

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Perkembangan pembangunan di dunia pada zaman sekarang ini sangat tumbuh dengan pesat. Bagi negara berkembang termasuk Indonesia, pembangunan merupakan pilihan yang harus diambil untuk memajukan bangsanya sekalipun menyadari besarnya resiko dari pembangunan itu sendiri.¹ Kemajuan teknologi yang sangat pesat di era modern seperti sekarang ini juga termasuk dalam pembangunan. Kemajuan teknologi adalah suatu kemajuan yang banyak diinginkan oleh banyak manusia, terutama demi kemudahan dalam menjalani aktifitas sehari-hari.

Di era globalisasi sekarang ini, kebutuhan akan kehidupan manusia di segala bidang meningkat.² Tidak hanya peningkatan dari segi kebutuhan pokok namun juga meningkat dan berkembang dari segi teknologi seperti komputer, mesin, dan tidak tertinggal kendaraan bermotor sebagai sarana yang digunakan setiap harinya. Meningkatnya kendaraan bermotor baik roda 2 maupun roda 4 membuat lalu lintas jalanan semakin padat.

Lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia beserta seluruh sarana dan prasarana didalamnya masih belum tertata baik dan rapi. Lalu lintas dan angkutan jalan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat

(1) “lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas

¹N.H.T. Siahaan, *Hukum Lingkungan*, Pancuran Alam, Jakarta, 2009, hlm. 8.

²MHD. Syukri, “Penyidikan Tindak Pidana Eksploitasi Anak Di Kepolisian Resor Kota Pekanbaru Berdasarkan Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 Tentang Perlindungan Anak”, *Skripsi*, Program Strata Satu Universitas Riau, Riau, 2015, hlm. 1.

Lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya”. Sesuai dengan isi Undang-undang tersebut lalu lintas dan angkutan jalan tidak hanya terkait dengan kendaraan pribadi maupun angkutan umum, namun segala sesuatu yang terkait dalam kendaraan pribadi dan juga angkutan umum seperti pengemudi, sarana dan prasarana pendukung dan pengelolaannya. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.³

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.⁴ Lalu lintas dan angkutan jalan dipergunakan sebagai pelayanan publik. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.⁵ Tinjauan utama dari peraturan lalu lintas adalah untuk meningkatkan mutu keamanan, keselamatan, ketertiban,

³Nomensen Sinamo, *Op.cit*, hlm. 149.

⁴Nomensen Sinamo, *Hukum Administrasi Negara Suatu Kajian Kritis Tentang Birokrasi Negara*, Jala Permata Aksara, Jakarta, 2015, hlm. 139.

⁵*Ibid*

dan kelancaran dari semua lalu lintas di jalan-jalan. Mengidentifikasi seluruh permasalahan yang dihadapi di jalan raya berkisar pada lalu lintas.

Lalu lintas merupakan urat nadi kehidupan, karena suatu masyarakat dapat hidup tumbuh dan berkembang bila ada produktivitas. Produktivitas itu sendiri dihasilkan oleh aktivitas, sedangkan aktivitas-aktivitas itu melalui dan dengan lalu lintas, sehingga lalu lintas haruslah aman, selamat, tertib, dan lancar.

Lalu lintas juga merupakan cermin dari budaya bangsa, dimana lalu lintas merupakan refleksi tingkat kesadaran dan tanggung jawab serta disiplin masyarakat sebagai pengguna jalan akan menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas disebut juga KAMSELTIBCAR LANTAS.

Lalu lintas juga merupakan refleksi dari tingkat modernitas suatu peradaban, dimana lalu lintas menunjukkan kepekaan dan kepedulian membangun lalu lintas yang terjaga kamseltibcar lantasnya secara prima yang berbasis Ilmu dan Teknologi (IT).

Dalam Amanat Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat disimpulkan ada 4 hal yang sangat mendasar, antara lain :

1. Mewujudkan dan memelihara kamseltibcar lantasnya. Seperti yang dijelaskan di atas bahwa lalu lintas merupakan urat nadi kehidupan sehingga perlu mewujudkan dan memelihara lalu lintas tersebut.

2. Meningkatkan kualitas dari segi penyelamatan dan menurunkan kuantitas dari segi fatalitas korban kecelakaan lalu lintas, dimana dapat kita tegaskan dengan mengkampanyekan bahwa Manusia merupakan aset utama bangsa serta wajib dijaga dan dilindungi keselamatannya.
3. Membangun budaya tertib berlalu lintas. Mengedepankan aksi-aksi yang merubah nilai-nilai, edukasi, dan lainnya untuk mengkampanyekan keselamatan dimulai dari diri sendiri dengan penuh kesadaran untuk patuh dan taat pada hukum.
4. Peningkatan pelayan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan. Mewujudkan pelayanan prima, yang berarti pelayanan kepada publik dibidang Kamseltibcar Lantas dapat dirasakan oleh masyarakat sebagai pelayanan yang cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif, dan mudah diakses.⁶

Permasalahan dalam lalu lintas, secara umum meliputi pelanggaran, kecelakaan, kemacetan, pencemaran lingkungan serta kesabaran. Kemacetan lalu lintas berarti terhambatnya gerak pengguna jalan atau terhambatnya proses di suatu titik pada badan jalan. Kemacetan tersebut dapat terjadi dalam batasan-batasan yang wajar, serta terjadi dalam batas waktu yang relatif pendek.

Disamping itu mungkin gerakan kendaraan terhenti sama sekali atau mandeg.

Tugas pokok penegakan hukum pada permasalahan tersebut adalah Polisi Lalu Lintas yang berperan untuk pencegahan (*politie toezicht*),

⁶ Brigjen. Pol. Dr. Chryshnanda Dwilaksana, M.Si., *Implementasi Road Safety Melalui E-Policing pada Fungsi Lalu Lintas menuju Zero Accident*, Jakarta, Rakernis Fungsi Lalu Lintas, 1989, hlm 1-2.

penindakan (*politie dwang*), fungsi regeling (misalnya, pengaturan tentang kewajiban bagi kendaraan bermotor tertentu untuk menyalakan lampu utama di siang hari) serta fungsi bestuur yaitu perizinan atau *begunstiging* seperti registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor ataupun registrasi dan identifikasi pengemudi.

Polisi lalu lintas berdasarkan tugas pokok, fungsi dan peranannya memiliki 8 (delapan) tugas yang diemban dalam mewujudkan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara

lain :

1. Education (Pendidikan)

Merupakan tindakan preemtif (pembinaan) terhadap seluruh element lapisan masyarakat agar mengedepankan Kamseltibcar Lantas dalam berkendara di jalan raya, yaitu sebagai tindakan preventif (pencegahan) dalam penanggulangan permasalahan lalu lintas sehingga memiliki peranan sebagai penyangga bantuan dalam tugas operatif bidang lalu lintas guna terbentuknya sikap mental yang dapat mentaati peraturan dan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Dengan harapan meningkatkan peran serta masyarakat dalam menjaga dan mewujudkan kamseltibcar lantas tersebut.

Contoh kegiatan ini adalah sosialisasi kepada masyarakat tentang lalu lintas, sosialisasi kepada mahasiswa ataupun siswa tentang lalu lintas, serta kegiatan polisi sahabat anak (Polsanak) kepada anak-anak TK.

2. Engineering (Rekayasa lalu lintas)

Merupakan upaya rekayasa lalu lintas untuk mengkaji masalah-masalah bidang lalu lintas (daerah rawan pelanggaran, daerah rawan kemacetan, dan daerah rawan kecelakaan) dalam rangka mencari solusi pemecahan masalah tersebut. Contoh kegiatan ini antara lain yaitu adanya pembentukan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdiri dari Kepolisian, Dinas Perhubungan, Dinas Pendidikan, serta element-element masyarakat yang dapat memberikan saran serta masukan masalah dan solusi bidang lalu lintas, sehingga diharapkan mampu menjadi motor dalam membentuk lalu lintas yang selamat, aman, tertib, dan lancar.

3. Enforcment (Penegakan Hukum)

Penegakan hukum peraturan dan perundang-undangan lalu lintas, dalam hal ini traffic law enforcement itu terbagi atas 2, yaitu :

A. Penegakan hukum preventif (Pencegahan)

Penegakan hukum yang meliputi kegiatan-kegiatan preventif (pencegahan) dalam pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli (Turjawali) para Polisi yang bertugas di bidang lalu lintas.

B. Penegakan hukum represif (penindakan)

Penegakan hukum yang mengedepankan penindakan pelanggaran lalu lintas maupun perkara penyidikan kecelakaan

lalu lintas. Penindakan pelanggaran lalu lintas terbagi atas 2 jenis yaitu :

- 1) Penindakan pelanggaran edukasi (Blanko Teguran)
- 2) Penindakan pelanggaran juridis (Blanko Tilang)

Saat ini Korlantas Polri telah menggunakan pelayanan tilang secara online (e-tilang) serta untuk beberapa ruas jalan di Jakarta telah menggunakan E-TLE (Electronic-Traffic Law Enforcement)

4. Registration and Identification (Registrasi dan Identifikasi)

Registrasi dan Identifikasi di bidang lalu lintas, terbagi atas 2 (dua), yaitu :

A. Registrasi dan Identifikasi Pengemudi (Regident Pengemudi)

Registrasi dan identifikasi pengemudi adalah fungsi kepolisian untuk memberikan legitimasi kepada seseorang yang telah lulus uji kompetensi dalam melaksanakan ujian mengemudi, dengan mengeluarkan bukti legitimasi berupa Surat Izin Mengemudi (SIM), dimana seseorang telah melengkapi dan memiliki syarat-syarat dan ketentuan tertentu untuk mendapatkan SIM tersebut.

Fungsi dari SIM adalah :

- 1) *Legitimasi kompetensi pengemudi..*
- 2) *Identitas Pengemudi*
- 3) *Kontrol kompetensi Pengemudi*
- 4) *Forensik kepolisian*

B. Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor (Regident Ranmor)

*“Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor adalah fungsi kepolisian untuk memberikan legitimasi asal usul dan kelaikan, kepemilikan serta pengoperasian ranmor, fungsi kontrol, forensik kepolisian dan pelayanan kepada masyarakat melalui verifikasi, pencatatan dan pendataan, penomoran, penerbitan dan pemberian bukti registrasi dan identifikasi ranmor, pengarsipan serta pemberian informasi”.*⁷

Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor terbagi atas 2 (dua) klasifikasi, yaitu :

1) Registrasi dan Identifikasi Kepemilikan Kendaraan Bermotor.

Fungsi kepemilikan ini adalah memberikan legitimasi terhadap kepemilikan kendaraan bermotor dengan buktinya adalah Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) yaitu Dokumen berbentuk buku yang berfungsi sebagai bukti legitimasi kepemilikan kendaraan bermotor yang diterbitkan Polri dan berisi identitas ranmor dan pemilik, yang berlaku selama kendaraan bermotor tidak dipindahtangankan.

2) Registrasi dan Identifikasi Pengoperasian Kendaraan Bermotor.

⁷ Pasal 1 Ayat (5) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

Fungsi pengoperasian ini adalah memberikan legitimasi terhadap penggunaan dan pengoperasian kendaraan bermotor di jalan raya dengan buktinya adalah Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) yaitu Dokumen yang berfungsi sebagai bukti legitimasi pengoperasian kendaraan bermotor yang berbentuk surat atau bentuk lain yang diterbitkan Polri yang berisi identitas pemilik, identitas ranmor dan masa berlaku termasuk pengesahannya. Selain dari STNK yang berfungsi sebagai legitimasi lainnya adalah Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) yaitu Tanda registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor yang berfungsi sebagai bukti legitimasi pengoperasian ranmor berupa pelat atau berbahan lain dengan spesifikasi tertentu yang diterbitkan Polri dan berisikan kode wilayah, nomor registrasi, serta masa berlaku dan dipasang pada kendaraan bermotor.

5. Pusat KKKI (Komando, Koordinasi, Komando Pengendalian, Dan Informasi)

KKKI adalah Program informasi, komunikasi dan solusi kamseltibcar lintas sebagai ikon kecepatan, kedekatan dan persahabatan. salah satu tujuan jangka panjang pintas adalah membangun bigdata lalulintas indonesia.

Bigdata tersebut digunakan untuk menganalisis tren lalu-lintas sehingga diharapkan dapat menghasilkan rekayasa lalu-lintas yang lebih baik program yang ada di dalam KKKI :

A. Sistem informasi yg berisi informasi kepadatan arus, jalan alternatif, situasi dan kondisi jalan, kepentingan-kepentingan umum, waktu tempuh, solusi, dan emergency;

B. Sistem komunikasi;

C. Pola-pola penempatan petugas dan stakeholder antara back office dengan warga, pengguna jalan, petugas, dan siapa saja yg ada di lapangan;

D. Sistem komado pengendalian yaitu Quick Respon Time (QRT) dan sistem ring;

E. Sistem koordinasi;

F. Pelayanan terpadu lintas wilayah, fungsi, dan stakeholder.

6. Rekomendasi dampak lalu lintas

Analisis Dampak Lalu Lintas yang berkaitan dengan rekomendasi kepolisian di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu rangkaian pelaksanaan kajian dan penilaian mengenai dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan, pemukiman, dan infrastruktur yang hasilnya disajikan dalam format dokumen hasil analisis dampak lalu lintas yang selanjutnya dikeluarkan naskah berupa rekomendasi manajemen dan rekayasa lalu lintas / andalalin dan persetujuan

analisis dampak lalu lintas guna menjadi syarat penerbitan Izin Mendirikan Bangunan (IMB).

7. Koordinator pemangku kepentingan

Hal ini untuk membangun sinergitas, keterpaduan yang terus berkesinambungan sebagai implementasi atas sistem-sistem yang dibangun tersebut. Koordinator pemangku kepentingan dengan membangun wadah bagi para pemangku kepentingan yang merupakan representasi untuk dapat bekerjasama/bersama-sama membangun sistem yang terpadu untuk mencari akar masalah di bidang lalu lintas dan angkutan jalan melalui forum, asosisasi, dan lain-lain.

8. Koordinator dan Pengawasan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (Korwas PPNS)

Polisi lalu lintas sebagai koordinator dan pengawasan PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) karena Polisi sebagai aparat penegak hukum ranah penagakannya di tempat umum, sedangkan PPNS bekerja di ranah terbatas (khusus karena harus menggunakan peralatan khusus juga). Untuk proses dan produknya harus dikoordinasikan dan dikontrol Polisi sebagai bagian dari sistem peradilan pidana.

Dewasa ini salah satu masalah yang paling sering dihadapi Polisi lalu lintas di jalan adalah pengendara dibawah umur, dalam persoalan izin mengemudi banyak dari anak-anak zaman sekarang sudah mengemudikan

sepeda motor dengan izin orang tuanya tanpa mengantongi izin dari pihak yang berwenang. Seharusnya hal ini menjadi perhatian yang sangat penting bagi pemerintah sebagai pihak yang berkuasa untuk mengambil tindakan terhadap pengendara sepeda motor yang masih berusia dibawah 17 tahun dan tidak memiliki surat izin mengemudi. Hal ini harus menjadi perhatian khusus karena pelanggaran lalu lintas dengan tidak memiliki surat izin mengemudi ini adalah didorong oleh banyak faktor-faktor antara lain :

1. Orang tua yang memberikan dukungan untuk membawa kendaraan
Banyak orang tua beralasan mempermudah pekerjaan mereka dan mempersingkat waktu supaya anak bisa lebih leluasa dan tidak mengganggu kegiatan orang tua.
2. Pihak sekolah yang secara tidak langsung juga tidak melakukan penertiban di sekolahnya dengan memberikan izin kepada siswa/i untuk membawa kendaraan bermotor ke sekolah tersebut dan bahkan sekolah memfasilitasi dengan menyediakan lahan parkir.
3. Pemerintah Daerah yang kurang menyediakan sarana transportasi untuk mengakomodir transportasi para pelajar yang ada di pulau Karimun ini sendiri.
4. Penegak Hukum yang tidak banyak melakukan tindakan tegas terhadap para pelajar yang mengendarai kendaraan bermotor ke sekolah.

Kabupaten Karimun berada di Provinsi Kepulauan Riau adalah salah satu Kabupaten yang terdiri dari beberapa pulau-pulau besar berpenghuni serta

pulau-pulau kecil yang tidak berpenghuni. Salah satunya penduduk terbanyak ada di Pulau Karimun yang merupakan Ibukota Kabupaten Karimun serta merupakan pusat pemerintahan dan roda kehidupan di Kabupaten Karimun. Di Pulau Karimun peningkatan dalam penggunaan kendaraan sepeda motor yang mana pengendaranya adalah anak-anak dibawah umur yang tidak memiliki surat izin mengemudi dari pihak kepolisian. Pada fakta dilapangan satuan lalu lintas Kepolisian Resor Karimun banyak melakukan tindakan terhadap pelaku anak dibawah umur yang tidak memiliki izin surat mengemudi. Mereka melanggar Pasal 281 jo 77 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi “*Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan bermotor yang dikemudikan.*”⁸

Berdasarkan data sekunder di lapangan yang peneliti dapatkan dari data Siswa/i SMA se-pulau Karimun, didapat data sebagai berikut :

1. Jumlah keseluruhan Siswa/i SMA se-pulau Karimun berjumlah :
5.836 Jiwa,
2. Jumlah Siswa/i SMA usia \geq 17 Tahun se-pulau Karimun berjumlah
2.577 Jiwa (43,81%)
3. Jumlah Siswa/i SMA usia $<$ 17 Tahun se-pulau Karimun berjumlah
3.279 Jiwa (56,12%)
4. Jumlah Siswa/i SMA se-pulau Karimun yang mengendarai kendaraan bermotor roda-2 berjumlah 2.862 Jiwa (49,04%)

⁸Pasal 281 jo 77 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

5. Jumlah Siswa/i SMA se-pulau Karimun yang mengendarai kendaraan bermotor roda-4 berjumlah 6 Jiwa (0,23%)

6. Jumlah Siswa/i SMA se-pulau Karimun yang memiliki SIM C berjumlah 78 Jiwa (1,34%)

7. Jumlah Siswa/i SMA se-pulau Karimun yang memiliki SIM A berjumlah 18 Jiwa (0,70%)

Dari data tersebut terlihat signifikan sekali pelanggaran hukum yang dilakukan oleh Siswa/i SMA se-pulau Karimun, hal ini tidak terjadi apabila anak-anak tidak mendapatkan dukungan dan dorongan dari beberapa faktor yang telah dijelaskan di atas. Apapun alasannya memberikan izin penggunaan kendaraan sepeda motor kepada anak di bawah umur dan tidak memiliki surat izin mengemudi tidak dapat dibenarkan, karena mengetahui bahwa mengendarai sepeda motor wajib memiliki surat izin mengemudi. Maka dari itu penulis tertarik mengambil judul penelitian ***“Efektivitas Kebijakan Penggunaan Kendaraan Bermotor Terhadap Siswa/i SMA pengemudi kendaraan bermotor di bawah umur di Pulau Karimun”***

1.2. Permasalahan Penelitian

Adapun rumusan masalah yang dapat diambil dari latar belakang yang telah dikemukakan di atas adalah :

1. Bagaimana kebijakan sekolah terhadap Siswa/i SMA yang dibawah umur dan belum memiliki SIM menggunakan kendaraan bermotor di Pulau Karimun?

2. Bagaimana kebijakan pemerintah daerah Kabupaten Karimun terhadap Siswa/i SMA yang dibawah umur dan belum memiliki SIM menggunakan kendaraan bermotor di Pulau Karimun?

3. Bagaimana kebijakan Kepolisian Resor Karimun terhadap Siswa/i SMA yang dibawah umur dan belum memiliki SIM menggunakan kendaraan bermotor di Pulau Karimun?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis kebijakan sekolah terhadap Siswa/i SMA yang dibawah umur dan belum memiliki SIM menggunakan kendaraan bermotor di Pulau Karimun.

2. Untuk menganalisis kebijakan Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun terhadap Siswa/i SMA yang dibawah umur dan belum memiliki SIM menggunakan kendaraan bermotor di Pulau Karimun.

3. Untuk menganalisis kebijakan Kepolisian Resor Karimun terhadap Siswa/i SMA yang dibawah umur dan belum memiliki SIM menggunakan kendaraan bermotor di Pulau Karimun.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat Penelitian ini berguna bagi Penulis dan bagi para stakeholder, masyarakat luas, serta kaum akademis, yaitu sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Untuk menyatakan bahwa teori efektifitas hukum dari Soerjono Soekanto dalam teori yang relevan untuk dijadikan sebagai alat analisis terhadap persoalan efektifitas hukum terkait Kebijakan Penggunaan Kendaraan Bermotor Terhadap Siswa/i SMA pengemudi kendaraan bermotor di bawah umur di Pulau Karimun Sehingga peneliti berikutnya dapat menggunakan teori ini jika menganalisis permasalahan terkait efektifitas suatu kebijakan atau aturan hukum.

2. Manfaat Praktis

A. Sekolah

Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan di bidang Kamseltibcar Lantas berkaitan dengan kebijakan publik yang timbul dikarenakan Siswa/i SMA yang dibawah umur dan belum memiliki SIM menggunakan kendaraan bermotor di Pulau Karimun sehingga terciptanya Siswa/i yang taat akan aturan dan hukum yang berlaku agar mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh Siswa/i sekolah yang masih usia produktif.

B. Pemerintah Daerah

Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas berkaitan dengan kebijakan publik yang timbul dikarenakan Siswa/i SMA yang dibawah umur dan belum memiliki SIM menggunakan kendaraan bermotor di Pulau Karimun sehingga diharapkan dapat

mencari solusi terhadap masalah ini dengan menyediakan transportasi umum.

C. Aparat Penegak Hukum

Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas berkaitan dengan kebijakan publik yang timbul dikarenakan Siswa/i SMA yang dibawah umur dan belum memiliki SIM menggunakan kendaraan bermotor di Pulau Karimun, sehingga diharapkan dapat mencari solusi terhadap masalah ini dengan mengedepankan aspek preventif dan preemtif melalui pendidikan masyarakat.

D. Siswa SMA

Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas berkaitan dengan kebijakan publik yang timbul dikarenakan Siswa/i SMA yang dibawah umur dan belum memiliki SIM menggunakan kendaraan bermotor di Pulau Karimun, sehingga diharapkan Siswa/i yang menggunakan kendaraan bermotor tersebut mementingkan aspek keselamatan diri dalam berkendara di jalan raya.