



## **Implementasi Regulasi Berkendara di Bawah Umur Terhadap Keselamatan Jalan di Kabupaten Aceh Barat**

*Ityan Aufa<sup>1</sup>, Vellayati Hajad<sup>2</sup>,*

<sup>1,2</sup>Universitas Teuku Umar, Meulaboh, Aceh, Indonesia

DOI: <https://doi.org/10.30649/psr.v4i2.151>

### **CORRESPONDENCE**

E-mail: [vellayati.hajad@utu.ac.id](mailto:vellayati.hajad@utu.ac.id)

### **KEYWORDS**

Underage Motorbike Riding, Road Safety, Policy Implementation, Public Awareness, Law Enforcement

### **ABSTRACT**

*This research investigates the issue of underage motorbike riding in West Aceh Regency, a pressing concern with significant implications for road safety and child health. The study aims to assess the implementation of Law No. 22 of 2009 on Traffic and Road Transport, focusing on its impact on reducing underage riders. Using Richard Matland's policy implementation theory as a framework, the study employs a qualitative case study approach. Data collection methods include observations, in-depth interviews with key stakeholders such as police officers, judicial figures, parents, and underage riders, alongside document analysis from relevant sources. The findings reveal that the enforcement of Law No. 22 of 2009 in curbing underage motorbike use remains ineffective. Key factors include the lack of awareness among both parents and children regarding the law's importance and the minimal socialization efforts to promote it. Additionally, inadequate law enforcement and weak penalties contribute to this policy's limited success. The analysis also highlights the need for stronger outreach programs to educate the public on the risks of underage driving. In conclusion, the study emphasizes the necessity of intensifying law enforcement efforts, enhancing public education, and imposing stricter sanctions to foster compliance. By prioritizing these measures, the number of underage motorbike riders can be reduced, leading to improved road safety in West Aceh Regency.*

### **PENDAHULUAN**

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji efektivitas implementasi UU No. 22 Tahun 2009 di Kabupaten Aceh Barat dalam mengurangi jumlah pengendara sepeda motor di bawah umur dan meningkatkan keselamatan jalan. Selain aspek hukum, penelitian ini juga akan melihat faktor-faktor sosial dan budaya yang turut berkontribusi terhadap pelanggaran regulasi. Harapannya, hasil penelitian ini dapat memberikan rekomendasi yang komprehensif untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas serta memperbaiki kondisi keselamatan jalan di wilayah tersebut.

Masalah keselamatan jalan di Indonesia, khususnya di Kabupaten Aceh Barat, semakin menjadi perhatian serius seiring dengan maraknya pengendara sepeda motor di bawah umur yang melanggar aturan lalu lintas. Fenomena ini tidak hanya mengancam keselamatan para pengendara muda itu sendiri, tetapi juga pengguna jalan lainnya. Berkendara tanpa Surat Izin Mengemudi (SIM) yang sah menempatkan mereka dalam posisi berisiko tinggi terhadap kecelakaan lalu lintas, dan tingkat kepatuhan terhadap aturan ini masih tergolong rendah, meskipun sudah ada regulasi yang mengatur tentang hal tersebut (Amyrulloh & Samuji, 2024).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan salah satu regulasi penting yang mengatur lalu lintas di Indonesia, termasuk persyaratan usia bagi pengendara kendaraan bermotor. Pada Pasal 77 ayat 1, undang-undang ini mewajibkan setiap individu yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan untuk memiliki SIM yang sesuai dengan jenis kendaraan yang dikendarai. Pasal 81 ayat 2 dari undang-undang yang sama secara tegas menetapkan persyaratan usia minimum untuk memperoleh SIM, yaitu 17 tahun untuk SIM A, C, dan D, serta 20 tahun dan 21 tahun untuk SIM B I dan SIM B II. Hal ini berarti bahwa pengendara sepeda motor yang belum berusia 17 tahun tidak diperkenankan mengendarai sepeda motor di jalan raya, dan pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat dikenai sanksi pidana sesuai dengan Pasal 281, yang mengatur hukuman pidana penjara hingga empat bulan atau denda sebesar Rp 1 juta bagi mereka yang mengemudikan kendaraan bermotor tanpa SIM (Nugroho, 2021; Widyaputra, 2019).

Namun, dalam praktiknya, pengendara di bawah umur masih banyak ditemui di berbagai wilayah, termasuk Kabupaten Aceh Barat. Penegakan hukum terhadap pelanggaran ini masih menghadapi berbagai tantangan, seperti kurangnya pengawasan, rendahnya kesadaran masyarakat, serta pengaruh budaya dan lingkungan yang memengaruhi keputusan orang tua untuk mengizinkan anak-anak mereka berkendara meskipun belum memenuhi persyaratan usia. Banyak orang tua yang sibuk bekerja atau tidak memiliki akses ke transportasi lain sering kali membiarkan anak-anak mereka menggunakan sepeda motor sebagai sarana mobilitas, terutama untuk pergi ke sekolah atau kegiatan lainnya (Barthos, 2018). Hal ini menunjukkan bahwa masalah pengendara di bawah umur bukan hanya persoalan hukum, tetapi juga terkait dengan faktor sosial dan ekonomi yang mempengaruhi perilaku masyarakat (Ardiyasa, 2016; Oktavia & Prasetyasari, 2021; Rays, 2022).

Penelitian ini berfokus pada implementasi dan efektivitas penerapan UU Nomor 22 Tahun 2009 dalam mengatasi masalah pengendara sepeda motor di bawah umur di Kabupaten Aceh Barat. Salah satu aspek yang menjadi perhatian utama dalam penelitian ini adalah bagaimana regulasi tersebut diimplementasikan oleh aparat penegak hukum, khususnya dalam hal pemberian sanksi kepada pelanggar yang belum memiliki SIM. Sesuai dengan Pasal 260 ayat 1, aparat kepolisian berwenang untuk melakukan penindakan terhadap pelanggar lalu lintas, termasuk melakukan penyitaan kendaraan bermotor dan SIM yang tidak sesuai. Dalam kasus pengendara di bawah umur, proses penindakan biasanya melibatkan penghentian di jalan, interogasi, serta penyitaan kendaraan hingga orang tua atau wali dari pengendara tersebut melapor ke pihak kepolisian.

Meskipun mekanisme penegakan hukum telah diatur dengan jelas, efektivitas pelaksanaannya di lapangan masih menghadapi berbagai kendala. Sanksi yang diterapkan belum sepenuhnya mampu menekan angka pelanggaran, karena pelaksanaan sering kali tidak konsisten antar wilayah. Selain itu, minimnya sosialisasi dan edukasi mengenai bahaya berkendara di bawah umur turut menjadi faktor penyebab rendahnya kepatuhan masyarakat terhadap aturan tersebut. Sejumlah penelitian juga menunjukkan bahwa kurangnya pemahaman masyarakat mengenai risiko kecelakaan dan konsekuensi hukum menjadi salah satu penyebab utama tingginya angka pelanggaran di kalangan pengendara muda.

Misalnya, Lumba et al., (2022), mengungkapkan bahwa banyak anak-anak yang terpaksa mengendarai sepeda motor karena kondisi keluarga, di mana orang tua yang sibuk bekerja tidak dapat mengantarkan mereka ke sekolah atau kegiatan lainnya. Dalam konteks sosial-ekonomi yang sulit, sepeda motor dianggap sebagai solusi mobilitas yang cepat dan murah, sehingga banyak orang tua mengabaikan risiko keselamatan dan membiarkan anak-anak mereka mengendarai sepeda motor. Selain itu, Marwantika (2020), menambahkan bahwa di negara-negara berkembang seperti Indonesia, penggunaan sepeda motor sebagai alat transportasi dominan, terutama di kalangan masyarakat menengah ke bawah, kerap kali berkontribusi terhadap tingginya angka pengendara di bawah umur. Faktor budaya dan lingkungan, seperti persepsi bahwa anak-anak yang mampu mengendarai sepeda motor dianggap lebih dewasa atau mandiri, juga turut memperkuat fenomena ini.

Kasus kecelakaan sepeda motor di bawah umur di Provinsi Aceh sendiri, Direktorat Lalu Lintas Polda Aceh melaporkan bahwa selama pelaksanaan Operasi Zebra Seulawah 2023, kecelakaan lalu lintas didominasi oleh pengemudi berusia 16 hingga 30 tahun. Dalam kategori ini, terdapat 89 orang yang mengalami kecelakaan. Berikut umur yang terlibat dalam kecelakaan diantaranya dapat dilihat Tabel 1 berikut.

**Table 1. Kecelakaan berdasarkan Usia Pengendara**

No.	Usia	Jumlah Kecelakaan
1.	0 – 9 tahun	10 Kecelakaan
2.	31- 40 tahun	63 Kecelakaan
3	10 – 15 tahun	45 Kecelakaan
4.	41 – 50 tahun	44 Kecelakaan
5.	51 tahun	41 Kecelakaan

Sumber: Republika (2023)

Pada tabel 1, dapat dilihat bahwa usia 31 hingga 40 tahun terlibat dalam 63 kecelakaan, sementara usia 10 hingga 15 tahun tercatat dalam 45kecelakaan. Usia 41 hingga 50 tahun terlibat dalam 44 kecelakaan, usia 51 tahun ke atas dalam 41 kecelakaan, dan usia 0 hingga 9 tahun dalam 10 kecelakaan. Terkait pelanggaran selama operasi Zebra, terdapat 2.053 kasus pelanggaran, dengan 1.750 kasus terkait pengemudi sepeda motor yang tidak menggunakan helm, dan 303 kasus terkait pengemudi kendaraan roda empat atau lebih yang tidak menggunakan sabuk pengaman. Berikut Polres Aceh Barat mencatat kenaikan kasus angka kecelakaan lalu lintas di daerah tersebut mencapai 10,8% di tahun 2022, kemudian di tahun

di Kabupaten Aceh Barat, total kecelakaan adalah 46 kasus (2021) dan 51 kasus (2022). Sedangkan, untuk jumlah kecelakaan lalu lintas anak di bawah umur di Kabupaten Aceh Barat. Tabel 2 berikut menunjukkan jumlah kecelakaan.

**Table 2. Jumlah Laka Lantas Anak di bawah Umur di Aceh Barat 2020-2024**

No.	Tahun	Jumlah Kecelakaan
1.	2020	5
2.	2021	6
3	2022	6
4.	2023	4
5.	2024	3

Sumber: Republika (2023)

Berdasarkan pada tabel 2, dapat dilihat bahwa jumlah laka lantas pada tahun 2020 sebanyak lima laka lantas, pada tahun tahun 2021 mengalami kenaikan sebanyak satu dengan jumlah enam laka lantas, berikutnya pada tahun 2022 jumlah laka lantas masih sama yaitu sebanyak enam. Namun, pada tahun 2023 jumlah laka lantas mengalami penurunan sebanyak dua dengan jumlah empat laka lantas, sedangkan pada tahun 2024 yang sedang berjalan juga mengalami penurunan sebanyak satu dengan jumlah tiga laka lantas. Jadi, dapat disimpulkan bahwa di Kabupaten Aceh Barat masih ada anak dibawah umur yang berkendara sepeda motor di jalan. Untuk itu masih perlu ditinjau kembali Implementasi UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Aceh Barat agar bisa membuat orang tua dan anak di bawah umur lebih paham terhadap lalu lintas yang baik dan benar.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji lebih dalam tentang implementasi regulasi berkendara bagi pengendara di bawah umur, serta untuk mengeksplorasi berbagai faktor sosial, budaya, dan ekonomi yang mempengaruhi perilaku berkendara di kalangan anak-anak dan remaja di Kabupaten Aceh Barat. Tulisan ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi perbaikan kebijakan dan strategi penegakan hukum, serta meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan jalan, khususnya bagi pengendara muda. Dengan pendekatan yang lebih komprehensif dalam penegakan hukum dan edukasi publik, diharapkan jumlah pengendara sepeda motor di bawah umur dapat berkurang, sehingga keselamatan di jalan dapat lebih terjamin bagi semua pengguna.

## METODE

Dalam konteks penelitian ini, pendekatan yang digunakan adalah metode kualitatif. Metode kualitatif dipilih karena lebih sesuai untuk menggali pemahaman yang mendalam mengenai persepsi, sikap, dan pengalaman para pemangku kepentingan terkait implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 di Kabupaten Aceh Barat. Metode ini juga memungkinkan peneliti untuk mengeksplorasi faktor-faktor sosial dan budaya yang mempengaruhi perilaku pengendara di bawah umur. Data dalam penelitian ini dikumpulkan melalui tiga teknik utama, yaitu observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Observasi dilakukan untuk memahami situasi langsung di lapangan terkait perilaku

pengendara di bawah umur, interaksi mereka dengan petugas lalu lintas, serta kondisi jalan yang sering dilalui oleh pengendara ini. Observasi ini memberikan gambaran yang lebih jelas tentang pola berkendara anak-anak dan remaja, serta potensi risiko yang ditimbulkan bagi mereka dan pengguna jalan lainnya.

Wawancara mendalam dilakukan dengan berbagai pemangku kepentingan, termasuk petugas kepolisian, Ketua Pengadilan Negeri Meulaboh, orang tua dari anak-anak yang berkendara di bawah umur, serta anak-anak itu sendiri. Wawancara ini bertujuan untuk menggali pandangan dan pengalaman mereka terkait pelanggaran aturan berkendara oleh anak-anak dan bagaimana implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 berjalan di lapangan. Pemilihan informan didasarkan pada metode purposive sampling, di mana informan dipilih secara sengaja karena peran atau keterlibatannya yang relevan dengan topik penelitian. Teknik dokumentasi digunakan untuk mengumpulkan data sekunder dari berbagai sumber, seperti laporan kepolisian, statistik kecelakaan lalu lintas, kebijakan lalu lintas yang berlaku, serta literatur terkait yang membahas tentang keselamatan berkendara di kalangan anak-anak dan remaja.

Setelah data dikumpulkan, langkah selanjutnya adalah menganalisis informasi yang diperoleh dengan menggunakan kerangka analisis implementasi kebijakan. Analisis dilakukan berdasarkan empat indikator utama, yaitu ketepatan kebijakan, ketepatan pelaksanaan, ketepatan target, dan ketepatan lingkungan (Matland, 1995). Beberapa tahapan analisis data yang dilakukan adalah pengorganisasian data, pengkodean data, identifikasi tema dan pola, menganalisis dan menginterpretasi data, triangulasi data, dan penarikan kesimpulan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan regulasi utama di Indonesia yang dirancang untuk mengatur seluruh aspek terkait lalu lintas, termasuk penggunaan kendaraan bermotor oleh masyarakat (Ismail, 2018). Salah satu komponen penting dari undang-undang ini adalah pencegahan pelanggaran lalu lintas, terutama pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara di bawah umur. Pasal 81 ayat 2 dari UU ini menetapkan bahwa usia minimum untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) adalah 17 tahun, sehingga anak-anak di bawah usia tersebut secara hukum tidak diperbolehkan mengemudi. Namun, dalam praktiknya, penerapan kebijakan ini seringkali mengalami kendala (Suryaningsih, 2020). Artikel ini bertujuan untuk mengevaluasi ketepatan kebijakan yang terkandung dalam UU No. 22 Tahun 2009 dengan menilai apakah kebijakan tersebut efektif dalam mengurangi jumlah pengendara sepeda motor di bawah umur di Indonesia.

Implementasi kebijakan dikatakan berhasil apabila terjadi ketepatan kebijakan, yaitu mengacu pada sejauh mana kebijakan yang diterapkan sesuai dengan masalah yang ingin diselesaikan (Silaban & Pase, 2021). Nugroho (2012), mengemukakan bahwa penilaian implementasi kebijakan melibatkan analisis seberapa baik kebijakan tersebut dirumuskan sesuai dengan karakteristik masalah yang dihadapi. Selain itu, penting untuk mempertimbangkan apakah kebijakan tersebut diterapkan oleh institusi yang berwenang dan

dengan cara yang tepat. Dalam konteks pengendalian pengendara sepeda motor di bawah umur, implementasi kebijakan dapat diukur dari sejauh mana kebijakan tersebut efektif dalam mengurangi perilaku berkendara di kalangan anak-anak dan remaja yang belum memenuhi persyaratan usia.

Tujuan dari regulasi penggunaan kendaraan bermotor yaitu UU No. 22 Tahun 2009 dalam Pengaturan Lalu Lintas bertujuan untuk menciptakan ketertiban, keamanan, dan efisiensi dalam lalu lintas jalan, serta melindungi pengguna jalan dari berbagai potensi bahaya. Pasal 77 ayat 1 dari undang-undang ini dengan jelas menyatakan bahwa setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki SIM yang sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan. Lebih lanjut, Pasal 81 ayat 2 menetapkan bahwa usia minimum untuk memperoleh SIM adalah 17 tahun. Tujuan utama dari aturan ini adalah untuk memastikan bahwa pengemudi memiliki kedewasaan mental, keterampilan teknis, dan pengetahuan yang memadai untuk berkendara secara aman di jalan raya (Fithry, 2014; Wahyono et al., 2022). Untuk lebih jelasnya, bagian pembahasan ini akan dibagi dalam beberapa sub judul sesuai indikator, yaitu ketepatan kebijakan, ketepatan pelaksanaan, ketepatan target, dan ketepatan lingkungan.

### **Ketepatan Kebijakan**

Ketepatan kebijakan merupakan salah satu elemen penting dalam proses pembuatan dan implementasi kebijakan publik. Secara konseptual, ketepatan kebijakan merujuk pada sejauh mana suatu kebijakan dirancang untuk mengatasi masalah tertentu dan seberapa efektif kebijakan tersebut dalam mencapai tujuan yang diinginkan (Iskandar, 2017). Menurut Nugroho (2012), ketepatan kebijakan dapat dievaluasi dengan menanyakan apakah kebijakan tersebut sesuai dengan karakteristik masalah yang ingin diatasi, apakah dirumuskan oleh lembaga yang berwenang, serta apakah pelaksanaannya berjalan sesuai dengan rencana dan target yang telah ditetapkan. Dari sisi perumusan kebijakan, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 telah dirancang secara tepat dengan menetapkan usia minimum 17 tahun bagi pengendara kendaraan bermotor.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga merupakan regulasi utama di Indonesia yang mengatur berbagai aspek lalu lintas, termasuk pengaturan usia minimum pengendara kendaraan bermotor. Salah satu tujuan utama dari UU ini adalah menciptakan ketertiban, keamanan, dan keselamatan di jalan raya dengan melarang pengendara di bawah umur untuk mengendarai sepeda motor. Pasal 81 ayat 2 dari undang-undang tersebut dengan jelas menetapkan bahwa usia minimum untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) adalah 17 tahun, dengan tujuan agar pengendara memiliki kematangan fisik dan mental yang cukup untuk berkendara dengan aman di jalan raya. Ketentuan ini didasarkan pada prinsip bahwa seseorang yang mengendarai kendaraan bermotor harus memiliki kematangan fisik dan emosional yang memadai, yang biasanya dicapai pada usia 17 tahun ke atas. Peraturan ini juga dilengkapi dengan sanksi yang jelas bagi pelanggar, seperti yang diatur dalam Pasal 281, yang menetapkan sanksi pidana bagi pengendara yang tidak memiliki SIM (Firmansyah, 2015).

Ketepatan kebijakan dapat diukur melalui beberapa indikator kunci yang berkaitan dengan tujuan, pelaksanaan, serta hasil yang dicapai dari kebijakan tersebut. Dalam hal Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, indikator-indikator ini mencakup ketepatan dalam perumusan kebijakan, pelaksanaan di lapangan, serta relevansinya terhadap masalah yang ingin diatasi, yaitu mengurangi pengendara sepeda motor di bawah umur. Dari segi perumusan, kebijakan ini sebenarnya tepat karena menetapkan usia minimum yang jelas untuk memperoleh SIM. Namun, masalah muncul pada aspek penerapan kebijakan, di mana penegakan hukum yang tidak konsisten serta kurangnya pemahaman masyarakat menghambat pencapaian tujuan kebijakan tersebut.

Berdasarkan hasil penelitian, penulis menemukan bahwa ketepatan kebijakan yang sudah dilakukan oleh Kasatlantas Polres Aceh Barat dalam menjalankan tugas memberikan bimbingan atau edukasi terhadap berlalu lintas yang benar sudah cukup baik. UU yang sudah ada dijalankan sesuai dengan peraturan yang ada serta melakukan sosialisasi setiap bulan kebeberapa sekolah di Aceh Barat dengan tema *Saweu Sikula* yang dimana memberikan pengetahuan kepada anak dibawah umur tentang UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bahwasannya apabila pengendara yang berusia 17 tahun sudah memiliki SIM diperbolehkan mengendarai sepeda motor sedangkan pengendara yang belum memiliki SIM tidak diperbolehkan mengendarai sepeda motor. Gambar 1 berikut menunjukkan kegiatan sosialisasi Polisi Saweu Sikula di sekolah-sekolah di Kabupaten Aceh Barat.



Gambar 1. Sosialisasi Polisi Saweu Sikula di Sekolah  
Sumber: Satlantas Polres Aceh Barat (2024)

Namun, dalam praktiknya, pelanggaran terkait pengendara di bawah umur masih marak terjadi, terutama di wilayah-wilayah tertentu seperti Aceh Barat. Meskipun penegakan hukum telah diterapkan, pengendara yang belum mencapai usia 17 tahun sering kali tetap mengendarai sepeda motor, bahkan setelah adanya upaya sosialisasi dan penegakan aturan yang dilakukan oleh pihak berwenang. Dalam evaluasi ketepatan kebijakan, penting untuk meninjau sejauh mana kebijakan ini efektif dalam mengatasi masalah pengendara di bawah umur dan apakah ada faktor-faktor lain yang turut memengaruhi pelaksanaannya. Perlu

diketahui di wilayah hukum Pengadilan Negeri Meulaboh mengenai penerapan berlalu lintas ada dua, yaitu penerapan berlalu lintas bersifat administratif yang dimana polisi menilang jika tidak ada yang menggunakan helm, tidak membawa surat perlengkapan seperti STNK, SIM, dan segala macamnya yang melanggar. Sedangkan yang bersifat pidana seperti terjadinya kecelakaan lalu lintas. Begitu pula sebagian besar dari masyarakat dan anak di bawah umur sudah mengetahui kebijakan larangan bagi pengendara sepeda motor di bawah umur, akan tetapi dapat dilihat kebijakan tersebut belum efektif dan belum sempurna karena tidak membuat pengendara sepeda motor di bawah umur berkurang.

### **Ketepatan Pelaksanaan**

Ketepatan pelaksanaan merujuk pada sejauh mana kebijakan atau aturan diterapkan secara tepat sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan, baik dalam waktu, prosedur, maupun sasaran (Manuhoro et al., 2016). Dalam konteks regulasi berkendara di bawah umur di Kabupaten Aceh Barat, ketepatan pelaksanaan dapat diartikan sebagai sejauh mana pihak berwenang, seperti kepolisian, berhasil menjalankan program dan sanksi yang dirancang untuk mencegah pengendara di bawah umur menggunakan kendaraan bermotor. Ini mencakup pelaksanaan edukasi, sosialisasi, penindakan, dan penegakan hukum yang relevan, serta tindakan preventif dan represif yang dilakukan secara konsisten dan tepat sasaran. Ketepatan pelaksanaan juga bisa dilihat dari keberhasilan program sosialisasi untuk memastikan bahwa seluruh lapisan masyarakat, termasuk pelajar dan orang tua, memahami aturan yang ada dan mematuhi peraturan lalu lintas. Dalam hal ini, ketepatan pelaksanaan menyangkut keefektifan program-program tersebut dalam mencapai tujuan keselamatan jalan.

Indikator ketepatan pelaksanaan bertujuan untuk mengukur efektivitas implementasi kebijakan berkendara di bawah umur di Kabupaten Aceh Barat dan dampaknya terhadap keselamatan jalan. Tujuan utamanya meliputi mengurangi angka pelanggaran berkendara di bawah umur, meningkatkan kesadaran masyarakat tentang bahaya berkendara di bawah umur, menegakkan hukum secara efektif dan konsisten, meningkatkan partisipasi dan tanggung jawab orang tua, dan menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih aman. Gambar 2 berikut menunjukkan beberapa tujuan dalam ketepatan pelaksanaan.





Gambar 2. Tujuan dalam Ketepatan Pelaksanaan Regulasi

Sumber: Diolah oleh Penulis (2024)

Pertama, mengurangi angka pelanggaran berkendara di bawah umur. Melalui pelaksanaan regulasi yang tepat, diharapkan dapat mengurangi jumlah pengendara di bawah umur yang tidak memenuhi syarat, seperti tidak memiliki surat izin mengemudi (SIM) dan mengendarai motor tanpa izin. pelaksanaan yang tepat harus bisa memastikan bahwa kebijakan ini benar-benar ditegakkan dengan penindakan yang sesuai. Kedua, meningkatkan kesadaran masyarakat tentang bahaya berkendara di bawah umur dengan program edukasi yang dilaksanakan secara tepat waktu dan di tempat yang relevan, misalnya di sekolah-sekolah atau komunitas, indikator ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman anak-anak, orang tua, dan masyarakat luas tentang risiko dan konsekuensi berkendara di bawah umur. Ini termasuk bahaya kecelakaan yang mengancam keselamatan jalan. Ketiga, menegakkan hukum secara efektif dan konsisten. Ketepatan pelaksanaan juga berkaitan dengan bagaimana hukum ditegakkan. tujuannya adalah memastikan adanya penegakan hukum yang adil, baik berupa sanksi tilang, teguran, atau penyitaan kendaraan, bagi pelanggar yang terbukti melanggar aturan. Penegakan hukum ini diharapkan dapat memberikan efek jera dan mengurangi pelanggaran di masa depan.

Keempat, meningkatkan partisipasi dan tanggung jawab orang tua melalui sosialisasi dan tindakan yang melibatkan orang tua, indikator ini bertujuan agar orang tua lebih proaktif dalam mengawasi anak-anak mereka dan tidak memberikan izin kepada mereka untuk berkendara di bawah umur. Keterlibatan orang tua sangat penting untuk memastikan bahwa peraturan ini dijalankan dengan baik di tingkat rumah tangga. Kelima, menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih aman tujuan akhir dari ketepatan pelaksanaan regulasi ini adalah untuk menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih aman, tidak hanya bagi pengendara di bawah umur tetapi juga bagi semua pengguna jalan. Dengan meminimalisir keberadaan pengendara di bawah umur yang belum siap secara fisik dan mental untuk menghadapi kondisi lalu lintas, keselamatan pengguna jalan dapat lebih terjamin.

Dengan demikian, indikator ketepatan pelaksanaan berfungsi sebagai alat ukur untuk mengetahui seberapa efektif kebijakan ini dijalankan dalam upaya mencegah berkendara di bawah umur dan meningkatkan keselamatan di jalan raya di Kabupaten Aceh Barat.

Berdasarkan hasil penelitian, terlihat bahwa implementasi regulasi dari sisi ketepatan pelaksanaan sudah dilaksanakan. Hal tersebut dapat dilihat dari penegakan hukum lalu lintas sangat penting dalam menjaga keselamatan dan ketertiban di jalan raya. Di Aceh Barat, kepolisian, khususnya Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Aceh Barat, telah melaksanakan berbagai program yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan di jalan raya. Program-program ini tidak hanya menyasar pengendara sepeda motor di bawah umur tetapi juga penduduk dewasa, termasuk mahasiswa.

Salah satu inisiatif utama yang dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas adalah program bulanan yang dirancang untuk mendidik masyarakat tentang praktik berkendara yang aman. Program ini menekankan pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas, tidak hanya untuk pengendara di bawah umur, tetapi juga untuk individu yang lebih tua, termasuk mahasiswa. Menurut wawancara yang dilakukan oleh para peneliti, Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasatlantas) mengidentifikasi bahwa banyak mahasiswa juga melanggar peraturan lalu lintas. Pelanggaran yang umum termasuk tidak mengenakan helm dan tidak memiliki dokumen hukum yang diperlukan seperti STNK dan SIM, meskipun mereka telah cukup umur untuk mendapatkannya.

Namun, bagi pengendara di bawah umur, penegakan hukum lebih ketat. Polisi, setelah menemukan anak di bawah umur mengendarai sepeda motor, segera menyita kendaraan dan memberikan peringatan lisan kepada anak-anak. Bahaya mengemudi secara ugal-ugalan, terutama dalam kondisi jalan yang padat, ditekankan, yang menyoroti risiko kecelakaan. Polisi menahan kendaraan sampai orang tua anak-anak datang untuk menjemput mereka. Selama interaksi ini, orang tua juga diberi nasihat tentang pentingnya menegakkan aturan mengemudi yang benar di rumah. Orang tua diingatkan bahwa anak di bawah umur tidak boleh diizinkan mengemudi, dan bahwa mereka harus bertanggung jawab dengan tidak mengizinkan anak-anak mereka menggunakan sepeda motor sebelum waktunya.

Meskipun tindakan ini dilakukan, hukuman yang dijatuhkan kepada pengemudi di bawah umur belum meningkat ke titik penuntutan hukum di pengadilan. Tidak adanya konsekuensi hukum yang lebih berat dapat menjadi faktor yang berkontribusi terhadap pelanggaran yang terus berlanjut. Fokus Satuan Lalu Lintas tampaknya lebih condong ke tindakan pencegahan—memberikan edukasi kepada anak di bawah umur dan orang tua mereka—daripada tindakan hukuman, yang mungkin menjelaskan kurangnya pencegahan. Namun, persepsi masyarakat terhadap upaya penegakan hukum ini menunjukkan adanya kesenjangan antara hasil yang diharapkan dengan hasil aktual. Banyak anggota masyarakat merasa bahwa program edukasi dan kegiatan penegakan hukum Satuan Lalu Lintas, seperti pemberian surat tilang (biasa disebut tilang), belum cukup untuk mencegah pelanggaran, khususnya di kalangan pengendara di bawah umur. Pemberian denda yang berulang tampaknya tidak menanamkan rasa takut atau hormat terhadap hukum, yang menimbulkan pertanyaan tentang efektivitas pendekatan ini. Kurangnya dampak ini mungkin disebabkan oleh beberapa faktor, termasuk penerapan hukuman yang tidak konsisten dan tidak adanya konsekuensi yang lebih serius.

Lebih jauh, ada bukti bahwa jangkauan program edukasi bulanan tidak merata. Meskipun Satuan Lalu Lintas secara teratur mengadakan sesi edukasi di sekolah, tidak semua siswa

terpapar pada inisiatif ini. Beberapa sekolah belum menerima sesi semacam itu, sehingga sebagian populasi siswa tidak mendapat informasi tentang bahaya dan implikasi hukum mengendarai sepeda motor tanpa surat izin yang tepat. Kesenjangan dalam penyampaian program ini dapat berkontribusi pada masalah yang sedang berlangsung dengan mengemudi di bawah umur di Aceh Barat. Contohnya dapat dilihat dari ketidakkonsistenan partisipasi siswa dalam program-program ini. Sementara beberapa anak telah menghadiri sesi-sesi Unit Lalu Lintas dan menerima bimbingan tentang keselamatan lalu lintas, yang lain tidak pernah berpartisipasi, sehingga terjadi kesenjangan pengetahuan. Cakupan yang tidak lengkap ini berarti bahwa pesan keselamatan jalan tidak menjangkau semua calon pelanggar, sehingga memungkinkan terus berlanjutnya kasus-kasus mengemudi secara gegabah di antara mereka yang tidak mendapat informasi atau tidak terpengaruh oleh kampanye edukasi.

Situasi dengan pengendara sepeda motor di bawah umur juga menyoroti masalah sosial yang lebih luas, termasuk sikap orang tua terhadap peraturan mengemudi. Dalam banyak kasus, orang tua mungkin tidak menyadari keseriusan mengizinkan anak-anak mereka mengendarai sepeda motor, atau mereka mungkin merasa tertekan karena kebutuhan transportasi. Di daerah pedesaan seperti Aceh Barat, di mana pilihan transportasi umum mungkin terbatas, keluarga mungkin merasa terpaksa mengizinkan anak-anak mereka mengemudi meskipun tahu itu melanggar hukum. Hal ini menciptakan siklus di mana anak-anak tidak hanya melanggar undang-undang lalu lintas tetapi juga berpotensi menempatkan diri mereka sendiri dan orang lain pada risiko cedera atau lebih buruk lagi. Namun, beberapa orang tua justru tidak menganggap serius peringatan polisi, terutama jika hukumannya dianggap ringan. Tanpa tindakan penegakan hukum yang lebih ketat, termasuk denda atau akibat hukum, sikap lunak dari penegak hukum dan keluarga mungkin akan terus berlanjut dan menempatkan penyelesaian masalah dengan norma sosial dan kebutuhan akan fleksibilitas transportasi sering kali semakin memperumit masalah.

Dari sudut pandang penegakan hukum, ada kebutuhan nyata bagi polisi untuk memperkuat pelaksanaan program-program ini. Salah satu solusi potensial adalah meningkatkan frekuensi dan intensitas sosialisasi pendidikan. Memastikan bahwa semua sekolah, terutama di daerah pedesaan dan kurang mampu, disertakan dalam program pendidikan bulanan dapat membantu menjembatani kesenjangan informasi. Selain itu, menjatuhkan hukuman yang lebih ketat bagi pelanggar berulang, termasuk tindakan hukum jika perlu, dapat memberikan pencegahan yang diperlukan untuk mengekang pelanggaran ini. Pada saat yang sama, keterlibatan masyarakat sangat penting dalam mendukung upaya ini. Orang tua perlu lebih terlibat dalam memastikan anak-anak mereka tidak mengemudi tanpa SIM yang sesuai, dan masyarakat luas juga dapat berperan dalam menegakkan norma-norma ini. Kolaborasi antara penegak hukum dan pemimpin masyarakat dapat meningkatkan efektivitas inisiatif keselamatan lalu lintas, menciptakan kerangka kerja yang lebih kuat dan mendukung untuk menegakkan undang-undang keselamatan jalan.

### **Ketepatan Target**

Ketepatan target dalam implementasi kebijakan adalah salah satu indikator penting yang digunakan untuk menilai efektivitas suatu kebijakan atau program. Indikator ini mengacu

pada sejauh mana kebijakan berhasil menjangkau kelompok sasaran yang telah ditetapkan, serta seberapa baik kebijakan tersebut mencapai tujuan yang direncanakan (Batubara et al., 2023). Dalam konteks keselamatan lalu lintas, ketepatan target merujuk pada kemampuan kebijakan untuk mempengaruhi perilaku pengguna jalan, terutama pengendara di bawah umur, agar mematuhi peraturan yang berlaku demi menjaga keselamatan diri dan orang lain. Ketepatan target adalah ukuran yang digunakan untuk menentukan apakah kebijakan atau program telah berhasil menjangkau kelompok sasaran secara efektif. Kelompok sasaran ini mencakup individu atau kelompok yang diidentifikasi sebagai pihak yang harus menerima manfaat dari kebijakan tersebut, baik dalam bentuk edukasi, bantuan, penindakan, atau pengawasan. Dalam kasus implementasi kebijakan keselamatan lalu lintas, target utama bisa mencakup pengendara sepeda motor di bawah umur, orang dewasa yang melanggar aturan, serta orang tua yang bertanggung jawab atas pengawasan anak-anak (Sakinah, 2019).

Ketepatan target juga berarti bahwa kebijakan tersebut mampu memberikan dampak yang sesuai dengan tujuan awal kebijakan. Jika kebijakan keselamatan lalu lintas bertujuan untuk mengurangi jumlah pengendara di bawah umur yang melanggar aturan lalu lintas, maka ketepatan target akan diukur berdasarkan seberapa banyak pengendara di bawah umur yang berhasil diarahkan untuk tidak lagi melanggar aturan tersebut. Indikator ketepatan target memiliki beberapa tujuan utama dalam implementasi kebijakan. Tabel 3 berikut menunjukkan beberapa tujuan dari ketepatan target dalam kebijakan keselamatan lalu lintas.

**Table 3. Tujuan dalam Ketepatan Target Regulasi**

No.	Tujuan	Aksi
1.	Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengendara di Bawah Umur	Ketepatan target akan terlihat dari seberapa efektif kebijakan dalam menurunkan angka pelanggaran tersebut
2.	Meningkatkan Kesadaran tentang Keselamatan Lalu Lintas	Program sosialisasi dan edukasi yang diselenggarakan oleh Kasatlantas Polres Aceh Barat diharapkan dapat mencapai kelompok sasaran secara efektif
3.	Meningkatkan Partisipasi Orang Tua dalam Pengawasan Anak	Ketepatan target dapat diukur dari seberapa banyak orang tua yang mulai mengambil peran aktif dalam melarang anak-anak mereka mengendarai sepeda motor sebelum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).
4.	Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas	Dengan kebijakan yang tepat sasaran, diharapkan angka kecelakaan dapat berkurang karena lebih banyak anak di bawah umur yang tidak lagi berkendara sembarangan atau ugal-ugalan di jalan raya.

Sumber: Diolah oleh Penulis (2024)

Dalam analisis ketepatan target kebijakan keselamatan lalu lintas di Kabupaten Aceh Barat, hasil wawancara menunjukkan bahwa Kasatlantas Polres Aceh Barat telah melakukan berbagai upaya untuk mencapai target kebijakan tersebut. Misalnya, Kasatlantas secara rutin melakukan sosialisasi kepada masyarakat, mulai dari anak-anak sekolah hingga orang dewasa, mengenai pentingnya mematuhi aturan lalu lintas. Dalam sosialisasi ini, petugas memperlihatkan video dokumenter kecelakaan lalu lintas untuk memberikan pemahaman yang lebih konkret tentang risiko kecelakaan, sehingga para pelajar dan masyarakat umum dapat memahami betapa pentingnya berkendara dengan aman. Namun, meskipun berbagai upaya telah dilakukan, pencapaian target masih belum sepenuhnya optimal. Salah satu

indikator ketepatan target yang belum tercapai adalah tingginya jumlah pelanggaran yang masih dilakukan oleh pengendara di bawah umur. Banyak anak-anak yang masih berkendara di jalan raya tanpa SIM dan tanpa menggunakan perlengkapan keselamatan seperti helm. Hal ini menunjukkan bahwa program sosialisasi yang dilakukan belum sepenuhnya efektif dalam mencapai kelompok sasaran, terutama di kalangan anak-anak sekolah dan orang tua.

Selain itu, meskipun aturan yang berlaku telah menetapkan sanksi pidana bagi pengendara di bawah umur sesuai dengan Undang-Undang Sistem Peradilan Pidana Anak (UUSPA), belum ada kasus yang sampai ke pengadilan. Ini menunjukkan bahwa ada kesenjangan antara ketepatan target dalam penindakan dan realitas di lapangan, di mana pelanggar sering kali hanya diberi teguran atau tilang tanpa proses hukum lebih lanjut. Hal ini membuat efek jera yang diharapkan dari penindakan menjadi kurang maksimal. Contoh lain yang menunjukkan ketidaktepatan target adalah ketika sosialisasi dilakukan di sekolah-sekolah, namun ada beberapa sekolah yang belum pernah mendapatkan program edukasi dari Kasatlantas. Ini menyebabkan masih banyak anak-anak di bawah umur yang tidak terjangkau oleh program edukasi lalu lintas, sehingga mereka masih rentan untuk melanggar aturan.

Ketepatan target dalam implementasi kebijakan adalah faktor kunci untuk mengukur seberapa efektif kebijakan tersebut dalam mencapai tujuannya. Dalam konteks kebijakan keselamatan lalu lintas, ketepatan target berfokus pada kemampuan program sosialisasi dan penindakan untuk menjangkau pengendara di bawah umur dan meningkatkan kesadaran masyarakat. Meskipun berbagai upaya telah dilakukan oleh Kasatlantas Polres Aceh Barat, masih terdapat beberapa tantangan dalam pencapaian target yang optimal, terutama dalam hal penindakan hukum dan jangkauan sosialisasi. Upaya lebih lanjut diperlukan untuk memastikan kebijakan ini benar-benar tepat sasaran dan memberikan dampak yang signifikan terhadap keselamatan jalan di Aceh Barat.

### **Ketepatan Lingkungan**

Ketepatan lingkungan adalah salah satu komponen kunci dalam mengevaluasi keberhasilan implementasi kebijakan publik. Istilah ini merujuk pada sejauh mana kebijakan atau program diterapkan sesuai dengan kondisi dan karakteristik lingkungan di mana kebijakan tersebut dijalankan. Ketepatan lingkungan penting untuk memastikan bahwa kebijakan yang diterapkan mampu menjawab permasalahan yang terjadi di lapangan dan relevan dengan konteks sosial, budaya, dan ekonomi setempat (Crabb & Leroy, 2012). Dalam konteks keselamatan lalu lintas di Aceh Barat, ketepatan lingkungan mengacu pada bagaimana faktor lingkungan, seperti pengaruh teman sebaya, institusi pendidikan, dan perilaku masyarakat, memengaruhi efektivitas kebijakan lalu lintas.

Ketepatan lingkungan adalah konsep yang digunakan untuk menilai apakah kebijakan atau program yang dijalankan telah disesuaikan dengan kondisi lingkungan sosial, fisik, dan budaya tempat kebijakan tersebut diterapkan. Kebijakan yang tidak memperhitungkan ketepatan lingkungan sering kali tidak efektif karena gagal beradaptasi dengan karakteristik khusus dari komunitas sasaran. Dalam hal ini, ketepatan lingkungan berperan penting dalam memastikan bahwa kebijakan yang diterapkan mampu memberikan solusi yang tepat terhadap permasalahan yang terjadi dalam konteks tertentu (Miljand, 2020). Dalam kasus

keselamatan lalu lintas di Aceh Barat, ketepatan lingkungan dapat mencakup aspek-aspek seperti norma sosial di masyarakat terkait penggunaan kendaraan oleh pengendara di bawah umur, peran institusi pendidikan dalam mendukung kebijakan, dan pengaruh teman sebaya terhadap perilaku berkendara.

Ada beberapa tujuan penting yang ingin dicapai melalui ketepatan lingkungan dalam implementasi kebijakan. Beberapa tujuan utama dari ketepatan lingkungan dalam kebijakan keselamatan lalu lintas di Aceh Barat meliputi, pertama memastikan kebijakan relevan dengan kondisi sosial dan budaya. Ketepatan lingkungan bertujuan untuk memastikan bahwa kebijakan yang diterapkan selaras dengan kondisi sosial dan budaya masyarakat setempat. Dalam konteks Aceh Barat, misalnya, norma sosial yang menganggap bahwa anak di bawah umur dapat membawa kendaraan bermotor harus diperhatikan dalam implementasi kebijakan lalu lintas. Kebijakan yang tidak mempertimbangkan nilai-nilai lokal ini mungkin akan sulit diterima oleh masyarakat dan gagal mencapai tujuannya.

Kedua, meningkatkan penerimaan masyarakat terhadap kebijakan. Ketepatan lingkungan juga bertujuan untuk meningkatkan penerimaan masyarakat terhadap kebijakan yang diterapkan. Jika kebijakan tidak memperhatikan kondisi lokal dan pengaruh lingkungan sosial, masyarakat cenderung kurang mematuhi aturan yang ada. Dalam hal ini, program sosialisasi yang diterapkan oleh Kasatlantas Polres Aceh Barat harus disesuaikan dengan realitas sosial di lapangan, seperti pengaruh teman sebaya dan peran sekolah. Ketiga, meningkatkan efektivitas implementasi kebijakan. Ketepatan lingkungan bertujuan untuk meningkatkan efektivitas implementasi kebijakan. Kebijakan yang sesuai dengan lingkungan lokal akan lebih mudah diterima dan diimplementasikan oleh masyarakat. Misalnya, jika kebijakan lalu lintas di Aceh Barat mampu mengatasi faktor lingkungan yang mempengaruhi perilaku anak di bawah umur, maka akan terjadi penurunan pelanggaran lalu lintas di kalangan pengendara di bawah umur.

Keempat, mengurangi resistensi terhadap kebijakan. Ketepatan lingkungan juga bertujuan untuk mengurangi resistensi terhadap kebijakan. Jika kebijakan dianggap tidak relevan dengan kondisi lingkungan, masyarakat cenderung menolak atau tidak mematuhi aturan yang ada. Oleh karena itu, ketepatan lingkungan membantu menciptakan kebijakan yang lebih mudah diterima oleh masyarakat, termasuk dalam konteks lalu lintas di Aceh Barat, di mana pengendara di bawah umur sering kali didorong oleh norma sosial untuk melanggar aturan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan di Aceh Barat, terlihat bahwa ketepatan lingkungan belum sepenuhnya dicapai dalam implementasi kebijakan keselamatan lalu lintas, khususnya yang menyangkut pengendara sepeda motor di bawah umur. Meskipun Kasatlantas Polres Aceh Barat telah secara aktif melakukan sosialisasi tentang pentingnya mematuhi aturan lalu lintas, hasilnya belum maksimal. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor lingkungan yang mempengaruhi perilaku pengendara di bawah umur. Gambar 3 berikut menunjukkan faktor-faktor tersebut.



Gambar 3. Faktor Lingkungan yang Mempengaruhi Perilaku Pengendara Di Bawah Umur

Sumber: Diolah oleh Penulis (2024)

Pertama, pengaruh teman sebaya memiliki dampak besar terhadap perilaku pengendara sepeda motor di bawah umur. Banyak anak di bawah umur yang merasa bahwa membawa kendaraan bermotor adalah hal yang umum dilakukan oleh teman-teman mereka, sehingga mereka cenderung mengikuti perilaku tersebut meskipun telah diberi pengetahuan mengenai risiko dan bahaya yang ditimbulkan. Ketepatan lingkungan dalam hal ini belum tercapai karena kebijakan yang diterapkan belum mampu menangani pengaruh negatif dari lingkungan sosial anak-anak tersebut. Kedua, peran institusi pendidikan dalam mendukung kebijakan juga masih lemah. Meskipun pihak kepolisian telah melakukan sosialisasi ke sekolah-sekolah, belum ada tindakan tegas dari pihak sekolah untuk melarang siswa di bawah umur membawa kendaraan bermotor. Hal ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara kebijakan yang diterapkan dengan kondisi lingkungan sekolah yang seharusnya turut mendukung implementasi kebijakan tersebut. Ketepatan lingkungan di sini dapat ditingkatkan dengan melibatkan sekolah secara lebih aktif dalam menegakkan aturan lalu lintas.

Di sekitar Kampus Universitas Teuku Umar (UTU), banyak pengendara di bawah umur yang berkeliaran dengan sepeda motor, sering kali mengendarai secara ugal-ugalan tanpa memikirkan keselamatan diri sendiri maupun orang lain. Lingkungan kampus yang ramai oleh mahasiswa-mahasiswi yang juga membawa kendaraan bermotor semakin memperburuk situasi, karena lalu lintas menjadi lebih padat dan lebih banyak kesempatan bagi pengendara di bawah umur untuk melakukan pelanggaran. Ketepatan lingkungan dalam kebijakan lalu lintas di area ini belum tercapai, karena lingkungan kampus dan sekitarnya tidak mendukung implementasi kebijakan dengan baik. Ketiga, kebisingan yang dihasilkan oleh knalpot motor pengendara di bawah umur sering kali mengganggu ketenangan masyarakat sekitar. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan lalu lintas belum sepenuhnya disesuaikan dengan kondisi lingkungan lokal, di mana anak-anak di bawah umur merasa bebas untuk memodifikasi kendaraan mereka dan melanggar aturan tanpa adanya pengawasan yang ketat. Kondisi ini memperlihatkan adanya celah dalam ketepatan

lingkungan, karena kebijakan yang diterapkan belum efektif dalam mengatasi perilaku negatif yang dipengaruhi oleh lingkungan.

Ketepatan lingkungan adalah elemen penting dalam keberhasilan implementasi kebijakan, terutama dalam konteks keselamatan lalu lintas di Aceh Barat. Kebijakan yang diterapkan harus selaras dengan kondisi sosial, budaya, dan fisik masyarakat setempat untuk mencapai hasil yang optimal. Dalam kasus pengendara di bawah umur di Aceh Barat, faktor lingkungan seperti pengaruh teman sebaya, peran institusi pendidikan, dan norma sosial setempat masih menjadi tantangan besar dalam mencapai ketepatan lingkungan. Oleh karena itu, kebijakan yang lebih adaptif terhadap kondisi lingkungan diperlukan untuk memastikan efektivitas implementasi dan mengurangi pelanggaran lalu lintas di kalangan pengendara di bawah umur.

### **Dampak Implementasi Regulasi Berkendara di Bawah Umur Terhadap Keselamatan Jalan**

Implementasi UU No. 22 Tahun 2009 telah dilakukan melalui penegakan hukum dan program sosialisasi. Di Kabupaten Aceh Barat, Satuan Lalu Lintas Polres Aceh Barat secara rutin melaksanakan program edukasi dan sosialisasi kepada masyarakat, terutama melalui program "Saweu Sikula." Program ini bertujuan untuk memberikan pengetahuan kepada siswa tentang pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas, termasuk larangan bagi anak-anak di bawah umur untuk mengendarai sepeda motor. Dalam sosialisasi ini, disampaikan bahwa pengendara yang berusia di bawah 17 tahun dilarang mengendarai sepeda motor karena mereka belum memiliki SIM. Namun, meskipun program sosialisasi ini menunjukkan upaya yang positif dalam memberikan edukasi, implementasi kebijakan ini masih menghadapi berbagai tantangan.

Beberapa tantangan dalam implementasi tersebut mempengaruhi efektivitas kebijakan dalam mengurangi pengendara sepeda motor di bawah umur menunjukkan bahwa sosialisasi dan penegakan hukum belum cukup untuk mengatasi masalah ini. Beberapa faktor penyebabnya adalah kurangnya pemahaman masyarakat, penegakan hukum yang tidak konsisten, dan faktor sosial dan ekonomi. Pertama, kurangnya pemahaman masyarakat. Meskipun sudah ada sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah dan aparat penegak hukum, banyak orang tua dan anak-anak masih belum sepenuhnya memahami risiko yang terkait dengan mengendarai sepeda motor di bawah umur. Pemahaman yang terbatas tentang aturan dan potensi bahaya ini menjadi salah satu faktor utama yang menghambat efektivitas kebijakan.

Kedua, penegakan hukum yang tidak konsisten. Penegakan hukum terhadap pengendara di bawah umur sering kali tidak konsisten. Bahkan, dalam beberapa kasus aparat penegak hukum tidak memberikan sanksi yang tegas, sehingga tidak ada efek jera bagi pelanggar. Padahal, sanksi yang ringan atau kurang diterapkan secara merata dapat membuat pelanggaran lalu lintas oleh pengendara di bawah umur terus berlanjut. Ketiga, faktor sosial dan ekonomi. Kondisi sosial dan ekonomi juga mempengaruhi tingkat pelanggaran lalu lintas oleh pengendara di bawah umur karena di banyak keluarga, terutama di daerah pedesaan, yang mengandalkan sepeda motor sebagai alat transportasi utama, anak-anak dipaksa untuk mengendarai sepeda motor karena keterbatasan akses terhadap transportasi umum atau



kebutuhan mobilitas keluarga. Beberapa faktor ini pada akhirnya berdampak pada kompleksitas dalam mengatasi masalah pengendara di bawah umur.

## Kesimpulan

Implementasi regulasi berkendara di bawah umur di Kabupaten Aceh Barat menunjukkan bahwa meskipun upaya sosialisasi dan penegakan hukum telah dilakukan oleh pihak berwenang, hasilnya masih belum optimal dalam mengurangi jumlah pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara di bawah umur. Faktor lingkungan, seperti pengaruh teman sebaya, kebiasaan masyarakat, dan kurangnya dukungan dari pihak sekolah, menjadi salah satu alasan utama mengapa anak-anak di bawah umur masih banyak yang melanggar aturan dengan membawa kendaraan bermotor. Kasat Lantas Polres Aceh Barat telah melakukan berbagai pendekatan, seperti sosialisasi kepada pelajar dan masyarakat, termasuk menunjukkan video dokumenter tentang kecelakaan lalu lintas untuk memberikan gambaran nyata mengenai bahaya berkendara tanpa mematuhi aturan. Namun, meskipun upaya ini terus dilakukan, perilaku berkendara yang melanggar peraturan masih marak, terutama di kalangan anak-anak dan remaja yang merasa membawa kendaraan adalah suatu kebanggaan sosial.

Kondisi ini juga diperparah dengan adanya lingkungan sekitar yang tidak mendukung penuh pelaksanaan regulasi. Pengaruh dari teman-teman sebaya yang sudah biasa membawa kendaraan sejak dini tanpa memikirkan risiko, serta kurangnya perhatian dari pihak sekolah yang seharusnya berperan aktif dalam melarang siswa di bawah umur membawa kendaraan ke sekolah, memperburuk situasi ini. Bahkan di kawasan seperti kampus Universitas Teuku Umar, anak-anak di bawah umur sering terlihat membawa sepeda motor dan mengendarainya dengan ugal-ugalan, menambah kepadatan lalu lintas dan meningkatkan risiko kecelakaan. Fakta bahwa masyarakat sering terganggu oleh perilaku anak di bawah umur yang berkendara dengan knalpot bising dan tidak mematuhi aturan lalu lintas, seperti melanggar lampu merah dan tidak memakai helm, menunjukkan bahwa regulasi yang ada belum sepenuhnya efektif.

Hal ini menimbulkan kekhawatiran tidak hanya tentang keselamatan pengendara di bawah umur itu sendiri, tetapi juga tentang keselamatan pengguna jalan lainnya. Secara keseluruhan, kurangnya koordinasi antara berbagai pihak yang berperan dalam penegakan regulasi berkendara di bawah umur, termasuk kepolisian, sekolah, dan masyarakat, menjadi salah satu hambatan utama dalam mencapai keberhasilan implementasi kebijakan ini. Sementara itu, kendala lain yang memengaruhi efektivitas kebijakan ini adalah minimnya kesadaran di kalangan masyarakat dan pengendara di bawah umur tentang pentingnya keselamatan di jalan raya. Upaya untuk menegakkan regulasi lalu lintas bagi pengendara di bawah umur membutuhkan pendekatan yang lebih menyeluruh, dengan melibatkan semua elemen masyarakat dan institusi terkait.

Terdapat tiga rekomendasi dari penelitian ini, yaitu: pendekatan terpadu dengan institusi pendidikan, keterlibatan komunitas dan keluarga, dan penguatan penegakan hukum. Pertama, pendekatan terpadu dengan institusi pendidikan. Pemerintah daerah, kepolisian, dan pihak sekolah perlu berkolaborasi lebih erat dalam menegakkan regulasi berkendara di

bawah umur. Sekolah dapat diberdayakan sebagai agen perubahan dengan menerapkan aturan ketat tentang larangan membawa kendaraan bermotor bagi siswa yang belum memenuhi syarat usia. Selain itu, program edukasi mengenai keselamatan berlalu lintas harus lebih intensif diterapkan di lingkungan sekolah. Kedua, keterlibatan komunitas dan keluarga. Peran orang tua dan komunitas sangat penting dalam mencegah anak-anak di bawah umur mengendarai kendaraan bermotor. Kampanye sosial yang melibatkan orang tua dan masyarakat dapat meningkatkan kesadaran akan risiko dan bahaya berkendara di usia dini. Dukungan dari orang tua untuk mencegah anak-anak mereka mengendarai sepeda motor harus diperkuat. Ketiga, penguatan penegakan hukum. Meskipun upaya tilang dan teguran sudah dilakukan, penguatan dalam penegakan hukum sangat diperlukan. Pengendara di bawah umur yang melanggar aturan perlu diberi sanksi yang lebih tegas, sesuai dengan peraturan yang berlaku. Selain itu, evaluasi berkala terhadap efektivitas kebijakan lalu lintas di Aceh Barat diperlukan untuk memastikan implementasi berjalan sesuai rencana.

## REFERENSI

- Alit Ardiyasa, G. N. (2016). Kajian Kriminologis Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak. *Legal Opinion*, 4(4).
- Amyrulloh, B., & Samuji. (2024). Analisa Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Kendaraan Bermotor. *KULTURA Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 2(2), 81–103. <https://doi.org/https://doi.org/10.572349/kultura.v2i2.963>
- Barthos, M. (2018). Peran Polisi Lalu Lintas Dalam Meningkatkan Kesadaran Hukum Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Jakarta Pusat Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jurnal Ilmu Hukum*, 4(22), 739–757. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.46839/lljih.v4i2.115>
- Batubara, N. E., Simatupang, R. N. S., & Sinaga, H. (2023). Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas oleh Anak Dibawah Umur. *Jurnal Darma Agung*, 31(5), 1–16. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.46930/ojsuda.v31i5.3735>
- Crabb, A., & Leroy, P. (2012). The Handbook of Environmental Policy Evaluation. In *The Handbook of Environmental Policy Evaluation*. <https://doi.org/10.4324/9781849773072>
- Firmansyah. (2015). Pemahaman Hukum Masyarakat Terhadap Pelaksanaan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo. *Jurnal Tomalebbi*, 1(1), 56–62.
- Fithry, A. (2014). Tinjauan Yuridis Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Tingkat Kesadaran Dan Kepatuhan Masyarakat Sumenep. *Jurnal Jendela Hukum*, 1(1). <https://doi.org/10.24929/fh.v1i1.26>
- Iskandar, D. J. (2017). Pentingnya Partisipasi Dan Peranan Kelembagaan Politik Dalam Proses Pembuatan Kebijakan Publik. *Jurnal Ilmu Administrasi: Media Pengembangan Ilmu Dan Praktek Administrasi*, 14(1), 17–35. <https://doi.org/10.31113/jia.v14i1.2>
- Ismail, N. (2018). Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Meminimalisir Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas. *Journal of Indonesia Road Safety*, 1(1), 17. <https://doi.org/10.19184/korlantas-jirs.v1i1.14771>
- Lumba, P., Ariyanto, A., Alfirahmi, & Rismalinda. (2022). Dampak Peningkatan Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur terhadap Jumlah Kecelakaan di Indonesia. *Aptek*, 14(2), 94–102. <https://doi.org/10.30606/aptek.v14i2.1296>
- Manuhoro, A., Purnaweni, H., & Rengga, A. (2016). Implementasi Kebijakan Batas Usia

- Terendah Pengemudi Sepeda Motor Di Kota Semarang. *Journal of Public Policy ...*, 1(1), 1–15. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/jppmr.v5i1.10447>
- Matland, R. E. (1995). Synthesizing the implementation literature: The ambiguity-conflict model of policy implementation. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 5(2), 145–174. <https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.jpart.a037242>
- Marwantika, S. A., & Marwantika, A. I. (2020). Peran Pengawasan Orang Tua Terhadap Pengendara Motor di Bawah Umur. *ASANKA: Journal of Social Science And Education*, 1(2), 76–91. <https://doi.org/10.21154/asanka.v1i2.2200>
- Miljand, M. (2020). Using systematic review methods to evaluate environmental public policy: methodological challenges and potential usefulness. *Environmental Science and Policy*, 105, 47–55. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2019.12.008>
- Nugroho, R. (2012). *Public Policy*, no. 4. Jakarta: PT Elex Media Komputindo, Kelompok Gramedia.
- Nugroho, Y. (2021). Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Fenomena*, 19(2), 246. <https://doi.org/10.36841/fenomena.v19i2.1469>
- Oktavia, M., & Prasetyasari, C. (2021). Analisis Yuridis Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Bawah Umur (Studi Penelitian Di Polresta Bareleng Kota Batam). *Zona Keadilan: Program Studi Ilmu Hukum (S1) Universitas Batam*, 11(1), 1–12. <https://doi.org/https://doi.org/10.37776/zkih.v11i1.701>
- Rays, M. I. (2022). Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Wilayah Kepolisian Resort Banggai. *Jurnal Yustisiabel*, 6(1), 24. <https://doi.org/10.32529/yustisiabel.v6i1.1573>
- Sakinah. (2019). Implementasi Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Ayan*, 8(5), 55.
- Silaban, R., & Pase, I. M. (2021). Tinjauan Yuridis Sanksi Pidana Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *JURNAL RECTUM: Tinjauan Yuridis Penanganan Tindak Pidana*, 3(1), 107. <https://doi.org/10.46930/jurnalrectum.v3i1.823>
- Suryaningsih, S. (2020). Kesadaran Hukum Berlalu Lintas Kaitannya Dengan Penegakan Hukum. *Jurnal Jendela Hukum*, 7(2), 48–56. <https://doi.org/10.24929/fh.v7i2.1070>
- Wahyono, D., Pinandito, R. A., & Hanim, L. (2022). Implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi tentang Penertiban Lalu Lintas di Wilayah Jawa Tengah). *Audi Et AP: Jurnal Penelitian Hukum*, 1(01), 68–77. <https://doi.org/10.24967/jaeap.v1i01.1513>
- Widyaputra, F. (2019). Penegakan Hukum Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pengendara Anak Usia Sekolah di Wilayah Kota Malang (Studi Kasus Pada Satuan Lalu Lintas POLRESTA Malang). *Airlangga Development Journal*, 1(2), 119. <https://doi.org/10.20473/adj.v1i2.18016>