

Efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Berlalu Lintas Di Kalangan Remaja

Chrisnanda Yovita Pricillia ¹, Hermanto Silalahi ², Diah Imaningrum S ³

^{1,2,3} Fakultas Hukum Universitas Katolik Widya Karya Malang

Korespondensi penulis: yvtanastasia@gmail.com

Abstract. *This study aims to determine the effectiveness of Law Number 22 Year 2009 on Road Traffic and Transportation UULLAJ and the inhibiting factors for the implementation of Law Number 22 Year 2009 on Road Traffic and Transportation in improving traffic safety and security among teenagers in Pasuruan City. This research was conducted at the Traffic Unit (Satlantas) of Pasuruan City Police Station. The data obtained are primary data and secondary data through field research, source interviews and library research. The results of the study indicate that the rules contained in the UULLAJ are not effective in increasing security and safety, especially among adolescents, because there are still many violations committed by teenagers. Accidents can occur due to various factors, namely: lack of legal awareness of drivers, applying mobile phones when driving, not obeying traffic signs, not having a driving lisenca, and reckless on the road, especially which are done by teenagers. As for the factors that inhibit the effectiveness of Law Number 22 Year 2009, namely: the use of vehicles by school children who still do not have a driving lisenca (SIM), the parents also become obstacles by giving them vehicles to their children who do not have SIMs, community knowledge about Law Number 22 Year 2009 is still very minimal. Steps that can be taken so that our adolescents understand the importance of traffic awareness, are socialization that children who do not have a SIM must not bring motorized vehicles given their unstable psychological and mental conditions to deal with road events and lack of skill in running their vehicles.*

Keywords: *effectiveness, traffic, security and safety*

Abstrak. Penelitian ini bertujuan mengetahui efektivitas Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan faktor penghambat pelaksanaan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan berlalu lintas di kalangan remaja Kota Pasuruan. Penelitian ini dilaksanakan di Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Kota Pasuruan. Data yang diperoleh adalah data primer dan data sekunder melalui penelitian lapangan (*field research*), wawancara narasumber dan penelitian kepustakaan (*library research*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa aturan-aturan yang terdapat di dalam UULLAJ belum dapat dikatakan efektif dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan khususnya di kalangan remaja, karena masih banyak terjadinya pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh remaja. Kecelakaan dapat terjadi karena berbagai faktor yaitu : kurangnya kesadaran hukum pengendara, mengaplikasikan handphone pada saat berkendara, tidak mematuhi rambu lalu lintas, tidak memiliki SIM, serta ugal-ugalan di jalan khususnya remaja. Adapun faktor yang menjadi penghambat efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu : penggunaan kendaraan oleh anak sekolah yang masih belum memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM), faktor orang tua juga menjadi penghambat dengan memberikannya kendaraan kepada anaknya yang belum memiliki SIM, pengetahuan masyarakat tentang Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 itu masih sangat minim. Langkah yang dapat dilakukan agar anak remaja kita memahami pentingnya akan kesadaran berlalu lintas yaitu, Perlu adanya sosialisasi bahwa anak yang belum mempunyai SIM tidak boleh membawa kendaraan bermotor mengingat kondisi psikologis dan mental mereka yang belum stabil untuk menghadapi kejadian di jalanan serta belum terampilnya dalam menjalankan kendaraannya.

Kata kunci : efektifitas, lalu lintas, keamanan dan keselamatan

PENDAHULUAN

Sebagai salah satu negara berkembang, Indonesia berusaha untuk menyesuaikan diri dan mengikuti perkembangan dalam segala bidang, salah satunya di bidang teknologi. Kemajuan teknologi ini memudahkan masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya. Kebutuhan akan kendaraan termasuk kebutuhan mewah, namun pada jaman sekarang ini kendaraan menjadi kebutuhan pokok bagi masyarakat. Karena kendaraan menjadi kebutuhan pokok masyarakat, maka jumlah kendaraan dari tahun ke tahun semakin meningkat pesat sehingga menyebabkan kurang disiplinnya pengguna jalan dan masalah lalu lintas. Masalah lalu lintas adalah masalah yang sangat rumit, keadaan jalan yang semakin padat dengan jumlah kendaraan yang semakin meningkat itulah menjadi salah satu penyebabnya. Masalah lalu lintas ini terjadi karena kurangnya tingkat kesadaran tertib di jalan raya masih rendah sehingga ditemukan pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalan khususnya remaja pengendara motor dan mobil, misalnya melawan arah, tidak menggunakan helm, menerobos lampu merah dan tidak mematuhi rambu-rambu yang ada seperti dilarang parkir, dilarang berhenti, dilarang putar balik. Hal inilah yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dengan seringnya kecelakaan lalu lintas tersebut terjadi maka pada tahun 2009 Pemerintah Indonesia mengeluarkan peraturan baru yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini ditetapkan dalam rapat Paripura DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini bertujuan untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib dan lancar.

Dalam pasal 1 angka 23 UULLAJ ini menentukan bahwa pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya yang telah memiliki surat izin mengemudi. Adapun mengenai persyaratan pengemudi, diatur dalam Bab VIII, yaitu pasal 7, pada Bab VIII pasal 80 mengatur mengenai penggolongan surat izin mengemudi (SIM). Pelaku pelanggaran lalu lintas salah satunya adalah pengendara yang masih digolongkan sebagai anak, yaitu di bawah usia 17 tahun. Hal ini didasarkan pada dasar hukum yaitu Pasal 81 yang menyatakan persyaratan pemohon SIM perseorangan berdasarkan usia adalah minimal berusia 17 tahun untuk memperoleh SIM C, SIM A dan SIM D. Dengan demikian maka seorang yang belum berusia 17 tahun dapat dikategorikan sebagai remaja.

Di Kota Pasuruan sering terjadi pelanggaran lalu lintas yaitu remaja yang tidak memiliki SIM, selain itu juga banyaknya remaja yang sering melakukan aksi ugal-ugalan di jalan, tanpa mereka sadari perbuatan mereka tersebut dapat membahayakan diri mereka sendiri, selain membahayakan dirinya sendiri ugal-ugalan ini juga dapat membahayakan diri orang lain. Karena pada fase remaja ini merupakan masa yang banyak menarik perhatian karena sifat-sifat khasnya dan peranannya yang menentukan dalam kehidupan individu dalam masyarakat orang dewasa.¹ Berdasarkan hal tersebut di atas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam tulisan ini adalah Bagaimanakah efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan berlalu lintas dikalangan remaja Kota Pasuruan dan apa sajakah faktor penghambat pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan berlalu lintas di kalangan anak remaja Kota Pasuruan. Jenis penelitian hukum yang akan dilakukan oleh penulis dalam proses penelitian adalah menggunakan jenis penelitian hukum yuridis empiris. Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan sosiologis. Pendekatan sosiologis yaitu suatu landasan atau kajian sebuah studi atau penelitian untuk mempelajari hidup bersama dalam masyarakat.²

PEMBAHASAN

Macam-Macam Pelanggaran Lalu Lintas dan Data Kecelakaan Lalu Lintas di wilayah Polres Kota Pasuruan

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil penelitian yang dilakukan di Satuan Lalu Lintas Polres Kota Pasuruan, penulis memperoleh data Kecelakaan Lalu Lintas yang terjadi dalam wilayah hukum Polres Kota Pasuruan yang terjadi selama tiga tahun terakhir dari tahun (2015-2017), jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Pasuruan dalam kurung waktu tiga tahun terakhir menunjukkan angka peningkatan terutama pada tahun 2017. Berikut data-data pelanggaran lalu lintas selama tiga tahun terakhir yang terjadi di Polres Kota Pasuruan.(Data diambil pada tanggal 21 Febuari 2019), terdapat sepuluh jenis pelanggaran lalu lintas yang ada di Kota Pasuruan yaitu pelanggaran tidak menggunakan helm, tidak memiliki SIM, melanggar marka jalan, melanggar lampu merah, tidak menyalakan lampu di siang hari, tidak menyalakan sein saat belok, memberi uang damai saat

¹ Syamsu Yusuf, Psikologi Perkembangan Anak dan Remaja, PT. Remaja Rosdakarya, 20012, hal 26

² Soerjono Soekanto, 1981, Pengantar Penelitian Hukum, UI Press, Jakarta, hlm. 43.

di tilang, ngebut di atas batas yang telah di perbolehkan, menggunakan *handphone* saat berkendara, dan tidak menggunakan spion saat berkendara.

Dari hasil wawancara dengan salah satu anggota dari Unit Kecelakaan Lalu Lintas BRIGADIR Eka Pribadi Noor Mayang mengatakan bahwa kendaraan bermotor adalah kendaraan yang mendominasi pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Pasuruan selama kurang waktu tiga tahun terakhir, hal ini disebabkan karena jumlah kendaraan sepeda motor memang lebih banyak dibandingkan dengan jenis kendaraan lainnya, disamping itu pengendara sepeda motor juga adalah pengendara yang memang kurang disiplin dalam berlalu lintas sehingga setiap dilakukan operasi tertib lalu lintas (*sweeping*) oleh petugas Satuan Lalu Lintas Polres Kota Pasuruan maka akan banyak pengendara kendaraan sepeda motor yang terjaring mulai dari tidak memiliki SIM, tidak membawa STK dan jenis pelanggaran lainnya.³Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas dan pelaku dalam kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Pasuruan berasal dari usia yang berbeda-beda, berikut ini data tentang jenis-jenis pelanggaran lalu lintas dan pelaku kecelakaan lalu lintas berdasarkan usianya di Kota Pasuruan.⁴

Tabel 1. Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2015-2017
Sumber : Briпка Mokhammad Sidiq, S,H

No	Pasal	Jenis Pelanggaran	Tahun			Jumlah
			2015	2016	2017	
1	Pasal 291 (1)	Tidak Menggunakan Helm	984	1437	1981	4402
2	Pasal 281	Tidak Memiliki SIM	1243	1648	2297	5188
3	287 (1)	Melanggar Marka Jalan	79	118	207	404
4	Pasal 287 (2) Pasal 106 (4)	Melanggar Lampu Merah	201	34	316	551
5	Pasal 293 (2)	Tidak Menyalakan Lampu Di Siang Hari	406	267	191	864
6	Pasal 294	Tidak Menyalakan Sein Saat Belok	0	0	0	0
7	Pasal 209	Memberi Uang Damai Saat Di Tilang	0	0	0	0
8	Pasal 106 (4) huruf (g)	Ngebut Di Atas Batas Yang Di Perbolehkan	107	149	98	354
9	Pasal 283	Menggunakan HP Saat Berkendara	27	19	12	58
10	Pasal 285 (1)	Tidak Menggunakan Spion	376	517	466	1359

³ Wawancara dilakukan di bagian Unit Laka Lantas Polres Kota Pasuruan pada tanggal 21 Februari 2019 pukul 09.30 WIB

⁴ Data diambil pada tanggal 21 Februari 2019

Data di atas adalah jenis-jenis pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi di Kota Pasuruan. Pada jenis pelanggaran lalu lintas tahun 2015 pada pasal 291 (1) tercatat 984, pada tahun 2016 mengalami peningkatan menjadi 1437, dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 1981, maka jumlah pelanggaran berdasarkan pasal 291 (1) berjumlah 4402 pelanggar. Berdasarkan pasal 281 pada tahun 2015 tercatat 1243, pada tahun 2016 meningkat menjadi 1648, dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 2297, maka jumlah pelanggaran berdasarkan pasal 281 dari tahun 2015-2017 berjumlah 5188 pelanggar. Berdasarkan pasal 287 (1) pada tahun 2015 tercatat 79, pada tahun 2016 meningkat menjadi 118, dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 207, maka jumlah pelanggaran berdasarkan pasal 287 (1) dari tahun 2015-2017 berjumlah 404 pelanggar. Berdasarkan pasal 287 (2) dan pasal 106 (4) pada tahun 2015 tercatat 201, pada tahun 2016 menurun menjadi 34, dan pada tahun 2017 meningkat tinggi lagi menjadi 316, maka jumlah pelanggaran berdasarkan pasal 287 (2) dan pasal 106 (4) dari tahun 2015-2017 berjumlah 551 pelanggar. Berdasarkan pasal 293 (2) pada tahun 2015 tercatat 406, pada tahun 2016 menurun menjadi 267, dan pada tahun 2017 menurun lagi menjadi 191, maka jumlah pelanggaran pada pasal 293 (2) dari tahun 2015-2017 berjumlah 864 pelanggar. Berdasarkan pasal 294 pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2017 tercatat 0. Berdasarkan pasal 209 pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2017 tercatat 0. Berdasarkan pasal 106 (4) huruf (g) pada tahun 2015 tercatat 107, pada tahun 2016 meningkat menjadi 149, dan pada tahun 2017 menurun menjadi 98, maka jumlah pelanggaran berdasarkan pasal 106 (4) huruf (g) dari tahun 2015-2017 berjumlah 354 pelanggar. Berdasarkan pasal 283 pada tahun 2015 tercatat 27, pada tahun 2016 menurun menjadi 19, dan pada tahun 2017 menurun lagi menjadi 12, maka jumlah pelanggaran berdasarkan pasal 283 dari tahun 2015—2017 berjumlah 58 pelanggar. Berdasarkan pasal 285 (1) pada tahun 2015 tercatat 376, pada tahun 2016 meningkat menjadi 517, pada tahun 2017 menurun menjadi 466, maka jumlah pelanggaran berdasarkan pasal 285 (1) dari tahun 2015-2017 berjumlah 1359 pelanggar.

Lintas Berdasarkan Usia Tahun 2015

No	Bulan	Usia							Total
		0-9 tahun	10-15 tahun	16-25 tahun	26-30 tahun	31-40 tahun	41-50 tahun	51-60 tahun	
1	Januari	0	0	6	3	3	3	0	
2	Febuari	0	2	7	1	4	3	2	
3	Maret	0	1	2	0	2	1	1	
4	April	0	0	8	3	1	1	0	
5	Mei	0	0	2	6	3	2	2	
6	Juni	0	1	4	2	3	6	3	
7	Juli	0	0	4	5	3	4	6	
8	Agustus	0	0	5	3	2	2	6	
9	September	0	0	5	3	2	4	0	
10	Oktober	0	4	9	3	4	2	3	
11	November	0	0	9	1	6	1	2	
12	Desember	0	3	4	4	3	4	2	
Jumlah		0	11	65	34	36	33	27	206

Sumber : Satuan Lalu Lintas (Sat Lantas) Kota Pasuruan 2019

Tabel 2. Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Usia Tahun 2016

No	Bulan	Usia							Total
		0-9 tahun	10-15 tahun	16-25 tahun	26-30 tahun	31-40 tahun	41-50 tahun	51-60 tahun	
1	Januari	0	1	10	1	4	3	4	
2	Febuari	0	2	2	2	3	2	3	
3	Maret	0	1	6	1	4	1	2	
4	April	0	0	7	1	5	2	1	
5	Mei	0	1	5	1	5	3	6	
6	Juni	0	1	5	5	2	2	4	
7	Juli	0	1	10	3	3	2	2	
8	Agustus	0	1	5	0	4	6	3	
9	September	0	1	4	3	5	2	4	
10	Oktober	0	2	5	4	3	3	4	
11	November	0	0	3	4	3	2	3	
12	Desember	0	4	7	2	3	3	3	
Jumlah		0	15	69	27	44	31	39	225

Sumber : Satuan Lalu Lintas (Sat Lantas) Kota Pasuruan 2019

Tabel 3. Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Usia Tahun 2017

No	Bulan	Usia							Total
		0-9 tahun	10-15 tahun	16-25 tahun	26-30 tahun	31-40 tahun	41-50 tahun	51-60 tahun	
1	Januari	0	3	14	1	3	1	4	
2	Febuari	0	2	7	2	3	4	1	
3	Maret	0	3	5	2	2	3	1	
4	April	0	1	8	2	3	2	1	
5	Mei	0	2	5	1	5	5	6	
6	Juni	0	1	6	4	7	2	2	
7	Juli	0	1	11	3	3	3	2	
8	Agustus	0	1	5	2	4	6	5	
9	September	0	2	4	3	5	1	4	
10	Oktober	0	1	6	5	3	1	3	
11	November	0	0	2	4	6	5	5	
12	Desember	0	3	5	5	6	4	5	
Jumlah		0	20	78	34	50	37	39	258

Sumber : Satuan Lalu Lintas (Sat Lantas) Kota Pasuruan 2019

Dari tabel usia pelaku laka lantasi di atas menunjukkan bahwa, pada usia 0-9 tahun pada tahun 2015-2017 tercatat 0 pelaku. Pada usia 10-15 tahun pada tahun 2015 tercatat 11 pelaku laka lantasi, pada Tahun 2016 meningkat menjadi 15 korban laka lantasi dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 20 korban laka lantasi, jumlah pelaku laka lantasi usia 10-15 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 46 pelaku. Pada usia 16-25 tahun pada tahun 2015 tercatat 65 pelaku laka lantasi, pada tahun 2016 meningkat menjadi 69 pelaku laka lantasi, dan pada Tahun 2017 meningkat lagi menjadi 78 pelaku laka lantasi, jumlah pelaku laka lantasi pada usia 16-25 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 212 orang. Pada usia 25-30 tahun pada tahun 2015 tercatat 34 pelaku, pada tahun 2016 menurun menjadi 27 pelaku, dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 34 pelaku, jumlah pelaku laka lantasi usia 25-30 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 95 pelaku. Pada usia 31-40 tahun pada tahun 2015 tercatat 36 pelaku, pada tahun 2016 meningkat menjadi 44 pelaku, dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 50 pelaku, jumlah pelaku laka lantasi usia 31-40 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 130 pelaku. Pada usia 41-50 tahun pada tahun 2015 tercatat 33 pelaku, pada tahun 2016 menurun menjadi 31 pelaku, dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 37 pelaku, jumlah pelaku laka lantasi usia 41-50 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 101 pelaku. Pada usia 51-60 tahun pada tahun 2015 tercatat 27 pelaku, pada tahun 2016 meningkat menjadi 39 pelaku, dan pada tahun 2017 tetap 39 pelaku, jumlah pelaku laka lantasi usia 51-60 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 105 pelaku.

Dari data di atas penulis membahas mengenai usia remaja yaitu mulai dari usia 12 tahun hingga 17 tahun. Berdasarkan hasil data di atas, usia yang dibahas oleh penulis tergolong dalam usia 10-15 tahun dan usia 16-25 tahun. Kedua golongan ini menunjukkan bahwa pelaku kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Pasuruan yang lebih banyak adalah usia remaja yaitu usia 12- 17 tahun, yang ditunjukkan pada data adalah usia 10-15 tahun dan usia 16-25 tahun. Tidak hanya pelaku saja yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas, usia remaja juga banyak menjadi korban kecelakaan lalu lintas. Hal ini dapat kita lihat pada tabel berikut :⁵

Tabel 4. Korban Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Usia Tahun 2015

No	Bulan	Korban							Total
		0-9 tahun	10-15 tahun	16-25 tahun	25-30 tahun	31-40 tahun	41-50 tahun	51-60 tahun	
1	Januari	0	1	5	9	12	5	6	
2	Februari	2	4	12	6	8	5	4	
3	Maret	1	2	6	10	10	5	10	
4	April	0	2	14	7	11	9	6	
5	Mei	2	1	7	9	9	3	8	
6	Juni	1	4	14	5	11	5	9	
7	Juli	7	4	10	9	5	7	8	
8	Agustus	0	2	11	5	8	8	6	
9	September	1	3	9	6	7	9	7	
10	Oktober	2	3	14	8	9	10	6	
11	November	2	2	7	9	13	9	8	
12	Desember	5	4	7	11	9	6	6	
Jumlah		23	32	116	94	112	81	84	542

Sumber : Satuan Lalu Lintas (Sat Lantas) Polres Kota Pasuruan 2019

Tabel 5. Korban Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Usia Tahun 2016

No	Bulan	Korban							Total
		0-9 tahun	10-15 tahun	16-25 tahun	25-30 tahun	31-40 tahun	41-50 tahun	51-60 tahun	
1	Januari	3	3	13	9	10	11	7	
2	Februari	2	6	8	6	6	5	12	
3	Maret	2	5	8	5	12	6	6	
4	April	2	2	8	8	8	3	10	
5	Mei	5	3	22	9	10	7	6	
6	Juni	3	6	4	5	8	9	7	
7	Juli	4	5	15	11	12	10	5	
8	Agustus	2	6	21	9	9	5	11	
9	September	2	5	11	8	13	5	8	
10	Oktober	3	4	6	14	11	11	14	
11	November	4	6	7	7	7	6	6	

⁵ Data diambil pada tanggal 21 Februari 2019

12	Desember	3	4	9	13	9	8	4	
Jumlah		35	55	132	104	115	86	96	623

Sumber : Satuan Lalu Lintas (Sat Lantas) Polres Kota Pasuruan 2019

Tabel 6. Korban Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan usia Tahun 2017

No	Bulan	Korban							Total
		0-9 tahun	10-15 tahun	16-25 tahun	25-30 tahun	31-40 tahun	41-50 tahun	51-60 tahun	
1	Januari	5	5	10	11	9	10	6	
2	Februari	3	7	8	5	10	12	13	
3	Maret	1	6	16	8	8	8	4	
4	April	2	4	9	7	9	5	10	
5	Mei	4	3	17	9	10	10	7	
6	Juni	2	3	8	9	14	7	13	
7	Juli	4	5	6	13	13	8	9	
8	Agustus	3	9	24	10	7	5	11	
9	September	3	6	9	11	9	5	9	
10	Oktober	4	7	13	7	11	12	13	
11	November	2	6	11	10	7	5	8	
12	Desember	3	8	6	9	9	7	11	
Jumlah		36	69	137	109	116	94	114	675

Sumber : Satuan Lalu Lintas (Sat Lantas) Polres Kota Pasuruan 2019

Dari tabel usia korban laka lintas di atas menunjukkan bahwa, pada usia 0-9 tahun pada tahun 2015 tercatat 23 korban, pada tahun 2016 meningkat menjadi 35 korban, dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 36 korban, jumlah korban laka lintas usia 0-9 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 94 orang. Pada usia 10-15 tahun pada tahun 2015 tercatat 32 korban laka lintas, pada Tahun 2016 meningkat menjadi 55 korban laka lintas dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 69 korban laka lintas, jumlah korban laka lintas usia 10-15 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 156 orang. Pada usia 16-25 tahun pada tahun 2015 tercatat 116 korban laka lintas, pada tahun 2016 meningkat menjadi 132 korban laka lintas, dan psada Tahun 2017 meningkat lagi menjadi 137 korban laka lintas, jumlah korban laka lintas pada usia 16-25 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 385 orang. Pada usia 25-30 tahun pada tahun 2015 tercatat 94 korban, pada tahun 2016 meningkat menjadi 104 korban, dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 109 korban, jumlah korban laka lintas usia 25-30 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 307 orang. Pada usia 31-40 tahun pada tahun 2015 tercatat 112 korban, pada tahun 2016 meningkat menjadi 115 korban, dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 116 korban, jumlah korban laka lintas usia 31-40 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 343 orang. Pada usia 41-50 tahun pada tahun 2015

tercatat 81 korban, pada tahun 2016 meningkat menjadi 86 korban, dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 94 korban, jumlah korban laka lantas usia 41-50 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 261 orang. Pada usia 51-60 tahun pada tahun 2015 tercatat 84 korban, pada tahun 2016 meningkat menjadi 96 korban, dan pada tahun 2017 meningkat lagi menjadi 114 korban, jumlah korban laka lantas usia 51-60 tahun dari tahun 2015-2017 sebanyak 294 orang.

Dari data di atas menunjukkan bahwa remaja merupakan korban Kecelakaan Lalu Lintas yang jumlahnya paling tinggi dalam kurun waktu tiga tahun terakhir, menurut Unit Laka Lantas Brigadir Eka Pribadi⁶ usia remaja banyak melakukan pelanggaran lalu lintas karena kurang pengetahuan tentang bagaimana menjadi pengendara yang baik, bagaimana menjadi pengendara yang menciptakan kondisi yang aman bagi dirinya sendiri maupun orang lain, kurang berhati-hati dalam berkendara, walaupun ada beberapa dari mereka yang mengetahui peraturan-peraturan mengenai bagaimana menjadi pengendara yang baik, tetapi mereka dalam berkendara itu masih belum bisa mengontrol diri mereka, misalnya mereka melihat pengendara lain ngebut dan menyalip kendaraan mereka, mereka tidak mau kalah, mereka juga akan melakukan hal yang sama, padahal sudah sering dilakukan sosialisasi ke sekolah-sekolah bahkan melalui siaran radio tentang Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta bagaimana menjadi pengendara yang baik di jalan.

1. Efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Ber Lalu Lintas di Kalangan Remaja

Pada dasarnya efektifitas merupakan tingkat keberhasilan dalam mencapai tujuan. Efektifitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya tujuan yang ditentukan sebelumnya. Ketika ingin mengetahui sejauh mana efektifitas dari suatu aturan hukum, maka yang harus diperhatikan adalah sejauh mana hukum itu ditaati oleh sebagian besar target yang menjadi sasaran ketaatannya, khususnya dikalangan remaja. Jadi, untuk mengetahui seberapa efektif penerapan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka yang harus diperhatikan adalah sejauh mana aturan hukum ini ditaai oleh mereka khususnya kalangan remaja.

⁶ Wawancara dilakukan di bagian Unit Laka Lantas Polres Kota Pasuruan pada tanggal 21 Februari 2019 pukul 09.30 WIB

Namun berdasarkan data di atas, para remaja kurang memperhatikan keselamatan dan keamanan pada saat berkendara, dari hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada Unit Kecelakaan Lalu Lintas menurut Brigadir Eka Pribadi, bahwa remaja dalam berkendara kurang memperhatikan peraturan-peraturan yang berlaku, seperti kebut-kebutan di jalan, tidak memakai helm, tidak memperhatikan rambu-rambu yang ada di jalan dan kebanyakan dari mereka itu tidak menaati rambu ketika melihat ada aparat berdiri di jalan, mereka tidak menyadari bahwa bahaya kecelakaan itu mengancam nyawa mereka kapan saja, tidak mengenal ada atau tidak adanya aparat yang berdiri di jalan. Untuk membuktikan hal tersebut, penulis kemudian mencari data yang relevan dengan apa yang didapatkan di Siswa-Siswi SMP dan SMA di Kota Pasuruan dengan membagikan kuisioner kepada 20 siswa/i yang usianya lebih dari 12 tahun sampai dengan usia 17 tahun, apa alasan mereka mematuhi rambu lalu lintas dan hasilnya sebagai berikut :

Tabel 7. Jawaban Responden Mengenai Alasan Mereka Mematuhi Rambu Lalu Lintas

No	Jawaban	Jumlah	Persen (%)
1	Takut di tilang	14 orang	70%
2	Sadar Hukum	6 orang	30%
Jumlah		20 orang	100%

Sumber : Siswa/i melalui pembagian kuisioner Tahun 2018

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa alasan siswa/i mematuhi rambu lalu lintas karena takut ditilang sebanyak 14 orang yaitu 70% dari 20 orang sampel dan yang mematuhi rambu lalu lintas karena sadar hukum itu hanya 6 orang yaitu 30% dari 20 orang sampel. Selain itu penulis juga mencari data yang relevan di beberapa SMP dan SMA di Kota Pasuruan dengan membagikan kuisioner kepada 20 siswa/i yang usianya lebih dari 12 tahun sampai dengan 17 tahun, apakah mereka membawa kendaraan kesekolah dan hasilnya sebagai berikut:

Tabel 8. Jawaban Responden Tentang Apakah Mereka Membawa Kendaraan Ke Sekolah

No	Jawaban	Jumlah	Persen (%)
1	Ya	18 orang	90%
2	Tidak	2 orang	10%
Jumlah		20 orang	100%

Sumber : Siswa/i melalui pembagian kuisioner Tahun 2018

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa siswa/i yang membawa kendaraan ke sekolah yaitu sebanyak 18 orang 90% dari 20 orang sampel dan yang tidak membawa kendaraan ke sekolah sebanyak 2 orang yaitu 10% dari 20 orang sampel. Dapat kita lihat dari tabel di atas bahwa mereka membawa kendaraan padahal usia mereka ini belum layak untuk mendapatkan SIM, dan banyak dari mereka yang belum mendapatkan SIM tapi sudah membawa kendaraan ke sekolah. Untuk membuktikan data yang relevan, penulis mencari data dengan membagikan kuisioner kepada siswa/i SMP dan SMA di Kota Pasuruan dan hasilnya sebagai berikut :

Tabel 9. Jawaban Responden Tentang Apakah Mereka Memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM)

No	Jawaban	Jumlah	Persen (%)
1	Punya	4	20%
2	Tidak Punya	16	80%
Jumlah		20	100%

Sumber : Siswa/i melalui pembagian kuisioner Tahun 2018

Dari tabel di atas penulis dapat menyimpulkan bahwa siswa/i yang memiliki SIM sebanyak 4 orang (20% dari 20 orang) dan yang tidak memiliki SIM sebanyak 16 orang (80% dari 20 orang). Jadi siswa/i yang tidak memiliki SIM itu lebih banyak dibandingkan dengan siswa/i yang memiliki SIM. Data di atas sudah jelas bahwa kebanyakan pengendara khususnya remaja, hanya taat pada aturan ketika ada aparat di jalan mulai dari penggunaan helm, kaca spion, serta berkendara tanpa menggunakan SIM. Padahal sudah jelas di atur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 77 ayat (1) bahwa : Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Ijin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.

Dari data yang penulis dapatkan di lapangan, aturan-aturan yang terdapat di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum dapat dikatakan efektif dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan khususnya di kalangan remaja. Dapat kita lihat dari ketiga tabel di atas, masih banyak pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh remaja, hal ini bukan hanya menjadi tanggung jawab aparat tetapi tidak lepas juga dari tanggung jawab orang tua

remaja tersebut. Jumlah remaja yang mengendarai sepeda motor sudah sangat banyak, terutama anak sekolah. Mereka beranggapan bahwa mengendarai sepeda motor ke sekolah sangat efisien, tidak terlambat, lebih irit dan memudahkan dalam transportasi. Namun yang disayangkan adalah pemahaman mereka yang kurang pada etika berlalu lintas di jalan, yang mereka pikirkan adalah cepat sampai ke sekolah sehingga terkadang kurang mematuhi peraturan lalu lintas dan seenaknya sendiri di jalan tanpa menghormati hak orang lain dalam berkendara.

Selain itu dari perlengkapan mereka saja banyak yang tidak sesuai standar dan hal tersebut disebabkan oleh rasa ingin tampil berbeda, pengaruh pergaulan yang kurang baik. Dengan mempertimbangkan efisiensi transportasi ke sekolah apabila menggunakan sepeda motor maka banyak orang tua yang tidak memberikan kontrol kepada anaknya akan bahayanya berkendara yang tidak sesuai aturan karena usia atau perlengkapan berkendara yang tidak sesuai, hal tersebut sangat disayangkan mengingat keluarga adalah tempat penanaman nilai moral pertama kali pada perkembangan diri anak dan psikologisnya.

2. Apa Sajakah Faktor Penghambat Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Guna Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Berlalu Lintas di Kalangan Remaja Kota Pasuruan

Mengenai faktor-faktor apa saja penghambat pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Guna Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Berlalu Lintas itu secara umum dapat kita katakan sebagaimana hal-hal yang terjadi akibat kurangnya kesadaran dari pengguna. Faktor-faktor penyebab pelanggaran tata tertib di lalu lintas oleh remaja dibagi menjadi dua yaitu faktor intern dan faktor ekstern. Faktor ekstern antara sosial budaya, sosial ekonomi dan pendidikan serta wawasan. Sedangkan faktor intern antara lain psikologis, motivasi, kesadaran dalam diri masing-masing. Dari beberapa faktor tersebut, faktor yang sering menjadi penyebab utama pelanggaran etika tata tertib berlalu lintas bagi remaja adalah faktor psikologis. Faktor psikologis sangat mempengaruhi etika remaja dalam berkendara, bagaimana sopan santun di jalan, moral dan kepatuhan pengendara pada tata tertib serta rasa *respect* kepada pengguna jalan lain akan tercermin saat berkendara.

Psikologi dalam diri remaja tidak stabil, sehingga sulit mengendalikan diri mereka ketika berada di jalan. Masa remaja, mereka sangat ingin dilihat, dikenal dan menonjolkan diri, mereka bangga dengan mengemudi di jalan, modifikasi kendaraan yang membahayakan karena tidak sesuai dengan standar, dan emosi jiwa yang kadang tidak baik sehingga mereka melampiaskannya dengan ugal-ugalan di jalan, karena ada rasa puas setelah mereka bisa melakukan hal tersebut. Disamping itu, mereka hanya bisa mengendarai motor tetapi tidak mengendarai motor dengan baik dan sopan.

Timbulnya masalah-masalah pelanggaran/kecelakaan lalu lintas dirasakan sangat dengan bertambahnya jumlah kendaraan yang semakin besar. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu tanda bahwa ada uatu yang tidak atau kurang baik, kecelakaan tidak terjadi begitu saja, kecelaakaan dapat terjadi karema berbagai faktor yaitu :

- 1) Kurangnya kesadaran pengendara
- 2) Menggunakan *handphone* saat berkendara
- 3) Tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas
- 4) Tidak memiliki SIM
- 5) Ugal-ugalan di jalan

Faktor-faktor diatas merupakan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, faktor yang paaling sering terjadi pada masyarakat saat ini khususnya di kalangan remaaja, selain tidak memiliki SIM dan ugal-ugalan di jalan, faktor menggunakan *handphone* saat berkendara itu sering terjadi dan serng juga terlihat di jalan, tidak di pungkiri, semakin berkembangnya jaman semakin banyak bermucuan *smartphone* yang menyebabkan pemiliknya menjadi antisosial, contohnya saja mereka hanya tertarik untuk memandngi *smartphone* daripada memperhatikan lawan bicaranya, banyak pengendara yang menggunakan *handphone* pada saat berkendara, untuk membuktikan hal tersebut penulis kemudian mencari data yang relavan dengan apa yang di daapatkan di SMP dan SMA dengan membagikan kuisisioner kepada 20 siswa/i yang hasilnya sebagai berikut :

Tabel 10. Jawaban Responden Tentang Apakah Responden Lakukan Jika Ponsel Berdering Pada Saat Berkendara

No	Jawaban	Jumlah	persen (%)
1	Menjawab telepon sambil berkendara	17	85%
2	menepi dan menjawab telepon	2	10%
3	Tidak menjawab telepon	1	5%
Jumlah		20	100%

Sumber : Siswa/i melalui pembagian kuisioner Tahun 2018

Informasi yang penulis dapatkan dari tabel di atas adalah responden yang menjawab telepon sambil berkendara sebanyak 17 orang atau 85%, sedangkan responden yang menepi dan menjawab telepon sebanyak 2 orang atau 10% dan responden yang lebih memilih untuk tidak menjawab telepon sebanyak 1 orang atau 5%. Tabel di atas menunjukkan bahwa masih banyak pengendara yang kurang mematuhi prinsip-prinsip dalam berkendara, mereka tidak mengetahui bahwa perbuatan mereka itu dapat membahayakan diri mereka. Faktor yang terberat yang menjadi hambatan efektifnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah pengetahuan sosiologis masyarakat, menurut Ibu Yayuk selaku orang tua dari salah satu pelajar yang membawa kendaraan ke sekolah (wawancara dilakukan pada tanggal 5 Maret 2019 pukul 15.30 WIB), alasan narasumber memberikan anaknya fasilitas kendaraan ke sekolah yaitu tidak ada yang mengantar anaknya ke sekolah, tempat suami ia bekerja jauh dari tempat anaknya ke sekolah sehingga tidak sempat mengantarkan anaknya ke sekolah. Jika anaknya berangkat menggunakan kendaraan umum, banyak waktu yang terbuang sia-sia, mulai dari menunggu angkutan yang kebanyakan singgah untuk mengambil penumpang lain. Hal ini dapat mengakibatkan anak menjadi terlambat ke sekolah.

Banyak anak SMP dan SMA berlalu lalang di jalan raya, sepertinya terjadi pembiaraan dan sangat jelas mereka belum memiliki standar dasar untuk membawa kendaraan sendiri. Hal ini memang harus disosialisasikan secara terus menerus, masuk ke sekolah-sekolah, menghimbau kepada mereka (pelajar) bahwa jika seseorang belum memiliki SIM sebaiknya janganlah membawa kendaraan sendiri ke sekolah. Karena ini menyangkut keselamatan mereka, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur bahwa untuk mendapatkan SIM seseorang harus berusia 17 tahun, salah satu pertimbangannya adalah masalah emosional, karena anak di bawah 17 tahun dianggap belum dapat mengendalikan emosi mereka.

Menurut Elly Risman, ada beberapa faktor penting yang membuat remaja belum semestinya diberi kesempatan untuk mengemudikan kendaraan bermotor, yaitu karena faktor emosi, kognitif, fisik dan sosial. Keempat faktor pada diri anak-anak dan remaja yang masih dalam tahap perkembangan menyebabkan mereka belum memiliki tingkat kematangan emosi pola pikir dan kemampuan berkendara secara aman di jalan raya⁷

a. Emosi

Perkembangan emosi yang semakin baik pada anak dan remaja belum diimbangi dengan kemampuan kognitif. Akibatnya, anak dan remaja cenderung bertindak berdasarkan emosional. Kelabilan ini juga dipengaruhi hormon, yang menyatakan anak dan remaja kerap mudah tersulut emosinya bila ada yang menyalip kendaraannya. Banyak kasus kecelakaan terjadi akibat anak dan remaja menyalip di jalan raya tanpa memerhatikan kondisi lalu lintas saat itu.

b. Kognitif

Sesuai dengan perkembangannya, remaja memiliki kemampuan terbatas untuk melihat, menganalisis, dan menyimpulkan kondisi lalu lintas. Keterbatasan ini menyebabkan anak tidak bisa berstrategi saat berlalu lintas.

c. Fisik

Ukuran fisik anak remaja tidak sesuai dengan sebagian besar desain kendaraan bermotor yang diperuntukan bagi orang dewasa.

Langkah yang dapat dilakukan agar anak remaja kita memahami pentingnya akan kesadaran berlalu lintas yaitu perlu adanya sosialisasi bahwa anak yang belum cukup umur atau yang belum mempunyai SIM tidak boleh membawa kendaraan bermotor mengingat kondisi psikologis dan mental mereka yang belum stabil untuk menghadapi kejadian di jalanan serta belum terampilnya dalam menjalankan kendaraannya.

Bagi pemerintah, diharapkan secara tegas menindak lanjuti terhadap para remaja yang melanggar ketertiban lalu lintas. Pihak kepolisian harus tegas dalam menertibkan anak remaja yang belum memiliki SIM, karena kalau tidak hal tersebut sangat beresiko tinggi serta harus di tindak lanjuti tegas bagi para remaja yang melaanggar tata tertib. Dan diharapkan Dinas Perhubungan akan sering memberikan

⁷ Elly Risman, *The Foundation Kita dan Buah Hati*, diakses dari <http://www.kitadanbuahhati.com/belum-saatnya-anak-dan-remaja-berkendara-ini-alasannya.html>

penyuluhan dan acara seminar serta pemilihan pelajar pelopor keselamatan berlalu lintas demi melestarikan budaya tertib lalu lintas.

Penanaman karakter sadar hukum dan tata tertib pun harus ditanamkan pertama kali sejak dini oleh pihak keluarga sebagai penanaman karakter yang baik dimasa depan, selain itu diharapkan orang tua tidak memberikan kendaraan bermotor kepada anaknya sebelumm anaknya berusia 17 tahun atau memiliki SIM. Apabila usia anak sudah memenuhi syarat untuk mendapatkan SIM dan ingin untuk bisa mengendarai kendaraan bermotor maka orang tua memasukkannya kepada *Riding course* supaya mereka berkendara secara teratur dan terarah dan jangan sampai mencoba-coba berlatih sendiri tanpa didasari oleh teori dan praktek yang mendasar dan pasti.

Sebenarnya kesadaran tertib berlalu lintas ini harus dimulai dari dirinya sendiri, dimana dimasa remaja adalah masa transisi dan masa dimana pencarian jati diri walau emosional kadang tidak dapat stabil maka diharapkan untuk menangani kelabilan perasaan itu bisa mendekatkan diri kepada orang tua dan Tuhan, memperdalam ilmu agama, sadar hukum, niat dan motivasi yang kuat, menaati tata tertib, mengisi kegiatan yang positif seperti ikut organisasi dan menyalurkan hobinya kearah yang positif dan perstasi untuk menghindarkan dari perilaku negatif dan membuang-buang waktu.

Kesimpulan

Efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum dapat dikatakan efektif dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan khususnya di kalangan remaja. Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis menunjukkan bahwa angka pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh remaja dari tahun 2015-2017 semakin meningkat karena banyaknya remaja yang masih belum mengerti aturan-aturan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selain itu juga kurangnya kesadaran hukum dalam remaja sehingga masih banyak pelanggaran yang terjadi di Kota Pasuruan. Adapun faktor yang menjadi penghambat efektifitasnya UULLAJ yaitu penggunaan kendaraan oleh anak sekolah yang tidak memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM), Orang tua yang memberikan kendaraan bermotor kepada anaknya yang belum memenuhi syarat-syarat berkendara yang semestinya, pengaruh pergaulan remaja yang cenderung selalu ingin menyimpang.

Daftar Pustaka

Buku

Sorjono Soekanto, 1981, Pengantar Penelitian Hukum, UI Press, Jakarta, hlm. 43.

Syamsu Yusuf, Psikologi Perkembangan Anak dan Remaja, PT. Remaja Rosdakarya, 20012, hal 26

Internet

Elly Risman, *The Foundation* Kita dan Buah Hati, diakses dari <http://www.kitadanbuahhati.com/belum-saatnya-anak-dan-remaja-berkendara-ini-alasannya.html>