

**PENGAWASAN PENGEMUDI SEPEDA MOTOR DI BAWAH UMUR
OLEH SAT LANTAS POLRESTA PEKANBARU**

Dewi Purwati

Email : dewibintimuchtar89@gmail.com

Dibimbing oleh Dr. Febri Yuliani S.Sos, M.Si

Program Studi Administrasi Negara FISIP Universitas Riau
Kampus Bina Widya Km. 12,5 Simpang Baru Panam, Pekanbaru, 28293

Abstract

The high traffic violations and accidents motorcycle drivers in particular underage junior high school students should not happen given the Law No. Article 77, paragraph 1 and Article 81 paragraph 1 (a) of Law Number 22 Year 2009 on Traffic and Transportation, and Section 24 (a) and 25 1 (a) the Police Regulation No. 9 of 2012 on a driver's license that driving a motorcycle under the age of 17 years are not allowed. Lack of knowledge of traffic education and awareness in order, security and safety in driving has led to the rise of motorcycle drivers under age. This study aims to determine how to control the motorcycle driver under age by the Traffic Unit Pekanbaru and determine the factors that hinder surveillance motorcycle driver under the age of junior high school students in particular. This study used a qualitative approach to data collection techniques of observation and interviews with informants obtained from studies that have determined the snowball sampling technique. Where supervision motorcycles drivers under age by Traffic Police Unit Pekanbaru is not maximized. This is proven by the many motorcycle drivers were caught underage raids, and the high number of accidents and violations committed by minors special junior high school students

Keywords: Monitoring, Motorcycle driver, a minor.

PENDAHULUAN

Manusia untuk memenuhi kebutuhannya harus menggunakan sumber daya alam yang menyediakan makanan dan minuman, pakaian dan perumahan sebagai tempat tinggal dengan harapan untuk mendapatkan penghidupan yang layak dan nyaman serta tentram, akan tetapi keberadaan sumber daya alam dipermukaan bumi tidak merata karena keadaan alam itu sendiri. Tidak ada satu wilayah di dunia ini yang dalam memenuhi kebutuhan akan sumber daya alam di wilayahnya berasal hanya dari wilayah itu sendiri, dengan demikian manusia harus melakukan transportasi dengan melintasi berbagai kondisi alam.

Transportasi yang baik akan berperan penting dalam perkembangan wilayah terutama dalam aksesibilitas. Mudah-mudahan suatu lokasi dihubungkan dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut

yang bergerak di atasnya, salah satunya adalah kendaraan bermotor yang merupakan alat paling dibutuhkan sebagai media transportasi. Kendaraan dibagi menjadi dua macam, yaitu kendaraan umum dan pribadi. Kendaraan umum merupakan kendaraan yang digunakan untuk angkutan massal, baik itu manusia maupun barang, sedangkan kendaraan pribadi adalah kendaraan yang digunakan sehari-hari untuk kepentingan pribadi contohnya mobil dan sepeda motor.

Sepeda motor adalah sebuah kendaraan yang dapat dengan lincah meliuk-liuk di jalan raya sehingga sepeda motor mendapat julukan kendaraan antimacet, terutama bagi mereka yang tinggal di kota-kota besar. Sepenuh apapun jalanan oleh kendaraan bermotor, sepeda motor selalu bisa mendapatkan celah untuk melewati kendaraan lain dan terbebas dari kemacetan. Jarak jauh pun bisa ditempuh dengan waktu yang cukup singkat sehingga

kebutuhan yang rasanya sulit dapat dijangkau dengan mudah.

Banyaknya pelajar yang mengendarai sepeda motor ke sekolah dipertanyakan apakah sudah berusia 17 tahun, mengingat syarat berkendara di jalan raya sesuai UU No.22 Th.2009 dan Peraturan Kapolri No. 9 Th. 2013 tentang Surat Izin Mengemudi adalah memiliki surat izin mengemudi dan salah syarat untuk memiliki surat izin mengemudi minimal berusia 17 tahun. Tentu saja pengemudi sepeda motor yang belum berusia 17 tahun belum berhak memiliki SIM otomatis juga belum boleh mengendarai kendaraan di jalan raya.

Banyaknya pelajar SMP yang membawa motor ke sekolah tentu semakin banyak orang yang tidak disiplin dalam berkendara. Di usia mereka yang berkisar antara 13-16 tahun secara psikologi mereka cenderung tidak berfikir panjang, ikut-ikutan, merasa disaingi, sulit untuk diberi arahan dan tidak stabilnya rasa emosional. Jadi, ketika mereka mengendarai sepeda motor pada saat marah maka dia pun membawa sepeda motor dengan kecepatan yang tinggi. Begitu juga ketika merasa tersaingi oleh kendaraan yang disamping timbullah inisiatif ingin lebih dulu dari kendaraan di samping. Akibatnya banyak pelanggaran lalu lintas yang mereka lakukan.

Tingginya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan pelajar SMP tentu menjadi tanggung jawab orang tua, masyarakat, pihak sekolah dan kepolisian. Orang tua pada umumnya membolehkan anaknya membawa motor ke sekolah. Tentu hal ini tidak dibenarkan apapun alasannya pelajar SMP tidak berhak mengendarai sepeda motor ke sekolah. Masyarakat di luar sekolah pun harus bekerja sama dengan pihak sekolah, jika ada siswa yang membawa motor harus segera menginformasikan kepada pihak sekolah agar diberi sanksi yang tegas. Tetapi yang terjadi salah satu warga di luar sekolah menjadikan halaman rumahnya lahan parkir bagi siswa yang membawa motor, tentu saja siswa memilih tetap membawa sepeda

motor disekolah karena lahan parkir disediakan dan terjaganya rahasia agar tidak ketahuan pihak sekolah.

Berdasarkan Pasal 77 ayat 1 dan Pasal 81 ayat 1 (a) UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Pasal 24 (a) dan 25 1(a) Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 pengemudi sepeda motor harus memiliki Surat Izin Mengemudi dan salah satu syaratnya adalah minimal berumur 17 tahun. Dari tingginya pelanggaran lalu lintas yang pelakunya adalah pelajar SMP, dan tingginya kecelakaan oleh para pelajar SMP bukan hanya kesalahan pelajar itu sendiri. Tentu orang tua, guru, masyarakat dan kepolisian harus saling bekerja sama mengatasi permasalahan ini.

Berdasarkan uraian diatas, penulis merasa tertarik untuk mengadakan penelitian tentang pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur. Mengingat pentingnya untuk mengetahui bagaimana pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur oleh Sat Lantas Polresta Pekanbaru sebagai aparat penegak hukum guna terciptanya disiplin berlalu lintas. Penulis mengadakan penelitian dengan judul **“Pengawasan Pengemudi Sepeda Motor di Bawah Umur oleh Sat Lantas Polresta Pekanbaru”**.

B. Perumusan Masalah

Dari penjelasan dan uraian yang dikemukakan pada latar belakang masalah dan gejala-gejala yang dikemukakan maka perumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pengawasan pengemudi kendaraan sepeda motor dibawah umur oleh Sat Lantas Kota Pekanbaru ?
2. Faktor-faktor apa saja yang menghambat pengawasan pengemudi sepeda motor dibawah umur oleh Sat Lantas Kota Pekanbaru ?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Mengetahui dan menganalisis pengawasan pengemudi sepeda motor usia 13-16 tahun oleh Sat Lantas Kota Pekanbaru.
- b. Mengetahui dan menganalisis faktor-faktor yang menghambat pengawasan pengemudi sepeda motor usia 13-16 tahun oleh Sat Lantas Kota Pekanbaru.

2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki manfaat yang mengarah pada dua aspek di antaranya:

1. Manfaat teoritis adalah sebagai bahan untuk menambah pengetahuan atau dapat menjadi tambahan asupan ilmu tentang administrasi publik khususnya di bidang pengawasan. Serta untuk menambah ilmu pengetahuan dan pengalaman bagi peneliti mengenai pengawasan pengemudi sepeda motor usia 13-16 tahun oleh Sat Lantas Pekanbaru.
2. Manfaat praktis adalah sebagai informasi bagi pembaca dan peneliti lain tentang pengawasan pengemudi sepeda motor usia 13-16 tahun oleh Sat Lantas Pekanbaru. Serta memberikan sumbangan pikiran untuk bahan pertimbangan bagi pihak-pihak yang terkait atau bahan masukan bagi Sat Lantas Polresta Pekanbaru.

KONSEP TEORITIS

1) Pengawasan

George R. Terry & Leslie W. Rue (2010:10) pengawasan adalah mengukur pelaksanaan dengan tujuan-tujuan menentukan sebab-sebab penyimpangan-penyimpangan dan mengambil tindakan-tindakan korektif dimana perlu.

Pengawasan pada hakekatnya merupakan tindakan membandingkan antara hasil dalam kenyataan (*dassein*) dengan hasil diinginkan (*das sollen*). Hal ini disebabkan karena antara kedua hal tersebut sering terjadi penyimpangan-penyimpangan, maka tugas pengawasan adalah melakukan koreksi atas penyimpangan-penyimpangan tersebut.

Sarundajang (2005 : 240)

pengawasan adalah suatu kegiatan untuk memperoleh kepastian apakah pelaksanaan pekerjaan atau kegiatan telah dilakukan sesuai dengan rencana. Hal ini dapat diartikan bahwa dengan adanya pengawasan terhadap semua pekerjaan atau kegiatan, maka akan meminimalisir terjadinya kesalahan atau penyimpangan dari apa yang telah ditetapkan sebelumnya.

Sujanto (2004 : 12)

mengatakan pengawasan merupakan segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan tugas atau kegiatan, apakah sesuai dengan semestinya atau tidak. Yang terdiri dari dua bagian, yaitu bagian pertama menggambarkan wujud dari kegiatan pengawasan, sedangkan bagian yang kedua menggambarkan tujuan yang hendak dicapai oleh pengawasan itu

Adapun tujuan pengawasan menurut **Manullang (2001 : 186)** adalah :

1. Membuat kegiatan menjadi lebih mudah
2. Mengadakan penilaian evaluasi
3. Adanya tindakan perbaikan

Siagian (2004 : 137) mengatakan bahwa ciri-ciri pengawasan adalah :

- a. Pengawasan harus bersikap fact finding
- b. Pengawasan harus bersikap prefectif
- c. Pengawasan harus diarahkan kepada kegiatan yang sedang dilaksanakan
- d. Pengawasan hanyalah sekedar untuk alat mengefisiensikan
- e. Pengawasan hanyalah sekedar alat untuk administrasi dan manajemen

- f. Pengawasan harus efisien
- g. Pengawasan tidak dimaksudkan untuk menentukan siapa yang salah tetapi menentukan apa yang tidak betul
- h. Pengawasan harus bersifat membimbing

Brantas (2009:196) juga menjelaskan didalam bukunya tentang sifat dan waktu pengawasan yaitu sebagai berikut :

a) *Preventive control*, adalah pengawasan yang dilakukan sebelum kegiatan dilakukan untuk menghindari terjadinya penyimpangan-penyimpangan dalam pelaksanaannya, *Preventive control* ini dilakukan dengan cara:

- 1. Menentukan proses pelaksanaan pekerjaan.
 - 2. Membuat peraturan dan pedoman pelaksanaan pekerjaan itu.
 - 3. Menjelaskan dan atau mendemonstrasikan cara pelaksanaan pekerjaan itu.
 - 4. Mengorganisasikan segala macam kegiatan.
 - 5. Menentukan jabatan, *job description*, *authority*, dan *responsibility* bagi setiap individu karyawan.
 - 6. Menetapkan sistem koordinasi pelaporan dan pemeriksaan.
 - 7. Menetapkan sanksi-sanksi bagi karyawan yang membuat kesalahan.
- Preventive control* ini adalah pengawasan yang terbaik karena dilakukan sebelum terjadi kesalahan.

b) *Repressive control*, adalah pengawasan yang dilakukan setelah terjadi kesalahan dalam pelaksanaannya, dengan maksud agar tidak terjadi pengulangan kesalahan, sehingga hasilnya sesuai dengan yang diinginkan.

Repressive control ini dilakukan dengan cara sebagai berikut :

- 1. Membandingkan antara hasil dengan rencana.
- 2. Menganalisis sebab-sebab yang menimbulkan kesalahan dan mencari tindakan perbaikannya.

- 3. Memberikan penilaian terhadap pelaksanaannya; jika perlu dikenakan sanksi hukuman kepadanya.
- 4. Menilai kembali prosedur-prosedur pelaksanaan yang ada.
- 5. Mengecek kebenaran laporan yang dibuat oleh petugas pelaksanaan.
- 6. Jika perlu meningkatkan keterampilan atau kemampuan pelaksana melalui *training* atau *education*.
- c) Pengawasan saat proses dilakukan, jika terjadi kesalahan segera diperbaiki
- d) Pengawasan berkala, adalah pengawasan yang dilakukan secara berkala
- e) Pengawasan mendadak (sidak), adalah pengawasan yang dilakukan secara mendadak untuk mengetahui apa pelaksanaan atau peraturan-peraturan yang ada dilaksanakan atau tidak dilaksanakan dengan baik. Pengawasan mendadak ini sekali-sekali perlu dilakukan, supaya kedisiplinan karyawan tetap terjaga baik.

Siagian (2004:130) pengawasan akan berlangsung dengan efektif apabila memiliki cirri-ciri sebagai berikut :

- 1. Pengawasan harus merefleksikan sifat berbagai dari kegiatan yang diselenggarakan. Yang dimaksud adalah bahwa teknik pengawasan harus sesuai dengan penemuan informasi tentang siapa yang melakukan pengawasan dan kegiatan apa yang menjadi sasaran pengawasan tersebut.
- 2. Pengawasan harus segera memberikan petunjuk tentang kemungkinan adanya deviasi dari rencana
- 3. Pengawasan harus menunjukkan pengecualian pada titik-titik strategis tertentu. Prinsip ini pada dasarnya berarti bahwa karena aneka ragam kegiatan dan luasnya cakupan tanggung jawab, seorang manajer harus mampu menentukan kegiatan apa yang perlu dilakukannya sendiri dan kegiatan apa yang harus didelegasikan kepada orang lain.

4. Objektivitas dalam melakukan pengawasan. Salah satu komponen yang harus jelas terlihat dalam rencana ialah standar prestasi kerja yang diharapkan dipenuhi oleh pelaksana kegiatan operasional.
5. Keluwesan pengawasan. Maksudnya pengawasan harus bersifat fleksibel
6. Pengawasan harus memperhitungkan pola dasar organisasi.
7. Efisiensi pelaksanaan pengawasan. Pengawasan dilaksanakan supaya keseluruhan organisasi bekerja dengan tingkat efisiensi yang semakin tinggi. Oleh karena itu pengawasan sendiri harus segera diselenggarakan dengan tingkat efisiensi yang tinggi pula.
8. Pemahaman system pengawasan oleh semua pihak yang terlibat. Maksudnya para manajer selaku pelaksanaan kegiatan pengawasan harus dapat menentukan teknik pengawasan sebagaimana yang dibutuhkan, dan alat bantu apa saja yang perlu dikuasai.
9. Pengawasan mencari apa yang tidak beres. Artinya, pengawasan yang baik harus menemukan apa yang salah dan faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kesalahan tersebut.
10. Pengawasan harus bersifat membimbing. Berarti pengawasan yang tidak berakibat pada kondisi ketika para bawahan selalu diancam dengan hukuman setiap kali ia berbuat kesalahan.

Manullang (2001:184) menyatakan bahwa proses pengawasan dimanapun juga atau pengawasan yang berobjekkan apapun terdiri dari langkah sebagai berikut :

1. Menetapkan alat pengukur (standar)
Alat penilai atau standar bagi hasil pekerjaan bawahan, pada umumnya terdapat baik pada rencana keseluruhan maupun pada rencana-rencana bagian. Dengan kata lain, dalam rencana itulah pada umumnya terdapat standar bagi pelaksanaan pekerjaan.
2. Mengadakan penilaian

Fase kedua dalam proses pengawasan adalah menilai. Dengan menilai, dimaksudkan membandingkan hasil pekerjaan bawahan (actual result) dengan alat pengukur (standar) yang sudah ditentukan.

3. Mengadakan tindakan perbaikan.
Hal pertama yang perlu dianalisis adalah apa yang menyebabkan penyimpangan dalam pelaksanaan tugas. Maka perlunya laporan secara berkala tentang pelaksanaan tugas, ketika sudah diketahui barulah tindakan perbaikan diambil.

2) Manajemen Transportasi

Menurut **Salim (2006:6)**, Fungsi transportasi adalah mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Kebutuhan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (personal place utility). Seorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha.

Menurut **Adisasmita (2010:1)** dalam bukunya dasar-dasar ekonomi transportasi pengertian transformasi dapat diartikan sebagai kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (origin) ketempat tujuan (destination). Dalam kegiatan transportasi diperlukan empat komponen yaitu :

1. Tersedianya muatan yang diangkut,
2. Terdapatnya kendaraan sebagai sarana angkutan
3. Adanya jalan yang dapat dilaluinya dan
4. Tersedia terminal

Dalam sistem transportasi terdapat persoalan mendasar yaitu mengenai keseimbangan antara prasarana transportasi yang tersedia dengan besarnya kebutuhan akan pergerakan. Karena itu dinyatakan bahwa usaha pemecahannya dapat dilakukan sebagai berikut :

1. Membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar

sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan

2. Mengurangi volume arus pergerakan dengan mengurangi jumlah kendaraan pemakai jalan

Menggabungkan (1) dan (2) , yaitu menyediakan kapasitas secara optimum, membangun prasarana transportasi tambahan dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan.

Menurut **Miro (2005:4)** transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ketempat lain, dimana ditempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Karena dalam pengertian di atas terdapat kata-kata usaha, berarti transportasi juga merupakan sebuah proses yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan. Alat pendukung apa yang dipakai untuk melakukan proses pindah, gerak, angkut dan alih ini, bisa bervariasi, tergantung pada : 1) bentuk objek yang akan dipindahkan tersebut, 2) jarak antara suatu tempat dengan tempat lain, 3) maksud objek yang akan dipindahkan tersebut.

METODE PENELITIAN

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada Kantor Satuan Polisi Lalu Lintas Polresta Pekanbaru karena pengaturan lalu lintas di Pekanbaru merupakan tugas dan wewenang mereka. Pemilihan lokasi ini didasarkan pada pertimbangan bahwa adanya fenomena pengemudi sepeda motor di bawah umur sehingga mendorong tingginya angka kecelakaan lalu lintas.

2. Informan penelitian

Informan penelitian adalah pihak yang mengetahui atau memberikan informasi maupun kelengkapan mengenai objek penelitian. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan informan melalui *key person* yang terdiri dari pihak-pihak yang melakukan pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur yaitu Polisi Lalu Lintas, guru, orang tua pelajar, masyarakat. Untuk memperoleh informan tersebut peneliti menggunakan teknik snowball sampling yaitu teknik pengambilan sampel sumber data, yang pada awalnya jumlahnya sedikit, lama-lama menjadi besar. Hal ini dilakukan karena jumlah sumber data yang memuaskan, maka mencari orang lain lagi yang dapat digunakan sebagai sumber data.

3. Sumber Data

Untuk memperoleh data yang relevan dengan tujuan penelitian ini, maka jenis data dapat diperoleh dari dua sumber yaitu:

- a) Data Primer

Yakni data yang diperoleh secara langsung dari wawancara dengan *key informan* dan informan – informan susulan penelitian mengenai pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur khususnya pelajar SMP oleh Sat Lantas Pekanbaru, orang tua pelajar, masyarakat sekitar sekolah, guru dan siswa beberapa sekolah SMP dan observasi beberapa lingkungan luar sekolah tingkat SMP.

- b) Data Sekunder

Adalah data yang diperoleh melalui studi dokumentasi, baik dari buku, jurnal dan situs internet untuk mendukung penelitian yang dilakukan berupa profil yang terdiri dari struktur organisasi, tugas masing-masing bagian dari Sat Lantas Pekanbaru yang berkaitan dengan pengawasan pengemudi sepeda motor roda dua di bawah umur khususnya pelajar SMP

4. Teknik Pengumpulan Data

- 1) Observasi. Observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses

yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Observasi bisa dikatakan merupakan kegiatan yang meliputi pencatatan kejadian-kejadian, perilaku, obyek-obyek yang dilihat dan hal-hal lain yang diperlukan dalam mendukung penelitian yang sedang dilakukan. Pada tahap awal observasi, peneliti melakukan observasi terfokus, yaitu mulai menyempitkan data atau informasi yang diperlukan sehingga peneliti dapat menemukan pola-pola perilaku dan hubungan yang terus terjadi.

Peneliti mengobservasi beberapa sekolah menengah pertama dan lahan parkir yang disediakan masyarakat sekitar dengan melakukan pengamatan bebas, mencatat apa yang tertarik dan menganalisisnya.

2) Wawancara. Peneliti mengadakan wawancara mendalam (*In Depth Interview*) terhadap *key informan* dan informan susulan untuk memperoleh data dan memahami pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur khusus pelajar SMP oleh Sat Lantas Pekanbaru serta faktor-faktor yang menghambat kegiatan tersebut. Wawancara mendalam adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan informan atau orang yang diwawancarai, teknik wawancara di sini adalah wawancara terpimpin.

3) Dokumentasi. Dokumentasi merupakan catatan penting yang sudah berlalu. Dokumentasi bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya monumental dari seseorang (**Sugiyono:2009**). Dokumen disini berbentuk foto-foto mengenai permasalahan pengemudi sepeda motor di bawah umur.

5. Analisis data

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian kualitatif. Dimana penelitian ini dikaji secara deskriptif, artinya penelitian ini dilakukan untuk menggambarkan secara jelas dan

terperinci mengenai pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur oleh Sat Lantas Polresta Pekanbaru berdasarkan fakta-fakta yang didukung dengan dilakukannya wawancara terhadap pihak-pihak yang terkait yaitu Sat Lantas Polresta Pekanbaru, Guru di beberapa SMP di Pekanbaru, orang tua pelajar SMP, masyarakat di luar gedung sekolah. Kemudian peneliti akan menarik kesimpulan terhadap apa yang diteliti

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pengawasan Pengemudi Sepeda Motor di Bawah Umur Oleh Sat Lantas Polresta Pekanbaru

1. Menetapkan Standar Pengawasan Pengemudi Sepeda Motor di Bawah Umur Oleh Sat Lantas Polresta Pekanbaru

1) Seragam SMP

“ Untuk pelajar SMP kami lihat dari seragam sekolah, kemudian melihat apa dia melakukan pelanggaran lalu lintas dan terakhir pelanggarannya akan menyebabkan kecelakaan lalu lintas atau tidak” (wawancara dengan Bapak Rio Arta Kepala Urusan Pembina Operasional Sat Lantas Pekanbaru.)

Pelajar SMP yang berusia sekitar 13-16 tahun tidak diperbolehkan mengendarai sepeda motor. Hal ini berdasarkan Pasal 77 (1) UU No.22 Th. 2009 yang berbunyi :

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan.

Jadi setiap orang yang mengendarai kendaraan bermotor harus segera memiliki Surat Izin Mengemudi. Adapun syarat permohonan penerbitan SIM menurut Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 Pasal 24 dan 25 yaitu :

Persyaratan pendaftaran SIM bagi peserta uji meliputi :

- a. Usia
- b. Administrasi
- c. Kesehatan

Persyaratan usia, sebagaimana dimaksud Pasal 24 huruf (a), paling rendah:

(a). berusia 17 tahun untuk SIM A, SIM C, SIM D

Dapat disimpulkan bahwa untuk mengendarai kendaraan bermotor harus memiliki Surat Izin Mengemudi, sedangkan syarat usia pendaftaran SIM adalah minimal berusia 17 tahun. Maka, pelajar SMP yang berusia sekitar 13-15 tahun belum bisa mengurus SIM dan secara otomatis tidak diperbolehkan mengendarai sepeda motor.

2. Mengadakan Penilaian terhadap Pengemudi Sepeda Motor di Bawah Umur

Razia adalah suatu kegiatan operasional yang dipimpin oleh satu orang Perwira dan personil minimal 3 orang untuk mencari pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor di suatu kawasan tertentu. Sebelum melakukan tindakan razia beberapa hal yang harus dilakukan seorang Perwira adalah :

1. APP (Arahan Pembinaan Pimpinan):
2. Menentukan rencana analisa razia di suatu tempat :
 - a. Menentukan sasaran razia contoh pengemudi sepeda motor pelajar SMP
 - b. Menentukan target operasional contoh mengurangi pengemudi sepeda motor pelajar SMP
 - c. Menentukan cara bertindak yaitu dengan sopan tanpa kekerasan
 - d. Menentukan siapa personil yang bertugas menyetop, siapa personil yang bertugas mengatur lalu lintas, siapa personil yang bertugas memberikan surat tilang
3. Memerintahkan personil membuat laporan hasil pelaksanaan tugas setelah melakukan razia.

Hal ini berdasarkan wawancara dengan Kaur Bin Op, berikut hasil wawancaranya :

“Sebelum menjalankan razia kami tidak langsung saja ke lapangan tapi kami membuat analisa razia terlebih dahulu, diantaranya siapa yang bertugas yang menyetop kendaraan, siapa yang mengatur lalu lintas. Jadi harus tahu siapa yang berbuat apa. Lalu kami persiapkan personil, kemudian kami tentukan sasaran razia, apakah pengendara roda dua atau yang lainnya, selanjutnya menentukan cara bertindak, dan terakhir tujuan operasi yaitu tentu untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas yang bisa menyebabkan laka lantak” (wawancara dengan Bapak Rio Arta Kepala Urusan Pembina Operasional, 28 Juni 2014)

Sesuai dengan hasil wawancara penulis kepada Kanit Dikyasa, berikut hasil wawancaranya :

“Saat melakukan razia pelajar SMP, kami beri pilihan ingin bayar denda atau menerima surat pernyataan. Surat pernyataan kami sediakan nanti pelajarinya kami serahkan ke pihak sekolah” (wawancara dengan Kanit Dikyasa Sat Lantak Polresta Pekanbaru, 29 Juni 2014)

Penulis juga melakukan wawancara dengan guru SMP, berikut hasil wawancaranya :

“Ya pelajar kami banyak yang pernah terjaring razia, tapi hampir semua yang lebih memilih didenda dibanding memilih membuat surat pernyataan” (wawancara dengan Ibu Dasma Guru SMP Muhammadiyah, 19 Juli 2014)

Tindakan penilaian terhadap pengemudi sepeda motor di bawah umur khususnya pelajar SMP bukan hanya saat razia, tetapi juga disetiap patroli Polantas, dan setiap POSPAM (Pos Pengamanan) lalu lintas. Berikut hasil wawancara penulis dengan Kaur Bin Op :

“Selain razia, Polantas juga melakukan tindakan penilaian di setiap Patroli dan setiap personil kepolisian yang berjaga di POSPAM” (wawancara dengan Kaur Bin Op Sat Lantas Polresta Pekanbaru, 28 Juni 2014)

Penulis juga melakukan wawancara dengan Kanit Dikyasa, berikut hasil wawancaranya :

“Kalau pengawasan pengemudi sepeda motor tidak hanya dilakukan pada saat razia saja, tapi juga pada saat patroli dan personil yang bertugas di Pospam” (wawancara dengan Kanit Dikyasa Polresta Pekanbaru, 29 Juni 2014)

Berdasarkan hasil wawancara di atas penilaian terhadap pengemudi sepeda motor dengan menggelar operasi keamanan dan ketertiban yaitu razia, Patroli dan berjaga di POSPAM.

3. Melakukan Tindakan Koreksi Pengawasan Pengemudi Sepeda Motor di Bawah Umur

Tindakan koreksi yang dilakukan pihak kepolisian akan tingginya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas dengan mengumpulkan jumlah seluruh data yang masuk yaitu berupa jumlah pelanggaran lalu lintas, jumlah kecelakaan lalu lintas khususnya pelajar SMP, laporan langsung maupun tertulis dari bawahan selama piket dan bertugas di lapangan. Maka seluruh perwira di Sat Lantas Polresta Pekanbaru selama sebulan sekali melakukan rapat evaluasi keamanan, ketertiban dan keselamatan di lalu lintas. Hal ini berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kaur Bin Op :

“Bentuk dari evaluasi kami adalah mengadakan rapat setiap sebulan sekali yang diikuti seluruh Perwira di Sat Lantas Polresta dengan mengumpulkan seluruh laporan dari bawahan baik tertulis maupun langsung dan seluruh data tentang pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Jika masih tinggi kami akan

meningkatkan pengawasan dan sosialisasi.” (wawancara kepada Kaur Bin Op Sat Lantas Polresta Pekanbaru, 28 Juni 2014)

Hasil dari rapat evaluasi kerja Sat Lantas Polresta Pekanbaru selama sebulan mengenai pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur khusus pelajar SMP yaitu melakukan kegiatan Pendidikan Masyarakat (Dikmas) di antaranya :

1. Menjadi Inspektur upacara di sekolah-sekolah. Kegiatan ini rutin diadakan setiap pekan untuk sosialisasi pemahaman berlalu lintas mengingat banyaknya pelajar SMP yang berkendara tanpa mempedulikan keselamatan. Kegiatan ini diikuti oleh 1 orang perwira dan beberapa personil.
2. Mengadakan kegiatan Polsana (Polisi Anak). Kegiatan ini mengunjungi Sekolah Taman Kanak-Kanak untuk sosialisasi dan penyuluhan pendidikan disiplin berlalu lintas usia dini karena masa depan disiplin berlalu lintas ada di tangan anak-anak. Kegiatan ini juga ingin menghapus fenomena bahwa Polisi adalah orang yang sangat ditakuti anak-anak. Berikut hasil wawancara dengan Kanit Dikyasa :

“Kegiatan ini dilakukan sebagai bentuk penanaman disiplin berlalu lintas sejak usia dini, juga menghapus fenomena bahwa Polisi adalah orang yang sangat mengerikan di mata anak-anak karena pola asuh orang tua, contohnya : seorang Ibu kalau menyuap makanan kepada anaknya pasti ada beberapa hal yang dikatakan supaya anak mau makan seperti makan dulu, nanti di tangkap polisi nanti.” (wawancara kepada Kanit Dikyasa Sat Lantas Polresta Pekanbaru, 29 Juni 2014)

Berdasarkan wawancara di atas kegiatan ini memberikan pendidikan tertib berlalu lintas usia dini guna menciptakan generasi penerus yang penyambung lidah kepolisian agar taat berlalu lintas.

3. Menerima kunjungan dari para pelajar. Kegiatan ini dilakukan dengan menerima kunjungan dari pelajar untuk

memberikan sosialisasi pemahaman disiplin berlalu lintas. Kegiatan ini bertujuan meminimalisir pelajar yang tidak taat berlalu lintas. Dalam kegiatan ini diberi materi dan sebuah buku pendidikan berlalu lintas sebagai bukti bahwa mereka mendorong tujuan kepolisian untuk menciptakan Keamanan, Ketertiban dan Keselamatan berlalu lintas.

A. Faktor – Faktor yang Menghambat Pengawasan Pengemudi Sepeda Motor di Bawah Umur

1. Sumber Daya Manusia

Setiap tahun jumlah para pelajar semakin meningkat ini tidak dibarengi dengan jumlah personil Sat Lantas Pekanbaru. Maka wajar jumlah pelajar sekian puluh ribu di Pekanbaru yang mengawasi hanya ratusan personil Sat Lantas. Maka pengawasan tadi tidak 100 % mencapai keberhasilan. Berikut wawancara dengan Kaur Bin Op :

“Dalam pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur tentu tidak 100% berhasil. Karena personil yang berjumlah ratusan tadi tidak maksimal mengawasi ribuan pelajar yang memenuhi lalu lintas”.
(wawancara dengan Kaur Bin Op Sat Lantas Polresta Pekanbaru, 28 Juni 2014)

2. Banyak Orang Tua Tidak Mendukung Pihak Kepolisian

Penulis juga melakukan wawancara dengan Kaur Bin Op, berikut hasil wawancaranya :

“Pengawasan pengemudi sepeda motor ini sangat susah sekali dikarenakan banyak orang tua yang berfikir sederhana. Orang tua ini tidak memikirkan bahaya yang sedang mengikuti anaknya, berkendara di bawah umur ini peluang kecelakaannya sangat besar, mengingat kondisi kejiwaan mereka yang masih labil.

Jadi, pengawasan dari orang tua itu hal utama” (**wawancara dengan Kaur Bin Op Sat Lantas Polresta Pekanbaru, 28 Juni 2014**)

Dapat disimpulkan faktor pengawasan orang tua adalah pondasi yang kokoh bagi anak-anaknya tapi banyak orang tua yang tetap memberikan izin anaknya mengendarai sepeda motor tentu para orang tua juga perlu mendapatkan pendidikan keamanan, ketertiban dan keselamatan berlalu lintas. Walaupun pihak Kepolisian sudah melakukan berbagai sosialisasi dan sanksi berupa denda tetapi di rumah keluarganya tidak mendukung kebijakan kepolisian tentu sampai kapanpun akan sulit menciptakan masyarakat disiplin lalu lintas karena tidak adanya kerja sama orang tua dan pihak kepolisian.

3. Pihak Sekolah Tidak Memberikan Sanksi yang Tegas

Sebagai orang tua ke dua bagi para pelajar, guru di sekolah juga wajib memberikan pengawasan kepada pelajar tentang mengemudi sepeda motor di bawah umur. Yang menjadi kesalahan adalah sikap tidak tegasnya pihak sekolah yang menyebabkan semakin banyak pelajar SMP yang mengendarai sepeda motor.

Penulis melakukan wawancara dengan seorang guru SMP, berikut hasil wawancaranya :

“Pengawasan kami apabila mereka bawa motor ke sekolah mereka tidak boleh parkir di dalam sekolah, terserah urusan mereka mau parkir dimana. Kalau hilang kami tidak tanggung jawab. Kemudian apabila mereka terjaring razia sedang pakai seragam sekolah tentu kami panggil orang tua. Dan apabila mereka dari rumah izin berangkat sekolah tapi tidak sampai ke sekolah dan terjadi kecelakaan kami akan bantu dia sekedar mengantar dan menjenguk saja selebih dari itu urusan orang tua karena dari awal pihak sekolah sudah mengumumkan tidak boleh membawa sepeda motor ke sekolah dan hal itu sudah diketahui

orang tua. Jadi, apabila terkena razia dan terjadi kecelakaan saat memakai seragam sekolah, guru hanya mengkonfirmasi bahwa pelajar tersebut memang murid kami, selebihnya denda dan segala macam urusan orang tua, kami hanya mengawasi di dalam sekolah saja.” (wawancara dengan Ibu Dasma Guru SMP Muhammadiyah Pekanbaru, 18 Juli 2014)

Dari hasil wawancara di atas pihak sekolah memang tidak tegas kepada pelajar SMP yang membawa sepeda motor ke sekolah. Wilayah pengawasan guru hanya di dalam lingkungan sekolah saja sedangkan wilayah luar sekolah bukan kewenangan guru.

4. Manajemen Transportasi

Dalam sistem transportasi terdapat persoalan mendasar yaitu mengenai keseimbangan antara prasarana transportasi yang tersedia dengan besarnya kebutuhan akan pergerakan. Sebagaimana yang terlihat di lalu lintas Pekanbaru hampir seluruh jalan raya utama terjadi kemacetan pada saat pagi menjelang sekolah dan masyarakat yang berangkat kerja. Hal ini dikarenakan jalan raya tidak diperbanyak sedangkan jumlah kendaraan di jalan raya semakin meningkat. Maka wajar pelajar SMP yang rumahnya jauh dari sekolahnya memilih membawa kendaraan pribadi yaitu sepeda motor dibanding naik angkutan umum yang ditengah jalan bisa terjebak macet yang mengakibatkan mereka terlambat sampai sekolah. Selain menyebabkan kemacetan maka mendorong pengemudi sepeda motor melakukan pelanggaran lalu lintas agar terlepas dari kemacetan yang ternyata bisa menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan peneliti uraikan pada bab sebelumnya, mengenai pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur oleh Sat Lantas Polresta Pekanbaru, maka diperoleh kesimpulan dari indikator peneliti gunakan untuk melihat bagaimana pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur oleh Sat Lantas Polresta Pekanbaru, yaitu menetapkan standar, mengadakan penilaian dan melakukan tindakan koreksi sebagai berikut :

1. Pengawasan yang dilakukan oleh Sat Lantas Polresta Pekanbaru terhadap pengemudi sepeda motor di bawah umur khusus pelajar SMP belum maksimal. Hal ini terbukti masih banyaknya standar pengawasan yang dilanggar yaitu masih banyak pelajar seragam SMP yaitu putih dongker yang terjaring razia padahal mereka belum cukup umur untuk mengendarai kendaraan bermotor sesuai Pasal 77 ayat 1 dan Pasal 81 ayat 1 (a) UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Pasal 24 (a) dan 25 1(a) Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012, kemudian pelajar SMP banyak melakukan pelanggaran dan pelanggarannya bisa menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hal ini terjadi karena tidak adanya kesadaran untuk disiplin berlalu lintas.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur oleh Sat Lantas Polresta Pekanbaru adalah sumber daya manusia yang masih kurang karena banyaknya pelajar SMP tiap tahun tidak seimbang dengan banyaknya personil kepolisian yang mengawasi seluruh pelajar SMP se Pekanbaru, Orang tua yang tidak mendukung kepolisian terbukti semakin meningkatnya pelajar SMP yang diizinkan orang tuanya mengendarai sepeda motor, pihak sekolah tidak memberi sanksi yang tegas kepada muridnya yang terbukti mengendarai sepeda motor ke sekolah, manajemen transportasi yang tidak memaksimalkan

penggunaan angkutan umum untuk mengurangi kemacetan, tapi malah menambah kemacetan dikarenakan pembangunan jalan tidak berkembang sesuai banyaknya pengguna jalan.

SARAN

Dari hasil penelitian dan pembahasan mengenai Pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur oleh Sat Lantas Polresta Pekanbaru, peneliti mencoba memberikan saran sebagai berikut :

1. Pihak Sat Lantas Polresta Pekanbaru hendaknya lebih mengutamakan sosialisasi berbagai jenis pelanggaran dan bahaya yang diakibatkan dari pelanggaran yang dilakukan. Peneliti melihat Kepolisian lebih memberatkan sebagai pemberi sanksi dibanding sahabat masyarakat. Masyarakat sudah bisa menilai banyak oknum yang bertindak semena-mena sebagai aparat penegak hukum. Seharusnya hal ini memotivasi pihak kepolisian lebih dekat dengan masyarakat, bukan hanya sekedar razia turun ke jalan tapi lebih banyak memberikan pendidikan lalu lintas di kawasan pinggiran kota. Dengan demikian, banyak persahabatan terjalin antara masyarakat dan kepolisian sehingga anak-anak muda termotivasi untuk menjadi Polisi yang dalam jangka panjang tentu akan meningkatkan jumlah kepolisian guna menyeimbangi banyaknya pihak yang diawasi banyak pula pihak yang mengawasi. Jadi, pengawasan pengemudi sepeda motor di bawah umur oleh Sat Lantas Polresta Pekanbaru bisa maksimal.
2. Pihak Sat Lantas Polresta Pekanbaru juga hendak mengikutsertakan ibu-ibu rumah tangga dan guru-guru di sekolah dalam kegiatan pendidikan masyarakat tentang bagaimana menjadi orang yang bisa menciptakan disiplin di dalam diri sendiri, keluarga, dan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta : Graha Ilmu
- Al Qur'an
- Brantas. 2009. *Dasar-Dasar Manajemen*. Bandung : Alfabeta
- Harahap. 2004. *Sistem Pengawasan Manajemen (Management Central System)*. Jakarta : Quantum
- Kamaluddin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. Jakarta :
- Khisty, C. Jootin, B. Kent Lall. 2006. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Edisi 2*. Jakarta :Erlangga
- Manullang, M. 2001. *Dasar-Dasar Manajemen*. Yogyakarta : Gajah Mada Universitas Press
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta : Erlangga
- Salim, Abbas. 2006. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada
- Sarundajang, H. 2005. *Babak Baru Sistem Pemerintah Daerah*. Jakarta : Katahasta Pustaka
- Siagian, Sondang P. 2004. *Fungsi-Fungsi Manajerial*. Jakarta : Bumi Aksara
- Silalahi, 2003. *Dasar-dasar manajemen*. Jakarta : Ghalia Indonesia
- Sugiyono, 2009. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : Alfabeta
- Sujamto. 2004. *Sistem Pengawasan Manajemen*. Jakarta : PT Pustaka Quantum
- Syafri, Harahap, Sofyan. 2004. *Sistem Pengawasan Manajemen*. Jakarta : Quantum Ghalia Indonesia
- Terry, R. George dan Leslie W. Rue. 2010. *Dasar-Dasar Manajemen* edisi bahasa Indonesia, cetakan ketigabelas. Jakarta : Bumi Aksara
- Almazini, Prima (2011) Sepeda Motor : Antara Manfaat dan Resiko (www.wordpress.com dikutip pada 10 Juli 2013 pukul 15.07 wib)

Kontesa, Indri (2010) Stres Pengendara Motor (<http://karodalnet.blogspot.com> dikutip pada 10 Juli 2013 pukul 16.13) <http://satlantaspolrestapekanbaru.blogspot.com> dikutip pada 19 Juli 2013 pukul 15.20 wib
www.usu.ac.id dikutip 19 Juli 2013 pukul 15.20 wib
<http://karodalnet.blogspot.com/2009/03/pengertian-penelitian-kualitatif.html> dikutip pada 14 Desember 2013 pukul 05.30 wib.

Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan Jalan

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 tentang surat izin mengemudi