas responden berada pada kategori kurang mampu menerapkan, karena mayoritas responden sebanyak 41 responden dengan persentase 42,7%. Hal ini menunjukkan bahwa kurangnya kedisiplinan dan kebiasaan buruk saat berkendara sehingga mereka belum sepenuhnya mampu menerapkan pengetahuan terhadap sistem ETLE.

Analisis

Analisis merupakan kemampuan pengendara untuk menilai atau menganalisis situasi yang ada di jalan berdasarkan pengetahuan yang dimiliki. Pengendara yang mampu analisis, mengetahui bahaya atau potensi kecelakaan dan menyesuaikan perilaku saat menggunakan kendaraan. Berikut ini akan dijabarkan hasil yang didapatkan dari lapangan:

Tabel 5. 14
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Analisis

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban				Jumlah	Skor
		SS	S	KS	TS		
1.	ETLE mengurangi pelanggaran lalu lintas	32 (33,3)	45 (46,9)	10 (10,4)	9 (9,4)	96 (100,0)	292
2.	ETLE mempengaruhi perilaku pengendara dalam mematuhi peraturan lalu lintas	38 (39,6)	43 (44,8)	6 (6,3)	9 (9,4)	96 (100,0)	302
3.	Sejak adanya ETLE angka kemacetan semakin tinggi	2 (2,1)	15 (15,6)	35 (36,5)	44 (45,8)	96 (100,0)	313
4.	ETLE tidak cukup efektif dalam mencegah pelanggaran yang lebih besar	21 (21,9)	13 (13,5)	31 (32,3)	31 (32,3)	96 (100,0)	264
5.	ETLE dapat meningkatkan angka kecelakaan	5 (5,2)	8 (7,3)	24 (26,0)	59 (61,5)	96 (100,0)	329
Total Skor							1.500

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel di atas terdapat 4 pilihan jawaban yang dijadikan sebagai tolak ukur oleh peneliti, yaitu Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Kurang Setuju (KS), dan Tidak Setuju (TS). Pada pernyataan pertama terkait ETLE mengurangi pelanggaran lalu lintas. Mayoritas responden menjawab setuju, yaitu sebanyak 45 responden (46,9%) dan 32 responden (33,3%) menyatakan sangat setuju. Sementara itu, 10 responden (10,4%) menyatakan kurang setuju, dan hanya 9 responden (9,4%) yang tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas responden merasakan dampak positif terhadap kedisiplinan pengendara di jalan karena sistem ini dinilai cukup berhasil dalam mengurangi angka pelanggaran lalu lintas.

Pada pernyataan kedua terkait ETLE mempengaruhi perilaku pengendara dalam mematuhi peraturan lalu lintas. Mayoritas responden menyatakan setuju, yaitu sebanyak 43 responden (44,8%) dan 38 responden (39,6%) menyatakan sangat setuju. Sementara itu, terdapat 6 responden (6,3%) yang menyatakan kurang setuju dan 9 responden (9,4%) yang tidak setuju terhadap pernyataan tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan ETLE berdampak pada perubahan perilaku berkendara, terutama dalam mematuhi peraturan lalu lintas.

Pada pernyataan ketiga terkait sejak adanya ETLE angka kemacetan semakin tinggi. Mayoritas responden menyatakan tidak setuju, yaitu sebanyak 44 responden (45,8%) dan 35 responden (36,5%) menyatakan kurang setuju. Sementara itu, terdapat 15 responden (15,6%) yang menyatakan setuju dan 2 responden (2,1%) sangat setuju. Mayoritas memilih kategori penolakan terhadap pernyataan ini, hal ini menunjukkan bahwa kemacetan tidak berkaitan dengan sistem ETLE dan mereka menilai ETLE tidak berdampak negatif terhadap arus lalu lintas atau kemacetan.

Pada pernyataan keempat terkait ETLE tidak cukup efektif dalam mencegah pelanggaran yang lebih besar. Mayoritas responden yang menyatakan tidak setuju dan kurang setuju memiliki jumlah yang sama, yaitu sebanyak 31 responden (32,3%). Sementara itu, 21 responden (21,9%) menyatakan sangat setuju dan 13 responden (13,5%) menyatakan setuju. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar mereka tidak setuju karena masih meragukan efektivitas ETLE dalam mencegah pelanggaran yang lebih serius. Meskipun begitu, masih terdapat responden percaya terhadap efektivitas ETLE dalam mencegah pelanggaran yang lebih besar.

Pada pernyataan kelima terkait ETLE dapat meningkatkan angka kecelakaan. Mayoritas responden tidak setuju dengan pernyataan bahwa ETLE meningkatkan angka kecelakaan, yaitu sebanyak 59 responden (61,5%) yang menjawab tidak setuju dan 24 responden (26,0%) yang kurang setuju. Sementara itu, terdapat 8 responden (7,3%) yang menjawab setuju dan 5 responden (5,2%) yang sangat setuju. Hal ini menunjukkan bahwa ETLE bukan penyebab meningkatnya kecelakaan dan menilai bahwa sistem ini aman dan tidak membahayakan pengguna jalan.

Berikut ini hasil rekapitulasi terkait tingkat pengetahuan pengendara pada tahap keempat atau tahap analisis yang disajikan pada tabel 5.15 dibawah ini:

Tabel 5. 15
Rekapitulasi Analisis Pengendara

No.	Interval	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Tidak Mampu Menganalisis	0	0,0
2.	Kurang Mampu Menganalisis	14	14,6
3.	Mampu Menganalisis	42	43,8
4.	Sangat Mampu Menganalisis	40	41,7
Jumlah		96	100,0

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Tabel rekapitulasi di atas memberikan informasi, bahwa analisis pengendara terhadap sistem ETLE dikategorikan dalam empat kategori, yaitu tidak mampu menganalisis, kurang mampu menganalisis, mampu menganalisis, dan sangat mampu menganalisis. Mayoritas responden berada pada kategori mampu menganalisis, karena sebanyak 42 responden dengan persentase 43,8% mampu menilai kinerja sistem ETLE, kelebihan dan kekurangannya, serta dampaknya terhadap perilaku berlalu lintas di masyarakat.

Evaluasi

Evaluasi mengacu pada kemampuan pengendara untuk menilai tindakannya setelah berkendara, baik itu terkait dengan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas. Pengendara dapat mengidentifikasi kesalahan dan kekurangan agar dapat memperbaikinya menjadi lebih baik. Berikut ini akan dijabarkan hasil yang didapatkan dari lapangan:

Tabel 5. 16
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Evaluasi

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban				Jumlah	Skor
		SS	S	KS	TS		
1.	Lokasi kamera ETLE sudah sesuai	18 (18,8)	39 (40,6)	17 (17,7)	22 (22,9)	96 (100,0)	245
2.	ETLE terlalu sulit dipahami, sehingga memilih untuk tidak mematuhi aturan	20 (20,8)	26 (27,1)	24 (25,0)	26 (27,1)	96 (100,0)	248
3.	ETLE bersifat transparan karena tercatat secara otomatis	51 (51,3)	37 (38,5)	4 (4,2)	4 (4,2)	96 (100,0)	327

4.	ETLE tidak efektif dalam mengawasi pelanggaran	16 (16,7)	19 (19,8)	33 (34,4)	28 (29,2)	96 (100,0)	265
Total Skor							1.08 5

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel diatas terdapat 4 pilihan jawaban yang dijadikan sebagai tolak ukur oleh peneliti, yaitu Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Kurang Setuju (KS), dan Tidak Setuju (TS). Pada pernyataan pertama terkait lokasi kamera ETLE sudah sesuai. Mayoritas responden setuju bahwa lokasi kamera ETLE sudah sesuai, yakni sebanyak 39 responden (40,6%) dan 18 responden (18,8%) sangat setuju. Meskipun demikian, terdapat juga responden 17 responden (17,7%) yang kurang setuju dan 22 responden (22,9%) yang tidak setuju. Mayoritas responden menunjukkan penilaian cukup baik terhadap kebijakan lokasi kamera ETLE dan penempatan kamera ETLE telah tepat untuk pengawasan lalu lintas.

Pada pernyataan kedua terkait ETLE terlalu sulit dipahami, sehingga memilih untuk tidak mematuhi aturan. Sebanyak 26 responden (27,1%) menjawab setuju dan tidak setuju. Sementara itu, terdapat 24 responden (25,0%) menjawab kurang setuju dan 20 responden (20,8%) menjawab sangat setuju. Jawaban yang hampir merata ini menunjukkan bahwa tidak adanya kecenderungan mayoritas yang kuat. Hal ini mencerminkan bahwa pemahaman terhadap sistem ETLE masih belum merata.

Pada pernyataan ketiga terkait ETLE bersifat transparan karena tercatat secara otomatis. Mayoritas responden sangat setuju terhadap pernyataan ini, yaitu sebanyak 51 responden (51,3%) menyatakan sangat setuju, dan 37 responden (38,5%) menyatakan setuju. Sementara itu, terdapat responden yang memberikan penilaian kurang setuju dan tidak setuju dengan jumlah yang sama, yaitu 4 responden (4,2%). Hal ini menunjukkan bahwa sistem ETLE dinilai mampu memberikan rasa keadilan dan transparansi dalam penegakan hukum lalu lintas karena ETLE merupakan sistem yang adil, semua pelanggaran tercatat secara otomatis dan tidak berdasarkan keputusan petugas.

Pada pernyataan keempat terkait ETLE tidak efektif dalam mengawasi pelanggaran. Mayoritas responden menjawab kurang setuju, yaitu sebanyak 33 responden (34,4%) dan 28 responden (29,2%) yang tidak setuju. Sementara itu, hanya 19 responden (19,8%) yang setuju dan 16 responden (16,7%) yang sangat setuju. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas responden percaya bahwa ETLE masih cukup efektif dalam mengawasi pelanggaran lalu lintas, walaupun tetap ada sebagian kecil yang meragukan efektivitasnya.

Berikut ini hasil rekapitulasi terkait tingkat pengetahuan pengendara pada tahap kelima atau tahap evaluasi yang disajikan pada tabel 5.17 dibawah ini:

Tabel 5. 17
Rekapitulasi Evaluasi Pengendara

No.	Interval	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Kurang Mampu Mengevaluasi	14	14,6
2.	Mampu Mengevaluasi	54	56,3
3.	Sangat Mampu Mengevaluasi	28	29,2
Jumlah		96	100,0

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Tabel rekapitulasi di atas memberikan informasi, bahwa evaluasi pengendara terhadap sistem ETLE dikategorikan dalam empat kategori, yaitu tidak mampu mengevaluasi, kurang

mampu mengevaluasi, mampu mengevaluasi, dan sangat mampu mengevaluasi. Mayoritas responden berada pada kategori mampu mengevaluasi, karena sebanyak 54 responden dengan persentase 61,5%, karena berada pada kategori mampu mengevaluasi. Hal ini mencerminkan bahwa pengendara mampu memberikan penilaian terhadap pelaksanaan dan dampak dari sistem ETLE.

Berikut ini distribusi seluruh responden berdasarkan rekapitulasi terkait tingkat pengetahuan pengendara terhadap sistem ETLE yang disajikan pada tabel 5.18 dibawah ini:

Tabel 5. 18

Distribusi Seluruh Responden Berdasarkan Rekapitulasi Tingkat Pengetahuan

No.	Tingkat Pengetahuan	Skor	Keterangan
1.	Pengetahuan	1.599	Mengetahui
2.	Pemahaman	1.399	Mampu Memahami
3.	Penerapan	1.095	Kurang Mampu Menerapkan
4.	Analisis	1.500	Mampu Menganalisis
5.	Evaluasi	1.085	Mampu Mengevaluasi

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel diatas, diperoleh informasi bahwa tingkat pengetahuan pengendara kendaraan terhadap sistem ETLE berada pada kategori mengetahui. Hal ini menunjukkan bahwa pengendara telah memiliki pengetahuan kognitif yang cukup baik terhadap keberadaan sistem ETLE sebagai bagian dari penegakan hukum lalu lintas berbasis teknologi, meskipun pengendara masih kurang mampu menerapkan pengetahuan tersebut dalam mengendarai kendaraannya.

Berdasarkan 25 item pertanyaan tingkat pengetahuan yang telah dijelaskan diatas, peneliti membedakan menjadi empat kategori, yakni tidak mengetahui, kurang mengetahui, mengetahui, dan sangat mengetahui. Dikatakan tidak mengetahui jika mendapatkan skor 25-43, kurang mengetahui jika mendapatkan skor 43-62, mengetahui jika mendapatkan skor 63-81, dan sangat mengetahui jika mendapatkan skor 82-100. Frekuensi distribusi rekapitulasi tingkat pengetahuan dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 5. 19

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Rekapitulasi Tingkat Pengetahuan

No	Tingkat Pengetahuan	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Kurang Mengetahui	18	18,8
2.	Mengetahui	71	74,0
3.	Sangat Mengetahui	7	7,3
Jumlah		96	100,0

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel diatas diperoleh informasi bahwa mayoritas responden berada pada kategori mengetahui terhadap sistem ETLE, yaitu sebanyak 71 responden dengan persentase 74,0% dan tidak ada responden yang tidak mengetahui pengetahuan terkait sistem ETLE. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas pengendara sudah memiliki tingkat pengetahuan yang cukup mengenai sistem ETLE.

Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepatuhan

Kepatuhan terhadap sistem ETLE dipengaruhi oleh berbagai faktor internal maupun eksternal yang membentuk perilaku pengendara di jalan raya. Salah satu faktor utama adalah adanya rasa takut akan sanksi yang diberikan. Sistem ETLE mampu merekam pelanggaran

secara otomatis dan objektif, sehingga membuat efek jera bagi para pengendara karena takut akan denda dan pengendara lebih berhati-hati dan mengikuti aturan yang berlaku. Selain itu, kesadaran diri terhadap keselamatan lalu lintas juga berperan penting dalam membentuk kepatuhan. Pengendara yang memahami pentingnya keselamatan tidak hanya bagi dirinya sendiri, tetapi juga bagi pengguna jalan lain. Faktor terakhir adalah sikap saling menghormati antar pengguna jalan, pengendara yang memiliki empati dan menghargai hak pengguna jalan lain, seperti pejalan kaki, pengendara sepeda motor, atau pengemudi kendaraan umum, akan lebih patuh dalam berlalu lintas untuk menjaga keteraturan dan menghindari konflik. Hal tersebut menjadi landasan penting dalam menciptakan budaya tertib berlalu lintas yang didukung oleh keberadaan sistem ETLE.

Adanya Rasa Takut Akan Sanksi Yang Akan Diberikan

Rasa takut akan sanksi menjadi salah satu faktor penting yang memengaruhi kepatuhan pengendara terhadap aturan lalu lintas. Pengguna jalan yang menyadari bahwa setiap pelanggaran dapat terekam melalui sistem ETLE akan lebih berhati-hati dan mematuhi peraturan lalu lintas. Dengan demikian, ketakutan terhadap sanksi tidak hanya bersifat represif, tetapi juga berfungsi sebagai alat pengendali perilaku dalam berlalu lintas. Berikut ini akan dijabarkan hasil yang didapatkan dari lapangan:

Tabel 5. 20
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Adanya Rasa Takut Akan Sanksi Yang Akan Diberikan

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban				Jumlah	Skor
		SS	S	KS	TS		
1.	Mematuhi peraturan karena takut mendapat sanksi dari aparat	9 (9,4%)	16 (16,7%)	5 (5,2%)	66 (68,8%)	96 (100,0%)	320
2.	Sanksi membuat pengemudi kendaraan lebih patuh dalam mengendarai kendaraan	11 (11,5%)	17 (17,7%)	13 (13,5%)	55 (57,3)	96 (100,0%)	304
3.	Terpaksa mematuhi aturan lalu lintas agar tidak mendapatkan denda	12 (12,5%)	9 (9,4%)	5 (5,2%)	70 (72,9%)	96 (100,0%)	325
Total Skor							949

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel diatas terdapat 4 pilihan jawaban yang dijadikan sebagai tolak ukur oleh peneliti, yaitu Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Kurang Setuju (KS), dan Tidak Setuju (TS). Pada pernyataan pertama mengenai mematuhi peraturan karena takut mendapat sanksi dari aparat. Mayoritas responden menjawab tidak setuju, yaitu sebanyak 66 responden (68,8%) dan 5 responden (5,2%) menjawab kurang setuju. Sementara itu, sebanyak 16 responden (16,7%) menjawab setuju dan 9 responden (9,4%) sangat setuju. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian

besar responden mematuhi aturan bukan semata-mata karena rasa takut terhadap aparat, melainkan kesadaran diri sendiri.

Pada pernyataan kedua mengenai sanksi membuat pengemudi kendaraan lebih patuh dalam mengendarai kendaraan. Mayoritas responden menjawab tidak setuju sebanyak 55 responden (57,3%) dan 13 responden (13,5%) menjawab kurang setuju. Sementara itu, 17 responden (17,7%) menjawab setuju dan 11 responden (11,5%) yang menjawab sangat setuju. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden tidak merasakan efek sanksi dalam mendorong mereka untuk lebih berhati-hati saat berkendara.

Pada pernyataan ketiga mengenai terpaksa mematuhi aturan lalu lintas agar tidak mendapatkan denda. Mayoritas responden menyatakan tidak setuju sebanyak 70 responden (72,9%) dan 5 responden (5,2%) yang kurang setuju. Sementara itu, sebanyak 12 responden (12,5%) yang sangat setuju, 9 responden (9,4%) yang setuju,. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden tidak merasa terpaksa dalam mematuhi aturan lalu lintas semata-mata karena takut denda dan kepatuhan mereka berasal dari kesadaran atau kebiasaan, meskipun tidak seluruhnya berdasarkan pemahaman yang mendalam.

Berikut ini hasil rekapitulasi terkait faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan pengendara terhadap sistem ETLE pada faktor adanya rasa takut akan sanksi yang akan diberikan yang disajikan pada tabel 5.21 dibawah ini:

Tabel 5. 21

Rekapitulasi Adanya Rasa Takut Akan Sanksi Yang Akan Diberikan

No.	Tingkat Rasa Takut	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Tidak Takut Sanksi	8	8,3
2.	Kurang Takut Sanksi	8	8,3
3.	Takut Sanksi	10	10,4
4.	Sangat Takut Sanksi	70	72,9
Jumlah		96	100,0

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Tabel rekapitulasi di atas memberikan informasi, bahwa adanya rasa takut akan sanksi yang akan diberikan dikategorikan dalam empat kategori, yaitu tidak takut sanksi, kurang takut sanksi, takut sanksi, dan sangat takut sanksi. Mayoritas responden berada dalam kategori sangat takut akan sanksi, karena mayoritas responden sebanyak 70 responden dengan persentase 72,9%, karena mereka menyadari bahwa pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas dapat menimbulkan konsekuensi yang nyata dan merugikan. Ketakutan ini muncul karena sanksi yang diberikan bersifat tegas, seperti denda yang harus dibayar atau hambatan dalam pengurusan administrasi kendaraan.

Untuk melihat keterkaitan antara tingkat pengetahuan dan rasa takut terhadap sanksi yang dikenakan. Berikut ini disajikan hasil tabulasi silang yang dilakukan oleh peneliti:

Tabel 5. 22

Tabulasi Silang Tingkat Pengetahuan Dan Adanya Rasa Takut Akan Sanksi

Tingkat Pengetahuan	Adanya Rasa Takut Akan Sanksi				Total
	Tidak Takut	Kurang Takut	Takut Sanksi	Sangat Takut	

	Sanksi	Sanksi		Sanksi	
Kurang Mengetahui	2 (2,1%)	1 (1,0%)	4 (4,2%)	11 (11,5%)	18 (18,8%)
Mengetahui	6 (6,3%)	6 (6,3%)	5 (5,2%)	54 (56,3%)	71 (74,0%)
Sangat Mengetahui	0 (0,0%)	1 (1,0%)	1 (1,0%)	5 (5,2%)	7 (7,3%)
Total	8 (8,3%)	8 (8,3%)	10 (10,4%)	70 (72,9%)	96 (100,0%)

Sumber: Data Olahan Lapangan, 2025

Berdasarkan hasil tabulasi di atas, mayoritas responden yang mengetahui tentang aturan lalu lintas menunjukkan tingkat ketakutan yang tinggi terhadap sanksi. Dari 71 responden yang berada dalam kategori mengetahui, sebanyak 54 responden (56,3%) termasuk dalam kategori sangat takut sanksi, sedangkan sisanya tersebar di kategori tidak takut, kurang takut, dan takut. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun tingkat pengetahuan sudah cukup baik, rasa takut terhadap sanksi masih menjadi pendorong utama dalam membentuk perilaku patuh. Sementara itu, dari 18 responden yang termasuk dalam kategori kurang mengetahui, sebanyak 11 responden (11,5%) merasa sangat takut sanksi, sedangkan selebihnya tersebar di tingkat ketakutan lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun tingkat pengetahuan rendah, rasa takut terhadap sanksi tetap hadir dalam diri sebagian besar responden. Pada kategori sangat mengetahui terdiri dari 7 responden, dengan 5 responden (5,2%) menunjukkan rasa sangat takut sanksi. Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat pengetahuan, maka cenderung semakin besar pula kesadaran terhadap konsekuensi yang ditimbulkan dari pelanggaran, sehingga memunculkan rasa takut terhadap sanksi yang lebih kuat. Secara keseluruhan, hasil tabulasi ini memperkuat bahwa baik tingkat pengetahuan maupun ketegasan sanksi memiliki peran penting dalam membentuk perilaku kepatuhan berlalu lintas.

Kesadaran Diri Terhadap Keselamatan Lalu Lintas Antar Pengguna Jalan

Kesadaran diri terhadap keselamatan lalu lintas antar pengguna jalan berperan besar dalam mendorong kepatuhan. Kesadaran ini timbul dari pemahaman bahwa setiap tindakan di jalan raya memiliki dampak terhadap keselamatan diri sendiri maupun orang lain. Pengguna jalan yang memiliki kesadaran tinggi cenderung lebih disiplin, berhati-hati, dan memahami pentingnya menjaga keselamatan bersama. Berikut ini akan dijabarkan hasil yang didapatkan dari lapangan:

Tabel 5. 23

Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kesadaran Diri Terhadap Keselamatan Lalu Lintas Antar Pengguna Jalan

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban				Jumlah	Skor
		SS	S	KS	TS		
1.	Keselamatan lalu lintas adalah tanggung jawab bersama, tidak hanya milik pengendara kendaraan	50 (7,3%)	38 (39,6%)	7 (7,3%)	1 (1,0%)	96 (100,0%)	329

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban				Jumlah	Skor
		SS	S	KS	TS		
2.	ETLE menurunkan kesadaran akan bahaya kecelakaan sehingga membuat pengendara lebih berhati-hati saat berkendara	15 (15,6%)	22 (22,9%)	22 (22,9%)	37 (38,5%)	96 (100,0%)	273
3.	Kecepatan saat berkendara lebih penting daripada keselamatan lalu lintas antar pengguna jalan	7 (7,3%)	10 (10,4%)	18 (18,8%)	61 (63,5%)	96 (100,0%)	325
Total Skor							927

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel diatas terdapat 4 pilihan jawaban yang dijadikan sebagai tolak ukur oleh peneliti, yaitu Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Kurang Setuju (KS), dan Tidak Setuju (TS). Pada pernyataan pertama mengenai keselamatan lalu lintas adalah tanggung jawab bersama, tidak hanya milik pengendara kendaraan. Mayoritas responden sangat setuju terhadap pernyataan ini, yaitu sebanyak 50 responden (52,1%), dan 38 responden (39,6%) menyatakan setuju. Sementara itu, 7 responden (7,3%) menyatakan kurang setuju dan hanya 1 responden (1,0%) yang tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden memiliki kesadaran tinggi bahwa keselamatan berlalu lintas merupakan tanggung jawab bersama, tidak hanya dibebankan pada individu pengendara saja.

Pada pernyataan kedua menyatakan bahwa ETLE menurunkan kesadaran akan bahaya kecelakaan sehingga membuat pengendara lebih berhati-hati saat berkendara. Mayoritas responden tidak setuju pada pernyataan ini, yaitu sebanyak 37 responden (38,5%). Sementara itu, sebanyak 22 responden (22,9%) menjawab setuju dan kurang setuju, dan 15 responden (15,6%) menjawab sangat setuju. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan persepsi di antara responden terkait efektivitas sistem ETLE dalam meningkatkan kehati-hatian berkendara. Meskipun sebagian setuju, namun jumlah yang tidak setuju justru mendominasi.

Pada pernyataan ketiga mengenai kecepatan saat berkendara lebih penting daripada keselamatan lalu lintas antar pengguna jalan. Mayoritas responden tidak setuju dengan pernyataan ini, yaitu sebanyak 61 responden (63,5%) dan 18 responden (18,8%) yang menyatakan kurang setuju. Sementara itu, 10 responden (10,4%) menyatakan setuju, dan 7 responden (7,3%) menyatakan sangat setuju. Hasil ini menunjukkan bahwa mayoritas responden menolak pernyataan yang mengedepankan kecepatan berkendara di atas keselamatan bersama.

Berikut ini hasil rekapitulasi terkait faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan pengendara terhadap sistem ETLE pada faktor kesadaran diri terhadap keselamatan lalu lintas antar pengguna jalan yang disajikan pada tabel 5.23 dibawah ini:

Tabel 5. 24

Rekapitulasi Kesadaran Diri Terhadap Keselamatan Lalu Lintas Antar Pengguna Jalan

No.	Tingkat Kesadaran Diri	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Kurang Memiliki Kesadaran	7	7,3

2.	Memiliki Kesadaran	18	18,8
3.	Sangat Memiliki Kesadaran	71	74,0
Jumlah		96	100,0

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel diatas diperoleh informasi bahwa mayoritas responden sangat memiliki kesadaran, yaitu sebanyak 71 responden (74,0%), kemudian terdapat 18 responden (18,8%) yang memiliki kesadaran, sedangkan 7 responden (7,3%) kurang memiliki kesadaran dan tidak ada responden yang tidak memiliki kesadaran. Hal ini menunjukkan bahwa kesadaran terhadap keselamatan lalu lintas antar pengguna jalan responden dalam penelitian ini sangat baik.

Untuk melihat keterkaitan antara tingkat pengetahuan dan kesadaran diri terhadap keselamatan lalu lintas antar pengguna jalan. Berikut ini disajikan hasil tabulasi silang yang dilakukan oleh peneliti:

Tabel 5. 25

Tabulasi Silang Tingkat Pengetahuan Dan Kesadaran Diri Terhadap Keselamatan Lalu Lintas Antar Pengguna Jalan

Tingkat Pengetahuan	Kesadaran Diri Terhadap Keselamatan Lalu Lintas Antar Pengguna Jalan			Total
	Kurang Memiliki Kesadaran	Memiliki Kesadaran	Sangat Memiliki Kesadaran	
Kurang Mengetahui	3 (3,1%)	4 (4,2%)	11 (11,5%)	18 (18,8%)
Mengetahui	4 (4,2%)	14 (14,6%)	53 (55,2%)	71 (74,0%)
Sangat Mengetahui	-	-	7 (7,3%)	7 (7,3%)
Total	7 (7,3%)	18 (18,8%)	71 (74,0%)	96 (100,0%)

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabulasi silang di atas, mayoritas responden yang mengetahui tentang aturan lalu lintas menunjukkan tingkat kesadaran yang tinggi terhadap keselamatan. Sebanyak 71 responden yang termasuk kategori mengetahui, sebanyak 53 responden (55,2%) memiliki kesadaran yang sangat tinggi terhadap keselamatan lalu lintas, sedangkan 14 responden (14,6%) memiliki kesadaran, dan hanya 4 responden (4,2%) yang kurang memiliki kesadaran. Sementara itu, sebanyak 18 responden yang kurang mengetahui, sebagian besar berada pada kategori sangat memiliki kesadaran 11 responden (11,5%), meskipun masih terdapat sebagian kecil yang kurang memiliki kesadaran 3 responden (3,1%) dan memiliki kesadaran 4 responden (4,2%). Pada kategori sangat mengetahui semuanya 7 responden (7,3%) menunjukkan kesadaran yang sangat tinggi terhadap keselamatan lalu lintas. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan yang lebih baik berbanding lurus dengan kesadaran yang tinggi terhadap keselamatan lalu lintas antar pengguna jalan.

Sikap Saling Menghormati Antar Pengguna Jalan

Sikap saling menghormati antar pengguna jalan mencerminkan perilaku tertib berlalu lintas. Pengendara yang saling memberi jalan, maka akan tercipta suasana berlalu lintas yang aman, nyaman serta menurunkan potensi konflik, kemarahan, dan pelanggaran karena masing-masing individu merasa dihargai. Oleh karena itu, menciptakan kepatuhan tidak hanya dengan penegakan hukum, tetapi juga dengan pembentukan karakter dan etika berlalu lintas yang menghargai sesama pengguna jalan. Berikut ini akan dijabarkan hasil yang didapatkan dari lapangan:

Tabel 5. 26
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Sikap Saling Menghormati Antar Pengguna Jalan

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban				Jumlah	Skor
		SS	S	KS	TS		
1.	ETLE mendorong pengendara untuk tidak saling menghormati di jalan raya	6 (6,3%)	6 (6,3%)	16 (16,7%)	68 (70,8%)	96 (100,0%)	338
2.	Lebih menghormati sesama pengendara setelah mengetahui bahwa pelanggaran akan terekam oleh sistem ETLE	11 (11,5%)	20 (20,8%)	26 (27,1%)	39 (40,6%)	96 (100,0%)	285
Total Skor							623

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel diatas terdapat 4 pilihan jawaban yang dijadikan sebagai tolak ukur oleh peneliti, yaitu Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Kurang Setuju (KS), dan Tidak Setuju (TS). Pada pernyataan pertama mengenai ETLE mendorong pengendara untuk tidak saling menghormati di jalan raya. Mayoritas responden tidak setuju dengan pernyataan ini, yaitu sebanyak 68 responden (70,8%) dan 16 responden (16,7%) menjawab kurang setuju. Sementara itu, responden yang menjawab sangat setuju memiliki jumlah yang sama, yaitu sebanyak 6 responden (6,3%). Hal ini menunjukkan bahwa pengendara tidak melihat adanya pengaruh buruk ETLE terhadap etika berkendara dan dinilai membantu menciptakan ketertiban.

Pada pernyataan kedua mengenai lebih menghormati sesama pengendara setelah mengetahui bahwa pelanggaran akan terekam oleh sistem ETLE. Mayoritas responden menjawab tidak setuju, yaitu sebanyak 39 responden (40,6%) dan 26 responden (27,1%) menjawab kurang setuju. Sementara itu, 20 responden (20,8%) menyatakan setuju, dan hanya 11 responden (11,5%) yang menyatakan sangat setuju. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden merasa sikap saling menghormati antar pengendara sudah ada bahkan sebelum diterapkannya sistem ETLE.

Berikut ini hasil rekapitulasi terkait faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan pengendara terhadap sistem ETLE pada faktor sikap saling menghormati antar pengguna jalan yang disajikan pada tabel 5.25 dibawah ini:

Tabel 5. 27
Rekapitulasi Sikap Saling Menghormati Antar Pengguna Jalan

No.	Interval	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Tidak Menghormati	4	4,2
2.	Kurang Menghormati	22	22,9
3.	Menghormati	34	35,4
4.	Sangat Menghormati	36	37,5
Jumlah		96	100,0

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel di atas, diperoleh informasi bahwa mayoritas responden berada pada kategori sangat menghormati terhadap sesama pengguna jalan, yaitu sebanyak 36 responden (37,5%). Selanjutnya, sebanyak 34 responden (35,4%) menghormati. Sementara itu, 22 responden (22,9%) kurang menghormati, dan hanya 4 responden (4,2%) yang tidak menghormati. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas responden memiliki kesadaran yang tinggi dalam menghormati sesama pengendara di jalan raya.

Untuk melihat keterkaitan antara tingkat pengetahuan dan sikap saling menghormati antar pengguna jalan. Berikut ini disajikan hasil tabulasi silang yang dilakukan oleh peneliti:

Tabel 5. 28

Tabulasi Silang Tingkat Pengetahuan Dan Sikap Saling Menghormati Antar Pengguna Jalan

Tingkat Pengetahuan	Sikap Saling Menghormati Antar Pengguna Jalan				Total
	Tidak Menghormati	Kurang Menghormati	Menghormati	Sangat Menghormati	
Kurang Mengetahui	-	8 (8,3%)	7 (7,3%)	3 (3,1%)	18 (18,8%)
Mengetahui	4 (4,2%)	14 (14,6%)	26 (27,1%)	27 (28,1%)	71 (74,0%)
Sangat Mengetahui	-	-	1 (1,0%)	6 (6,3%)	7 (7,3%)
Total	4 (4,2%)	22 (22,9%)	34 (35,4%)	36 (37,5%)	96 (100,0%)

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabulasi silang di atas, mayoritas responden yang termasuk dalam kategori mengetahui menunjukkan sikap menghormati 26 responden (27,1%) dan sangat menghormati 27 responden (28,1%). Sebagian lainnya berada pada kategori kurang menghormati 14 responden (14,6%), dan hanya 4 responden (4,2%) yang tidak menghormati. Sementara itu, responden yang kurang mengetahui sebagian besar justru berada pada kategori kurang menghormati 8 responden (8,3%) dan menghormati 7 responden (7,3%). Hanya 3 responden (3,1%) dari kategori ini yang menunjukkan sikap sangat menghormati. Pada kategori sangat mengetahui, hampir seluruh responden menunjukkan sikap sangat menghormati antar pengguna jalan 6 responden (6,3%), dan hanya 1 responden (1,0%) yang sekadar menghormati, tanpa adanya yang kurang atau tidak menghormati. Secara keseluruhan, dari total 96 responden, mayoritas menunjukkan sikap saling menghormati 34 responden (35,4%) dan

sangat menghormati 36 responden (37,5%). Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang tentang aturan lalu lintas, maka semakin tinggi pula kecenderungannya untuk menunjukkan sikap saling menghormati di jalan.

Berikut ini distribusi seluruh responden berdasarkan rekapitulasi terkait faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan pengendara terhadap sistem ETLE yang disajikan pada tabel 5.29 dibawah ini:

Tabel 5. 29
Distribusi Seluruh Responden Berdasarkan Rekapitulasi Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepatuhan

No	Tingkat Pengetahuan	Skor	Keterangan
1.	Adanya Rasa Takut Akan Sanksi Yang Akan Diberikan	949	Sangat Takut Sanksi
2.	Kesadaran Diri Terhadap Keselamatan Lalu Lintas Antar Pengguna Jalan	927	Memiliki Kesadaran
3.	Sikap Saling Menghormati Antar Pengguna Jalan	623	Menghormati

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan tabel diatas, diperoleh informasi bahwa takut akan sanksi berada pada kategori sangat takut sanksi, sementara kesadaran diri terhadap keselamatan lalu lintas antar pengguna jalan dan sikap saling menghormati antar pengguna jalan berada pada kategori memiliki kesadaran dan menghormati.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan oleh peneliti, mengenai Tingkat Kepatuhan Pengendara Terhadap Sistem ETLE Di Kota Pekanbaru, maka disimpulkan bahwa:

1. Tingkat pengetahuan pengendara terhadap sistem ETLE berada pada kategori mengetahui, yaitu sebanyak 71 responden, selanjutnya sebanyak 18 responden yang kurang mengetahui, kemudian sebanyak 7 responden sangat mengetahui dan tidak ada responden yang tidak mengetahui. Namun, sebagian besar pengendara masih kurang mampu menerapkan pengetahuan tersebut secara optimal dalam perilaku berkendara. Secara sosiologis, hal ini mencerminkan bahwa pengetahuan belum sepenuhnya terinternalisasi menjadi nilai dan norma yang memengaruhi perilaku sehari-hari.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kepatuhan, terdiri dari adanya rasa takut akan sanksi yang akan diberikan, kesadaran diri terhadap keselamatan lalu lintas antar pengguna jalan, dan sikap saling menghormati antar pengguna jalan. Dari ketiga faktor tersebut yang paling mempengaruhi tingkat kepatuhan pengendara pada penelitian ini adalah faktor adanya rasa takut akan sanksi yang diberikan.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan data yang didapatkan, terdapat saran dan masukan untuk penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Harapan penulis kepada para pengendara, agar dapat meningkatkan pengetahuan dalam berlalu lintas mengenai sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) tidak hanya melalui sosialisasi formal dari pihak kepolisian, tetapi juga dengan aktif mencari informasi

melalui berbagai media, seperti internet dan media sosial. Pengendara disarankan untuk tidak hanya mengetahui secara teknis tentang sistem ETLE, tetapi juga memahami pentingnya keselamatan berlalu lintas dan nilai-nilai sosial yang terkandung di dalamnya, seperti menghargai hak pengguna jalan lain dan menjadikan kepatuhan sebagai bentuk kesadaran, bukan paksaan.

2. Pengendara disarankan untuk menumbuhkan kesadaran diri akan keselamatan berlalu lintas sebagai bagian dari tanggung jawab sosial, misalnya dengan menggunakan helm saat berkendara sepeda motor atau mengenakan sabuk pengaman saat mengendarai mobil bukan hanya demi keselamatan pribadi, tetapi juga sebagai bentuk kepedulian terhadap keselamatan pengguna jalan lain. Selain itu, pengendara juga diharapkan dapat menjaga etika berkendara, saling menghormati di jalan raya, dan aktif menjadi pelopor keselamatan berlalu lintas di lingkungan sekitar, agar tercipta budaya berkendara yang aman dan tertib di Kota Pekanbaru.

REFERENSI

- Abdullah, F. A., & Windiyastuti, F. (2022). Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) sebagai Digitalisasi Proses Tilang. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(2), 3004–3008.
- Ali, A. (2009). *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence) termasuk interpretasi undang-undang (legisprudence)* (Volume 1). Kencana.
- Anderson, L. W., Krathwohl, D. R., Airasian, P. W., Cruikshank, K. A., Mayer, R. E., Pintrich, P. R., Raths, J., & Wittrock, M. C. (2001). A Taxonomy for Learning, Teaching, and Assessing A Revision of Bloom’s Taxonomy Of Educational Objectives. In *Journal of the American Statistical Association* (Vol. 51, Issue 275). Addison Wesley Longman (Pearson Education). <https://doi.org/10.2307/2281462>
- Ardelia, H. (2017). *ANALISA PENYELENGGARAAN TRAFFIC LIGHT OLEH DINAS PERHUBUNGANKOMUNIKASI DAN INFORMATIKA KOTA PEKANBARU*. 1–15.
- Aristi, A. F., Rizqi, C. R., Puspita, I. A., Arianto, H., Olivia, F., Lelono, G., Daryono, G., & Slamet, R. S. (2024). Nilai Dan Norma Sebagai Dasar Membangun Karakter. *Jurnal Abdimas*, 10(1), 75–85.
- Atkinson, R. L, R. C. Atkinson, R. Ernest, dan R. H. (2004). *Pengantar Psikologi* (N. T. dan Rukmini & Barhana (eds.); Edisi Kese). Interaksara.
- Bloom, B. S. (1956). *Taxonomy Of Educational Objectives The Classification Of Educational Goals* (Handbook I). David Mckay Company, INC.
- Darsini, Fahrurrozi, & Cahyono, E. A. (2019). Pengetahuan. *Jurnal Keperawatan*, 12(1), 97.
- Dirdjosisworo, S. (2010). *Pengantar Ilmu Hukum*. Raja Grasindo Persada.
- Given, L. M. (2008). *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. SAGE Publications, Inc.
- Handoyo, B. T. (2022). Suatu Kajian Sosiologi Hukum Terhadap Kepatuhan Hukum Di Dalam Masyarakat. *Justicia Sains: Jurnal Ilmu Hukum*, 6(1), 88–104. <https://doi.org/10.24967/jcs.v6i1.1432>
- Hartono. (2006). Kepatuhan Kemandirian Santri (Analisis Psikologi), *Jurnal Study Islam dan Budaya. Jurnal Studi Islam Dan Budaya*, 4(1), 50–66.
- Lemeshow, S. (1997). *Sampling studies Health surveys - Statical methods*. Gadjah Mada University Press.
- Ngadilah. (2007). *Pendidikan Kewarganegaraan*. 10.
- Pramono, B. (2018). Norma Sebagai Sarana Menilai Bekerjanya Hukum Dalam Masyarakat.

- Perspektif Hukum*, 17(1), 101. <https://doi.org/10.30649/phj.v17i1.86>
- Putri, S. A., & Rusli, Z. (2022). Pelaksanaan Sosialisasi Program Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) sebagai Upaya Mewujudkan Budaya Tertib Lalu Lintas di Kota Pekanbaru. *Cross-Border*, 5(2), 1349–1356.
- Rachim, L. A. N. (2011). Norma Sosial. *Isi Denpasar*, 2–4. <http://repo.isi-dps.ac.id/1169/>
- Rakhmani, F. (2013). Kepatuhan Remaja dalam Berlalu Lintas oleh : Feti Rakhmani. *Jurnal Ilmu Sosiatri*, 2(April), 1–7.
- Ridwan, M., Syukri, A., & Badarussyamsi, B. (2021). Studi Analisis Tentang Makna Pengetahuan Dan Ilmu Pengetahuan Serta Jenis Dan Sumbernya. *Jurnal Geuthèë: Penelitian Multidisiplin*, 4(1), 31. <https://doi.org/10.52626/jg.v4i1.96>
- Risyda, N. (2018). Penerapan Sistem, Norma-norma pada Mata Pelajaran Aqidah Akhlak dalam Membentuk Moral Siswa Kelas IX di MTs Miftahul Ulum Kudus Tahun Pelajaran 2018/2019. *201927/03/*, 8–27.
- Riyani, I. A. P. (2020). Model Pembelajaran Problem Based Learning (Pbl) Sebagai Upaya Meningkatkan Keterampilan Berfikir Kritis Terhadap Norma Agama, Kesopanan, Kesusilaan, Dan Hukum Pada Peserta Didik Kelas 7 Di Smpn 1 Gunungsari. *TEACHING AND LEARNING JOURNAL OF MANDALIKA (TEACHER) E- ISSN 2721-9666*, 2(2), 126–132. <https://doi.org/10.36312/teacher.v2i2.130>
- Safitri, A., & Rahman, T. (2013). Tingkat kepatuhan hukum siswa SMA KARTIKA IV-3 surabaya terhadap etika berlalu lintas menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. *Kajian Moral Dan Kewarganegaraan*, 3(1), 485–499.
- Sarwono, S.W. & Meinarno, E. . (2012). *Psikologi sosial*. Salemba Humanika.
- Subroto, J. (2023). *Norma Dalam Masyarakat* (E. Suyahni (ed.)). Bumi Aksara.
- Sudirman. (2023). *Kurikulum dan Pengembangan Pembelajaran Dalam Perspektif Pragmatis* (M. Hidayat (ed.)). Pusat Pengembangan Pendidikan dan Penelitian Indonesia.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. CV. Alfabeta.
- Suharyadi, & Purwanto. (2016). *Statistika Untuk Ekonomi dan Keuangan Moderen* (D. A. Halim (ed.)). Salemba Empat.
- Sujarweni, W. (2014). Metodologi Penelitian. *PT. Rineka Cipta, Cet.XII)an Praktek, (Jakarta : PT. Rineka Cipta, Cet.XII)*, 107.
- Suriasumantri, S. J. (2006). *Ilmu Dalam Perspektif*. Yayasan Obor Indonesia.
- Syafitri, E., & Mashur, D. (2022). Efektivitas Implementasi Program Electronic Traffic Law Envorcement (Etle) Nasional Dalam Peningkatan Pelayanan Publik Di Kota Pekanbaru. *Cross-Border*, 5(2), 1322–1337.
- Winarti, & Istiyono, E. (2020). Taksonomi Hingher Order Thinking Skill Untuk Penilaian Pembelajaran Fisika. In *Widya Sari Press Salatiga* (Vol. 1). Widya Sari Press Salatiga.