

# IMPLEMENTASI KEBIJAKAN BATAS USIA TERENDAH PENGEMUDI SEPEDA MOTOR DI KOTA SEMARANG

Oleh :

Agasetyo Manuhoro, Hartuti Purnaweni, Aloysius Rengga

**JURUSAN ILMU ADMINISTRASI PUBLIK  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

Jalan Profesor Haji Soedarto, Sarjana Hukum Tembalang Semarang Kotak Pos 12693

Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 7465404

Laman: <http://www.fisip.undip.ac.id> Email : [fisip@undip.ac.id](mailto:fisip@undip.ac.id)

Email: [agasetyomanuhoro@gmail.com](mailto:agasetyomanuhoro@gmail.com)

## ABSTRACT

*Motorcycles are personal transportation which most widely used by the Indonesian people especially in Semarang City. The driver of the motorcycle is often less concerned about the drive regulations up the road. Terms of driving a motorcycles with a minimum age limit of 17 years is still frequently violated regulations by drivers especially students. Many parents, schools and other elements being apathetic and less concerned about this issue. The traffic officers as law enforcement officers also seem sluggish and less resolute in cracking.*

*The aim of this research is to find out how the implementation of lowest age limit's policy for motorcycle drivers in Semarang by using the phenomenon of the effectiveness of implementation are: policy accuracy, executor accuracy, targets accuracy, and environment accuracy. And to know the supporting factors and obstacles with construct a theoretical model of implementation of the George C. Edwards, Van Meter - Van Horn and Shabbir Cheema - Dennis R. Rondinelli are: communication factor, resources and environment. This research used a qualitative research method descriptive type.*

*The result from this research is the implementation of lowest age limit's policy for motorcycle drivers in Semarang City has not yet effective. It is seen from the phenomenon of the effectiveness of implementation has not been able to achieve. Then there are factors that hinder so that need for increasing the number of traffic police, budget, infrastructure, enforcement of strict sanctions for traffic police who abuse their authority and learning for people who apathy.*

**Keywords : Implementation, Motorcyclists, Children.**

## **LATAR BELAKANG**

### **A. Pendahuluan**

Perkembangan zaman di era globalisasi menuntut manusia untuk terus berusaha dalam memenuhi kebutuhannya sehingga mobilitas orang dan barang sangatlah tinggi, dalam hal ini mobilitas dalam bertransportasi. Melihat kultur budaya dan kondisi lingkungan membuat masyarakat Indonesia lebih memilih untuk menggunakan transportasi pribadi daripada transportasi umum. Sepeda motor menjadi pilihan sebagian besar masyarakat sebagai alat transportasi pribadi karena dianggap lebih efektif, efisien dan harganya masih bisa dijangkau masyarakat kelas menengah ke bawah. Di sisi lain, sepeda motor merupakan jawaban bagi masyarakat sebagai akibat transportasi massal yang kurang memadai.

Pemerintah melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, telah mengatur tata cara berlalu lintas bagi pengemudi sepeda motor. Salah satu isi dari UULLAJ adalah persyaratan bagi pengemudi sepeda motor yaitu pada pasal 80 yang berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan.” Dalam konteks ini, pengemudi sepeda motor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) C agar dapat mengemudikan sepeda motor dan serendah-rendahnya berusia 17 tahun sebagai persyaratan kepemilikan SIM C (Pasal 81 Ayat 2) sehingga dapat dikatakan bahwa seseorang yang berusia di bawah 17 tahun tidak diizinkan untuk mengendarai sepeda motor di jalan.

Tujuan dari adanya peraturan pembatasan usia pengemudi sepeda motor ini mengacu UU No.22 Tahun 2009 Bab II pasal 2 tentang asas dan tujuan, yaitu terwujudnya penegakkan hukum. Penegakkan hukum yaitu

menerapkan dan melaksanakan peraturan (dasar hukum) serta melakukan tindakan hukum terhadap setiap pelanggaran / penyimpangan oleh subjek hukum. Sehingga tujuan kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor ini adalah ditegakkannya aturan batas 17 tahun bagi pengemudi sepeda motor sehingga segala bentuk pelanggaran / penyimpangan oleh pengemudi sepeda motor khususnya pengemudi di bawah umur dapat ditekan.

Pelanggaran sepeda motor oleh anak di bawah umur 17 tahun berbanding lurus dengan adanya sejumlah kecelakaan yang melibatkan pengendara usia di bawah 17 tahun. Di Kota Semarang sendiri menurut data Satlantas Polrestabes Semarang, pelanggaran lalu lintas di kalangan pelajar masih tinggi, terutama dari tingkatan umur yang belum memungkinkan memiliki SIM. Tingginya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan pelajar di bawah umur tentu menjadi tanggung jawab orang tua, sekolah dan masyarakat. Selain ditinjau dari sisi masyarakat khususnya pelajar, banyaknya kasus pelanggaran dan kecelakaan sepeda motor oleh pengendara di bawah umur, menimbulkan pertanyaan mengenai bagaimana kinerja dan pengawasan aparat kepolisian terhadap pengemudi sepeda motor di bawah umur ini.

### **B. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor penghambat dan pendukung apa saja yang mempengaruhi implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang.

## C. Teori

### C.1 Implementasi Kebijakan

Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier (1979) menjelaskan makna implementasi adalah “memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian implementasi kebijakan, yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah disahkannya pedoman-pedoman kebijakan publik yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat/dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian (Solichin, 2012: 135-136).

Richard Matland (1995) mengembangkan sebuah model yang disebut dengan Model Matriks Ambiguitas-Konflik yang menjelaskan bahwa implementasi secara administratif adalah implementasi yang dilakukan dalam keseharian operasi birokrasi pemerintahan. Pada prinsipnya matrik matland memiliki “empat tepat” yang perlu dipenuhi dalam hal keefektifan implementasi kebijakan yaitu:

1. Ketepatan kebijakan
  - a. Sejauh mana kebijakan yang ada dapat memecahkan masalah yang akan dipecahkan.
  - b. Apakah kebijakan sudah dirumuskan sesuai dengan karakter masalah yang akan dipecahkan.
  - c. Apakah kebijakan dibuat oleh lembaga yang mempunyai kewenangan yang sesuai karakter kebijakan.
2. Ketepatan pelaksanaan

Aktor implementasi kebijakan tidaklah hanya pemerintah. Terdapat tiga lembaga yang bisa menjadi pelaksana, yaitu pemerintah, kerjasama antara pemerintah dengan masyarakat atau swasta, atau implementasi kebijakan yang

diswastakan. Kebijakan yang memiliki derajat politik keamanan yang tinggi sebaiknya diselenggarakan oleh pemerintah. Kebijakan yang bersifat memberdayakan masyarakat sebaiknya diselenggarakan oleh pemerintah bersama masyarakat. Kebijakan yang bertujuan untuk mengarahkan kegiatan masyarakat seperti pembangunan berskala menengah dan kecil yang tidak strategis, sebaiknya diserahkan kepada masyarakat.

3. Ketepatan target
  - a. Apakah target sesuai dengan yang direncanakan, apakah tidak ada tumpang tindih dengan intervensi kebijakan lain.
  - b. Apakah targetnya dalam kondisi siap untuk diintervensi oleh kebijakan atau tidak, dan apakah target dalam kondisi mendukung atau menolak kebijakan.
  - c. Apakah intervensi implementasi kebijakan bersifat baru atau memperbarui implmentasi kebijakan sebelumnya.
4. Ketepatan lingkungan
  - a. Interaksi antara lembaga perumus kebijakan dan pelaksana kebijakan dengan lembaga lain yang terkait. Donald J. Callista sebagaimana dikutip oleh Nugroho (2009: 651-652) menyebut sebagai variabel endogen, yaitu *authoritative arrangement* yang berkenaan dengan sumber otoritas dari kebijakan, *network composition* berkenaan dengan komposisi jejaring dari berbagai organisasi yang terlibat dengan kebijakan, baik dari pemerintah maupun masyarakat, dan *implementation setting* berkenaan dengan posisi tawar menawar antara otoritas yang mengeluarkan kebijakan dan jejaring yang berkenaan dengan implementasi kebijakan.
  - b. Lingkungan eksternal kebijakan yang disebut Callista dalam Nugroho (2009: 652) sebagai variabel eksogen, yaitu

*public opinion*, yaitu persepsi publik akan kebijakan dan implementasi kebijakan, *interperative institutions* yang berkenaan dengan interpretasi lembaga-lembaga strategis dalam masyarakat, seperti media massa, kelompok penekan, dan kelompok kepentingan, dalam menginterpretasikan kebijakan dan implementasi kebijakan, dan *individuals*, yakni individu-individu tertentu yang mampu memainkan peran penting dalam menginterpretasikan kebijakan dan implementasi kebijakan.

## C.2 Faktor-faktor yang mempengaruhi Implementasi

Melalui bangun teori berdasarkan teori model implementasi kebijakan oleh Van Meter dan Van Horn (Subarsono, 2010: 99), George C. Edwards (Leo Agustino, 2006:150) serta G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli Nawawi (2009), faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan adalah sebagai berikut:

### a. Komunikasi

Implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Komunikasi diperlukan agar para pembuat keputusan dan para implementor akan semakin konsisten dalam melaksanakan setiap kebijakan yang akan diterapkan dalam masyarakat. Terdapat tiga indicator yang dapat dipakai dalam mengukur keberhasilan variable komunikasi, yaitu: transmisi, kejelasan dan konsistensi.

### b. Sumberdaya

Variabel kedua adalah sumberdaya. Indikator sumberdaya terdiri dari beberapa elemen, yaitu:

- *Staf*, sumberdaya utama dalam implementasi adalah sta.
- *Informasi*, dalam implementasi kebijakan, informasi mempunyai dua bentuk. Pertama, informasi yang

berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan. Kedua informasi mengenai data kepatuhan pelaksana terhadap regulasi.

- *Wewenang*, kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik.

- *Fasilitas*, fasilitas fisik merupakan factor penting dalam implementasi.

Selain sumberdaya manusia, sumberdaya financial / anggaran menjadi perhitungan penting dalam keberhasilan implementasi kebijakan. Van Meter dan Van Horn (Winarno, 2008: 153) mengatakan bahwa: “sumberdaya kebijakan ini harus juga tersedia dalam rangka untuk memperlancar administrasi implementasi suatu kebijakan. Sumberdaya ini terdiri atas dana atau insentif lain yang dapat memperlancar pelaksanaan (implementasi) suatu kebijakan. Kurangnya atau terbatasnya dana atau insentif lain dalam implementasi kebijakan, adalah merupakan sumbangan besar terhadap gagalnya implementasi kebijakan

### c. Kondisi Lingkungan

Van Meter dan Van Horn memberikan pertimbangan pertanyaan-pertanyaan berikut mengenai lingkungan ekonomi, sosial dan politik yang mempengaruhi yurisdiksi atau organisasi di mana implementasi itu dilaksanakan:

1. Apakah sumber-sumber ekonomi dalam yurisdiksi atau organisasi pelaksana cukup mendukung implementasi yang berhasil?
2. Sejauh mana atau bagaimana kondisi-kondisi ekonomi dan sosial yang berlaku akan dipengaruhi oleh implementasi kebijakan yang bersangkutan?
3. Apakah elit-elit mendukung atau menentang implementasi kebijakan?

Hal ini juga diungkapkan oleh Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli, yang menguraikan bahwa suatu kondisi lingkungan meliputi: tipe sistem politik; struktur pembuat kebijakan; karakteristik struktur politik lokal; kendala sumberdaya; sosio kultural; derajat keterlibatan para penerima program; tersedianya infrastruktur fisik yang cukup.

## **D. Metode Penelitian**

### **D.1 Desain Penelitian**

Jenis penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif.

### **D.2 Situs Penelitian**

Situs penelitian merupakan penetapan wilayah dimana penelitian akan dilaksanakan. Penelitian ini berlokasi pada Kantor Sat Lantas Polrestabes Semarang. Kemudian penelitian juga dilakukan di dua Sekolah Menengah Atas yaitu SMA Negeri 5 dan SMA Negeri 6 Semarang serta dua Sekolah Menengah Kejuruan yaitu SMK Negeri 4 dan SMK Negeri 7 Semarang.

### **D.3 Subjek Penelitian**

Subjek penelitian yang merupakan informan di dalam penelitian ini adalah:

1. Kepala Unit Pendidikan Masyarakat dan Rekayasa (Kanit Dikyasa) Satlantas Polrestabes Semarang.
2. Kepala Unit Registrasi dan Identifikasi (Kanit Regident) Satlantas Polrestabes Semarang.
3. Wakil Kepala Sekolah Bagian Kesiswaan SMA dan SMK di Kota Semarang, yaitu:
  - SMA Negeri 5 Semarang dan SMA Negeri 6 Semarang
  - SMK Negeri 7 Semarang dan SMK Negeri 4 Semarang
4. Pelajar di bawah umur yang menggunakan sepeda motor di sekolah masing-masing khususnya kelas X yang berjumlah 8 orang .

5. Orang tua pelajar kelas X (di bawah umur) di masing-masing sekolah tersebut yang berjumlah 4 orang.

### **D.4 Jenis Data**

Penelitian ini menggunakan keempat jenis data yang telah disampaikan di atas, yaitu berupa kata-kata atau tindakan, sumber tertulis, foto dan data statistik. Kata-kata atau tindakan diperoleh dari wawancara yang dilakukan kepada para informan dan pengamatan langsung di lapangan. Sumber data

### **D.5 Sumber Data**

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dalam penelitian di lapangan yang berupa hasil wawancara, dan observasi. Data sekunder merupakan data yang berasal dari catatan mengenai kejadian atau peristiwa yang telah terjadi berupa tulisan dari buku, dokumen, internet dan sumber-sumber tulisan lain yang berkaitan dengan penelitian.

### **D.6 Teknik Pengumpulan Data**

Dalam penelitian kualitatif yang menjadi instrumen penelitian adalah peneliti sendiri. Teknik Pengumpulan data menggunakan triangulasi data, yang dilakukan dengan menggabungkan antara wawancara, observasi, dokumentasi dan studi pustaka.

### **D.7 Analisis interpretasi data**

Di dalam penelitian ini, dilakukan kegiatan analisis data yang berpedoman pada Miles and Huberman (dalam, Sugiyono, 2009:246) yang mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam analisis data dilakukan dengan tiga langkah, sebagai berikut:

#### **1. *Data Reduction* (Reduksi Data)**

Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya dan membuang yang tidak perlu, dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas,

dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan.

Data yang telah diperoleh dalam penelitian ini akan direduksi dengan menitikberatkan pada informasi dari Kanit Dikyasa dan Kanit Regident dalam mengimplementasikan kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang.

## 2. *Data Display* (Penyajian Data)

Penyajian data, yaitu diartikan sebagai kumpulan informasi yang disusun dan memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Adapun dalam penelitian ini penulis lebih menekankan pada bentuk penyajian deskriptif.

Dalam penelitian tentang implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang penyajian data diperoleh dari hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi selama penelitian. Wawancara dilakukan dengan pihak Satlantas Polrestabes Semarang, pihak sekolah, orang tua dan murid. Pengamatan dilakukan di Kantor Satlantas Polrestabes Semarang, 4 sekolah (SMA 5, SMA 6, SMK 4 dan SMK 7) dan sejumlah ruas jalan raya di Kota Semarang. Dokumentasi diperoleh dari dokumen yang dimiliki oleh Satlantas Polrestabes Semarang dan hasil penelitian langsung di lapangan.

## 3. Menarik kesimpulan (verifikasi)

Verifikasi merupakan langkah terakhir dalam menganalisis data kualitatif. Penarikan kesimpulan ini ditentukan oleh seberapa lengkap data dan informasi dari lapangan, penyimpanan, kecakapan dan kejelian dalam menganalisis data mentah yang ada.

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif merupakan temuan baru terhadap masalah yang dijadikan sebagai objek penelitian. Dalam penelitian ini, kesimpulan akan dikemukakan setelah masalah di lapangan diuraikan dalam rumusan masalah terjawab.

Setelah itu, akan diperoleh kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan.

## **D.8 Kualitas data**

Dalam penelitian ini dilakukan triangulasi dalam menguji validitas data yang telah diperoleh dari berbagai sumber dengan berbagai cara. Cara yang dilakukan dalam penelitian ini antara lain:

1. Melakukan wawancara mendalam kepada informan yang meliputi Kanit Regident, Kanit Dikyasa, Wakil Kepala Sekolah bagian kesiswaan, murid di bawah umur yang ada di sekolah obyek penelitian dan orang tua murid tersebut.
2. Melakukan uji silang antara informasi dari informan dengan hasil observasi yang ada di lapangan.
3. Melakukan konfirmasi atas hasil yang telah diperoleh kepada informan atau sumber-sumber lain seperti data-data dan studi pustaka.

Informasi yang diperoleh dari wawancara dikelompokkan berdasarkan kesamaan keterangan sehingga diperoleh kesamaan kesimpulan jawaban dari pertanyaan yang diajukan. Demikian juga dengan informasi dari informan akan dibandingkan dengan hasil observasi di lapangan dan dilakukan konfirmasi. Pengecekan dilakukan untuk memperoleh data yang paling tepat bagi penelitian ini.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **A. Implementasi Kebijakan Batas Usia Terendah Pengemudi Sepeda Motor Di Kota Semarang**

#### 1. Ketepatan Kebijakan

Pada dimensi intensitas tujuan menunjukkan bahwa melalui implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang, usaha yang dilakukan Satlantas Polrestabes Semarang belum mampu menurunkan angka pelanggaran lalu lintas yang melibatkan

pengendara sepeda motor di bawah umur di Kota Semarang. Meskipun Satlantas Polrestabes Semarang telah menyelenggarakan aturan tersebut baik sosialisasi maupun penindakan namun berdasarkan data yang di miliki Satlantas angka pelanggaran speda motor oleh anak di bawah umur belum menurun. Pada tahun 2013 terdapat 1957 kasus pelanggaran kendaraan di bawah umur. Di tahun berikutnya terjadi peningkatan lebih dari dua kali lipat yaitu sebanyak 4245 kasus pelanggaran. Kemudian pada triwulan awal tahun 2015 saja telah terjadi 458 kasus pelanggaran anak di bawah umur. Masih banyaknya pelanggaran sepeda motor oleh anak di bawah umur, implementasi kebijakan pembatasan usia terendah pengemudi sepeda motor belum mampu mengatasi masalah pelanggaran sepeda motor oleh anak di bawah umur di Kota Semarang. Dengan demikian dapat diketahui bahwa pada dimensi ketepatan kebijakan dalam implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang, tujuan terwujudnya pengakan hukum telah dicapai Satlantas Polrestabes Semarang yaitu terselenggaranya pelaksanaan dan penerapan peraturan batas usia terendah pengemudi sepeda motor serta telah dilakukannya tindakan hukum terhadap setiap pelanggaran / penyimpangan oleh anak di bawah umur di Kota Semarang. Hal tersebut dicapai melalui berbagai program yang telah dilakukan Satlantas. Namun upaya tersebut belum mampu memecahkan permasalahan pelanggaran sepeda motor oleh anak di bawah umur karena angka pelanggaran sepeda motor oleh anak di bawah umur belum bisa ditekan.

## 2. Ketepatan Pelaksana

Seluruh personel Satlantas Polrestabes Semarang merupakan pelaksana kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang. Para personel tersebut

dibagi dalam satuan unit-unit yang memiliki tugas dan wewenang masing-masing. Dalam menjalankan tugasnya, keseluruhan petugas dalam unit-unit tersebut kondisinya sudah sesuai dengan kompetensi masing-masing. Keadaan tersebut dapat dilihat baik melalui pengalaman dalam bekerja atau menguji maupun melalui pendidikan kejuruan yang bersertifikasi.

Keterlibatan masyarakat dan lembaga-lembaga di luar Satlantas Polrestabes Semarang membantu pengimplementasian kebijakan ini. Keterlibatan Dinas pendidikan dalam nota kesepahaman (*MoU*) dengan Satlantas tentang masuknya pendidikan lalu lintas, dapat menjadi jembatan antara Satlantas dengan pihak sekolah dan siswa dalam menekan angka pelanggaran anak di bawah umur. Adanya keterlibatan komunitas motor (FKPM) dan dibentuknya kampung *safety riding* di kelurahan lamper sebagai kampung percontohan pelopor keselamatan berlalu lintas menunjukkan bukti adanya dukungan dari masyarakat. Kerjasama dengan pihak swasta pun juga telah dilakukan seperti terlibatnya pihak sponsor seperti Yamaha Mataram Sakti dan Unaki yang memberi bantuan spanduk-spanduk dalam kegiatan *safety riding* disekolah-sekolah. Dalam kegiatan sosialisasi di masyarakat pun pihak swasta lain seperti Lotte Mart dan PRPP ikut membantu dalam penyediaan tempat.

## 3. Ketepatan Target

Implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang, belum sesuai dengan target yang diharapkan. Sebagaimana data yang diperoleh bahwa pencapaian target kebijakan dilihat dari angka pelanggaran lalu lintas di bawah umur tahun 2014 belum tercapai, dan justru meningkat 116,9%. Kondisi masyarakat pengendara sepeda motor di Kota Semarang saat ini belum seluruhnya dapat menerima

kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor. Sebagian besar pelajar terutama laki-laki masih banyak yang melanggar aturan membawa sepeda motor meski usia mereka belum 17 tahun dan tidak memiliki SIM. Pihak sekolah mendukung dengan adanya kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor, ditunjukkan dengan adanya peraturan pelarangan membawa motor ke sekolah bagi siswa yang belum genap berusia 17 tahun baik secara tertulis maupun lisan. Namun masih saja terdapat siswa di bawah 17 tahun yang nekat membawa sepeda motor ke sekolah dengan memarkirkan motornya di luar area sekolah. Keadaan ini justru dimanfaatkan oleh juru parkir area luar sekolah yang memfasilitasi area parkir untuk pelajar-pelajar yang melanggar ini. Kemudian berdasarkan hasil wawancara dengan pihak orang tua, masih terdapat orang tua yang memberikan ijin anaknya membawa motor ke sekolah meskipun anaknya belum memiliki SIM dan belum berusia 17 tahun. Hal tersebut menunjukkan masih rendahnya kesadaran para orang tua terhadap keselamatan anaknya dalam berkendara di jalan raya.

Meskipun demikian, tidak ada tumpang tindih peraturan / program terkait kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang baik dalam internal Satlantas maupun kebijakan di luar Satlantas termasuk di dalamnya yaitu peraturan di sekolah-sekolah di Kota Semarang. Hal ini ditunjukkan dengan adanya peraturan di setiap sekolah yang memberikan larangan membawa sepeda motor bagi siswa yang belum memiliki SIM / belum genap berusia 17 tahun sebagaimana peraturan yang berlaku dalam Undang-Undang Lalu Lintas.

#### 4. Ketepatan Lingkungan

Pengimplementasian kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di

Kota Semarang memiliki keterkaitan / interaksi yang kuat dengan pihak internal lain dalam satuan Kepolisian Republik Indonesia (POLRI). Hal ini dapat dilihat dari adanya pertanggung jawaban Satlantas Polrestabes Semarang sebagai pelaksana kebijakan yang ditunjukkan dengan laporan secara berkala ke pihak atasan baik POLDA maupun POLRI mengenai angka-angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di bawah umur yang terjadi di Kota Semarang. Kemudian bentuk interaksi lain oleh Satlantas Polrestabes Semarang dengan satuan internal POLRI lainnya ditunjukkan dengan adanya keterlibatan satuan Bhayangkara atau Sabhara dalam kegiatan sosialisasi di sekolah-sekolah maupun di kampus. Sedangkan dalam kegiatan penindakan pelanggaran lalu lintas dalam operasi gabungan melibatkan Sabhara, Dalmas, Intel, Serse dan fungsi lainnya. Hal ini menunjukkan adanya keterkaitan dan dukungan dari lingkungan internal POLRI.

Persepsi masing-masing golongan masyarakat terhadap aturan batas usia terendah pengemudi sepeda motor ini beragam. Pemahaman masyarakat terhadap SIM itu belum sepenuhnya dipandang sebagai bentuk surat yang menyatakan bahwa dia memiliki kualitas dan keterampilan yang layak untuk mengemudi sepeda motor tetapi dia masih melihat membuat SIM itu karena ketakutan ketangkap polisi. Masyarakat menganggap SIM adalah kartu identitas padahal SIM adalah surat uji kompetensi dan keterampilan mengemudi. Sehingga masih banyak masyarakat yang kurang peduli terhadap pembuatan SIM kemudian berakibat masih banyak ditemukan pelanggaran pengendara motor yang belum punya SIM baik yang belum berusia 17 tahun maupun sudah. Pihak Sekolah sebagai salah satu unsur pelaksana kebijakan mengungkapkan bahwasannya peraturan tersebut sudah baik dan mereka yakin si pembuat aturan tersebut memiliki ahli-ahli tim psikologis yang paham

benar dalam membuat aturan itu. Karena selama ini anak-anak yang melanggar cenderung anak-anak yang di bawah umur. Dan anak-anak tersebut secara segi kematangan mental pola pikirnya belum matang sehingga dapat menimbulkan hal-hal yang kurang baik atau negative dijalanan.

Kemudian berdasarkan hasil wawancara mengenai persepsi masyarakat di lingkup sekolah diketahui bahwa sebagian besar sekolah di Kota Semarang sebenarnya memiliki aturan mengenai larangan membawa sepeda motor bagi siswa kelas X atau yang belum genap 17 tahun dan belum punya SIM. Namun pihak sekolah hanya sebatas memiliki aturan dan lemah dalam pengawasan. Mereka beranggapan bahwa di luar area sekolah sudah bukan wewenang dari sekolah. Disampaikan sekolah bahwa masih adanya orang tua yang ngeyel membolehkan anaknya yang belum cukup umur / masih kelas X untuk membawa sepeda motor di sekolah. Pihak sekolah pun tidak bertanggung jawab atas pelanggaran tersebut karena siswa-siswa tersebut memkarkirkan motornya di luar area sekolah. Sebagian besar orang tua kurang sadar akan pentingnya aturan batasan pengemudi sepeda motor yang dapat mengancam keselamatan anak-anak mereka. Masih terdapat orang tua yang membiarkan dan mengizinkan anaknya yang belum cukup umur menggunakan sepeda motor sekalipun hanya di lingkungan tempat tinggalnya.

## **B. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan Batas Usia Terendah Pengemudi Sepeda Motor di Kota Semarang**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang. Faktor tersebut antara lain komunikasi, sumberdaya dan kondisi lingkungan.

### **1. Komunikasi**

Dimensi komunikasi merupakan faktor pendorong dalam implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang. Hal ini dapat dilihat dari terselenggaranya proses pentransmisian peraturan baik dari POLRI ke Satlantas dan juga pentransmisian peraturan dari Satlantas ke masyarakat langsung selama 6 bulan melalui kegiatan sosialisasi dan program-program lainnya. Penyampaian pesan juga telah dikomunikasikan dengan jelas dari isi UU No. 22 Tahun 2009 yang membahas tentang peraturan pembatasan usia pengendara sepeda motor yang melalui sarana publikasi baik audio, visual maupun audio-visual. Konsistensi yang dilihat dari ketegasan para petugas dalam kesamaan memberikan materi batas usia 17 tahun pada kegiatan sosialisasi dan menindak pelanggaran di bawah umur sudah cukup baik karena Satlantas melakukan penindakan dengan pendekatan emosional dan tanpa toleransi.

### **2. Sumberdaya**

Dimensi sumberdaya merupakan faktor penghambat dalam implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang. Masih terdapat beberapa aspek yang harus dibenahi kaitannya sumberdaya dalam pengimplementasian kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang. Keterbatasan jumlah petugas lalu lintas pada pos penjagaan menunjukkan kurangnya SDM dalam satuan Satlantas Polrestabes Semarang. Terbatasnya anggaran dalam pelaksanaan kegiatan sosialisasi serta tidak diberikannya dana sebelum pelaksanaan kegiatan sosialisasi juga menjadikan implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang terhambat.

### **3. Kondisi Lingkungan**

Dimensi lingkungan merupakan faktor penghambat dalam implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang. Pelanggaran sepeda motor oleh anak di bawah umur dipengaruhi kondisi ekonomi namun bukan berakar dari masalah ekonomi, tetapi lebih kepada masalah kesadaran sosial masyarakat sendiri khususnya para orang tua. Derajat keterlibatan dan tingkat kesadaran orang tua yang rendah atas pelanggaran-pelanggaran oleh anak di bawah umur memiliki andil besar dalam keberhasilan implementasi kebijakan ini. Namun elit-elit politik dalam masyarakat seperti Dinas Perhubungan, Dinas Pendidikan maupun pihak swasta cukup memberikan kontribusi dan berperan aktif dalam mendukung implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang.

## **PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

#### **Implementasi Kebijakan Batas Usia Terendah Pengemudi Sepeda Motor di Kota Semarang**

Implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang belum berjalan dengan baik. Hal tersebut dapat dirinci berdasarkan fenomena-fenomena empat ketepatan kebijakan, dimana tiga dari empat ketepatan yang menunjukkan pelaksanaan kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang belum berjalan dengan baik. Adapun rinciannya adalah sebagai berikut:

##### **a. Ketepatan Kebijakan**

Kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang dinilai belum tepat untuk memecahkan permasalahan pelanggaran sepeda motor oleh anak di bawah umur. Meski upaya-upaya Satlantas Polresta Semarang dalam

pengimplementasian kebijakan sudah dirumuskan berdasarkan karakteristik permasalahan yang ada oleh lembaga yang berwenang di bidang lalu lintas, namun implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang dinilai belum tepat karena belum mampu menurunkan angka pelanggaran sepeda motor oleh anak di bawah umur.

##### **b. Ketepatan Pelaksana**

Kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang telah dilaksanakan oleh seluruh unit di Satlantas Polresta Semarang dan keseluruhan petugas dalam unit-unit tersebut kondisinya sudah sesuai dengan kompetensi masing-masing. Unit Dikyasa merupakan unit yang memegang peranan penting dalam upaya preventif untuk mensosialisasikan kebijakan ini karena memiliki tugas dalam memberikan pendidikan kepada masyarakat. Keterlibatan aktor implementasi di luar Satlantas telah terwujud dengan baik dilihat dari partisipasi dari lembaga / pemerintahan lain (FKPM, Disdik, Dishub, Kelurahan) dan pihak swasta yang turut membant sebagai *sponsor* dalam sosialisasi kebijakan ini .

##### **c. Ketepatan Target**

Pencapaian target kebijakan dilihat dari angka pelanggaran lalu lintas di bawah umur tahun 2014 belum tercapai, dan justru meningkat 116,9%. Meski kebijakan ini tidak tumpang tindih dengan peraturan lain dan telah dilakukan intervensi-intervensi kebijakan baru, pada kenyataannya pada kenyataannya masih banyak pelanggaran yang terjadi karena kurang tegasnya sekolah dan Satlantas dalam memberikan sanksi dan pengawasan, serta kurangnya dukungan dari masyarakat khususnya orang tua. Dengan demikian dapat dinilai bahwa kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor ini belum tepat target dalam implementasinya.

#### d. Ketepatan Lingkungan

Hasil penelitian tentang ketepatan lingkungan menunjukkan bahwa sudah ada interaksi yang baik dan mendukung dari Satlantas Polrestabes Semarang dengan Korlantas Polri dan Ditlantas Polda Jateng serta dilibatkannya satuan Sabhara dari Polda dalam kegiatan sosialisasi ke sekolah dan dilibatkannya satuan Dalmas, Intel, Serse dan fungsi lainnya dalam penindakan pelanggaran lalu lintas. Namun di lingkungan eksternal kebijakan ini dikatakan belum tepat karena belum optimalnya peranan lembaga strategis. Masih ada sekolah yang tidak memiliki tata tertib penggunaan sepeda motor serta terdapat pihak swasta dan juru parkir di sekitar sekolah yang memfasilitasi area parkir bagi pelajar yang melanggar. Walaupun persepsi beberapa orang tua kurang mendukung, namun sebagian masyarakat mendukung adanya kebijakan ini.

### **Faktor-faktor Pendukung dan Penghambat Implementasi Kebijakan Batas Usia Terendah Pengemudi Sepeda Motor di Kota Semarang**

Faktor pendukung dan penghambat dalam implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang adalah komunikasi, sumberdaya, kondisi lingkungan serta ditemukannya faktor lain di luar fenomena yang telah ditetapkan dalam penelitian ini, yaitu faktor tingkat kepentingan. Faktor-faktor pendukung dan penghambat tersebut dirinci sebagai berikut:

#### **a. Faktor Pendukung**

Pada penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang diperoleh hasil bahwa faktor komunikasi merupakan faktor yang mendukung pengimplementasian kebijakan ini.

#### 1. Komunikasi

Proses pentransmisian kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor telah dilaksanakan Satlantas Polrestabes Semarang dengan jelas dan baik melalui kegiatan sosialisasi maupun penindakan. Kegiatan sosialisasi dilakukan dalam bentuk audio, visual, maupun audio-visual selama kurun waktu 6 bulan dengan menyesuaikan usia si peserta serta membentuk Duta Pelopor Keselamatan Lalu lintas agar dapat ditransmisikan dengan jelas oleh pengendara sebayanya. Aparat juga cukup konsisten dalam memberi materi sosialisasi dengan menerapkan aturan 17 tahun sebagai syarat mengemudikan sepeda motor di Jalan.

#### b. Faktor Penghambat

Pada penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang diperoleh hasil bahwa faktor sumberdaya, kondisi lingkungan dan tingkat kepentingan merupakan faktor yang menghambat pengimplementasian kebijakan ini.

#### 1. Sumberdaya

Kurangnya jumlah aparat lalu lintas dalam kegiatan penjagaan, penindakan maupun sosialisasi menjadi penghambat dalam melakukan upaya-upaya untuk mengimplementasikan kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang. Kemudian terbatasnya anggaran dalam kegiatan sosialisasi serta diberikannya anggaran di akhir kegiatan sosialisasi membuat proses pengimplementasian kebijakan ini tidak dapat berjalan dengan maksimal.

#### 2. Kondisi Lingkungan

Kondisi sosial dan ekonomi di lingkungan internal sudah baik dan sangat jarang terjadi masalah-masalah sosial antar

petugas. Semua petugas tunduk pada aturan yang berlaku. Sedangkan kondisi sosial masyarakat yang berkembang menganggap pemakaian motor oleh anak yang belum cukup umur sebagai hal yang biasa dan membudaya. Akibatnya partisipasi dan dukungan masyarakat akan masalah ini menjadi rendah. Tingkat ekonomi tidak dapat dijadikan patokan terhadap jumlah pelanggar, tingkat ekonomi yang tidak terpengaruh terhadap implementasi kebijakan ini membuat pelanggaran sepeda motor di bawah umur terjadi pada semua golongan masyarakat. Meski demikian elit-elit politik dalam lingkup Kota Semarang seperti Dishub, Disdik, sekolah dan swasta cukup mendukung implementasi kebijakan ini.

### 3. Tingkat Kepentingan

Dalam penelitian ini ditemukan faktor lain yang menonjol dan berpengaruh dalam implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang ini. Faktor tersebut adalah faktor kepentingan. Kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang membawa manfaat sekaligus juga berdampak merugikan bagi masing-masing aktor yang terlibat. Terjadi konflik kepentingan yaitu siapa memperoleh apa pada pengimplementasian kebijakan ini. Adanya konflik kepentingan ini menghambat implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang.

## B. Saran

1. Mengingat angka pelanggaran sepeda motor oleh anak di bawah umur terus meningkat tiap tahunnya, upaya sosialisasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor seharusnya tidak menjadi sub bagian dari program sosialisasi *safety riding*. Harus dibuat program khusus yang hanya bertujuan mengatasi pelanggaran sepeda motor di bawah umur serta penancangan program “Ayo Naik Bus

Sekolah”. Dalam isi program tersebut di muat upaya sosialisasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor oleh Satlantas kepada orang tua langsung melalui kegiatan sosialisasi tata tertib sekolah ketika awal penerimaan siswa baru.

2. Satlantas Polrestabes Semarang perlu membuat tim khusus yang menangani pelanggaran sepeda motor di bawah umur. Bahkan Satlantas dapat membuat Tim Reaksi Cepat yang bertugas khusus untuk mengatasi masalah pelanggaran motor di bawah umur di jalanan. Kehadiran tim ini tidak hanya dari pihak Satlantas tetapi juga melibatkan masyarakat yaitu dengan membuat *call center* / pelayanan SMS / media sosial lain yang secara khusus menampung informasi atas pelanggaran lalu lintas oleh anak sehingga tim reaksi cepat tersebut dapat melakukan penindakan sesegera mungkin.
3. Dalam mencapai target yang diharapkan, perlu adanya intervensi baru agar orang tua mau untuk mendukung kebijakan ini sepenuhnya. Salah satunya adalah dengan memberikan fasilitas antar-jemput bus sekolah gratis. Dengan demikian orang tua tidak perlu memikirkan bagaimana anaknya dapat pergi ke sekolah apabila belum cukup umur untuk mengedari kendaraan pribadi ke sekolah. Kampung *safety riding* juga harus diperbanyak dengan menjalin kerjasama pihak swasta lain terutama perusahaan yang masih berhubungan dengan otomotif / kendaraan atau yang lainnya. Di sisi lain sekolah dan aparat juga harus lebih konsisten dan tegas dengan memberikan sanksi berat bagi anak yang masih melanggar.
4. Tata tertib penggunaan sepeda motor di lingkungan sekolah seharusnya di sama rata kan dan wajib dimiliki setiap sekolah. Satlantas harus duduk bersama dengan

Dinas Pendidikan untuk MoU aturan tata tertib sekolah ini sehingga dapat diberikan sanksi bagi sekolah yang tidak memiliki aturan penggunaan sepeda motor. Masyarakat khususnya orang tua harus lebih peduli terhadap keselamatan anak-anaknya dalam berlalu lintas, karena sesungguhnya pelanggaran oleh anak di bawah umur ada di bawah tanggung jawab pihak orang tua. Kemudian Satlantas perlu duduk bersama untuk mendapatkan dukungan dengan pihak-pihak yang memiliki kewenangan terhadap area parkir di sekitar sekolah. Cara yang dapat ditempuh adalah dengan memberikan insentif bagi juru parkir dan memberi tanda khusus pada sepeda motor / memverifikasi kendaraan yang pemiliknya telah memiliki SIM sehingga hanya kendaraan milik pelajar bertanda khusus yang boleh parkir di area tersebut. Hal ini lebih baik daripada harus menghapuskan area-area parkir di sekitar sekolah yang notabennya merupakan salah satu sumber penerimaan daerah.

6. Frekuensi sosialisasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang harus di tingkatkan dan lebih menyeluruh, setidaknya 1 tahun sekali dilakukan sosialisasi pada tiap sekolah agar siswa baru yang notabennya masih di bawah umur paham benar akan peraturan ini. Selain itu sebaiknya Satlantas mulai memperbanyak sosialisasi yang memberikan pemahaman larangan penggunaan sepeda motor di bawah umur dalam bentuk audio-visual seperti pemasangan spanduk, baliho dan pengeras suara di jalan agar masyarakat peka terhadap permasalahan ini. Mengingat kebijakan ini sudah selesai dalam masa sosialisasi undang-undangnya, sudah bukan saatnya lagi petugas memberikan nasihat dan toleransi terhadap pelanggar di bawah umur seharusnya diberikan sanksi

langsung sesuai dengan aturan yang ada agar menimbulkan efek jera.

7. Perlu penambahan personel dalam kegiatan sosialisasi maupun aparat pada pos jaga, hal ini dapat disiasati dengan menjalin kerjasama dengan ormas / pramuka untuk membantu kegiatan aparat lalu lintas. Kemudian atasan Satlantas juga harus melakukan sidak ke pos penjagaan pada jam-jam padat lalu lintas agar tidak ada lagi pos yang tidak dijaga personel lalu lintas. Apabila anggaran sosialisasi pada tahun pelaksanaan masih kurang, seharusnya dapat disiasati dengan subsidi silang dengan program lain. Namun pada tahun berikutnya perlu di usulkan penambahan anggaran dari kegiatan sosialisasi. Sistem pencairan dana dengan menunjukkan bukti kwitansi juga sebaiknya dihilangkan dan memberikan dana sosialisasi pada awal kegiatan.
8. Aparat lalu lintas harus meningkatkan kepercayaan masyarakat dengan menghindari tindakan-tindakan pungli atau tindakan penyelewengan kewenangan lainnya. Kemudian masyarakat juga harus ikut berpartisipasi aktif dalam setiap melihat pelanggaran penggunaan sepeda motor di bawah umur yang terjadi di sekitarnya. Setidaknya dimulai dengan menegur dan mengingatkan pelanggar atau orang tua si pelanggar untuk tidak menggunakan sepeda motor di jalan umum.
9. Perlu adanya sanksi tegas (pidana/denda) berbentuk pembuatan pasal tambahan bagi oknum-oknum baik dalam Satlantas maupun elit politik / masyarakat yang memanfaatkan kepentingan tersendiri terhadap adanya kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di Kota Semarang. Sehingga tidak ada lagi konflik kepentingan yang dapat menghambat pelaksanaan kebijakan ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, Leo. (2006). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Antara.(2013). *Pelajar Dominasi Kecelakaan Lalu Lintas di Semarang*. Dalam <http://www.republika.co.id/berita/nasional/jawa-tengah-diy-nasional/13/09/23/mtkvcx-pelajar-dominasi-kecelakaan-lalu-lintas-di-semarang>. Diakses tanggal 8 Juni 2014.
- Asshiddiqie, Jimly. (2006). *Pembangunan Hukum Dan Penegakan Hukum Di Indonesia*. Disampaikan pada acara seminar “Menyoal Moral Penegak Hukum” dalam rangka Lusrum XI Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada. 16 Februari 2006.
- Badan Pusat Statistik. (2015). *Perkembangan Jumlah Kendaraan Menurut Jenis Tahun 1987-2013*. Dalam <http://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1413>. Diakses tanggal 31 Agustus 2015.
- Bahasa Indonesia. (2015). *Definisi Bahasa Indonesia*. Dalam <http://www.bahasaindonesia.net/moda>. Di akses tanggal 15 Maret 2015.
- Keban, Yeremias.T. (2008). *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik: Konsep, Teori, dan Isu*. Yogyakarta : Gava Media
- Kurniawan, Agung. (2013). *94,2 juta Mobil dan Sepeda Motor Berseliweran di Jalanan Indonesia*. Dalam <http://otomotif.kompas.com/read/2013/02/26/6819/94.2.juta.Mobil.dan.Sepeda.Motor.Berseliweran.di.Jalanan.Indonesia.Diakses.tanggal.20.November.2013>.
- Kusumanegara, Solahuddin. 2010. *Model dan Aktor dalam Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gava Media.
- Libasya, Shanty. (2013). *Implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya di Kabanjahe*. Dalam <http://undangundanglelulas.blogspot.com/>. Diakses tanggal 17 Maret 2015.
- Mertokusumo, Sudikno. (2007). *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta.
- Moleong, Lexy J. (2000). *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Nawawi, H. Ismail. (2009). *Public Policy*. Surabaya: PMN, Surabaya.
- Nugroho, Riant. (2004). *Kebijakan Publik: Formulasi, Implementasi, dan Formulasi*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- \_\_\_\_\_, (2009). *Public Policy*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Pasolong, Harbani. (2008). *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Pebrianti, Eka. (2014). *Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan oleh Anak Sekolah di Kota Makassar*. Skripsi Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

- Purwanto, Erwan Agus, Dyah Ratih Sulistyastuti. (2012). *Implementasi Kebijakan Publik: konsep dan aplikasinya di Indonesia*. Yogyakarta: Gava media.
- Purwati, Dewi. (2014). *Pengawasan Pengemudi Sepeda Motor Di Bawah Umur oleh Satlantas Polresta Pekanbaru*. Skripsi FISIP Universitas Riau.
- Rizki, Riswan. (2013). Dalam [http://elib.unikom.ac.id/files/disk1/620/jbptunikompp-gdl-rikyriswan-30953-9-unikom\\_ri.pdf](http://elib.unikom.ac.id/files/disk1/620/jbptunikompp-gdl-rikyriswan-30953-9-unikom_ri.pdf). Diakses tanggal 29 November 2014. Unikom INHERENT-DIKTI.
- Suara Merdeka. (2014). *Pelajar Dominasi Pelanggaran Lalu Lintas*. Dalam <http://m.suaramerdeka.com/index.php/read/cetak/2014/04/09/258119>. Diakses tanggal 8 Juni 2014.
- Subarsono. (2010). *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV ALFABETA
- Suwitri, Sri. (2009). *Konsep Dasar Kebijakan Publik*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- \_\_\_\_\_. (2011). *Konsep Dasar Kebijakan Publik*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Syafiie, Inu Kencana. (2006). *Ilmu Administrasi Publik*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Tarigan, Mattias Mauriz. (2014). *Peran Polisi Dalam Mencegah Anak Di Bawah Umur Mengendarai Kendaraan Bermotor di Jalan Umum Daerah Istimewa Yogyakarta*. Skripsi Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Wahab, Solichin Abdul. (2012). *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: Bumi Akasara.
- Winarno, Budi. (2004). *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Yogyakarta: Media Pressindo.

### **Perundang-undangan**

*Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

*Perkap Nomor 9 Tahun 2012 tentang ketentuan Pasal 88 dan Pasal 89 yaitu tentang Surat Ijin Mengemudi*.