

Tersedia online di [www.journal.unesa.ac.id](http://www.journal.unesa.ac.id)

Halaman jurnal di [www.journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans](http://www.journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans)

# Pengaruh Penerapan ETLE Terhadap Perilaku Berkendara Masyarakat di Kabupaten Klaten

Nabilla An Nur Hanifah <sup>a</sup>, I Made Suraharta <sup>b</sup>

<sup>a</sup> Program Studi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan, PKTJ Tegal, Kota Tegal, Indonesia

<sup>b</sup> PKTJ Tegal, Kota Tegal, Indonesia

email: <sup>a</sup>[anhaf11@gmail.com](mailto:anhaf11@gmail.com), <sup>b</sup>[suraharta@pktj.ac.id](mailto:suraharta@pktj.ac.id)

## INFO ARTIKEL

### Sejarah artikel:

Menerima 21 Maret 2024

Revisi 1 April 2024

Diterima 27 April 2024

Online 30 April 2024

### Kata kunci:

Electronic Traffic Law

Enforcement (ETLE),

Perilaku Berkendara

Penerapan ETLE

## ABSTRAK

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui bagaimana penerapan ETLE di Klaten, menginterpretasikan pelanggaran lalu lintas sebelum dan sesudah diterapkannya ETLE, dan menganalisis penerapan ETLE terhadap perilaku berkendara di Kabupaten Klaten. Penelitian ini menggunakan variabel dependen perilaku berkendara dan menggunakan variabel independen penerapan ETLE. Populasi yang digunakan dalam penelitian yang dilakukan adalah jumlah masyarakat kecamatan Klaten Tengah. Metode pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian yang dilakukan adalah menggunakan purposive sampling. Sehingga sampel pada penelitian yang dilakukan sebesar 100. Teknik analisis data menggunakan uji MANOVA. Data diperoleh dengan cara membagikan kuesioner kepada 100 orang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan ETLE di Klaten sudah cukup baik dikarenakan dari tahun 2020 – 2022 jumlah pelanggaran lalu lintas cenderung mengalami penurunan. Berdasarkan hasil uji MANOVA penerapan ETLE tidak terdapat pengaruh terhadap perilaku berkendara.

# The Influence of ETLE Implementation on Community Riding Behavior in Klaten District

## ARTICLE INFO

### Keywords:

Electronic Traffic Law

Enforcement (ETLE)

Driving Behavior

Implementation of ETLE

### Style APA dalam menyitasi artikel ini:

Hanifah, N. A. N., & Suraharta, I. M. (2024).

Pengaruh Penerapan ETLE

Terhadap Perilaku

Berkendara Masyarakat di

Kabupaten Klaten.

MITRANS: Jurnal Media

Publikasi Terapan

Transportasi, v2(n1),

Halaman 99 - 106

## ABSTRACT

The aim of this research is to find out how ETLE is implemented in Klaten, interpret traffic violations before and after ETLE is implemented and analyze the implementation of ETLE on driving behavior in Klaten Regency. This research uses the dependent variable driving behavior and uses the independent variable ETLE implementation. The population used in the research carried out was the number of people in Central Klaten subdistrict. The sampling method used in the research carried out was purposive sampling. So the sample in the research carried out was 100. The data analysis technique used the MANOVA test. Data was obtained by distributing questionnaires to 100 people. The research results show that the implementation of ETLE in Klaten is quite good because from 2020 - 2022 the number of traffic violations tends to decrease. Based on the MANOVA test results, the application of ETLE has no influence on driving behavior.

© 2023 MITRANS : Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi. Semua hak cipta dilindungi undang-undang.

## 1. Pendahuluan

Permasalahan lalu lintas tidak hanya muncul karena kemacetan yang berlebihan, namun juga semakin parah ketika individu tidak mematuhi peraturan. Hal ini mencakup tindakan seperti mengabaikan

Pengaruh Penerapan ETLE ...

© 2023 MITRANS: Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi. Semua hak cipta dilindungi undang-undang.

rambu, menerobos lampu merah, dan kepemilikan dokumen mengemudi yang tidak lengkap. Semakin banyak individu yang melanggar aturan tersebut, maka semakin tinggi kemungkinan terjadinya kejahatan dan kecelakaan (Wichaksono et al., 2022). Untuk memberantas pelanggaran lalu lintas di jalan raya, penegak hukum menindak setiap pengemudi kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas dengan memberikan sanksi berupa tilang karena melanggar peraturan lalu lintas terkait sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan. Denda tilang ini dikenakan kepada individu yang mengendarai mobil atau kendaraan lain yang tertangkap polisi melanggar peraturan lalu lintas. Polisi berwenang mengeluarkan tilang segera atau pada saat operasi jalan raya yang ditentukan. Pengemudi mempunyai pilihan untuk mengajukan kasusnya ke pengadilan atau hanya membayar denda sesuai dengan yang tertera pada kertas denda (Afrisa Cutrima Ayu Hartina, 2019)

Hal ini sejalan dengan kurangnya petugas polisi lalu lintas yang memadai untuk menjaga keselamatan dan organisasi di jalan. Oleh karena itu, kamera dimanfaatkan sebagai alat bantu teknologi. Mereka mampu mendokumentasikan kejadian-kejadian ketika seseorang melanggar peraturan lalu lintas, yang merupakan hal penting karena meluasnya pelanggaran tersebut (Utomo & Hanim, 2021). Tilang adalah cara yang digunakan untuk memberikan sanksi kepada individu yang melanggar peraturan saat berkendara di jalan raya. Sebelumnya, petugas kepolisian memberikan tilang secara langsung, namun saat ini mereka juga menggunakan kamera Closed Circuit Television (CCTV) untuk menangkap pengemudi yang melanggar aturan. Kamera ini mampu menangkap gambar kendaraan yang melakukan kesalahan, yang dapat menjadi pembuktian di pengadilan, sebagaimana diamanatkan oleh undang-undang dan peraturan terkait (Harja & Paparang, 2022). Sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan inisiatif yang dilaksanakan oleh Satlantas Polres Klaten di Indonesia untuk menjawab tuntutan masyarakat saat ini terhadap keselamatan, ketertiban, dan keamanan jalan raya di Kabupaten Klaten. Pendekatan penegakan hukum ini memanfaatkan sistem ETLE sebagai metode progresif untuk mencapai tujuan hukum yang diinginkan masyarakat.

## 2. Metode Penelitian

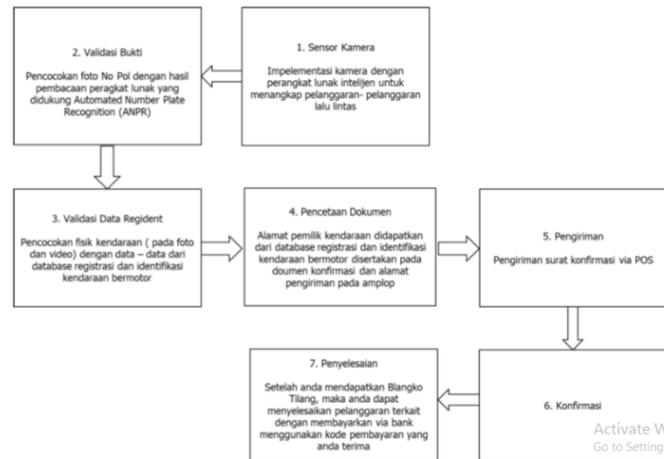
Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif kuantitatif yaitu suatu metode yang bisa membantu untuk menggambarkan, meringkas ataupun menunjukkan data secara konstruktif. Hal ini mengacu kepada penggambaran statistik yang berguna dalam memahami secara detail data yang caranya meringkas serta menemukan pola pada suatu contoh data tertentu (Suwanto et al., 2019). Variabel dalam penelitian dibagi menjadi dua yaitu variabel bebas (Independent Variable) dan terikat (Dependent Variable). Variabel bebas atau independent variable pada penelitian ini yaitu penerapan ETLE. Lalu variabel X dibagi menjadi 2 yaitu X1 adalah sebelum penerapan ETLE dan X2 adalah sesudah penerapan ETLE, sedangkan variabel terikat atau dependent variable pada penelitian ini yaitu perilaku berkendara, variabel Y sendiri dibagi menjadi 4 yaitu Lapse, Error, Ordinary Violation dan aggressive valuation.

Sampel pada penelitian ini adalah masyarakat yang berada di daerah Tegalmulyo (Simpang lima Matahari Plaza Klaten) dan berusia 17 – 61 tahun. Teknik penarikan sampel menggunakan teknik purposive sampling (Halim & Caroline, 2023). Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan studi literature dan kuesioner yang meneliti perilaku berkendara disebut juga DBQ (Driver Behaviour Questionnaire) (Ferreira, 2021). Pengujian hipotesis pada penelitian ini menggunakan analisis multivariat yaitu Multivariate Analysis of Variance (MANOVA) atau Analisis Variansi Multivariat. MANOVA mempunyai pengertian sebagai suatu teknik statistik yang digunakan untuk menghitung pengujian signifikansi perbedaan rata-rata secara bersamaan antara kelompok untuk dua atau lebih variabel terikat. MANOVA adalah generalisasi dari ANOVA untuk situasi dimana terdapat beberapa variabel terikat (Sutrisno & Wulandari, 2018).

## 3. Hasil dan Pembahasan

### 3.1. Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)

Penerapan ETLE di Klaten masih berlaku hingga batas waktu yang tidak dapat ditentukan, ETLE di Klaten sendiri menggunakan Hand Held yaitu menggunakan kamera handphone dikarenakan di klaten sendiri ETLE Statis belum ada. Penempatan ETLE di Klaten sendiri sudah berada di Delanggu sampai Prambanan Manisrenggo, walaupun menggunakan kamera handphone atau hand held ETLE di klaten juga menggunakan kamera pantau atau CCTV yang terkoneksi dengan Dishub Kabupaten Klaten. Penempatan ETLE sendiri berdasarkan kerawanan pelanggaran lalu lintas, biasanya dikarenakan beberapa tempat tidak dapat terpantau oleh petugas kepolisian dan juga keterbatasan personil maka ditempatkan ETLE di tempat tersebut. Mekanisme penerapan ETLE dapat dilihat pada gambar, sebagai berikut:



**Gambar 1.** Mekanisme *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)

### 3.2. Pelanggaran Lalu Lintas

Penerapan pemberlakuan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Kabupaten Klaten diresmikan pada Selasa, 23 Maret 2021. Sesuai penerapannya dapat mengurangi jumlah pelanggaran lalu lintas dari sebelum ETLE diterapkan lalu sesudah diterapkan. Berdasarkan data pelanggaran lalu lintas yang diperoleh dari polres klaten pelanggaran pada tahun 2018 – 2019 (sebelum penerapan ETLE) sebanyak 104,273 pelanggaran sedangkan pelanggaran lalu lintas dari tahun 2020 – 2022 (setelah penerapan ETLE) sebanyak 38,289 pelanggaran. Maka dapat dikatakan bahwa pelanggaran lalu lintas dari tahun 2018-2022 mengalami penurunan.

### 3.3. Pengaruh Penerapan ETLE Terhadap Perilaku Berkendara

#### a. Hasil Uji Instrumen (Validitas dan Reliabilitas)

##### 1) Uji Validitas

Uji Validitas dilakukan dengan membandingkan nilai  $r$  hitung dengan  $r$  tabel untuk degree of freedom ( $df$ ) =  $n - 2$ , dalam hal ini  $n$  adalah jumlah sampel, dengan tingkat signifikansi 0,05. Jika  $r$  hitung lebih besar dari  $r$  tabel dan nilai positif maka butir pernyataan atau pertanyaan tersebut dinyatakan valid (Ghozali, 2011). Dikarenakan uji validitas ini menggunakan 30 responden maka rumus  $df = 30 - 2 = 28$  maka  $r$  tabel = 0,361. Hasil uji validitas 30 responden dapat dilihat pada tabel, sebagai berikut:

**Tabel 1.** Hasil Uji Validitas Perilaku Berkendara

Item Pernyataan	Rhitung	Rtabel	Keterangan
Perilaku Berkendara Sebelum Penerapan ETLE			
Y1.1.	0,485	0,361	Valid
Y1.2.	0,558	0,361	Valid

Y1.3.	0,575	0,361	Valid
Y1.4.	0,633	0,361	Valid
Y1.5.	0,416	0,361	Valid
Y1.6.	0,584	0,361	Valid
Y1.7.	0,436	0,361	Valid
Y1.8.	0,816	0,361	Valid
Y1.9.	0,643	0,361	Valid
Y1.10.	0,550	0,361	Valid
Y1.11.	0,714	0,361	Valid
Y1.12.	0,850	0,361	Valid
Y1.13.	0,563	0,361	Valid
Y1.14.	0,821	0,361	Valid
Y1.15.	0,566	0,361	Valid
Y1.16.	0,744	0,361	Valid
Y1.17.	0,654	0,361	Valid
Y1.18.	0,783	0,361	Valid
Y1.19.	0,480	0,361	Valid
Y1.20.	0,790	0,361	Valid
Item Pernyataan	rhitung	rtabel	Keterangan
Perilaku Berkendara Setelah Penerapan ETLE			
Y2.1.	0,370	0,361	Valid
Y2.2.	0,472	0,361	Valid
Y2.3.	0,780	0,361	Valid
Y2.4.	0,763	0,361	Valid
Y2.5.	0,517	0,361	Valid
Y2.6.	0,825	0,361	Valid
Y2.7.	0,507	0,361	Valid
Y2.8.	0,824	0,361	Valid
Y2.9.	0,879	0,361	Valid

Y2.10.	0,850	0,361	Valid
Y2.11.	0,604	0,361	Valid
Y2.12.	0,852	0,361	Valid
Y2.13.	0,587	0,361	Valid
Y2.14.	0,905	0,361	Valid
Y2.15.	0,534	0,361	Valid
Y2.16.	0,760	0,361	Valid
Y2.17.	0,568	0,361	Valid
Y2.18.	0,822	0,361	Valid
Y2.19.	0,644	0,361	Valid
Y2.20.	0,862	0,361	Valid

Berdasarkan tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa semua item pernyataan untuk variabel perilaku berkendara sebelum dan sesudah penerapan ETLE dikatakan valid, dikarenakan nilai r hitung dari semua pernyataan lebih besar dari nilai r tabel.

## 2) Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas ini dilakukan untuk mengetahui sejauh mana kehandalan instrumen penelitian sehingga setiap butir kuesioner dapat dipercaya. Berdasarkan teori yang dikemukakan Ghazali (2018), suatu kuesioner dikatakan reliabel jika nilai Cronbach Alpha > 0,70 atau 70%. Adapun uji reliabilitas dapat dilihat pada tabel, sebagai berikut:

**Tabel 2.** Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach Alpha	Standar	Keterangan
Perilaku Berkendara Sebelum Penerapan ETLE	0,919	> 0,70	Reliabel
Perilaku Berkendara Sesudah Penerapan ETLE	0,947	> 0,70	Reliabel

Berdasarkan tabel di atas didapatkan hasil uji reliabilitas dari setiap variabel dikatakan reliabel dikarenakan nilai Cronbach Alpha dari setiap variabel lebih dari 0,70.

## b. Hasil Uji Normalitas

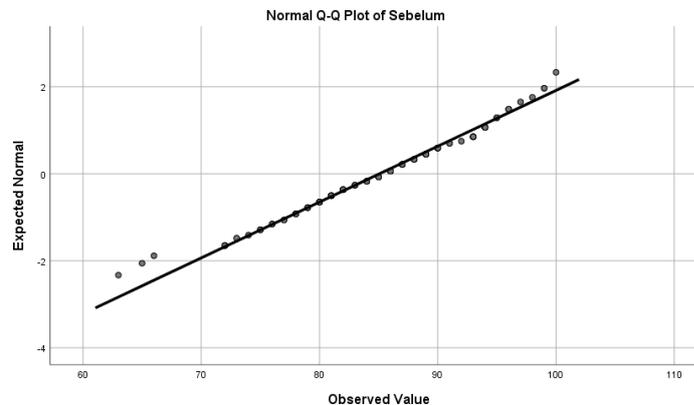
Hasil uji normalitas pada penelitian ini, sebagai berikut:

**Tabel 3.** Hasil Uji Normalitas

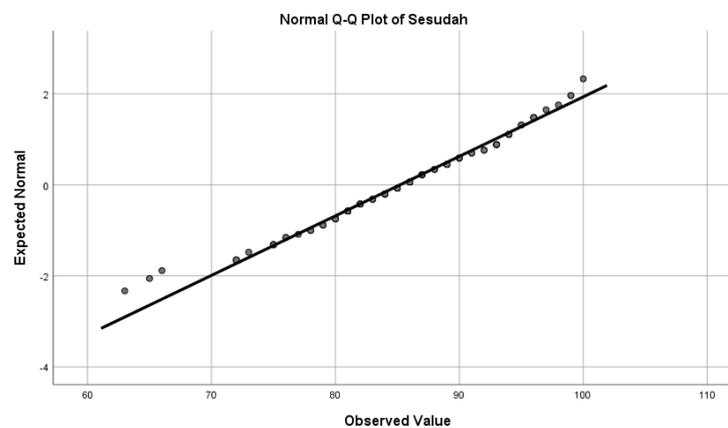
	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Sebelum	.065	100	.200*	.982	100	.190
Sesudah	.056	100	.200*	.981	100	.161

\*. This is a lower bound of the true significance.

a. *Lilliefors Significance Correction*



**Gambar 2.** Grafik normalitas Sebelum Penerapan ETLE



**Gambar 3.** Grafik normalitas Sesudah Penerapan ETLE

Berdasarkan tabel uji normalitas menggunakan Kolmogorov - Smirnov didapat nilai signifikansi dari penerapan ETLE (sebelum dan sesudah) sebesar 0,200 lebih dari 005, jika menggunakan Shapiro Wilk didapat nilai signifikansi dari penerapan ETLE (sebelum) sebesar 0,190 dan penerapan ETLE (sesudah) sebesar 0,161 lebih dari 005, maka dapat dikatakan bahwa data berdistribusi normal. Berdasarkan gambar P-plot diatas dapat dilihat bahwa titik-titik sebaran mendekati garis diagonal maka hal tersebut dapat dikatakan bahwa data residual berdistribusi normal.

c. Hasil Uji Homogenitas

Berdasarkan *Test Homogeneity of Variaces* diketahui nilai sig. *Based on Mean* variabel Perilaku berkendara sebesar 0,774 > 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa perilaku berkendara sebelum dan sesudah penerapan ETLE Homogen.

d. Hasil Uji Manova

Hasil uji manova pada penelitian ini dapat dilihat dari multivariate test. Berdasarkan multivariate test didapatkan hasil menggunakan (uji Pillai's Trace, Wilks' Lambda, Hotelling's Trace, Roy's Largest Root) nilai signifikansinya  $0,000 \leq$  (kurang dari) 0,05 maka dapat dikatakan bahwa perilaku berkendara secara simultan berpengaruh terhadap penerapan ETLE.

Berdasarkan tabel hasil uji Manova di dapatkan hasil multivariate tests yang meliputi wilks' lambda, hotelling's trace dan roy's largest root didapatkan nilai F sebesar 0,26 dan

nilai p-value 0,999 lebih besar dari 0,05 ( $> 0,05$ ), maka dapat dikatakan bahwa secara simultan tidak ada perbedaan signifikan terhadap lapse, error, ordinary violation dan aggressive violation yang ditinjau oleh keempat perilaku berkendara. maka didapatkan hasil sebagai berikut:

1) Penerapan ETLE terhadap Lapse

Hasil Tests of Between-Subjects Effects menunjukkan nilai p-value lapse sebesar 0,925 lebih besar dari 0,05, maka dapat dikatakan bahwa penerapan ETLE tidak berpengaruh terhadap lapse, sehingga hipotesis pertama ditolak.

2) Penerapan ETLE terhadap Error

Hasil Tests of Between-Subjects Effects menunjukkan nilai p-value error sebesar 0,974 lebih besar dari 0,05, maka dapat dikatakan bahwa penerapan ETLE tidak berpengaruh terhadap error, sehingga hipotesis kedua ditolak.

3) Penerapan ETLE terhadap Ordinary Violation

Hasil Tests of Between-Subjects Effects menunjukkan nilai p-value ordinary violation sebesar 0,875 lebih besar dari 0,05, maka dapat dikatakan bahwa penerapan ETLE tidak berpengaruh terhadap ordinary violation, sehingga hipotesis ketiga ditolak.

4) Penerapan ETLE terhadap Aggresif Violation

Hasil Tests of Between-Subjects Effects menunjukkan nilai p-value aggressive violation sebesar 0,898 lebih besar dari 0,05, maka dapat dikatakan bahwa penerapan ETLE tidak berpengaruh terhadap aggressive violation, sehingga keempat hipotesis ditolak.

#### 4. Kesimpulan

1. Kepolisian telah menerapkan sistem E-tilang atau tilang elektronik, dengan adanya aturan baru ini, diharapkan proses penilangan yang dulu dianggap rumit, dan menyita banyak waktu lewat persidangan, sudah tidak ada lagi. Adanya E-tilang, proses penilaian yang dulunya harus dicatat secara manual di atas secarik kertas blanko atau surat tilang menjadi tidak berlaku lagi. Sebab pengemudi yang melanggar akan dicatat langsung melalui aplikasi yang sudah dimiliki oleh pihak kepolisian. Pengemudi yang terkena tilang diwajibkan untuk membayar denda maksimal sesuai pasal yang dilanggar oleh pelanggar.
2. Pelanggaran lalu lintas dari tahun 2018 – 2022 diperoleh data dari Polres Klaten dan dapat diketahui jumlah pelanggaran pada tahun 2018 - 2019 sebelum adanya Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) yaitu sebanyak 104,273 sedangkan pelanggaran lalu lintas pada tahun 2020 - 2022 setelah Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) diterapkan yaitu sebanyak 38,289 pelanggaran lalu lintas terjadi penurunan jumlah pelanggaran. Pada tahun 2018 jumlah terbanyak pelanggaran roda dua mengenai kelengkapan surat – surat, dan pelanggaran pada roda empat terbanyak adalah melanggar rambu / marka.
  - a. Pada tahun 2019 jumlah pelanggaran pada roda dua terbanyak adalah melawan arus, dan pelanggaran roda empat terbanyak adalah melanggar rambu / marka.
  - b. Pada tahun 2020 pelanggaran roda dua terbanyak adalah melawan arus, dan pelanggaran roda empat terbanyak adalah melanggar rambu / marka.
  - c. Pada tahun 2021 pelanggaran roda dua dan roda empat terbanyak adalah melanggar marka / rambu.
  - d. Pada Tahun 2022 pelanggaran roda dua terbanyak adalah pengemudi banyak yang tidak melengkapi kendaraannya seperti spion, lampu sein, knalpot sesuai standart, lampu utama dan pelanggaran roda empat terbanyak adalah melanggar rambu / marka.
3. Hasil penelitian ini sesuai uji statistik manova menunjukkan perbedaan perilaku berkendara sebelum dan sesudah penerapan ETLE tidak berpengaruh signifikan.

## 5. Ucapan Terima Kasih

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya,
2. Bapak I Made Suartika, A.TD, M.Eng.SC. selaku Direktur Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal,
3. Bapak Rizal Aprianto, S.T., M.T. selaku Ketua Program Studi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal sekaligus sebagai Dosen Pembimbing 2 yang telah membimbing, memberi nasihat, kritik dan saran yang sangat membantu segala kekurangan penulis dalam proses penyusunan skripsi ini,
4. Bapak Dr. I Made Suraharta S.T., S.Si.T., MT. selaku Dosen Pembimbing 1 yang telah membimbing, memberi nasihat, kritik dan saran yang sangat membantu segala kekurangan penulis dalam proses penyusunan skripsi ini,
5. Kedua orang tua penulis yang memberikan dorongan serta motivasi dalam penyelesaian Skripsi ini.
6. Sahabat – sahabat SMA Eviscia Risti Maharani, Nur Khofifah Widianti, Ragil Sukmaningsih, Annisa Wahdaniyah, Nabila Nur Syafitri, Nur Indah Lestari, Primaningtyas Diastarini, Rina Pratiwi, Sisie Amaliani Shesa, yang selalu memberikan dukungan dan doa – doa dalam penyelesaian skripsi ini.
7. Terutama Diri saya sendiri yang sudah kuat dan berjuang dalam penyelesaian skripsi ini.

## 7. Referensi

- Afrisa Cutrima Ayu Hartina, T. (2019). ( Studi Dalam Wilayah Kota Makassar ) Afrisa Cutrima Ayu Hartina Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Makassar. *Fakultas Ilmu Sosial UNM*, 3.
- Halim, W., & Caroline, C. (2023). Identifikasi Perilaku Berkendara Mahasiswa Kota Bandung Menggunakan Driver Behaviour Questionnaire (DBQ). *Jurnal Tekno*, 20(1), 76–92. <https://doi.org/10.33557/jtekn.v20i1.2295>
- Harja, E. S., & Paparang, S. T. (2022). Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polda. *Policy, Law, Notary and Regulatory Issues (Polri)*, 1(2), 15–26.
- Sutrisno, S., & Wulandari, D. (2018). Multivariate Analysis of Variance (MANOVA) untuk Memperkaya Hasil Penelitian Pendidikan. *AKSIOMA : Jurnal Matematika Dan Pendidikan Matematika*, 9(1), 37. <https://doi.org/10.26877/aks.v9i1.2472>
- Suwarto, F., Hartono, H., & Lukman, L. (2019). Pengaruh Rasa Takut Terhadap Profil Perilaku Pengendara Usia Remaja - Studi Dengan Driver Behaviour Questionnaire (DBQ). *Jurnal Rekayasa Sipil (JRS-Unand)*, 15(2), 129. <https://doi.org/10.25077/jrs.15.2.129-139.2019>
- Utomo, P., & Hanim, L. (2021). The Effectiveness Of Electronic Traffic Control Implementation In Reduce Motor Vehicle Accidents. *Law Development Journal*, 3(3), 573. <https://doi.org/10.30659/ldj.3.3.573-578>
- Wichaksono, A. R., Hukum, P. S., Hukum, F., & Surakarta, U. M. (2022). ( Studi Kasus Di Polres Karanganyar ). *Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta*.