

**IMPLEMENTASI PASAL 106 UNDANG-UNDANG NOMOR
22 TAHUN 2009 TENTANG PENGGUNAAN TELEPON
SELULER PADA SAAT BERKENDARAAN
(Studi Kasus di Polrestabes Makassar)**



**Skripsi Ini Di Ajukan Sebagai Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**

Oleh:

**ADRIANUS LENDE DAPPA
45 13 060 085**

**FAKULTAS HUKUM/ILMU-ILMU HUKUM
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR
2017**

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Usulan Penelitian dan Penulisan Hukum Mahasiswa:

Nama : Adrianus Lende Dappa
Nomor Pokok : 45 13 060 085
Proram Studi : Ilmu Hukum
Minat : Pidana
No.Pendafran Judul : 24/Pid/PA/Unibos/III/2017
Tgl Pendaftaran Judul : 23-03-2017
Judul Skripsi : IMPLEMENTASI PASAL 106 UNDANG-
UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG
PENGUNAAN TELEPON SELULER PADA SAAT
BERKENDARAAN

Telah diperiksa dan diperbaiki untuk dimajukan Ujian Skripsi Mahasiwa Proram
Strata Satu (S1)

Makassar Juli 2017

Disetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr.Ruslan Renggong,SH.MH

Basri Oner,SH.MH

Mengetahui

Dekan Fakultas Hukum

Dr.Ruslan Renggong,SH.MH

PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Usulan Penelitian dan Penulisan Hukum Mahasiswa:

Nama : Adrianus Lende Dappa

Nomor Pokok : 45 13 060 085

Proram Studi : Ilmu Hukum

Minat : Pidana

No.Pendafrtan Judul : 24/Pid/PA/Unibos/III/2017

Tgl Pendaftaran Judul : 23-03-2017

Judul Skripsi : IMPLEMENTASI PASAL 106 UNDANG-

UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG

PENGUNAAN TELEPON SELULER PADA SAAT

BERKENDARAAN

Telah diperiksa dan diperbaiki untuk dimajukan Ujian Skripsi Mahasiwa Proram

Strata Satu (S1)

Makassar Juli 2017

Dekan Fakultas Hukum

Dr.Ruslan Renggong,SH.MH

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan yang Maha Esa, Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, atas segala limpahan rahmat dan Kasih-Nya, sehingga penulis mendapatkan kekuatan, kesehatan, kesempatan, dan petunjuk-Nya untuk menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangannya, oleh karena itu penulis sangat mengharapkan masukan atau saran konstruktif dari yang amat terpelajar pembimbing I dan pembimbing II, yang amat terpelajar para penguji, serta khalayak umum untuk kesempurnaan skripsi ini.

Penulis menghaturkan banyak terima kasih kepada kedua orang tua penulis Yosep Lende Dappa dan Margareta Peda Daido yang telah membesarkan dan mendidik saya. Penulis mutlak berterima kasih sekaligus meminta maaf kepada beliau berdua karena hanya dengan dukungan beliau berdua penulis dapat melanjutkan pendidikan saya hingga perguruan tinggi. penulis menyadari tanpa beliau berdua mustahil penulis bisa menjadi seperti saat ini.

Ucapan terima kasih juga saya berikan kepada Anastasia Ratna Sari yang selalu mendukung dalam doa, Marselina Peda Pandaka, S.Pd, Martinus Riada, ST. Dr. Tandi Palette, Ns,M.Kes Yohan Trayanus L. Djaha, S.Kep, Yosua Kondi, Amd.Kep, Kristoforus Milla, Amd.Kep, Silwanus Ans Silap. Naomi Gollu, Dominggus Wunda, Apliana Pora, Yuliana Kikku, Nona Yubil.

Ucapan terimakasih yang tak terhingga kepada Nenek Dairo Pandaka dan Bela Nanggala yang telah membesarkan, merawat menyayangi serta selalu mengajarkan tentang kehidupan, masa depan oleh karena doa mereka sehingga penulis dapat menyelesaikan studin Sarjana.

Serta adik-adik yang selalu ceria Noviana Mila, Astyana Dadi Milla, Oktavianus Samba Wali, Jefryanto Ana Lalo, Yulianus Agung Ngindi Ate, Sirilus Bili Lede, Kristian Rikardus Ama, Stevanus Kevin Malo, Yeheskiel Videlis Ama,

Sahabat-sahabat Nurhayati Kasman,SH, Nurfazilah,SH. Anselmus Nua,SH. Oktavianus R kollyn,SH. Herman Pelaini,SH,Matius M, SH. M Arman SH yang selalu mendukung dalam masa perkuliahan serta selalu mengajarkan arti dari kerbersamaan, arti dari sebuah proses dalam merai gelar sarjana dan terimakasih telah mengenal kalian semua akan selalu di kenang selamanya.

Serta semua keluarga besar ayah dan Ibu saya, yang selalu memberikan doa, semangat, dan selalu menunggu keberhasilan ini dan ucapan yang penuh makna kepada keluarga besar Ikatan Keluarga Sumba (IKAS) dan teman-teman seperjuangan Himpunan Mahasiswa Sumba (HIMAS) yang telah memberikan banyak semangat, dukungan, doa dan cerita indah yang patut dikenang.

Pada kesempatan ini penulis juga menghaturkan banyak terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. HM. Saleh Pallu. M. Eng selaku Rektor Universitas Bosowa Makassar
2. Bapak Dr. Ruslan Renggong SH MH. Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar
3. Ibu Sitti Zubaidah, S.H., M.H. Selaku Penasehat Akademik yang dengan sabar dan penuh tanggung jawab memberikan petunjuk yang sangat bernilai bagi penulis selama perkuliahan.

4. Bapak Dr. Ruslan Renggong, SH.,M.H. selaku Pembimbing I dan Bapak Basri Oner, SH.,MH selaku Pembimbing II yang telah banyak meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis didalam penyusunan skripsi ini.
5. Bapak Dr. H. Abdul Salam Siku, SH, M.H dan Bapak Dr. Abd Haris Hamid, SH.,MH selaku dosen penguji yang telah banyak memberikan saran dan masukan yang sangat berharga demi kebaikan penulis dan kesempurnaan skripsi ini.
6. Guru Besar, Dosen, dan Staf Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar yang tidak bisa penulis ungkapkan satu persatu.
7. Bapak Kabak Humas Polrestabes Makassar Kopol H Burhanudin HW yang telah meluangkan waktunya Untuk Wawancara
8. Bapak Kepala Laka Lantas Polrestabes Makassar Aiptu Sumadi yang Telah Meluangkan Waktunya Untuk Wawancara sertra memberikan data Laka Lantas
9. Kepada seluruh Mahasiswa Angkatan 2013 Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar, terima kasih atas persahabatan kalian yang telah memberikan motivasi dan dorongan.

Akhir kata, meskipun telah bekerja dengan maksimal mungkin, skripsi ini tentunya tidak luput dari kekurangan. Harapan penulis, kiranya skripsi ini dapat memberikan manfaat kepada pembacanya. Amin.

Makassar, Juli 2017

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PENERIMAAN DAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	vii
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Rumusan Masalah	7
1.3. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian	7
1.4. Metode Penelitian	8
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Pengertian Fungsi Dan Manfaat Telepon Seluler	10
2.2. Dampak Penggunaan Telepon Seluler Pada Saat Mengendara	12
2.3. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas	14
2.4. Jenis Dampak Kecelakaan Lalu Lintas	20
2.5. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor	23
2.6. Keselamatan Dalam Berkendaraan	32

BAB 3 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

3.1. Implementasi Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap

Penggunaan Telepon Seluler Pada Saat Mengendara 36

3.2. Upaya Penanggulangan Penggunaan Telepon Seluler

Pada Saat Berkendaraan 51

BAB 4 Penutup

4.1 Kesimpulan 56

4.2 Saran 57

DAFTAR PUSTAKA

Lampiran



DAFTAR TABEL

1. Data Laka Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2015	41
2. Data Laka Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2016	42
3. Data Laka Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2017	43
4. Data Laka Lantas Polrestabes Makassar Khusus Penggunaan Telepon Seluler Pada Saat Berkendaraan Tahun 2015.....	44
5. Data Laka Lantas Polrestabes Makassar Khusus Penggunaan Telepon Seluler Pada Saat Berkendaraan Tahun 2016.....	46
6. Data Laka Lantas Polrestabes Makassar Khusus Penggunaan Telepon Seluler Pada Saat Berkendaraan Tahun 2017.....	47
7. Data Usia Pelanggaran Lalu Lintas Khususnya Pasal 106	48
8. Data Jenis Kelamin Pelanggaran Lalu Lintas Di Polrestabes Makassar Dari Tahun 2015- Juni 2017	49
9. Data Pengetahuan Hukum Terhadap Masyarakat Khususnya Pasal 106 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	49
10. Data Mengenai Jenis Ketaatan	50
11. Cara- Cara Masyarakat Untuk Memperoleh Pengetahuan Mengenai Pasal 106 UU Nomor 22 Tahun 2009	50

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah.

Perkembangan teknologi informasi terutama dalam bidang *mobile* telah membawa perubahan pada masyarakat dunia dalam melakukan komunikasi. Telepon seluler merupakan salah satu perangkat Teknologi Informasi yang sedang berkembang hal ini dibuktikan dengan tumbuhnya pasar penyediaan layanan ponsel di Indonesia bersama dengan tumbuhnya pasar permintaan akan jasa Telekomunikasi bergerak.

Telepon seluler sebagai perangkat telekomunikasi pastilah banyak memiliki manfaat. Teknologi ini memungkinkan kita berkomunikasi dengan mudah, selain itu ponsel masa kini seperti smartpone telah memiliki berbagai fitur yang bermanfaat maka penggunaan ponsel secara tepat akan memiliki banyak manfaat positif. Pelaksanaan serta peran masyarakat itu diselenggarakan oleh suatu lembaga yang dibentuk untuk maksud penyampaian pikiran dan pandangan yang berkembang dalam masyarakat dalam mengenal arah perkembangan alat komunikasi tersebut.

Telepon seluler atau handphone telah menjadi perangkat telekomunikasi yang sangat membantu namun Jangan gunakan Telepon Seluler yang bukan pada tempatnya yang menyebabkan kecelakaan ataupun gangguan bagi orang lain menyebabkan orang lain mengalami kecelakaan, maka gunakan Telepon Seluler

secara tepat dan dengan etika yang baik. Banyak kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena seseorang menggunakan Telepon Seluler pada saat mengemudi kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan dan digunakan untuk transportasi di darat, konsentrasi seseorang akan berkurang saat mengemudikan kendaraan sambil bertelepon apalagi jika dalam kecepatan tinggi itu sebabnya banyak negara penggunaan ponsel selama mengemudikan kendaraan dilarang dan bisa dikenakan sanksi pidana.

Berkendaraan di jalan butuh konsentrasi penuh lengah sedikit bisa fatal akibatnya bukan hanya kerugian material korban jiwaupun bisa melanda, salah satu faktor yang mempengaruhi konsentrasi saat berkendara mobil maupun kendaraan sepeda motor adalah aktivitas menelpon dan membaca atau mengirim pesan singkat (*short message sistem/SMS*). Penggunaan Telepon seluler bisa mengganggu konsentrasi dan menjadi faktor penyebab kecelakaan lalu lintas itu sebabnya penggunaan ponsel pada saat mengemudikan kendaraan bisa terjadi pelanggaran terhadap Undang-Undang.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU Lalu Lintas) didalamnya terdapat pasal yang berhubungan dengan penggunaan Telepon Seluler pada saat berkendara yaitu Pasal 106 ayat (1) yaitu “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan wajib mengemudi kendaraannya dengan wajar dan Penuh konsentrasi” Pengertian wajib mengendarai dengan penuh konsentrasi, mencakup melarang kegiatan-kegiatan yang mengganggu konsentrasi

berkendara misalnya minum-minuman keras saat berkendara mengkonsumsi obat terlarang menggunakan hp dan lain sebagainya kegiatan tersebut berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas Pasal 283 Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan sebagaimana Pasal 106 Ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama tiga bulan kurungan dan/atau denda paling banyak Rp 750.000.00 (Tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Berdasarkan pada pasal tersebut bahwasanya memakai Telepon Seluler sangatlah mengganggu konsentrasi pada saat berkendara karena bisa menimbulkan terjadinya kecelakaan yang tidak diinginkan, karena keselamatan dalam berkendara adalah prioritas yang sangat penting saat mengemudikan kendaraan. Menggunakan Telepon seluler untuk berbicara pada saat mengemudikan kendaraan apalagi mengetik dan mengirim SMS (*Sort Messeage Sistem*) hal ini sangat berbahaya karena saat berbicara melalui ponsel anda sama langkahnya dengan seorang pemabuk apalagi jika anda mengetik SMS (*Sort Messeage Sistem*) maka tingkat kewasodaan anda akan jauh berkurang.

Dalam aktivitas di dunia ini, makhluk hidup termasuk manusia memiliki naluri untuk menjaga keselamatan dirinya, demikian pula hanya dalam berlalu lintas, sayangnya naluri ini sering kali tidak ditingkatkan menjadi sebuah kesadaran yang terstruktur dalam serangkaian tindakan yang dapat menjamin keselamatan berlalu lintas bagi si pengguna jalan. Oleh sebab itu pengetahuan mengenai keselamatan Lalu Lintas ini menjadi sangat penting .

Telepon seluler (selanjutnya disebut ponsel) adalah perangkat telekomunikasi adalah yang mempunyai komponen yang mempunyai kemampuan dasar yang sama dengan telepon konvensional saluran tetap namun dapat dibawa kemana saja. Terdapat perbedaan antara telepon dengan Telepon Seluler yaitu tidak terdapat fasilitas untuk mengakses sosial media pada telepon konvensional.

Beberapa tahun belakangan ini jumlah penggunaan Telepon Seluler terus menunjukkan peningkatan yang sangat signifikan, hal ini disebabkan karena saat ini Telepon Seluler bukan termasuk barang mewah, tetapi Telepon Seluler saat ini telah menjadi kebutuhan primer dalam melakukan komunikasi dengan kerabat, relasi dan lain sebagainya. Komunikasi tersebut dapat dilakukan diberbagai tempat misalnya, dirumah dikantor bahkan saat berkendara di Jalan, begitu pula dengan kendaraan, kendaraan merupakan alat kebutuhan transportasi yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat.

Kendaraan dibagi menjadi dua macam, yaitu kendaraan umum kendaraan pribadi. Kendaraan umum merupakan kendaraan yang digunakan untuk angkutan massal baik untuk angkutan untuk penumpang maupun barang, contohnya angkutan kota, bus, kereta api, kapal dan pesawat. Kendaraan pribadi merupakan kendaraan yang digunakan sehari-hari untuk kepentingan pribadi, kendaraan pribadi itu dapat berupa mobil dan motor yang sering digunakan masyarakat untuk mencapai tempat tujuan.

Menggunakan kendaraan pribadi lebih efisien dan lebih nyaman dibandingkan menggunakan kendaraan umum, sehingga kendaraan pribadi

jumlahnya sangat dominan di jalan raya, dengan semakin meningkatnya jumlah kendaraan pribadi dan kebutuhan akan kendaraan umum, maka meningkat pulah masalah yang dihadapi. Salah satu masalah yang paling banyak terjadi yaitu semakin bertambahnya angka kecelakaan di jalan raya. Angka kecelakaan yang semakin tinggi disebabkan oleh kondisi infastruktur jalan yang tidak baik, pengendara tidak mematuhi rabu-rambu lalu lintas, kerusakan yang tidak terdeteksi pada kendaraan dan kurangnya konsentrasi pengguna jalan saat berkendara, menurut sekretaris Direktorat Jendral Perhubungan Pudji Hartanto Iskandara Telepon Seluler merupakan alat komunikasi yang memicu terjadinya kecelakaan karena dapat mengalahkan konsentrasi pengguna jalan pada saat berkendara, contohnya pengguna jalan membaca atau membalas SMS atau BBM atau Twiter, bahkan memperbarui status disosial media saat berkendara. Hal tersebut juga didukung oleh banyaknya operator telekomunikasi yang memberikan layanan SMS, Pulsa serta telepon gratis sehingga meningkatkan kecendrungan penggunaan ponsel yang tidak mengenal waktu dan tempat. (Abdul Salam, 2014: 237)

Menteri Komunikasi dan informatika (Menkominfo) Rudiantara, mencanangkan gerakan larangan Menggunakan Telepon Seluler pada saat berkendara untuk mengurangi angka kecelakaan yang masih sangat tinggi di Indonesia. Berdasarkan data kepolisian Polrestabes Kota Makassar dari tahun 2016 hingga tahun 2017 angka kecelakaan lalu lintas akibat penggunaan ponsel pada saat berkendara naik sebesar 1.200 persen dengan jumlah korban jiwa mencapai 1.000 orang.

Dalam Surat Edaran Menteri Komunikasi dan Informasi No.442/M.Kominfo/07/2016 yang disebar sejak pada tanggal 31 Juli 2016 meminta agar operator melakukan sosialisasi mengenai larangan penggunaan ponsel misalnya memasang peringatan “Tidak berponsel saat Berkendara”.

PT XL Axita Tbk (selanjutnya disebut XL) telah berkembang dari perusahaan kecil yang menjual layanan dasar telepon menjadi salah satu penyedia layanan telekomunikasi terkemuka di Indonesia. Tanggung jawab social Perusahaan atau *corporate social Responcibility* diatur secara tegas di Indonesia dalam Undang-Undang Nomor 40 tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas XL percaya bahwa program tanggung jawab sosaial Perusahaan atau *corporate social Responcibility* (CSR) sebagai satu komponen penting dari operasi bisnis dan kesinambungan dari suatu perusahaan, oleh karena itu XL sebagai salah satu operatator telekomunikasi dalam program *corporate social Responcibility* (CSR) melaksanakan program pemerintah untuk melakukan sosialisasi larangan penggunaan Telepon Seluler pada saat berkendara.

Dari paparan diatas, menjelaskan bahwa jelas apa yang di atur oleh Undang-Undang yang berlaku. Hal itulah yang membuat penulis untuk mendalami dan mengkaji lebih jauh tentang penggunaan telepon seluler di saat mengendarai kendaraan di jalan raya terutama dalam perspektif Hukum. Untuk itulah penulis merumuskan Judul dalam sebuah karya tulis ilmiah yaitu:
Implementasi Pasal 106 UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Penggunaan Telepon Seluler Pada Saat Berkendaraan

1.2 Rumusan Masalah.

1. Bagaimanakah Implementasi Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Penggunaan Telepon Seluler Pada Saat Mengendara ?
2. Bagaimanakah upaya Penanggulangan Penggunaan Telepon Seluler pada saat berkendara?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian.

Tujuan penelitian akan dirumuskan secara deklaratif dan merupakan pernyataan-pernyataan tentang apa yang hendak dicapai dan penelitian tersebut.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dampak negatif dan sanksi dari pemakaian Telepon seluler pada saat mengemudi kendaraan.
2. Untuk meningkatkan kewaspadaan kepada pengemudi kendaraan pada saat mengemudikan kendaraan agar lebih berhati-hati dalam mengemudikan kendaraannya, kerana lengah sedikit bisa mengakibatkan fatal akibatnya bisa menyebabkan kecelakaan Lalu lintas
3. Untuk lebih konsentrasi dan fokus dalam mengemudikan kendaraan pengemudi harus penuh konsentrasi karena mengemudikan kendaraan wajib dengan penuh konsentrasi agar terhindar dari kecelakaan Lalu Lintas guna memelihara keselamatan, kenyamanan, keamanan, ketertiban dan ke lancaran berlalu lintas.

Penelitian ini diharapkan berguna bagi kalangan akademisi maupun masyarakat umum dalam rangka memperkaya wawasan dari masyarakat luas

khususnya bagi pengemudi kendaraan agar lebih tertib dalam berlalu Lintas dan mematuhi peraturan yang berlaku dimasyarakat yang dimuat dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan.

Manfaat bagi penelitian ini adalah untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu Lintas agar terciptanya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

1.4 Metode Penelitian.

1.4.1 Pendekatan Masalah

1. Pendekatan Yuridis, yaitu suatu pendekatan yang dilakukan terhadap berbagai aturan Hukum yang berkaitan dengan penggunaan telepon seluler.
2. Pendekatan sosilogis atau empiris, yaitu metode penelitian yang di lakukan untuk mendapat data primer dan kebenaran dengan menggunakan metode berpikir induktif dan kriterium kebenaran koresponden serta fakta yang di gunakan untuk melakukan proses induksi dan pengujian kebenaran secara koresponden.

1.4.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Polres Makassar dengan pertimbangan bahwa di kota Makassar terdapat rawan kecelakaan akibat penggunaan telepon seluler pada saat mengendara.

1.4.3 Jenis Dan Sumber Data

Jenis Data dalam Penelitian Ini adalah Data primer dan data Sekunder. data primer bersumber pada data lapangan yaitu berdasarkan pada sampel penelitian, sedangkan data sekunder bersumber dari data dokumentasi atau data arsip, penelitian sebelumnya, dan literatur yang relevan.

1.4.4 Analisis Data

Penelitian ini menggunakan analisis kualitatif terhadap data atau fakta hukum yang diperoleh di lapangan dengan menafsirkannya yang berdasakannya pada peraturan yang berlaku.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Pengertian Fungsi Dan Manfaat Telepon Seluler

Telepon seluler atau handpone (hp) adalah perangkat telekomunikasi elektronik yang mempunyai kemampuan dasar yang sama dengan telepon konvensional saluran tetapi namun dapat dibawa kemana-mana (*porabel ,mobile*) dan tidak perlu di sambungkan denga saluran jaringan telepon menggunakan kabel (nerkabel wiraless).

Telekomunikasi adalah setiap pemancar pengiriman dan atau penerimaan dari setiap informasi dalam bentuk tanda-tanda isyarat, tulisan, gambar, suara dan bunyi melalui system kawat, optik, Radio atau system elektromagnet lainnya. Perangkat telekominikasi adalah sekelompok alat telekomunikasi yang memungkinkan bertelekomunikasi Telepon Seluler merupakan produk yang dihasilkan dari penerapan dari berbagai disiplin ilmu pengetahuan yang menghasilkan nilai bagi pemenuhan kebutuhan, kelangsungan dan peningkatan mutuh kehidupan manusia. Ilmu pengetahuan adalah rangkaian-rangkaian pengetahuan yang digali disusun dan dikembangkan secara sistematis dengan menggunakan pendekatan tertentu yang dilandasi oleh motologi ilmiah baik yang bersifat kuantatif, kualitatif maupun eksploratif untuk menerangkan pembuktian gejala alam dan untuk menerangkan pembuktian gejala alam dan atau gejala kemasyarakatan tertentu.

Telepon seluler yang pertama keluar berbentuk sangat besar sehingga tidak memungkinkan penggunanya untuk membawanya kemana-mana dengan memasukkannya ke dalam kantong. Semakin berkembangnya jaman maka semakin berkembang pula bentuk dari sebuah Telepon Seluler. Pada generasi baru ini ponsel memiliki bentuk yang kecil, praktis, ringan dan memiliki baterai dalam rentang waktu yang lama. Telepon Seluler berfungsi untuk melakukan dan menerima panggilan telepon, selain berfungsi untuk melakukan dan menerima panggilan telepon, Telepon seluler umumnya juga mempunyai fungsi pengiriman dan penerimaan pesan singkat (*short message sistem/SMS*) mengikuti perkembangan teknologi digital, kini ponsel juga dilengkapi dengan berbagai pilihan fitur seperti bisa menangkap siaran radio dan Televisi, perangkat lunak pemutar audio (MP3) dan video, kamera digital, game, dan layanan internet (WAP ,GPRS ,3G). Teknologi adalah cara atau metode serta atau produk yang dihasilkan dari penerapan dan pemanfaatan berbagai disiplin ilmu pengetahuan yang menghasilkan nilai bagi pemenuhan, kebutuhan, kelangsungan dan peningkatan mutu manusia.

Berbagai kemudahan telah diciptakan bagi kita manusia, sekarang tergantung dari bagaimana sikap kita terhadap perkembangan teknologi yang ada yang tidak menghambat kita karena kita dapat tetap beraktivitas tanpa terpaku disatu tempat Kita tentu harus menggunakannya sebijak mungkin agar tidak mengalami gangguan atau dampak-dampak negatif bagi diri kita sendiri sebagaimana dijelaskan pada tiap teknologi yang ada bahwa setiap alat diatas selalu memiliki kekurangannya sendiri-sendiri, dilihat dari segi resiko bahaya,

telepon seluler telah menjadi salah satu penyebab kecelakaan dalam berkendara. Ada beberapa orang yang menelpon dalam keadaan menyetir (mengemudikan kendaraan) sehingga mereka cenderung lebih fokus pada telepon mereka dari pada kondisi jalan sehingga memicu terjadinya kecelakaan.

2.2. Dampak Penggunaan Telepon Seluler Pada Saat Mengendara.

Menggunakan handphone saat menyetir mobil atau mengendarai sepeda motor dapat mengganggu konsentrasi dalam berkendara. Hal ini tentunya dapat membahayakan orang lain maupun bagi pengendara di jalan raya yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Karena itu, petugas harus mampu memberi sanksi tegas bagi para pengendara yang membandel.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh *Governors Highway Safety Association* (GHSA) Amerika Serikat bahwa:” Menggunakan Telepon Seluler, termasuk seperti menelepon dan SMS, menjadi salah satu penyebab terbesar terjadinya kecelakaan di jalan raya di Amerika Serikat”.

Selanjutnya Sholehuddin, (2003: 65) bahwa:” penggunaan telepon seluler saat mengendarai mobil menjadi satu dari penyebab terjadinya kecelakaan Lalu Lintas yang umumnya terjadi di dunia”.

Indonesia sendiri mulai disosialisasikan dalam Undang-Undang Lalu Lintas yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas. Di dalamnya terdapat pasal yang berhubungan dengan penggunaan handphone yaitu Pasal 106 ayat 1 yaitu “Setiap pengendara wajib menjalankan kendaraannya dengan konsentrasi”. Penggunaan handphone pada saat mengendarai kendaraan bisa mengganggu

konsentrasi dan menjadi faktor penyebab kecelakaan Lalu Lintas itu sebabnya penggunaan ponsel saat mengemudikan kendaraan bisa termasuk pelanggaran terhadap Undang-Undang tersebut. Bahkan menurut penelitian, pengemudi yang berbicara menggunakan ponsel di kendaraan sama lengahnya dengan orang yang sedang mabuk.

Berkaitan dengan makin meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas berdasarkan data dari Kepolisian Republik Indonesia dalam dua tahun terakhir ini, yang di antaranya disebabkan oleh perilaku dalam berkendara, dimana salah satu kontribusinya berasal dari penggunaan perangkat telekomunikasi saat mengemudikan kendaraan, maka para penyelenggara telekomunikasi sudah saatnya melakukan sosialisasi yang intensif dan massif bagi larangan penggunaan perangkat telekomunikasi saat mengemudikan kendaraan, sebagaimana diatur dalam pasal 106, Pasal 21 dan pasal 283 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 bahwa:

Pasal 106

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Pasal 283

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 21

Penyelenggara telekomunikasi dilarang melakukan kegiatan usaha penyelenggaraan telekomunikasi yang bertentangan dengan kepentingan umum, kesusilaan, keamanan dan ketertiban umum.

Tidak sedikit kasus kecelakaan yang salah satu penyebabnya adalah kelalaian pengemudi dalam Berlalu Lintas yakni menggunakan perangkat telekomunikasi saat berkendara. Mengingat akan bahaya tersebut, kita seyogyanya dapat mencegah diri dengan tidak membiasakan menggunakan handphone saat berkendara dan berhenti jika telah terlanjur menjadi kebiasaan, karena yang kita lakukan pasti akan berpengaruh pada diri kita sendiri dan orang lain.

1.3. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas.

Dalam melakukan suatu analisa kecelakaan lalu lintas diperlukan pengetahuan mengenai definisi mengenai kecelakaan. menurut A Setiarja, (1980: 55) Bahwa:” Kecelakaan merupakan kejadian tidak direncanakan dan tidak terkendali ketika aksi atau reaksi suatu objek, bahan atau radiasi menyebabkan cedera atau kemungkinan cedera”. Kecelakaan Lalu Lintas adalah kejadian pada Lalu Lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemeliknya atau korban. D Soejonono, (1984: 184). Kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa dijalan raya yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan

atau tanpa pemakaian jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan Lalu Lintas dapat berupa korban mati, luka berat dan luka ringan dan perhitungannya paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi (PP NO 43 Tahun 1993).

Kecelakaan Lalu Lintas merupakan kejadian yang sulit untuk diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya mengakibatkan trauma, cedera ataupun kecacatan, tetapi juga dapat mengakibatkan kematian. Romli Atmasasmita, (1995: 105) Bahwa:” Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan”.

Dari beberapa definisi tentang kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang tidak disangka-sangka dan tidak diinginkan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor terjadi di jalan raya atau tempat terbuka yang dijadikan sebagai sarana lalu lintas serta menyebabkan kerusakan luka-luka, kematian manusia dan kerugian harta benda.

Dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia selain yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dibidang Lalu Lintas dan Angkutan jalan berwenang. Menurut Ruslan Renggong, (2016: 211, 12) bahwa:

1. Memberhentikan, melarang atau menunda pengoperasian dan menyita sementara kendaraan Bermotor yang patut diduga melanggar peraturan Lalu Lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan.
2. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan penyidikan tindak Pidana dibidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau perusahaan angkutan Umum.
4. Melakukan Penyitaan terhadap surat izin mengemudi Kendaraan Bermotor, muatan, Surat tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti.
5. Melakukan tindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan.
6. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan
7. Menghentikan Penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti
8. Melakukan penahanan yang berkaitan dengan kejahatan Tindak Pidana Lalu Lintas dan/atau:
9. Melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Adapun wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil dibidang Lalu Lintas dan angkutan jalan, yaitu:

1. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor yang Pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan khusus.

2. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dan Kendaraan Bermotor Umum.
3. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi kendaraan Bermotor ditempat penimbangan yang dipasang secara tetap.
4. Melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
5. Meminta keterangan dari pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, atau perusahaan angkutan umum atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, pengujian kendaraan bermotor dan perizinan dan/atau
6. Melakukan penyitaan surat tanda lulus izin dan/atau surat izin penyelenggaraan kendaraan umum atas pelanggaran sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.

Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil tersebut dapat dilaksanakan di Terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap. Dalam hal kewenangan tersebut dilaksanakan di Jalan, Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib berkordinasi dengan dan harus didampingi oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, selaku kordinator dan pengawasan terhadap Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam melaksanakan kewenangannya Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib berkordinasi dengan Penyidik Kepolisian Negara Republik

Indonesian. Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib menyerahkan berkas perkara hasil pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta barang bukti kepada Pengadilan melalui Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pelaksanaan penindakan dan penegakan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 yang dilakukan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, berupa pemeriksaan Kendaraan bermotor yang meliputi:

1. Surat izin mengemudi, Surat tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat tanda coba Kendaraan Bermotor, tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau tanda coba Kendaraan Bermotor
2. Tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji.
3. Fisik Kendara Bermotor
4. Daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang dan/atau:
5. Izin penyelenggaraan angkutan.

Adapun tata cara penindakan pelanggran Lalu Lintas dan angkutan jalan, dilakukan berdasarkan tahapan-tahapan sebagai berikut: setiap pelanggran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan jalan diperiksa menurut cara pemeriksaan cepat dan bagi mereka yang terbukti melanggar dapat dikenai pidana denda berdasarkan penetapan pengadilan. Acara pemeriksaan cepat dapat dilaksanakan tanpa kehadiran pelanggar. Pelanggar yang tidak dapat hadir dapat menitipkan denda kepada bank yang ditunjuk oleh pemerintah. Jumlah denda yang dititpkan kepada bank, sebesar denda maksimal yang dikenakan untuk setiap Pelanggran Lalu

Lintas dan angkutan Jalan. Bukti penertipan uang denda wajib dilampirkan dalam berkas bukti pelanggaran.

Dalam hal putusan pengadilan menetapkan pidana denda lebih kecil daripada uang denda yang dititipkan sisa uang denda harus diberitahukan kepada pelanggar untuk diambil dalam waktu 1 (satu) tahun sejak penetapan putusan pengadilan disetorkan kepada kas Negara. Uang denda yang ditetapkan pengadilan disetorkan kas Negara sebagai penerimaan negara bukan pajak.

Sebagian penerimaan Negara bukan pajak sebagaimana maksud, dialokasikan sebagai insentif bagi Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri sipil yang melaksanakan penegakan hukum di Jalan yang pelaksanaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Terhadap benda sitaan dalam perkara pelanggaran Lalu Lintas dan angkutan jalan, Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang melakukan penyitaan, penyimpanan dan penitipan benda sitaan yang diduga berhubungan tindak pidana Lalu Lintas dan angkutan jalan. Benda sitaan disimpan di rumah penyimpanan benda sitaan Negara. Dalam hal ini belum ada rumah penyimpanan benda sitaan negara di tempat yang bersangkutan, penyimpanan benda sitaan dapat dilakukan di Kantor Kepolisian Negara Republik Indonesia, di kantor kejaksaan negeri, di kantor pengadilan negeri, dan dalam keadaan memaksa di tempat penyimpanan lain, atau tetap di tempat semula benda itu disita.

Penyidik wajib mengidentifikasi dan mengumumkan benda sitaan Kendaraan Bermotor yang belum diketahui pemiliknya melalui media massa. Pengumuman sebagaimana dimaksud, menyebutkan ciri-ciri Kendaraan Bermotor tempat penyimpanan dan tanggal penyitaan. Pengumuman harus dilakukan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 6 (enam) bulan. Benda sitaan Kendaraan Bermotor setelah lewat waktu 1 (satu) tahun dan belum diketahui pemiliknya dapat dilelang untuk Negara berdasarkan penetapan pengadilan. Untuk mendukung penindakan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik. Hasil penggunaan peralatan elektronik dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan. (Ruslan Renggong, 2016: 213, 214)

1.4. Jenis Dampak Kecelakaan Lalu Lintas.

Karakteristik kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi:

- a. Kecelakaan tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain, contohnya seperti manbrak pohon, kendaraan tergelincir dan terguling akibat ban pecah serta menabrak kendaraan lain disaat menggunakan ponsel pada saat mengendarai.
- b. Kecelakaan ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan diwaktu atau tempat yang bersamaan.

Karakteristik kecelakaan menurut jenis tabrakan dan diklasifikasikan menjadi:

- a. *Angle* (RA) tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan arah yang berlawanan.
- b. *Rear-and* (RE) kendaraan menabrak dari belakang, kendaraan lain yang bergerak searah.
- c. *Sideswipe* (SS) kendaraan yang bergerak yang menabrak kendaraan yang lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama atau pada arah yang berlawanan.
- d. *Head-On* (HO) tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan tidak sideswipe. Menurut Soejono, (1984: 95) bahwa:

Dampak yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas dapat melimpa sekaligus atau hanya beberapa diantaranya. Berikut beberapa kondisi yang digunakan untuk mengklasifikasikan korban kecelakaan lalu lintas yaitu:

- a. Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari sejak terjadi kecelakaan tersebut.
- b. Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap dirumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan cacat tetap jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau tidak pulih selama-lamanya.

- c. Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau yang harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.

Ada beberapa pengguna jalan yang memperoleh hak utama diprioritaskan yaitu:

- 1) Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas
- 2) Ambulans yang mengangkut orang sakit
- 3) Kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan Lalu Lintas
- 4) Kendaraan pimpinan lembaga Negara Republik Indonesia
- 5) Kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga Internasional yang menjadi tamu Negara
- 6) Iring-iringan pengantar jenazah dan
- 7) Konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan dari petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia Yang dimaksud dengan kepentingan tertentu adalah kepentingan yang memerlukan penanganan segera antara lain, kendaraan untuk penanganan ancaman bom, kendaraan pengangkut pasukan, kendaraan untuk penanganan untuk huru-hara dan kendaraan untuk penanganan bencana alam. Kendaraan yang mendapat hak utama tersebut harus dikawal oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau menggunakan isyarat lampu merah atau biru dan bunyi sirene, alat pemberi isyarat Lalu Lintas dan rambu Lalu Lintas tidak berlaku bagi kendaraan yang mendapat hak utama. Jadi pada dasarnya kendaraan yang mendapat hak utama harus

dikawal oleh petugas Kepolisian dan alat pemberi isyarat Lalu Lintas dan Rambu Lalu Lintas tidak berlaku padanya.

1.5. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor.

Menurut Andi Hamzah, (2004: 165) bahwa:

Kegiatan mengemudikan kendaraan sepeda motor merupakan pekerjaan kompleks yang memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu karena waktu yang bersamaan pengemudi harus menghadapi dan menangani dua pekerjaan yaitu menangani kendaraan dengan peralatannya serta mengamati kondisi jalan dengan lalu lintasnya. Hal ini beresiko menimbulkan kecelakaan lalu lintas

Matriks Haldon merupakan suatu model konseptual yang mengaplikasikan prinsip-prinsip dasar kesehatan masyarakat untuk masalah kecelakaan lalu lintas, konsep ini dikembangkan oleh Dr. Wiliam Haddon Jr lebih dari 35 tahun yang lalu. Abdul Salam, (2014: 256). Menurut teori ini kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan dan lingkungan. Pada perkembangannya faktor lingkungan dibagi menjadi 2 yaitu lingkungan fisik dan lingkungan sosial. Wilam Haddon mengembangkan suatu matriks dimana manusia, kendaraan, lingkungan fisik dan sosial berinteraksi dalam suatu periode waktu tertentu. Penerapan permodelan kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga fase waktu, yaitu sebelum kecelakaan (pre-crash) saat kecelakaan (crash) dan setelah kecelakaan (post-crash).

Matriks host (manusia) yang merujuk pada pengendara sepeda motor *agent* yaitu kendaraan yang digunakan lingkungan fisik meliputi karakteristik

jalan dan kondisi lingkungan pada saat berlalu lintas dan lingkungan sosial merujuk pada norma (Moeljatno, (2002. 215) bahwa:

Norma sosial, budaya serta hukum yang berlaku dimasyarakat yang mendukung terciptanya keselamatan berlalu lintas, Sedangkan baris bersikan tahapan kecelakaan yang berfungsi untuk menentukan metode pencegahan kecelakaan pada tiap tahapan kejadian.

Setiap bagian dari manusia, kendaraan, lingkungan fisik dan sosial selalu berada pada dua keadaan, yaitu keadaan umum (*global state*) dan keadaan pada saat kejadian (*actual state*). Antara *actual state* dan *global state* terdapat hubungan yang saling ketergantungan, yaitu keadaan pengemudi tergantung pada *global state* pada kendaraan dan lingkungan serta situasi dimana pengemudi harus bereaksi. Jika reaksi pengemudi tidak sesuai *actual state* yang dihadapi saat itu, misalnya terlambat menginjak rem maka akan timbul gangguan keseimbangan pada pengendara tersebut, hal ini mengakibatkan terjadinya kecelakaan Lalu Lintas dengan dampak yang tidak diinginkan.

Manusia sebagai pengemudi adalah orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudikan, mengendalikan dan mengarahkan kendaraan ke tempat tujuan yang diinginkan. Menurut PP NO 43 Tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan bahwa:” pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawali calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor”. Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor fisiologis dan psikologis . Faktor fisiologis manusia yang dapat berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan adalah system syaraf, penglihatan, pendengaran, stabilitas perasaan, indera lain (sentuh bauh) modifikasi, (lelah,

obat). Sedangkan faktor psikologis berupa motivasi, intelegensi, pengalaman, emosi, kedewasaan dan kebiasaan. Faktor-faktor tersebut perlu mendapat perhatian karena cenderung sebagai penyebab potensial kecelakaan.

Karakteristik kemampuan, keterampilan dan kebiasaan pengguna jalan dan berlalu lintas merupakan penentu dalam keberhasilan beradaptasi tersebut. Perilaku pengemudi berasal dari interaksi antara faktor-faktor manusia dan juga faktor lain termasuk hubungan antara unsur kendaraan dan lingkungan jalan. Kombinasi dari faktor fisiologis dan psikologis menghasilkan faktor reaksi yang merupakan suatu rangkaian kejadian yang dialami pengemudi dalam melakukan bentuk tindakan akhir sebagai reaksi adanya gangguan dalam masa mengemudi yang diukur dalam satuan waktu detik. Tujuan akhir dari proses ini adalah menghindari kecelakaan.

Waktu reaksi terdiri dari empat bagian waktu, berkisar antara 0,5- 4 detik tergantung kompleksitas masalah yang dihadapi dan juga dipengaruhi antara karakteristik individual pengemudi, keempat waktu tersebut biasa disebut waktu PIEV, yaitu:

- a. *Perception* : masuknya rangsangan lewat panca indra
- b. *Intellection* : menelaah terhadap rangsangan.
- c. *Emation* : penanggapan terhadap rangsangan setelah proses *perception* dan *intellection*, dalam arti proses pengambilan keputusan.
- d. *Volition* : pengambilan tindakan sesuai dengan pertimbangan yang adil.

Untuk mengukur waktu lama yang dibutuhkan tiap bagian PIEV adalah sangat sulit, untuk keperluan perencanaan menurut hasil uji LA AASHTO (*Association of state highway and transportation official*) diketahui bahwa seorang pengemudi menggunakan waktu 2,5 detik untuk jarak penglihatan dan 2 detik untuk bereaksi diarah persimpangan WHO. Adapun faktor lain yang mempengaruhi karakteristik pengemudi, yaitu:

a. Usia Pengemudi.

Menurut Burhan Ashshofa, (1996: 231) “Usia mempunyai pengaruh penting terhadap kejadian kecelakaan Lalu Lintas. Orang yang berusia muda lebih banyak terlibat dalam suatu kecelakaan lalu lintas, baik sebagai pejalan kaki maupun sebagai pengemudi dibandingkan dengan orang yang berusia lanjut usia atau lebih tua”. Secara keseluruhan kecelakaan Lalu Lintas yang berasal kepada pengemudi yang berada pada pengemudi yang rentang usia 18 – 24 tahun. Hal ini bisa jadi dikarenakan pada usia dewasa muda terdapat sikap tergesah-gesah dan kecerobohan. Selain itu kelompok umur tersebut merupakan pengemudi pemula dengan tingkat emosi yang belum stabil serta belum hati-hati dalam mengendarai kendaraannya orang-orang yang berusia 30 tahun atau lebih cenderung memiliki sikap hati-hati dan menyadari adanya bahaya dibandingkan dengan usia muda.

b. Jenis Kelamin.

Menurut Padmo Wahyono, (1981: 70) Bahwa:” Informasi mengenai peran jenis kelamin terhadap terjadinya risiko kecelakaan Lalu Lintas dikemukakan oleh Waller di California pada tahun 1985, mendapatkan bahwa 91% pria cedera

akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia korban kecelakaan lalu lintas 81% pria dan 19% wanita dari total kecelakaan lalu lalulintas”.

c. Kemampuan Mengemudi.

Menurut Sholehuddin, (2003: 96) bahwa:” Kemampuan seseorang dalam mengemudi dengan aman ditentukan oleh faktor yang berkaitan, yaitu keterampilan mengemudi untuk mengendalikan arah kendaraan meliputi cara membelok atau merubah arah, cara mundur, cara mendahului kendaraan lain, cara mengikuti kendaraan lain serta mengendalikan kecepatan kendaraan yang dikemukakan melalui sistem gas, rem dan perseneling”.

Berdasarkan Pasal 18 ayat 1 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bahwa persyaratan pengemudi adalah setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki surat ijin mengemudi (SIM) dan Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 pasal 23 ayat (1) disebutkan syarat untuk memperoleh sim pengemudi harus lulus ujian teori dan praktik.

Defensive driving atau mengemudi *defensive* mengemudi adalah cara untuk selalu berfikir jauh kedepan dan selalu siap terhadap apapun yang mungkin terjadi dalam berkendara, salah satunya dengan mengemudi secara aman. *Defensive driving* berbeda dengan *safety driving* yang lebih menekankan berkendara dengan keterampilan dan pengalaman standar pengalaman berdasarkan standar keselamatan pengemudi yang menerapkan *defensive driving* adalah mereka yang bisa mengendalikan emosi tetap tenang, menanggapi kondisi diluar kendaraannya, penting yang terkait dengan *defensive driver* antara lain:

1. *Alertness* (kewaspadaan).
2. *Awareness* (kesadaran).
3. *Attitude* (sikap, mental) serta:
4. *Anticipation* (Antisipasi, menjaga semua kemungkinan).

Menurut Abdul Salam, (2004: 310) Bahwa: Pengemudi yang menerapkan *defensive driving* memiliki beberapa keuntungan, selalu bersikap untuk mengambil tindakan pencegahan dan meminimalkan kemungkinan kecelakaan ditengah Lalu Lintas yang sering kali semrawut serta disiplin pengendara lain yang masi minim.

d. Kepemilikan SIM.

SIM adalah bentuk penyerahan hak Negara kepada pengemudi guna menjalankan kendaraan dan menggunakan jalan atau berlalu lintas secara benar. SIM untuk pengendara sepeda motor yaitu SIM golongan C. Pengendara sepeda motor yang memiliki SIM sebelumnya harus melewati seleksi atau tes sesuai peraturan yang berlaku. Tes yang dilakukan adalah mengenai keterampilan mengenai pengemudi, pengetahuan tentang peraturan lalu lintas, sikap pengendara dan lain-lain. Dengan demikian dapat diasumsikan bahwa pengemudi yang memiliki SIM telah terampil dalam mengendarai kendaraan dan telah mengetahui peraturan lalu lintas, khususnya di jalan raya. Sedangkan pengemudi sepeda motor yang belum memiliki SIM dapat diasumsikan bahwa yang bersangkutan belum terampil dalam mengemudikan kendaraan dan belum mengetahui peraturan lalu lintas di jalan raya. Walaupun demikian hal ini tidak dapat diberlakukan secara

mutlak karena banyak pengemudi yang telah terampil mengemudikan sepeda motor akan tetapi karena suatu hal, yang bersangkutan belum mengusahakan memiliki SIM.

Bermasyarakat maka tentunya negara mempunyai suatu konsep tatanan hukum yang jelas dan konstruktif sehingga bisa di jadikan pedoman dalam menjalani kehidupan tanpa adanya perpecahan. Berdasarkan data yang dikeluarkan disitus resmi Kepolisian Negara Republik Indonesia kecelakaan lalu lintas yang terjadi sepanjang tahun 2016 adalah sebanyak 47.621 kecelakaan dengan persentase 65% diantaranya tabrakan 31% terguling 4% kondisi tabrakan jumlah ini menurun jika dibandingkan dengan data kecelakaan lalu lintas tahun 2017 yang berjumlah 62.290 kecelakaan.

Kecelakaan Lalu Lintas menurut Pasal 1 UU No 22 Tahun 2009 adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa penggunaan jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda, dan merusakkan barang orang lain suda diatur dalam pasal 406 ayat (1) KUHP Tentang Menghancurkan atau Merusakkan Barang yaitu Barangsiapa dengan sengaja dan secara melawan hukum menghancurkan, merusak, membuat tak dapat dipakai atau menghilangkan barang sesuatu yang seluruhnya atau sebagian milik orang lain diancam dengan pidana penjara paling lama dua tahun delapan bulan atau pidana denda paling banyak empat ribu lima ratus rupiah. Ada beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yakni:

1. Kelalaian pengguna jalan misalnya: menggunakan telepon pada saat mengendara, kondisi letih dan mengantuk, mengendarai kendaraan dalam keadaan mabuk kurangnya pemahaman terhadap rambu-rambu lalu lintas.
2. Ketidak layakan kendaraan misalnya: kendaraan dengan modifikasi yang tidak standar, rem bolong, kondisi ban yang suda tidak layak pakai, batas muatan yang melebihi muatan yang melibihi batas angkut kendaraan.
3. Ketidak layakan jalan dan/atau lingkungan: kondisi jalan yang berlubang, kurangnya pemasangan rambu-rambu lalu lintas.

Jenis kecelakaan lalu lintas digolongkan atas beberapa penggolongan sebagaimana diatur dalam pasal 229 UU No 22 Tahun 2009, yakni:

- Kecelakaan lalu lintas ringan, yakni merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- Kecelakaan lalu lintas sedang, yakni kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang. Luka ringan dimaksud adalah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap dirumah sakit atau selain yang diklasifikasikan dalam luka berat.
- Kecelakaan lalu lintas berat yakni kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia dan/atau luka berat, luka berat yang dimaksud adalah yang mengakibatkan korban:
 - Jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut.

- Tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan.
- Kehilangan salah satu panca indera.
- Menderita cacat berat atau lumpuh
- Terganggu daya pikir selama 4 (empat) minggu lebih.
- Gugur atau matinya kandungan seseorang .
- Luka yang membutuhkan perawatan rumah sakit lebih dari tiga puluh hari.

Menurut Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lain dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 1.000.000.00 (satu juta rupiah). Korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan atau denda paling banyak Rp. 2.000.000.00 (dua juta rupiah). Korban luka berat, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.10.000.000.00 (sepuluh juta rupiah), dalam hal kecelakaan tersebut mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan atau denda paling banyak Rp.12.000.000.00 (dua belas juta rupiah).

Pasal 360 ayat (1) dan KUHP

Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana paling lama lima tahun atau pidana kurungan satu tahun.

Ayat (2)

Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama Sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

1.6. Keselamatan Dalam Berkendara.

Menurut Satjipto Roharjo, (1980: 388) Bahwa manusia adalah pelaku dalam kehidupan ini dalam setiap gerak aktivitas sudah pasti manusia lebih mengutamakan keselamatan dan kenyamanan keselamatan Lalu Lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu Lintas yang disebabkan oleh manusia Kendaraan jalan dan/atau lingkungan, dan semestinya prinsip dari keamanan dan kenyamanan itu terdapat pula pada akitivitas berkendaraan

Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbesarnya barang dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. Berkendara adalah suatu kegiatan yang sangat lumrah di zaman ini karena sebuah tuntutan zaman untuk melakukan kegiatan dalam gerak aktivitas yang cepat dalam mengemudikan kendaraan setiap orang dituntut untuk mengutamakan keselamatan agar terciptanya suasana nyaman dan rasa aman dalam berkendara karena keselamatan adalah prioritas dalam berkendara (Pasal 1 ayat (31) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa:

Ada dua hal yang perlu diketahui hingga akan tercipta suatu kondisi yang nyaman dan selalu merasa aman dalam berkendara yaitu:

1. Faktor Interen (Dalam)

Faktor Interen adalah faktor yang terdapat dalam pribadi pengendara yaitu segala sesuatu yang menjunjung terciptanya rasa aman dan nyaman dalam berkendara ialah sikap ketika kita berkendara, perlu kita ketahui suatu kebijakan yang sangat bagus ketika kita dituntut untuk mematuhi peraturan lalu Lintas yang dibuat tidak lain untuk terciptanya rasa aman dan nyaman dalam berkendara namun nyatanya sangat minim kesadaran pengendara untuk mematuhi jauh dari pada itu suatu etika yang salah ketika sebuah pabrik kendaraan telah mendesain kendaraan itu dengan segala macam pertimbangan untuk terjaga keselamatan kenyamanan dalam berkendara tapi banyak dari sikap pengendara yang dengan keinginannya untuk mendesain ulang tanpa pertimbangan dan pemikiran tentang keselamatan dan kenyamanan dalam berkendara.

2. Faktor Eksteren (Luar)

Suryo Leksmono, (1982:46) bahwa:”Faktor ini sangat sedikit pengaruhnya bila dibandingkan faktor interen tapi perlu juga ketahui bahwa faktor eksteren juga perlu dibahas”. Untuk faktor Eksteren yang perlu dibahas adalah suatu sikap yang timbul karena ada dorongan atau pengaruh dari luar biasanya terjadi ketika lingkungan tempat kita tinggal atau komunitas kita tengah tren atau asik memodifikasi kendaraannya tetapi yang salah dari modif itu adalah tidak memperhatikan sama sekali terhadap keselamatan dan kenyamanan dalam berkendara.

Peraturan yang telah dibuat bukan untuk dilanggar tetapi untuk ditaati tetapi yakinlah ketika kita mengendarai kendaraan dengan patuh dan taat dengan

peraturan maka rasa aman dan nyaman akan hadir pada setiap berkendara dan perlu kita ketahui bahwa tidak ada peraturan Lalu Lintas yang merugikan pengendara (Suryo Leksmono Putranto. 1982: 8)

Berbicara tentang berbagai macam kenyamanan dan keamanan dalam berkendara pasti tidak akan lepas dari berbagai kejadian yang terjadi di jalan misalnya sikap selalu ingin tampil didepan atau lebih cepat dari yang lain sebenarnya kebiasaan ini harus ditinggalkan sedinih mungkin dan harus jauh dari setiap diri dari Pengendara karena sikap ini hanya akan merugikan bagi diri sendiri. Keamanan dan kenyamanan dalam berkendara tidak akan tercipta sendiri tanpa adanya kemauan dari diri bagi selaku Pengendara. Banyak orang meninggal dengan sia-sia akibat kecelakaan lalu Lintas Ironisnya apakah kita pernah menyangka bahwa penyebab dari kecelakaan itu adalah kelalaian dari Pengendara seperti terlalu kencang dalam berkendara tidak memakai alat pelindung seperti helm yang sebenarnya menggunakan HP pada saat berkendara .

Peraturan Lalu Lintas yang di buat oleh Kepolisian mengenai tata tertib berkendara adalah peraturan yang baik untuk itu salah satu cara agar Pengendara terhindar dari kecelakaan peraturan tentang Lalu Lintas berkendara ditunjukan kepada semua lapisan masyarakat tidak memisahkan antara kaya dan miskin, pejabat atau rakyat Polisi atau Sipil, dll.

Manusia mempunyai insting naluri untuk menjaga keselamatan atas diri sendiri dalam setiap melakukan kegiatan apa lagi dalam mengemudikan kendaraan sebab keselamatan sangat diutamakan dalam melakukan aktivitas

kasusnya dalam berkendara. Etika yang baik memiliki kedudukan yang lebih tinggi dari ilmu, karena ahlak/etika adalah buah yang dihasilkan darinya, dalam bahasa yang lain sejauhmana ilmu masuk kedalam diri manusia dapat dilihat dari ketika dia beretika. Belajar beretika harus dimulai dari hal-hal yang ringan dan sederhana pertama tanamkan kesadaran bahwa pengguna jalan bukan hanya kalangan individual melainkan untuk semua masyarakat.

Ada hubungan antara faktor manusia (lengah, mengantuk, mabuk, lelah , tidak terampil, tidak tertib) dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Ada hubungan antara faktor kendaraan (rem blong, ban pecah, selp lampu kendaraan) dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Ada hubungan antara faktor lingkungan fisik (lubang, rusak, licin, tikungan, jalan gelap, hujan) dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor
Suryo Leksamono Putranto, (1982: 237).

BAB 3

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

3.1 Implementasi Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Penggunaan Telepon Seluler Pada Saat Mengendara.

Dampak Negatif Penggunaan Telepon Seluler pada saat Berkendaraan. Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis di Polrestabes Makassar Sulawesi Selatan, penulis mendapatkan data sehubungan dengan penggunaan Telepon Seluler pada saat berkendara dan upaya-upaya yang dilakukan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia khususnya Polrestabes Makassar Sulawesi Selatan dalam memiliki tugas dan wewenang sebagai pengatur Lalu Lintas di jalan terhadap kendaraan roda dua maupun roda empat. Telepon Seluler atau HP merupakan salah satu perkembangan teknologi yang semakin hari semakin meningkat mulai dari fasilitas yang disediakan sampai pada bentuknya. Perkembangan pesat dalam dunia sistem komunikasi akan mengubah pola komunikasi yang terjadi di masyarakat selama ini, sebelum ada media massa nyaris sistem komunikasi yang berkembang di Indonesia masih memadai peralatan yang sederhana (media tradisional maupun tatap muka). Akan tetapi beberapa tahun terakhir Indonesia dihebohkan dengan pola komunikasi melalui Telepon Seluler, dari banyak keuntungan komunikasi yang diberikan oleh teknologi komunikasi berupa Telepon Seluler ternyata terselip banyak sekali kerugian yang membawa dampak buruk terhadap perkembangan psikologis seseorang terhadap

kesehatan dan juga membuat aksi kejahatan serta praktik bisnis ilegal semakin marak terjadi.

Dampak negatif penggunaan Telepon Seluler pada saat mengemudi kendaraan yaitu bisa menyebabkan kecelakaan Lalu Lintas pada saat berkendara. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Pengguna Telepon Seluler bisa mengganggu konsentrasi dan menjadi penyebab terjadi kecelakaan Lalu Lintas. Bawasanya menggunakan Telepon Seluler sangat mengganggu konsentrasi pada saat mengemudikan kendaraan karena bisa menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang tidak diinginkan, karena keselamatan dalam berkendara adalah prioritas utama pada saat mengemudikan kendaraan, salah satu faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah aktivitas menelpon dan membaca atau mengirim pesan singkat (*short message system alias SMS*).

Menurut Kabak Humas Polrestabes Makassar Kompol H Burhanuddin HW (Wawancara tanggal 15 Juni 2017) bahwa pemakaian sekaligus pengguna Telepon Seluler sangat berbahaya dan berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang bisa mengakibatkan kerugian material bahkan menelan korban maupun luka-luka ataupun kerusakan pada kendaraan karena tingkat konsentrasi berkurang dan tidak fokus dalam berkendara, konsentrasi seseorang akan berkurang saat mengemudikan kendaraan sambil menggunakan Telepon Seluler menelpon ataupun mengirim pesan singkat (*short message system/SMS*) apa lagi dalam kecepatan tinggi, pengertian kecepatan tinggi wajib menggunakan kendaraan dengan penuh konsentrasi adalah mencakup melarang kegiatan-kegiatan yang mengganggu konsentrasi pada saat mengendarai, misalnya minum-minuman keras saat berkendara, mengkonsumsi obat terlarang, menggunakan Telepon Seluler dan lain sebagainya, kegiatan tersebut menyebabkan berpotensi menyebabkan kecelakaan Lalu Lintas.

Berbicara mengenai Implementasi, berarti tidak terlepas dari berbicara tentang kesadaran hukum dan ketaatan hukum. Banyak kalangan yang memandang bahwa kesadaran hukum sama dengan ketaatan hukum, padahal sebenarnya berbeda. Menurut Kabak Humas Polrestabes Makassar Akpol H Burhanuddin HW (Wawancara tanggal 13 Juli 2017) bahwa: Kesadaran hukum itu ada 2 (dua) Kesadaran hukum yang baik, yaitu ketaatan hukum yang atau *legal consciousness as within the law* (kesadaran hukum sebagai ketaatan, berada dalam hukum, sesuai dengan aturan hukum yang disadarinya)

1. Kesadaran hukum yang baik, yaitu ketaatan hukum atau kesadaran hukum sebagai ketaatan berada dalam hukum sesuai hukum yang disadarinya.
2. Kesadaran hukum yang buruk yaitu: ketidaktaatan hukum atau kesadaran hukum dalam wujud menantang hukum atau melanggar hukum

Kesadaran hukum mengacu ke orang-orang yang memahami hukum dan institusi-institusi hukum, yaitu pemahaman-pemahaman yang memberikan makna kepada pengalaman dan tindakan orang-orang. Dengan kata lain, kesadaran hukum adalah persoalan hukum sebagai perilaku dan bukan hukum sebagai aturan, norma atau asas. Dengan kesadaran hukum, seseorang dapat berperilaku positif yaitu taat hukum.

Faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas secara umum dapat dikelompokkan menjadi 4 faktor utama yaitu:

1) Faktor manusia

- a) Mengemudi dibawah pengaruh alkohol atau narkoba.
- b) Dalam keadaan lelah atau mengantuk.
- c) Menjalankan kendaraan dengan kecepatan tinggi
- d) Kurang waspada menggunakan Telepon Seluler (HP)
- e) Pada malam hari terdapat lampu kendaraan dari arah berlawanan yang menyilaukan pandangan mata.

2) Faktor kendaraan

- a) Sistem/alat rem yang tidak berfungsi dengan baik.
- b) Kondisi ban/roda yang tidak layak jalan.
- c) Lampu yang tidak memenuhi standar persyaratan Lalu Lintas.

3) Faktor Jalan.

- a) Desain tikungan yang tidak memenuhi syarat.
- b) Lebar jalan yang tidak mencukupi.
- c) Kerusakan pada permukaan jalan.

4) Faktor lingkungan/cuaca.

- a) Pola pengaturan parkir di tempat umum yang tidak teratur, contoh: di daerah pertokoan, pasar dan rumah sakit.
- b) Tidak tersedianya fasilitas penyebrangan dan trotoar.
- c) Cuaca hujan dan berkabut yang mengakibatkan jalan licin dan tanah longsor. Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:

1. Kecelakaan Lalu Lintas ringan. Kecelakaan Lalu Lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

2. Kecelakaan Lalu Lintas sedang. Kecelakaan Lalu Lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang. Yang dimaksud dengan “luka ringan” adalah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap di rumah sakit atau selain yang di klasifikasikan dalam luka berat.

3. Kecelakaan Lalu Lintas Berat.

Kecelakaan Lalu Lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat. Yang dimaksud dengan “luka berat” adalah yang mengakibatkan korban:

- a. Jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut.
- b. Tidak mampu terus- menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan.
- c. Kehilangan salah satu panca indera
- d. Menderita cacat berat atau lumpuh.
- e. Terganggu daya pikir selama 4 (empat) minggu lebih.
- f. Gugur atau matinya kandungan seorang perempuan.
- g. Luka yang membutuhkan perawatan di rumah sakit lebih dari 30 (tiga puluh) hari.

Kecelakaan Lalu Lintas juga menyebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidak layakkan kendaraan, serta ketidak laikkan jalan atau lingkungan. Untuk mengetahui Implementasi pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009,

penulis telah melakukan penelitian di Polrestabes Makassar dengan rincian data sebagaimana terdapat dalam tabel dibawah ini:

Tabel. 1
Data Laka Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2015

NO	BULAN	JUMLAH LAKA	KORBAN			RUGI MATERIAL
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	73	12	20	60	RP.193.070.000
2	FEBRUARI	64	11	21	64	RP.157.200.000
3	MARET	80	9	23	76	RP.198.130.000
4	APRIL	90	11	19	105	RP.188.880.000
5	MEI	86	10	21	92	RP.102.900.000
6	JUNI	69	5	19	75	RP. 94.800.000
7	JULI	87	14	17	94	RP.167.920.000
8	AGUSTUS	93	15	27	108	RP.301.500.000
9	SEPTEMBER	97	22	22	84	RP.267.950.000
10	OKTOBER	92	30	30	84	RP.207.675.000
11	NOVEMBER	60	19	19	47	RP.218.000.000
12	DESEMBER	70	20	20	56	RP.134.050.000
JUMLAH		961	136	258	945	RP.2.232.275.000

Sumber: Data Primer Tahun 2015

Bedasarkan tabel di atas, maka dapat di ketahui bahwa tahun 2015 jumlah yang paling banyak kasus pelanggaran Lalu Lintas di bulan agustus yang berjumlah 150 korban kecelakaan diikuti bulan april 145 korban, bulan oktober 144 korban,

jumlah keseluruhan kasus pada tahun 2015 sebanyak 961 kasus dan jumlah keseluruhan korban kecelakaan Lalu Lintas pada tahun 2015 sebanyak 1.339 orang, tabel diatas menunjukkan bahwa tingkat kasus kecelakaan Lalu Lintas mengalami peningkatan setiap hari.

Tabel. 2
Data Laka Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2016

NO	BULAN	JUMLAH LAKA	KORBAN			RUGI MATERIAL
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	63	9	2	66	RP.165.635.000
2	FEBRUARI	47	3	-	66	RP.114.750.000
3	MARET	82	9	-	111	RP.137.550.000
4	APRIL	76	9	-	81	RP.142.350.000
5	MEI	103	6	1	138	RP.165.350.000
6	JUNI	119	8	-	164	RP.278.675.000
7	JULI	90	7	-	130	RP.131.850.000
8	AGUSTUS	127	10	-	172	RP.307.380.000
9	SEPTEMBER	124	8	1	156	RP.172.030.000
10	OKTOBER	132	8	-	160	RP.205.525.000
11	NOVEMBER	128	8	1	150	RP.172.600.000
12	DESEMBER	130	12	2	161	RP.196.481.000
	TOTAL	1.221	97	7	1.555	RP.2.190.176.200

SUMBER: Data Primer Tahun 2016

Berdasarkan tabel di atas dapat di ketahui bahwa jumlah kasus pelanggaran Lalu lintas yang paling banyak adalah korban kecelakaan Lalu Lintas luka ringan yang berjumlah 1.555 orang korban, pelanggran Lalu Lintas luka berat dengan jumlah 97 orang korban dan yang meninggal dunia adalah berjumlah 7 orang, tabel diatas

menunjukkan bahwa kasus pelanggaran lalu lintas adalah korban kecelakaan luka ringan yang sangat tinggi.

Tabel. 3
Data Laka Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2017

NO	BULAN	JUMLAH LAKA	KORBAN			RUGI MATERIAL
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	100	10	1	107	RP.212.420.000
2	FEBRUARI	126	12	-	151	RP. 82.620.000
3	MARET	149	13	1	178	RP.239.375.000
4	APRIL	147	10	-	193	RP.307.945.000
5	MEI	134	15	-	164	RP.195.270.000
6	JUNI	100	7	1	117	RP.149.575.000
7	JULI					
8	AGUSTUS					
9	SEPTEMBER					
10	OKTOBER					
11	NOVEMBER					
12	DESEMBER					
	JUMLAH	756	67	3	910	RP.1.187.205.000

SUMBER: Data Primer Tahun 2017

Berdasarkan tabel di atas jumlah kasus menunjukkan bahwa kasus paling banyak adalah kasus kecelakaan Lalu Lintas korban luka ringan yang berjumlah 910 orang, kecelakaan lalu lintas korban luka berat adalah berjumlah 67 orang dan korban kecelakaan meninggal dunia adalah berjumlah 3 orang, berdasarkan tabel

diatas menunjukkan bahwa kasus kecelakaan Lalu Lintas di Kota Makassar makin meningkat karena faktanya di pertengahan tahun 2017 sudah menunjukkan korban sebanyak 980 korban kecelakaan Lalu Litas.

Tabel. 4
Data Laka Lantas Polrestabes Makassar Khusus Penggunaan Telepon Seluler Pada Saat Mengendara Pada Tahun 2015

NO	BULAN	JUMLAH LAKA	KORBAN			RUGI MATERIAL
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	50	12	20	60	RP.193.070.000
2	FEBRUARI	46	11	21	64	RP.157.200.000
3	MARET	68	9	23	76	RP.198.130.000
4	APRIL	70	11	19	105	RP.188.880.000
5	MEI	55	10	21	92	RP.102.900.000
6	JUNI	60	5	19	75	RP. 94.800.000
7	JULI	59	14	17	94	RP.167.920.000
8	AGUSTUS	75	15	27	108	RP.301.500.000
9	SEPTEMBER	77	22	22	84	RP.267.950.000
10	OKTOBER	62	13	30	84	RP.207.675.000
11	NOVEMBER	52	7	19	47	RP.218.000.000
12	DESEMBER	83	7	20	56	RP.134.050.000
JUMLAH		757	136	258	945	RP.2.232.275.000

Sumber: Data Primer Tahun 2015

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui jelas bahwa korban kecelakaan Lalu Lintas khusus penggunaan Telepon Seluler pada saat mengemudi pada tahun 2015 untuk korban kecelakaan luka berat 136 orang, meninggal dunia 258 Orang dan luka ringan 945 orang, dan jumlah kasus ditahun 2015 adalah 757 kasus dan jumlah korban keseluruhan sebanyak 1.339 orang, jumlah kecelakaan Lalu Lintas khusus penggunaan telepon seluler lebih banyak dari jumlah kecelakaan Lalu Lintas pada umumnya, dan dapat diketahui bahwa kesadaran masyarakat saat ini masih sangat minim, dan penegakkan hukum belum efektif sehingga jumlah kecelakaan Lalu Lintas mengalami peningkatan yang sangat signifikan. Menurut Kepala Laka Lantas Polrestabes Makassar Aiptu Sumadi (Wawancara tanggal 13 Juni 2017) mengatakan bahwa: jumlah kecelakaan di tahun 2015 meningkat karena semua yang berjenis kecelakaan Lalu Lintas harus dilaporkan kepada kepolisian dalam hal ini Polrestabes Makassar untuk didata dan dimasukkan kedalam data laka lantas Polrestabes Makassar dan jumlah kecelakaan Lalu Lintas pada tahun 2014 lebih sedikit yang berjumlah 1.075 orang, karena pada tahun 2014 tidak semua jenis kecelakaan Lalu Lintas didata oleh Laka Lantas Polrestabes Makassar kecuali data dan kasus yang ditangani oleh pihak Kepolisian Polrestabes Makassar yang masukkan dalam data Laka Lantas Polrestabes Makassar.

Tabel. 5
Data Laka Lantas Polrestabes Makassar Khusus Penggunaan Telepon
Seluler Pada Saat Mengendara Tahun 2016

NO	BULAN	JUMLAH LAKA	KORBAN			RUGI MATERIAL
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	60	10	12	69	RP.284.750.000
2	FEBRUARI	65	4	21	59	RP.118.975.000
3	MARET	61	9	20	45	RP.140.356.000
4	APRIL	61	6	19	45	RP.135.650.000
5	MEI	61	5	21	55	RP.120.525.000
6	JUNI	69	12	20	63	RP.106.025.000
7	JULI	72	8	24	72	RP.250.350.000
8	AGUSTUS	74	10	24	85	RP.167.300.000
9	SEPTEMBER	55	7	23	44	RP.42.270.0000
10	OKTOBER	66	21	15	59	RP.191.250.000
11	NOVEMBER	74	9	25	66	RP.197.410.000
12	DESEMBER	63	11	11	66	RP.348.360.000
JUMLAH		781	112	235	728	RP.2.103.221.000

Sumber: Data primer Tahun 2016

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa jumlah kecelakaan Lalu Litas pada tahun 2016 korban kecelakaan Lalu Lintas luka berat 112 orang, korban kecelakaan meninggal dunia 223 orang dan korban kecelakaan luka ringan 728

orang, jumlah kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2016 berjumlah 781 kasus dan jumlah korban keseluruhan sebanyak 1.075 orang.

Tabel. 6
Data Laka Lantus Polrestabes Makassar Khusus Penggunaan Telepon Seluler Pada Saat Berkendaraan Tahun 2017

NO	BULAN	JUMLAH LAKA	KORBAN			RUGI MATERIAL
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	65	10	12	45	RP.165.635.000
2	FEBRUARI	70	9	8	39	RP.114.750.000
3	MARET	64	16	5	85	RP.157.200.000
4	APRIL	66	8	6	75	RP.205.470.000
5	MEI	70	14	3	77	RP.190.150.000
6	JUNI	73	9	8	80	RP.197.410.000
7	JULI					
8	AGUSTUS					
9	SEPTEMBER					
10	OKTOBER					
11	NOVEMBER					
12	DESEMBER					
JUMLAH		408	66	42	401	RP.1.030.615.000

Sumber: Data Primer Tahun 2017

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa jumlah kecelakaan Lalu Lintas luka berat sebanyak 66 orang, meninggal dunia sebanyak 42 orang dan korban

kecelakaan Lalu Lintas luka ringan berjumlah 401 orang. jumlah kasus kecelakaan Lalu Lintas khusus penggunaan Telepon Seluler pada tahun 2017 sebanyak 408 kasus dan jumlah korban kecelakaan Lalu Lintas dari Januari – Juni 2017 sebanyak 509 orang.

Tabel . 7
Data Usia Pelanggaran Lalu Lintas Khususnya Pasal 106

No	Umur/Usia	2015	2016	2017
1	0 – 5	0/33	0/47	0/34
2	6 – 15	32/124	61/197	32/100
3	16 – 20	141/220	298/383	152/180
4	21 – 30	207/305	227/423	122/212
5	31 – 40	130/154	164/224	72/135
6	41 – 50	65/120	92/166	61/112
7	50 Ke atas	35/135	74/220	91/165
Total		1.701	2.576	1.468

Sumber: Data Primer Tahun 2015-2017

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui dengan jelas bahwa data yang ada di Polrestabes Makassar Data Usia Pelanggaran Lalu Lintas Khususnya Pasal 106, pelanggaran Lalu Lintas yang berusia 0 – 5 tahun sebanyak 114 orang, 6 – 15 tahun sebanyak 546 orang, 16 – 20 tahun sebanyak 1.374 orang ,yang berusia 21 – 30 tahun dengan jumlah 1.496 orang, yang berusia 31 – 40 sebanyak 878 orang, yang berusia 41 – 50 tahun sebanyak 616 orang dan yang berusia 50 tahun keatas sebanyak 720 orang.

Tabel. 8
Data Jenis Kelamin Pelanggar Lalu Lintas di Polrestabes
Makassar Dari Tahun 2015 – Juni 2017

No	Tahun	Laki-laki	Perempuan	Total
1	2015	850	489	1.339
2	2016	975	684	1.659
3	2017	501	479	980
Total		2.326	1.652	3.978

Sumber: Data Primer Tahun 2015-2017

Bedasarkan tabel diatas dapat diketahui jumlah jenis kelamin pelanggar Lalu Lintas di Polrestabes Makassar yang berjenis laki-laki pada tahun 2015 sebanyak 850 dan yang berjenis perempuan pada tahun 2015 sebanyak 489 orang, tahun 2016 yang berjenis laki-laki sebanyak 975, yang berjenis perempuan sebanyak 684, tahun 2017 yang berjenis laki-laki sebanyak 501, yang berjenis perempuan sebanyak 479 orang dan jumlah keseluruhan adalah sebanyak 3.978 orang.

Tabel. 9
Data Pengetahuan Hukum Terhadap Masyarakat Khususnya Pasal 106
UULLAJ

NO	Pasal 106	Mengetahui	Tidak
1	Ketentuan Hukum	14	36
2	Sanksi	11	39

Sumber Data: Hasil Kuisioner

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui pengetahuan hukum terhadap masyarakat khusus pasal 106 UULLAJ yang mengetahui ketentuan hukum 14 orang yang tidak megetahui 36 orang yang mengetahui sanksi 11 orang yang tidak mengetahui sanksi 39 orang.

Tabel. 10
Data Mengenai jenis Ketaatan

NO	Jenis Ketaatan	Jumlah
1	Ketaantan yang bersifat “ <i>compliance</i> ”	26
2	Ketaatan yang bersifat “ <i>Identification</i> ”	10
3	Ketaatan yang bersifat “ <i>Internalization</i> ”	14

Sumber Data: *Hasil Kuisisioner*

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui mengenai jenis ketaatan yang bersifat “*ompliance*” berjumlah 26 orang, ketaatan yang bersifat “*Identification*” berjumlah 10 orang, Ketaatan yang bersifat “*Internalization*” berjumlah 14 orang

Tabel. 11
Cara-cara Masyarakat untuk Memperoleh Pengetahuan Mengenai Pasal 106 UU Nomor 22 Tahu 209

NO	Cara Memperoleh Pengetahuan	Jumlah
1	Mendengar dari pada Pelanggar	16
2	Mengetahui Setelah Melakukan Pelanggaran Lalu intas	25
3	Mengetahui Pelanggaran Lalu Lintas	9

Sumber Data: *Hasil Kuisisioner*

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa cara-cara masyarakat untuk memperoleh pengetahuan mengenai pasal 106 UU No 22 Tahun 2009, yang Mendengar dari pada Pelanggar berjumlah 26 orang, yang Mengetahui Setelah Melakukan Pelanggaran Lalu lintas berjumlah 25 orang, yang Mengetahui Pelanggaran Lalu Lintas berjumlah 9 orang.

3.2. Upaya Penanggulangan Penggunaan Telepon Seluler Pada Saat Mengendara.

Penerapan sebuah kebijakan publik dalam menanggulangi kecelakaan Lalu Lintas bersifat dinamis sesuai dengan perkembangan pada masyarakat sebagai konsumen dari suatu kebijakan. Peningkatan jumlah kecelakaan Lalu Lintas sebagai suatu dinamika merupakan konsekuensi dari minimnya pengendalian oleh pihak-pihak yang berwenang terhadap peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Sehingga secara statistik dapat digambarkan realita angka kecelakaan berdasarkan persentasi relativitas (kecendrungan) bahwa total kecelakaan Lalu Lintas meningkat pertahunnya. Hal tersebut diatas menunjukkan bahwa penerapan setiap kebijakan upaya penanggulangan kecelakaan Lalu Lintas sehingga saat belum berjalan dengan efisien sebagai dampak dari suatu sistim manajemen yang belum terlaksana dengan baik.

Menurut Kabak Humas Polrestabes Makassar H Burhanuddin HW. (wawancara tanggal 14 Juli 2017) bahwa: Faktor penyebab kecelakaan Lalu Lintas yang didominasi oleh manusia mengisyaratkan bahwa konsep yang paling fundamental dalam penanggulangan kecelakaan adalah individu dan individu adalah

sebagai korban, wilayah geografis Indonesia yang berbentuk kepulauan sangat berpengaruh pada pembentukan karakter dan tingkat pengetahuan individu masyarakat, dimana latar belakang pengetahuan dan karakter orang dikawasan Timur sangat berbeda dengan orang yang berasal dari wilayah barat, sehingga untuk menyentuh secara langsung terhadap setiap individu perlu adanya fungsi pembinaan tentang pengetahuan dan kesadaran dalam berlalu lintas kepada masyarakat dengan cara bertindak yang sesuai dengan karakter dan latar belakang pengetahuan masyarakat setempat. Missing Link dalam sistim manajemen penanggulangan kecelakaan Lalu Lintas adalah pada proses pelaksanaan, pergerakan, pengawasan dan pengendalian. Setiap kebijakan yang disampaikan kepada publik dengan program level inovatif yang tinggi serta teknologi yang cukup canggih tidak dapat terdistribusi secara merata, sehingga pada tahap pelaksanaan masih bersifat parsial oleh daerah-daerah tertentu dengan latar belakang perbedaan situasi dan kondisi baik demografi, geografi, maupun dukungan dari pemerintah daerah setempat. Pemerintah daerah adalah Gubernur, Bupati/Wali kota dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintah daerah.

Menurut Kepala Laka Lantas Polrestabes Makassar Aiptu Sumadi. (wawancara tanggal 10 Juli 2017) bahwa: Polri merupakan instansi dengan sistim kendali pusat pada Mabes Polri sehingga standarisasi ukuran keberhasilan pelaksanaan tugas masi berdasarkan pada program kerja Polri secara nasional. Namun fakta yang ada menunjukkan bahwa karakteristik antar daerah di Indonesia berbeda-beda sehingga penerapan kebijakan penanggulangan kecelakaan Lalu

Lintas dengan skala nasional tidak dapat dilaksanakan secara merata. Maraknya pemasangan slogan dan semboyan Polri tentang keselamatan berlalu lintas saat ini beredar diseluruh pelosok daerah di Indonesia, namun pemaknaan aplikatifnya tidak dapat tercapai dengan baik yang disebabkan karena keterbatasan sumber daya manusia, misalnya anggaran serta sistem manajemen yang tidak terfokus pada pencapaian tujuan program namun hanya terbatas pelaksanaan. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan/atau lingkungan. Hal ini juga merupakan salah satu dampak dari tidak adanya penerapan program yang bersifat permanen dan berkelanjutan, sehingga menunjukkan persepsi inkonsistem pihak Polri terhadap program kebijakan yang ditetapkan. Bentuk ini dapat diperhatikan pada saat setiap adanya pergantian pimpinan dalam struktur tubuh Polri, yakni dengan “slogan” yang terselubung “lain koki lain masakan”

Strategis penanggulangan serta penanganan kecelakaan lalu lintas berdasarkan situasi dan kondisi saat ini dapat dijabarkan yaitu:

1) *Before* (Pencegahan kecelakaan Lalu Lintas

Pada tahapan ini yang menjadi fokus pembahasan adalah fungsi kordinasi, kerana salah satu faktor mendasar yang menghambat tercapainya tujuan dari suatu kebijakan Lalu Lintas, hal ini berdampak munculnya kepentingan tertentu dari setiap pihak yang seharusnya bekerja sama tetapi justru bertindak kontradiksi yang timbul mengarah timbulnya konflik

2) *During* (Penerapan Kebijakan Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas).

Setelah terbentuknya suatu kesepakatan formal dalam bentuk suatu kebijakan maka diperlukan konsep penerapan yang tepat sasaran, efektif dan efisien sesuai pola sesuai pola kerawanan kecelakaan Lalu Lintas. Hal ini dipengaruhi oleh sistem manajemen yang tidak terkendali dengan baik, elemen-elemen dalam sistem kebijakan Lalu Lintas masih menyimpang dari sistem kebijakan dalam arti tidak mengaktifkan fungsi masing-masing sebagai pendukung utama siklus sistem yang telah disepakati bersama.

3) *Afier* (Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas)

Konsep ideal pada tahapan ini adalah proses sesaat setelah terjadinya suatu kecelakaan Lalu Lintas yang membutuhkan penanganan secara tepat, cepat dan secara efisien oleh komponen terkait yang bertanggungjawab secara langsung dan berkewajiban untuk bergerak simultan pada saat mendapatkan informasi tentang terjadinya kecelakaan Lalu Lintas. Beberapa komponen terkait dalam penanganan kecelakaan Lalu Lintas adalah Polri sebagai penanggung jawab olah TKP, Rumah Sakit yang bertanggungjawab dalam upaya penanganan pertama (UGD) hingga proses perawatan serta jasa raharja sebagai penanggung jawab sebagai asuransi kecelakaan sesuai klasifikasi korban. Namun fakta yang terjadi di lapangan sering kali tidak menunjukkan hal yang diharapkan tersebut.

Selanjutnya penulis juga melakukan wawancara langsung dengan pihak Laka Lintas Polrestabes Makassar. Menurut Aiptu Sumadi (Wawancara tanggal 15 Juni 2017) bahwa: Sebenarnya kita tidak bisa menyalahkan begitu saja kepada penegak hukum, akan tetapi kita juga melihat faktor-faktor yang mengakibatkan mengapa

masyarakat bersikap apatis terhadap hukum, tentang penegak hukum yang ada di Indonesia, maka hal pertama yang harus dilakukan adalah menumbuhkan kesadaran masyarakat akan hukum. Hal ini sangatlah penting karena apabila kesadaran masyarakat akan hukum sudah tumbuh maka secara tidak langsung peran serta masyarakat dalam upaya penegakan hukum akan tumbuh dengan sendirinya. Meningkatnya angka pelanggaran Lalu Lintas pada saat ini tidak lain disebabkan karena minimnya kesadaran masyarakat akan hukum sehingga masih banyak ditemukan pelanggaran Lalu Lintas di Kota Makassar. Pemakaian Telepon Seluler baik pada saat menelpon maupun mengirim pesan singkat (*short message system*/SMS) atau memperbarui status disosial media dan melakukan kegiatan lainnya yang bisa mengganggu konsentrasi pada saat mengemudikan kendaraan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan itu termasuk dalam kategori kelalaian pengemudi karena hilangnya konsentrasi. Pentingnya kesadaran pada pengemudi akan keselamatan dalam berlalu lintas guna mencegah dan/atau menghindari terjadinya sebuah kecelakaan Lalu Lintas dalam berkendara. (wawancara tanggal 04 Juli 2017).

Menurut Kabak Humas H Burhanuddin HW (wawancara tanggal 13/07/2017) Menyatakan bahwa: "Penerapan Pasal 106 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini masih kurang efektif, disebabkan karena minimnya kesadaran masyarakat serta sumber daya manusia yang menjadi penyebab maraknya kecelakaan Lalu Lintas".

BAB 4

PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diuraikan di atas, maka kesimpulannya sebagai berikut:

1. Implementasi Pasal 106 UU NO 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih kurang efektif dilaksanakan di Kota Makassar masih terdapat pelanggaran terhadap ketentuan ini. Pelanggaran ini terjadi karena masih banyak masyarakat yang tidak mengetahui ketentuan hukum sekaligus sanksi dari ketentuan tersebut. Pelanggaran ini terjadi karena pengemudi kendaraan bermotor sering mengakibatkan peraturan dalam berlalu lintas dan tingkat ketaatan masyarakat terhadap suatu aturan hukum atau perundang-undangan masih rendah.
2. Upaya-upaya yang dilakukan oleh aparat penegak hukum khususnya pihak kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan di kota Makassar yaitu dengan memberikan penyuluhan diseluruh lapisan masyarakat tentang penggunaan Telepon Seluler pada saat mengendara yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, upaya pencegahan yaitu pemasangan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang jalan sebagai petunjuk bagi para pengguna jalan demi terciptanya keselamatan, keamanan, kenyamanan ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dan melakukan Patroli secara rutin, upaya *repressif*

(penindakan) yaitu yang bertujuan untuk memberikan efek jera terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian, dan upaya yang dilakukan di rumah Tahanan untuk membina masyarakat pentingnya keselamatan dalam berlalu lintas.

4.2. Saran.

Dalam menyikapi permasalahan yang berkaitan, tanpa bermaksud untuk mengurangi, penulis ingin memberikan saran sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada seluruh masyarakat untuk lebih konsentrasi dan fokus dalam mengemudikan kendaraan, karena mengemudikan kendaraan wajib dengan penuh konsentrasi, agar terhindar dari kecelakaan Lalu Lintas guna memelihara keselamatan, kenyamanan, keamanan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas.
2. Diharapkan kepada Pemerintah agar memasukkan pelajaran berlalu lintas ke kurikulum Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Sekolah Menengah Atas (SMA) untuk membangunkan kesadaran hukum sejak dini agar masyarakat sadar akan pentingnya berlalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- A Setiarja.. 1990, *Dialektika Hukum Dan Moral Dalam Pembangunan Masyarakat Indonesia*, Yogyakarta: Kanisius.
- Abubakar Iskandar. 1996. *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang Tertib*, Jakarta : Departemen Perhubungan Indonesia
- Achmad Ali. 2009. *Menguak Teori Hukum (Legal theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence)*, Jakarta: Kecana Prenada Media Group
- Arif, Barda Nawawi. 1998. *Beberapa aspek kebijakan penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*: Citra Aditya Bakti.
- Andi Hamzah, . 2004 *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Abdul Salam,. 2014. *Ilmu Kepolisian*, PTIK, Jakarta.
- A Setiarja. 1990., *Dialektika Hukum Dan Moral Dalam Pembangunan Masyarakat Indonesia*, Yogyakarta: Kanisius.
- Burhan Ashshofa. 1996. *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta.
- D Soejono, 1984. *Sejarah Dan Aza-Azas Penologi (Pemasyarakatan)*, Bandung: Armico.
- Hadi Tunggal, 2006. *Undang-Undang Telekomunikasi Beserta Peraturan Pelaksanaannya*, Harvarindo, Jakarta.
- Moeljatno. 2002. *Azas-Azas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cita.
- Moeljatno. 1985. *Fungsi Dan Tujuan Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta: Bina Askara.
- Suryo Leksmono Putranto. 1982. *Rekayasa Lalu Lintas*, Jakarta: Indeks.
- Suwardjoko P. Warpani. 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB

Padmo Wahjono. 1982. *Indonesia Negara Berdasarkan Atas Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Romli Atmasasmita. 1995. *Kapita Selekta Hukum Pidana Dan Kriminologi*, Bandung: Mandar Maju.

Ruslan Renggong. 2016. *Hukum Pidana Khusus (Memahami Delik-Delik di Luar KUHP)*, PT. Kharisma Putra Utama, Jakarta

Satjipto Raharjo. 1980 *Hukum Dan Masyarakat*: Angkasa.

Sholehuddin. 2003. *Sistem Sanksi Dalam Hukum Pidana*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Wirjono Prodjodikoro. 1989. *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia*, Bandung: Eresco.

Undang-Undang RI Nomor 22 tahun 2009

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 36 Tahun 1999 Tentang Telekomunikasi.

Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2002 Tentang Sistem Nasional, Penelitian, Pengembangan Dan Penerapan Ilmu Dan Teknologi

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan

Undang-Undang Nomor 22 TAHUN 2009 Tentang Lalu lintas

Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2000 Penyelenggaraan Telekomunikasi.