

# SOSIALISASI UU NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN SEBAGAI UPAYA MENINGKATKAN KESADARAN BERLALU LINTAS BAGI PELAJAR

Muhammad Iftar Aryaputra<sup>1\*</sup>, Endah Pujiastuti<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Univeristas Semarang, Semarang, Indonesia

\* Penulis Korespodensi : iftar\_aryaputra@usm.ac.id

---

## Info Artikel

Masuk: 24/03/2023

Revisi: 25/03/2023

Diterima: 27/03/2023

Terbit: 01/04/2023

### Keywords:

Traffic Violations, Sanctions, Traffic and Highway Laws, Youth

### Kata kunci:

Pelanggaran Lalu Lintas, Sanksi, UU Lalu Lintas dan Jalan Raya, Remaja

P-ISSN: 2598-2273

E-ISSN: 2598-2281

DOI : 10.33061

---

## Abstract

The World Health Organization (WHO) as an agency of the United Nations, noted that in Indonesia, traffic accidents are the third leading cause of death after coronary heart disease and tuberculosis (TB). It is recorded that around 1.2 million people die each year in traffic accidents. Traffic accidents are the leading cause of death for adolescents, aged 15 to 29 years. Of this number, 73% are dominated by teenage boys. The number of traffic accidents among adolescents can occur due to several factors, one of which is the lack of understanding of adolescents about the laws and regulations governing traffic problems. In Indonesia, there is a law that regulates traffic, namely Law no. 22 of 2009. An understanding of the substance of the Traffic Law is deemed necessary for teenagers, especially for those who are still in high school. Therefore, this activity is one of the means to minimize the death rate among teenagers caused by traffic accidents, by increasing the knowledge and understanding of teenagers about Traffic laws. It is hoped that a better understanding of the Traffic Law, can reduce the number of traffic accidents among teenagers. Broadly speaking, the implementation method in this activity can be divided into three stages, first, namely pre-activity which includes licensing activities, surveys, and program preparation. Second, implementation starts with giving questionnaires before and after lectures and lectures. Third, evaluation, which includes the preparation of reports. The results of this activity showed an increase in the understanding of service participants regarding the Traffic Law and the forms of violations regulated in it.

---

## Abstrak

World Health Organisation (WHO) atau Organisasi Kesehatan Dunia sebagai sebuah badan Perserikatan Bangsa-Bangsa, mencatat bahwa di Indonesia, kasus kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian ketiga setelah jantung koroner dan tubercolosis (TBC). Tercatat sekitar 1,2 juta orang meninggal setiap tahunnya dalam kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian remaja, usia 15 sampai 29 tahun. Dari jumlah tersebut, 73%-nya didominasi remaja laki-laki. Banyaknya kecelakaan lalu lintas dikalangan remaja dapat terjadi karena beberapa faktor, salah satunya yaitu adalah kurangnya pemahaman remaja terhadap peraturan perundang-undangan yang mengatur masalah lalu lintas. Di Indonesia, telah ada UU yang mengatur mengenai lalu lintas, yaitu UU No. 22 Tahun 2009. Pemahaman mengenai substansi UU Lalu Lintas dirasakan perlu bagi para remaja, utamanya bagi mereka yang masih duduk dibangku sekolah menengah. Oleh karena itu, kegiatan ini merupakan salah satu sarana guna meminimalisir angka kematian dikalangan remaja yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas, dengan cara meningkatkan pengetahuan sekaligus pemahaman remaja terhadap UU Lalu Lintas. Diharapkan dengan lebih memahami UU Lalu Lintas, dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja. Secara garis besar, metode pelaksanaan dalam kegiatan ini dapat dibagi menjadi tiga tahap, *pertama* yaitu pra kegiatan yang meliputi kegiatan perijinan, survey, serta persiapan program. *Kedua*, pelaksanaan, dimulai dengan pemberian kuesioner sebelum dan setelah ceramah. *Ketiga*, evaluasi, yang meliputi penyusunan laporan. Hasil dari kegiatan ini, menunjukkan adanya peningkatan pemahaman dari peserta

## 1. PENDAHULUAN

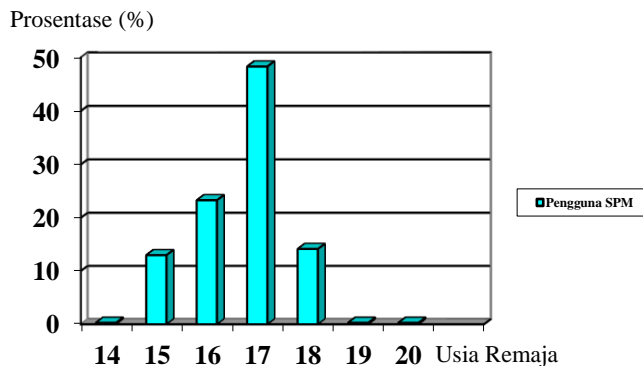
Saat ini, dunia berada dalam era yang sangat mengandalkan kecanggihan teknologi. Seiring dengan perkembangan teknologi itu sendiri, ternyata membawa perubahan disegala aspek kehidupan. Tanpa terkecuali dalam bidang transportasi. Kondisi transportasi dewasa ini sudah jauh berbeda dengan beberapa dasawarsa kebelakang. Kondisi jalan saat ini didominasi oleh jumlah pengendara sepeda motor yang diikuti dengan mobil pribadi. Meningkatnya jumlah sepeda motor dan mobil pribadi, tidak terlepas dari meningkatnya tingkat perekonomian masyarakat serta semakin mudahnya cara mendapatkan motor atau mobil. Di Jawa Tengah, menurut catatan Badan Pusat Statistik (BPS), sepeda motor merupakan kendaraan dengan jumlah terbanyak. Kemudian diikuti mobil penumpang (roda empat). Secara lengkap, data jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar adalah sebagai berikut:

**Tabel 1.1 Data Kendaraan Terdaftar di Jawa Tengah**

No	Jenis Kendaraan	Jumlah
1	Mobil Penumpang (meliputi sedan, <i>station wagon</i> , minibus, jeep, dll)	1.032.864
2	Bus, <i>microbus</i> , bus tingkat, dll	86.675
3	Mobil Barang ( <i>pick up</i> , van, truk, double cabin, dll)	707.085
4	Sepeda motor	13.244.195
5	Kendaraan Khusus (pemadam kebakaran, ambulans, mobil jenazah, dll)	4.057
<b>TOTAL</b>		15.076.860

Dilihat dari data di atas, maka sepeda motor menyumbang sekitar 87% jumlah kendaraan di Jawa Tengah. Jumlah sepeda motor yang begitu besar, memiliki potensi untuk menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Menurut *World Health Organisation* (WHO), di Indonesia, kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian ketiga setelah jantung koroner dan tubercolosis (TBC). Menurut data yang dihimpun WHO, sekitar 1,2 juta orang meninggal setiap tahunnya dalam kecelakaan lalu lintas. Ditambahkan oleh WHO, kecelakaan lalu lintas di jalan raya merupakan penyebab utama kematian remaja, usia 15 sampai 29 tahun. Dari jumlah tersebut, 73%-nya didominasi remaja laki-laki (Handayani, dkk.). Berdasarkan realitas tersebut, remaja merupakan penyumbang angka kecelakaan terbesar di Indonesia. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, Dewi Handayani, dkk, remaja usia 17 tahun merupakan pengguna kendaraan bermotor terbanyak. Secara lengkap dapat dilihat dalam grafik berikut (Handayani, dkk):



Maraknya kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh remaja bisa disebabkan banyak hal, mulai dari tidak/kurang konsentrasi pengendara, menggunakan alat komunikasi (*smarthphone/handphone*), penggunaan kendaraan maupun *part* motor yang tidak laik jalan, sampai kepada kontrol emosi yang tidak baik di kalangan remaja. Di sisi lain, telah ada ketentuan yang mengatur tentang lalu lintas di jalan raya. Ketentuan tersebut tertuang dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Tingginya angka kecelakaan dikalangan remaja, secara umum diakibatkan karena faktor kelalaian yang berasal dari pengendara sendiri. Usia yang masih belum matang, mudah tersulut emosi, ingin tampil trendi, tidak mentaati peraturan lalu lintas, menjadi faktor pendorong tingginya kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja. Usia remaja identik dengan usia sekolah menengah atas.

Pada prinsipnya, dalam UU tersebut, telah diatur mengenai ketentuan-ketentuan yang boleh dan tidak boleh dilakukan. Mulai dari kelengkapan pribadi seperti SIM/STNK pada saat mengendairai kendaraan bermotor, kondisi kendaraan lain atau tidak laik jalan, sampai kepada pengetahuan pengendara terhadap rambu-rambu lalu lintas. Namun tidak banyak remaja yang memahami betul mengenai pemahaman terhadap UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut. Oleh karena itu, diperlukan suatu upaya pencegahan sedini mungkin, guna meminimalisir kasus kecelakaan lalu lintas.

Upaya dalam rangka meminimalisir kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja, pada prinsipnya dapat dilakukan melalui berbagai cara. Salah satu cara yang dapat dilakukan adalah melalui pemahaman remaja terhadap aturan-aturan yang mengatur mengenai tata cara berkendara di jalan raya. Ketentuan yang dimaksud adalah UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Memberikan pemahaman UU Lalu Lintas kepada remaja merupakan salah satu cara preventif yang dapat digunakan guna meminimalisir kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja. Dalam kajian hukum pidana, upaya preventif semacam ini dapat digolongkan dalam upaya non penal (Nawawi Arief, 2011:4).

Dilihat dari sudut pandang kebijakan, upaya non penal memiliki posisi strategis, karena dalam upaya non penal berisi upaya-upaya/strategi-strategi dalam mencegah terjadinya kejahatan/timbulnya korban jiwa. Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya pencegahan sejak dini melalui berbagai macam penyuluhan-penyuluhan yang memberikan pemahaman tentang tata cara berlalu lintas yang baik.

Untuk mewujudkan hal tersebut, Fakultas Hukum Universitas Semarang, sebagai salah satu institusi Perguruan Tinggi, merasa perlu untuk terlibat secara langsung dalam rangka meminimalisir kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja/pelajar. Untuk itu, kalangan akademisi juga dituntut memiliki kepekaan sosial terhadap peristiwa sosial di sekitarnya, melalui kegiatan tri dharma perguruan tinggi. Tri Dharma Perguruan Tinggi ini akan diimplementasikan dalam sebuah pengabdian kepada masyarakat yang bertujuan menghindarkan remaja menjadi menjadi korban maupun pelaku dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas.

## **2. BAHAN DAN METODE**

Kegiatan ini mengambil tema yang berkaitan dengan masalah tertib berlalulintas dikalangan remaja. Oleh karena sasaran dari kegiatan ini adalah remaja, maka konkretisasi tema ditujukan kepada pelajar, secara khusus adalah pelajar menengah atas (siswa SMA). Pemilihan pelajar/siswa SMA bukan tanpa alasan. Berdasarkan uraian dalam sub sebelumnya, remaja usia 17 tahun merupakan pengguna kendaraan bermotor (jenis sepeda motor) terbanyak, sehingga sangat beralasan apabila kegiatan ini disasarkan kepada pelajar menengah atas/siswa SMA. Adapun mitra yang dilibatkan adalah Sekolah Menengah Atas (SMA) Negeri 11 Semarang. Kesepakatan pelaksanaan kegiatan selanjutnya dituangkan dalam Surat Pernyataan Kesediaan Bekerjasama yang ditandatangani oleh (Plt.) kepala sekolah mitra.

Dalam proses mengurus perijinan, tim juga melakukan survey awal dengan maksud untuk mengidentifikasi kondisi lapangan yang ada pada mitra. Selanjutnya tim akan mengelompokkan dan menganalisis kondisi lapangan yang telah diidentifikasi kemudian melakukan prioritas terhadap program yang akan diberikan pada saat pelaksanaan. Setelahnya tim akan membuat rencana program yang tepat dan menyesuaikan dengan karakteristik tema pengabdian yang akan dilaksanakan,

Dalam pelaksanaan kegiatan, penyampaian materi disampaikan dengan metode ceramah. Sebelum pemberian materi, peserta akan diberikan kuesioner dengan tujuan untuk mengetahui pemahaman awal mengenai tertib berlalulintas. Setelah pemberian materi, peserta juga diberikan kuesioner dengan tujuan untuk mengetahui grafik peningkatan pemahaman siswa terhadap materi yang disampaikan.

Evaluasi kegiatan dilakukan dengan tujuan untuk mendapatkan data mengenai peningkatan pemahaman pelajar terhadap materi pengabdian yang telah diberikan kepada peserta. Dengan demikian, hasil evaluasi kegiatan dapat dijadikan salah satu tolok ukur keberhasilan suatu pengabdian. Evaluasi kegiatan dilakukan dengan cara melakukan perhitungan terhadap hasil kuesioner sebelum dan sesudah kegiatan ceramah. Setelah itu, akan dilihat prosentase dari masing-masing poin, sehingga dapat dihitung terdapat peningkatan atau tidak.

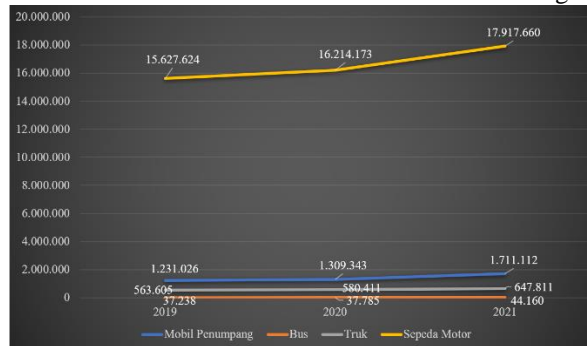
## **3. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dalam suatu wilayah merupakan suatu keniscayaan, seiring dengan meningkatnya mobilitas, daya beli masyarakat serta perkembangan teknologi. Sebagai salah satu negara berkembang, realitas ini juga dialami oleh bangsa Indonesia. Beberapa dampak yang timbul dari hal ini yaitu terjadinya peningkatan Menurut Priyambodo (2018) tren peningkatan kendaraan bermotor (dengan berbagai jenisnya) membawa dua dampak, yakni positif dan negatif. Dampak negatif yaitu terjadinya kemacetan, polusi udara, termasuk kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Sedangkan dampak positifnya yaitu ketersediaan sarana dalam mobilisasi barang/jasa serta manusia.

Di Jawa Tengah sendiri, jumlah kendaraan bermotor senantiasa mengalami peningkatan setiap tahunnya, paling tidak dalam tiga tahun terakhir. Hal ini dapat dilihat dari grafik jumlah kendaraan mulai dari tahun 2019 hingga 2021 yang diakses dari Badan Pusat Statistik, sebagai berikut:

**Grafik 3.1**

**Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Tengah**

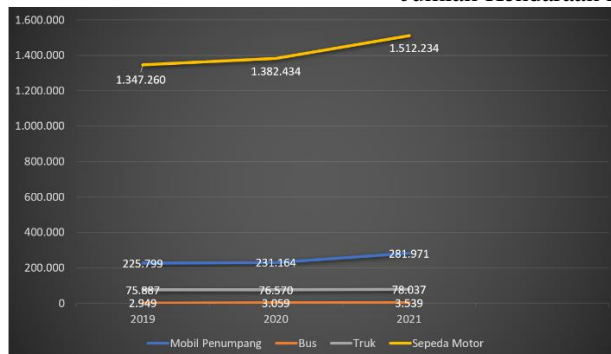


Dari grafik di atas, dapat dilihat bahwa selama kurun waktu tahun 2019 sampai dengan 2021, dengan kategori kendaraan yaitu mobil penumpang, bus, truk, dan sepeda motor, mengalami peningkatan setiap tahunnya. Dari data di atas, juga dapat dilihat bahwa sepeda motor merupakan jenis kendaraan bermotor terbanyak di Jawa Tengah. Apabila dikumuliskan, maka jumlah sepeda motor di Jawa Tengah dari tahun 2019 sampai dengan 2021 yaitu 49.759.457 (empat puluh sembilan juta tujuh ratus lima puluh sembilan ribu empat ratus lima puluh tujuh).

Pun demikian dengan Kota Semarang, sebagai ibukota Provinsi Jawa Tengah yang dalam tiga tahun terakhir juga mengalami peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Kenaikan jumlah kendaraan bermotor di Kota Semarang dapat dilihat dalam grafik di bawah:

**Grafik 3.2**

**Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Semarang**



Sebagaimana telah disinggung di atas, bahwa peningkatan jumlah kendaraan bermotor memiliki dampak positif dan negatif. Salah satu dampak negatif dari meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di jalan raya adalah terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban, baik jiwa maupun luka. Sebagai contoh, di Jawa Tengah dengan jumlah kendaraan bermotor yang senantiasa mengalami peningkatan setiap tahunnya, terjadi banyak kasus kecelakaan yang mengakibatkan korban, baik jiwa maupun luka. Secara kuantitatif, jumlah korban kecelakaan yang tercatat di Jawa Tengah selama kurun waktu 2018-2020 dapat dilihat dalam tabel berikut:

**Tabel 3.1**

**Jumlah Korban Kecelakaan di Jawa Tengah Tahun 2018-2019**

	Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Total
2018	4.115	97	21.967	<b>26.179</b>
2019	4.141	96	30.555	<b>34.792</b>
2020	3.508	48	24.495	<b>28.051</b>
<b>Total</b>	<b>11.764</b>	<b>241</b>	<b>77.017</b>	<b>89.022</b>

Apabila dilihat dari jumlah angka korban kecelakaan di atas, memang pada tahun 2020 jumlah korban mengalami penurunan dibanding tahun 2019. Namun apabila dilihat dari tahun 2018 sampai dengan 2019, terjadi peningkatan yang

cukup tinggi. Secara keseluruhan, terdapat penurunan angka korban di tahun 2020 dalam semua kategori korban. Dengan demikian, dapat diasumsikan bahwa di Jawa Tengah, terjadi penurunan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020.

Kurva fluktuatif yang terdapat pada Tabel 3.1 di atas, juga ditemukan di Kota Semarang. Secara kuantitatif, jumlah korban kecelakaan yang tercatat di Kota Semarang selama kurun waktu 2018-2020 dapat dilihat dalam tabel berikut:

**Tabel 3.2**  
Jumlah Korban Kecelakaan di Kota Semarang Tahun 2018-2019

	<b>Meninggal Dunia</b>	<b>Luka Berat</b>	<b>Luka Ringan</b>	<b>Total</b>
2018	189	5	1086	<b>1280</b>
2019	193	2	1434	<b>1629</b>
2020	121	1	539	<b>661</b>
<b>Total</b>	<b>503</b>	<b>8</b>	<b>3059</b>	<b>3570</b>

Berdasarkan data di atas, maka dapat diasumsikan bahwa jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang, terjadi peningkatan pada tahun 2019, namun terjadi penurunan yang signifikan pada tahun 2020.

Berdasarkan data jumlah kecelakaan lalu lintas sebagaimana disajikan di atas, apabila dilihat dari faktor penyebabnya, secara umum akan didapatkan banyak faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Menurut Herawati (2014), terdapat beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Faktor-faktor tersebut dapat dirinci sebagai berikut:

- a. Faktor manusia: disebabkan karena kurang tertib dalam mematuhi rambu-rambu lalu lintas; lengah dalam mengemudikan kendaraannya; pecahnya konsentrasi pada saat mengemudi (misal: penggunaan telepon seluler).
- b. Faktor kendaraan bermotor: disebabkan karena kondisi teknis kendaraan yang tidak laik jalan seperti rem blong dan pecah ban.
- c. Faktor jalan raya: disebabkan karena kualitas maupun fasilitas keselamatan, maupun geometrik jalan dengan tikungan yang tajam.
- d. Faktor lingkungan: disebabkan hujan yang menjadikan jalanan lebih licin.

Salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas sebagaimana di atas adalah manusia (pengendara). Manusia (pengendara) sebagai penyebab dari terjadinya kecelakaan lalu lintas, pun dapat dirinci dalam berbagai faktor. Salah satu faktor yang dapat digunakan untuk menganalisis terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas adalah faktor usia.

Lovely Lady (2020) melakukan penelitian mengenai korelasi antara usia, pengalaman berkendara terhadap kebiasaan berkendara. Dalam penelitiannya tersebut, Lady membagi kategori usia menjadi tiga, yaitu remaja (17-25 tahun), dewasa awal (26-35 tahun), dan dewasa akhir sampai lansia awal (36-55 tahun). Menurut Lady, pelanggaran yang dilakukan pengemudi pada tingkat usia remaja dan tingkat usia dewasa awal lebih tinggi apabila dibandingkan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara pada tingkat usia dewasa akhir sampai lansia awal. Menurutnya, usia remaja dan dewasa awal memiliki kebiasaan berkendara yang agresif yang memiliki potensi untuk menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dalam kategori tingkat usia tersebut, karakteristik individu yang dimiliki yaitu mudah terbawa emosi, sehingga berpengaruh terhadap tingkah laku pengendaranya di jalan raya. Ditambah lagi dengan sangat rendahnya disiplin masyarakat yang dalam berlalulintas. Melihat dari realitas ini, dimana usia remaja sangat rentan untuk menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, perlu dilakukan suatu upaya preventif dalam rangka menumbuhkan kesadaran remaja dalam berkendara di jalan raya.

Banyaknya kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di masyarakat, terutama yang disebabkan oleh perilaku berkendara yang agresif dari remaja, merupakan sebuah hal yang memprihatinkan. Hal ini pada dasarnya merupakan salah satu masalah sosial.

Secara teoretis, masalah sosial (*social problems*) yang menjurus ke ranah hukum, pada prinsipnya dapat diatasi melalui suatu kebijakan kriminal (*criminal policy*). Berkaitan dengan hal tersebut, Marc Ancel (Hoefnagels, 1969: 57) pernah memberikan definisi kebijakan kriminal sebagai usaha rasional dari masyarakat dalam menangani kejahatan (*criminal policy is the rational organization of the social reactions to crime*). Dengan demikian, berangkat dari definisi ini, kejahatan sebagai bagian dari masalah-masalah sosial, dapat diselesaikan melalui beberapa usaha seperti perencanaan, penganalisisan, formulasi, implementasi, dan evaluasi.

Selanjutnya, berdasarkan pendapat Marc Ancel di atas, Peter Hoefnagels (1969: 57) memberikan suatu definisi bahwa *criminal policy* merupakan suatu ilmu tentang kebijakan yang menjadi bagian dari suatu kebijakan yang lebih besar yaitu kebijakan penegakan hukum (*criminal policy is as a science of policy is part of a large policy: the law enforcement*).

Masih menurut Hoefnagels, *criminal policy* diwujudkan sebagai ilmu dan untuk diterapkan. Adapun tujuan dari kebijakan kriminal menurut Mardjono Reksodiputro (2007: 92), pada hakekatnya untuk mengurangi keinginan terhadap pelanggaran aturan-aturan pidana sekaligus guna memenuhi rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat.

Menurut Barda Nawai Arief (2011: 4), kebijakan kriminal merupakan bagian integral dari kebijakan sosial (*social policy*) yang terkandung di dalamnya usaha untuk perlindungan masyarakat (*social defence*) dan usaha kesejahteraan masyarakat (*social welfare*). Dalam kajian yang lebih khusus, kebijakan kriminal meliputi pula kebijakan hukum pidana (*penal policy*) dan kebijakan non hukum pidana (*non penal policy*).

Dilihat dari sudut kemanfaatannya, pada dasarnya, kebijakan non hukum pidana (kebijakan non penal) dirasakan memiliki kedudukan yang lebih strategis. Hal ini dikarenakan dalam kebijakan non penal, lebih menekankan/menitikberatkan suatu usaha dalam pencegahan (preventif) terjadinya kejahatan di masyarakat. Kebijakan non penal ini dapat dilakukan dengan berbagai usaha, baik yang dilakukan oleh pemerintah maupun unsur masyarakat luas, atau sinergi antara keduanya. Dengan digunakannya kebijakan non penal, maka kebijakan hukum pidana (kebijakan penal) dijadikan sebagai sarana terakhir. Hal ini sesuai dengan asas/prinsip subsidiaritas (hukum pidana merupakan sarana terakhir/*ultimum remedium*).

Dalam rangka pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas dikalangan remaja, salah satu cara yang dapat dilakukan yaitu dengan memberikan penyuluhan hukum dengan memberikan pemahaman kepada masyarakat mengenai tertib berlalu lintas. Upaya ini dapat dikatakan sebagai kebijakan non penal, serta sejalan dan berkorelasi dengan upaya penanggulangan kejahatan (kebijakan kriminal/*criminal policy*) yang telah dipaparkan sebelumnya.

Agar remaja tidak menjadi pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya, maka diperlukan suatu upaya agar ada remaja mampu memahami aturan-aturan dalam berlalu lintas. Di Indonesia, ketentuan yang mengatur mengenai masalah lalu lintas adalah UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya ditulis UU LLAJ). UU LLAJ pada hakikatnya merupakan UU yang bersifat administratif, namun demikian, dikarenakan UU *aquo* memuat sanksi pidana dalam penegakan normanya, maka dalam sudut pandang ini, UU *aquo* dapat dikategorikan sebagai UU pidana administrasi. Dengan memahami beberapa ketentuan UU LLAJ, diharapkan menjadi bekal bagi remaja untuk bisa lebih bijak dalam berkendara di jalan raya. Dengan demikian, dalam kegiatan ini lebih ditekankan fungsi prevensi/pencegahan-nya.

Guna mewujudkan hal tersebut, Fakultas Hukum Universitas Semarang (USM) telah menjalankan pengabdian sebagai bagian dari Tridharma Perguruan Tinggi kepada pelajar dari SMA N 11 Semarang dengan judul “Peningkatan Kesadaran Berlalu Lintas Bagi Pelajar SMA N 11 Semarang melalui Pemahaman Terhadap UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. Kegiatan ini telah dilakukan pada Rabu 25 Mei 2022 bertempat di aula SMA N 11 Semarang.



Kegiatan pengabdian diikuti oleh 59 peserta yang terdiri atas perwakilan kelas XI. Sebelum kegiatan ceramah dimulai, siswa-siswi diberikan kuesioner untuk mengetahui tingkat pemahaman para siswa terhadap lalu lintas. Setelah ceramah, siswa-siswi SMA N 11 Semarang yang mengikuti kegiatan juga diberikan kuesioner, dengan maksud untuk mengetahui tingkat pemahaman terkait aspek hukum berlalu lintas di jalan raya. Dari 59 siswa yang mengikuti kegiatan ini, tidak semua kuesioner dikembalikan kepada tim pengabdian. Tercatat hanya sebanyak 19 (sembilan belas) kuesioner sebelum ceramah dan sesudah ceramah yang kembali kepada tim pengabdian. Walaupun tidak semua kuesioner kembali kepada tim, namun demikian, diharapkan sampel kuesioner yang masuk kepada tim pengabdian dapat mewakili realitas pandangan remaja mengenai masalah lalu lintas.

Sebelum diberikan ceramah oleh tim pengabdian, melalui kuesioner yang disebar kepada para peserta, sebanyak 52,6% siswa SMA N 11 Semarang menyatakan bahwa mereka tidak mengetahui undang-undang yang menjadi landasan yuridis dari ketentuan lalu lintas dan jalan raya (UU LLAJ). Hanya 47,4% siswa yang mengetahui UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu sebanyak 78,95% siswa SMA N 11 Semarang menyatakan tidak mengetahui bentuk-bentuk perbuatan yang dilarang dalam UU LLAJ. Sedangkan hanya 21,05% siswa yang menjawab tahu mengenai bentuk-bentuk

pelanggaran lalu lintas dalam UU LLAJ. Dalam UU LLAJ terdapat 326 pasal, dan memuat 40 (empat puluh) pasal pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan. Berkaitan dengan pemahaman siswa terkait sanksi pidana bagi pelanggar lalu lintas yang terdapat dalam UU LLAJ, sebanyak 63,15% siswa menjawab tidak mengetahui, sisanya (36,85%) mengetahui sanksi pidana bagi pelanggar lalu lintas.

Dari gambaran data kuantitatif di atas, dapat disimpulkan bahwa masih banyak siswa SMA N 11 Semarang yang belum memahami dengan baik beberapa aspek dalam UU LLAJ. Aspek-aspek yang belum dipahami dengan baik yaitu:

- (1) Aspek mengenai dasar hukum dalam berkendara di jalan raya;
- (2) Aspek bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang ada dalam UU LLAJ;
- (3) Aspek sanksi bagi pelanggar lalu lintas.

Setelah dilakukan pemaparan materi oleh tim pengabdian, berdasarkan kuesioner yang dibagikan kepada peserta pengabdian, telah terjadi peningkatan terhadap tiga aspek di atas. Peningkatan pemahaman siswa SMA N 11 Semarang terkait pemahaman dalam berlalulintas dapat dilihat dalam uraian berikut:

- (1) Sebelum ceramah, 52,6% siswa SMA N 11 Semarang menyatakan tidak mengetahui undang-undang yang menjadi landasan yuridis yang berkaitan dengan lalu lintas. Pasca ceramah, 100% peserta menyatakan mengetahui dasar hukum yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Sebelum ceramah, 78,95% siswa SMA N 11 Semarang menyatakan tidak mengetahui bentuk-bentuk perbuatan yang dilarang dalam UU LLAJ. Pasca ceramah, sebanyak 94,74% siswa mengetahui bentuk betuk pelanggaran lalu lintas yang diatur dalam UU LLAJ.
- (3) Sebelum ceramah, 63,15% siswa SMA N 11 Semarang menjawab tidak mengetahui sanksi pidana yang diatur dalam UU LLAJ. Pasca ceramah, sebanyak 100% siswa mengetahui sanksi-sanksi yang dimuat dalam UU LLAJ.

Dengan demikian, dapat disimpulkan, pasca ceramah telah terjadi peningkatan pemahaman peserta pengabdian mengenai aspek-aspek yuridis yang berkaitan dengan dasar hukum, bentuk-bentuk pelanggaran, serta sanksi pidananya.

#### **4. KESIMPULAN**

Berdasarkan pada kegiatan yang telah dilakukan, maka dapat diambil suatu kesimpulan bahwa peserta pengabdian yang terdiri atas pelajar menengah atas di SMA N 11 Semarang, pada dasarnya telah memiliki pemahaman dasar mengenai beberapa hal yang berkaitan dengan masalah lalu lintas. Namun demikian, terdapat 3 (tiga) aspek yang tidak dipahami secara maksimal oleh para peserta, yaitu aspek dasar hukum, perbuatan yang dilarang, dan sanksi bagi pelanggar. Setelah dilakukan ceramah, dengan didasarkan pada hasil kuesioner yang dibagikan, telah terjadi peningkatan pemahaman pada peserta pengabdian terhadap tiga aspek sebagaimana disebut di atas, yaitu pemahaman mengenai dasr hukum, bentuk-bentuk pelanggaran, dan sanksi terhadap pelanggaran lalu lintas.

#### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Kegiatan ini dapat terlaksana dengan lancar atas bantuan dari berbagai pihak. Tanpa mengurangi rasa hormat kepada pihak-pihak yang tidak bisa kami tuliskan, ucapan terima kasih yang tulus kami sampaikan kepada Rektor Universitas Semarang, Ketua LPPM Universitas Semarang, dan Dekan Fakultas Hukum Universitas Semarang yang telah memberikan dukungan sehingga kegiatan ini dapat berjalan dengan baik dan lancar. Kepada (Plt.) Kepala Sekolah SMA N 11 Semarang beserta jajarannya, kami sampaikan terima kasih karena telah bersedia menjadi mitra dalam kegiatan ini. Terakhir, perlu kami sampaikan ucapan terima kasih kepada para mahasiswa yang telah mendukung dalam pelaksanaan kegiatan ini.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

Hoefnagels, G. Peter. *The Other Side of Criminology-An Inversion of the Concept of Crime*. Holland: Kluwer-Deventer. 1969.

Nawawi Arief, Barda. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana Perkembangan Penyusunan Konsep RKUHP Baru*. Jakarta: Kencana Prenada Media Grup, 2011.

Reksodiputro, Mardjono. *Hak Asasi Manusia Dalam Sistem Peradilan Pidana-Kumpulan Karangan Ketiga*. Jakarta: Lembaga Kriminologi UI. 2007.

### Perundang-undangan:

UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

### Jurnal:

Dewi Handayani, dkk, *Pengaruh Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Potensi Kecelakaan Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor*, E-Jurnal Matriks Teknik Sipil, Universitas Sebelas Maret.

Herawati. *Karakteristik dan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Tahun 2012*. Jurnal Warta Penelitian Perhubungan, Vol. 26, Nomor 3, 2014. Halaman 133-142.

Lovely Lady, dkk. *Efek Usia, Pengalaman Berkendara, Dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor*. Jurnal Teknologi, Vol. 12, No. 1, 2020. Halaman 57-64.

Priyambodo, *Analisis Korelasi Jumlah Kendaraan dan Pengaruhnya Terhadap PDRB di Provinsi Jawa Timur Correlation Analytic of Vehicles and GDP on East Java Province*. Jurnal Warta Penelitian Perhubungan, Vol. 30, No. 1, 2018. Halaman 59-65.

### Bahan Internet:

<https://jateng.bps.go.id/statictable/2019/10/09/1693/banyaknya-kendaraan-bermotor-yang-diregistrasi-pada-kepolisian-daerah-jawa-tengah-menurut-jenis-kendaraan-di-provinsi-jawa-tengah-2017.html>

<https://www.bps.go.id/indicator/17/513/1/jumlah-kecelakaan-korban-mati-luka-berat-luka-ringan-dan-kerugian-materi.html>

<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20210310124314-384-615978/100-ribu-kecelakaan-lalin-pada-2020-pelajar-sma-terbanyak>

<https://jateng.bps.go.id/indicator/17/1006/1/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kendaraan-di-provinsi-jawa-tengah.html>

<https://jateng.bps.go.id/indicator/34/563/1/jumlah-korban-kecelakaan-lalu-lintas-di-wilayah-polda-jawa-tengah-tahun.html>