

BAB III
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 PASAL 115 HURUF B
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

3.1 Latar Belakang Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Menurut Djajoesman, bahwa secara harfiah lalu lintas diartikan sebagai gerak (bolak balik) manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum (Djajoesman 1976, 35). Sedangkan menurut Poerdawarminta dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia menyatakan bahwa lalu lintas adalah berjalan bolak balik, hilir mudik perihal perjalanan di jalan dan sebagainya serta berhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lain di jalan dengan menggunakan alat gerak (Poerdawarminta 2002, 92).

Pada masa pemerintahan Belanda, Lalu lintas dan angkutan tertuang dalam sebuah peraturan yang bernama "*Werverkeersordonnantie*". Seiring perkembangan waktu, *Werverkeersordonnantie* dianggap tidak lagi sesuai dengan kebutuhan dan kemudian peraturan tersebut diamandemen dan diterbitkan kembali dalam *Staatsblad* 1940 No. 72. Setelah Indonesia merdeka, *Werverkeersordonnantie* kembali diubah pada tahun 1951 melalui Undang-Undang Nomor 3 tahun 1951 yang mengatur perubahan dan tambahan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (*Werverkeersordonnantie*, *Staatsblad* 1933 No. 86).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disetujui oleh Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dalam sidang Paripurna pada tanggal 26 Mei 2009 dan resmi menjadi undang-undang pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini menggantikan aturan sebelumnya yaitu Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 yang dinilai sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Sumarna 2010). Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992

terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah clausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal (Gurning 2013).

Setelah 15 tahun sejak diberlakukan Undang-Undang Nomor 15 tahun 1951, pemerintah Indonesia kembali mengatur Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui Undang-Undang baru, yang sekaligus mencabut peraturan sebelumnya. Undang-Undang tersebut adalah Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang pada waktu itu atas persetujuan bersama antara Presiden Soekarno dengan DPR GR (Dewan Perwakilan Rakyat Gotong Royong). Undang-Undang No. 3 Tahun 1965 ini bahwa ini adalah Undang-Undang pertama yang mengatur Lalu Lintas Angkutan Jalan di Indonesia setelah Indonesia merdeka (Ulum 2024, 769)

Selanjutnya diberlakukan perubahan terhadap Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1951 dengan mengeluarkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Undang-undang ini menekankan pentingnya bahwa untuk mewujudkan tujuan pembangunan nasional sebagai perwujudan nilai-nilai Pancasila, transportasi memegang peranan yang penting dan strategis dalam proses pembangunan nasional yang berorientasi pada kelestarian lingkungan. Hal ini harus tercermin dalam pemenuhan kebutuhan mobilitas di seluruh sektor dan wilayah. Transportasi berfungsi sebagai elemen penting yang mendukung kelancaran aktivitas ekonomi, pemererat persatuan dan kesatuan, serta memberikan dampak pada berbagai aspek kehidupan berbangsa dan bernegara (Ulum 2024, 769)

Setelah melalui rangkaian proses yang panjang dan dengan semangat reformasi serta perubahan, akhirnya dibentuk Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini, dinyatakan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional

sebagai bagian dari upaya untuk meningkatkan kesejahteraan umum (Gurning 2013).

Dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang – Undang ini adalah:

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat (Pasal 3 UU Nomor 22 Tahun 2009)

Selanjutnya, pada paragraf kelima dalam Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, dinyatakan bahwa penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan undang-undang ini tidak hanya bertujuan untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terintegrasi dengan moda angkutan lainnya, tetapi juga untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan masyarakat, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta menjunjung tinggi martabat bangsa (Penjelasan UU No 22 Tahun 2009)

Menurut Bagir Manan, peraturan perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang disusun oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang, yang bersifat mengikat secara umum dan disusun secara sistematis sesuai dengan jenis dan hierarki yang didasarkan pada asas bahwa peraturan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi, proses pembentukan undang-undang yang baik, harus diatur secara komprehensif baik mengenai proses perencanaan, penyiapan, pembahasan, pengesahan sampai dengan pengundangan (Manan 1992, 60).

Melihat beberapa penjelasan diatas, pada dasarnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berfungsi sebagai pelengkap dari keseluruhan perubahan undang-undang mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku saat ini. Sebagai undang-undang terbaru, kedudukan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memiliki kekuatan yang berlandaskan pada asas *lex*

posterior derogat lex priori yang berarti bahwa substansi undang-undang yang baru mengalahkan atau mengesampingkan undang-undang yang lama (Anugrah 2021, 97).

Selanjutnya suatu peraturan Perundang-undangan seperti Undang-Undang pada prinsipnya dibentuk dengan tujuan yang hendak dicapai. Maksud dan tujuan diberlakukannya undang-undang ini dapat diapahami dengan mempertimbangkan alasan dibalik pembentukan atau lahirnya undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 itu sendiri, pada dasarnya kita dapat melihat dari konsideran menimbang yang terdapat pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang yang antara lain menyebutkan:

- a. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. Bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;
- d. Bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- e. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; (UU Nomor 22 Tahun 2009).

Dalam penjelasan umum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada paragraf ke-3 ketiga dijelaskan bahwa pengelolaan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan secara bersama oleh semua instansi terkait, yaitu sebagai berikut:

- 1) Urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;

- 2) Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 3) Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
- 4) Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
- 5) Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan (penjelasan UU Nomor 22 Tahun 2009).

Pembagian kewenangan dalam pembinaan ini bertujuan agar tugas dan tanggung jawab masing-masing pihak dalam bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi lebih jelas dan transparan, sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dilakukan dengan aman, tertib, lancar, efisien, dan dapat dipertanggungjawabkan.

Tujuan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah untuk melengkapi Undang-Undang sebelumnya yang berkaitan dengan aspek-aspek teknis operasional. Dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, hal-hal tersebut diatur melalui peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya. Namun, dalam Undang-Undang ini, pengaturan tersebut telah dilakukan secara jelas dan rinci, dengan harapan memberikan kepastian hukum sehingga tidak lagi diperlukan banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya.

Berdasarkan beberapa alasan yang melatarbelakangi lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, dapat disimpulkan bahwa tujuan pembentukannya adalah untuk melengkapi regulasi sebelumnya yang mengalami keterbatasan akibat perubahan dinamika kehidupan. Bagir Manan mengemukakan bahwa dalam merancang suatu undang-undang, penting

untuk memperhatikan tujuan terbentuknya (Manan 1992, 60). Sejalan dengan pandangan tersebut, dapat disimpulkan bahwa dinamika dalam sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia menjadi faktor utama yang mendasari perubahan terhadap regulasi sebelumnya, sehingga mendorong lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

3.2 Anatomi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 115 Huruf b Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Menurut Pasal 115 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yakni, huruf a dilarang mengemudikan kendaraan bermotor melebihi batas kecepatan paling tinggi yang diperbolehkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21, serta huruf b yakni dilarang berbalapan dengan kendaraan bermotor lain.

Sesuai dengan undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, ketentuan mengenai pelanggaran yang terkait dengan balapan motor diatur dalam pasal 115 huruf b menyebutkan bahwa:

“Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jalan dilarang berbalapan dengan Kendaraan Bermotor lain”.

Pasal 115 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menetapkan larangan bagi pengemudi kendaraan yang mengemudikan kendaraannya melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan, serta melarang berbalapan dengan kendaraan bermotor lainnya. Pelanggaran terhadap ketentuan ini akan dikenakan sanksi bagi pelanggar. Pasal 115 juga menunjukkan adanya praktik balapan motor, karena unsur-unsur yang terkait dengan balapan telah terpenuhi, yaitu pelanggaran batas kecepatan dan berbalapan dengan kendaraan lain di jalan umum.

Pengaturan tentang balap liar sendiri termuat pada pasal 297 Jo pasal 115 huruf b Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, aksi balap liar ini merupakan sebuah pelanggaran, karena berpotensi menimbulkan kegaduhan dan rentan menyebabkan kecelakaan yang bisa merugikan pelaku sendiri, penonton maupun pengguna jalan lainnya. Namun pada kenyataan masih banyak terdapat pelanggaran terhadap aturan tersebut. Sehingga diperlukan

upaya yang maksimal untuk menanggulangi balapan liar tersebut. Perlunya peran dari penegak hukum dalam menertibkan pengendara sepeda motor yang tidak sesuai fungsinya ini, untuk terciptanya keselamatan, keamanan dan ketertiban di jalan raya. Melihat penggunaan kendaraan di jalan semakin meningkat setiap tahunnya (Dewi 2022, 386)

Balap motor, atau yang lebih dikenal dengan balap liar adalah balapan di jalan umum atau area terbuka tanpa izin resmi. Kegiatan ini sering melanggar hukum dan membahayakan keselamatan peserta serta masyarakat (Gultom 2025, 87). Balapan liar ini umumnya tidak dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan yang memadai, seperti helm, jaket, dan sarung tangan, serta kondisi kendaraan yang tidak memenuhi standar, contohnya tanpa spion, lampu yang tidak berfungsi, dan mesin yang kurang baik. Selain kurangnya perlengkapan dan keamanan, aksi kebut-kebutan di jalan umum juga memicu terjadinya kemacetan yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas di sekitarnya. Jalan yang seharusnya digunakan untuk kepentingan bersama menjadi arena balap yang egois, menghambat mobilitas orang lain dan berpotensi menimbulkan kerugian ekonomi akibat keterlambatan dan inefisiensi. Tidak jarang, balap liar motor menyebabkan kecelakaan yang menimbulkan korban, kecelakaan ini tidak hanya menimpa pelaku balap liar, tetapi juga pengguna jalan lain yang tidak bersalah, seperti pejalan kaki, pengendara sepeda, atau kendaraan bermotor lainnya

Mirisnya, para pelaku balap liar seringkali tidak bertanggung jawab atas kecelakaan yang mereka sebabkan, meninggalkan korban dalam kondisi yang memprihatinkan. Lebih dari sekadar risiko kecelakaan, balap liar juga menimbulkan dampak negatif lainnya, seperti kebisingan yang mengganggu kenyamanan masyarakat sekitar, polusi udara akibat penggunaan knalpot racing yang tidak ramah lingkungan, serta citra buruk terhadap kota atau wilayah tempat balap liar tersebut sering diadakan (Pambudhi 2023, 228)

Dunia balap motor tidak dapat dipisahkan dari ajang balap motor liar. Dunia balap motor seharusnya dilakukan secara profesional, namun kemudian

berkembang menjadi balap motor liar. Balapan motor liar adalah suatu ajang yang diselenggarakan tanpa izin yang kerap kali dilakukan di tempat umum dan kegiatan balap motor liar ini sama sekali tidak dilakukan dilintas balap resmi, melainkan di jalan raya. Balap liar ini menjadi ajang mencari gengsi antar remaja, juga sebagai wadah perjudian di mana setiap dilakukan balapan selalu ada uang taruhan dari ratusan ribu hingga jutaan rupiah. Ajang balap motor liar ini merupakan kegiatan yang tergolong sangat berbahaya karna dilakukan tanpa persyaratan khusus. Selain membahayakan bagi diri sendiri namun juga membahayakan orang lain (Yuliartini, 2021) .

Di era globalisasi yang serba canggih ini, teknologi telah membawa perubahan besar dalam berbagai aspek kehidupan, termasuk pergaulan remaja. Baik dampak positif maupun negatif dari interaksi sosial yang dipengaruhi teknologi ini akan sangat memengaruhi masa depan mereka. Namun, banyak remaja yang lebih memilih terlibat dalam kegiatan yang merugikan dan tanpa batas. Salah satu contohnya adalah balapan motor, yang sering dilakukan karena remaja saat ini memiliki rasa ingin tahu yang tinggi dan banyak dipengaruhi oleh teman sebaya (Oktafia 2020, 11).

Balapan liar berbeda dengan balapan resmi. Dimana balapan resmi merupakan suatu kegiatan yang dilakukan secara terorganisir atau bertanggung jawab dalam melakukan adu kecepatan motor. Balapan resmi dilakukan disirkuit balapan ataupun fasilitas umum (jalan raya) yang diubah menjadi sirkuit balapan dan memiliki izin dari aparat yang berwenang serta memiliki aturan yang jelas dalam kegiatannya. Para pembalap dalam balapan resmi juga diwajibkan untuk memiliki kelengkapan sebagaimana yang telah ditetapkan oleh penyelenggara acara. Perbedaan mendasar antara balapan resmi dan balapan liar adalah pada tingkat risiko dan dampaknya. Balapan resmi, dengan standar keamanan dan pengawasan yang ketat, memiliki risiko kecelakaan yang relatif kecil. Sementara itu, balapan liar sangat berisiko tinggi menyebabkan kecelakaan yang dapat mengakibatkan luka berat, cacat

permanen, atau bahkan kematian, tidak hanya bagi pelaku, tetapi juga bagi pengguna jalan lain yang tidak bersalah.

Pasal 297 dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menetapkan sanksi pidana bagi siapa saja yang mengendarai kendaraan bermotor untuk berbalapan di jalan, seperti yang disebutkan dalam pasal 115 huruf b. Pelanggar dapat dihukum dengan kurungan maksimal 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 3.000.000,- (tiga juta rupiah). Dengan kata lain, setiap pengemudi yang terlibat balapan di jalan umum, baik disengaja maupun tidak, berpotensi dikenakan hukuman kurungan atau denda (Pasal 297 UU No 22 Tahun 2009).

Pelanggaran ini diproses sesuai dengan KUHAP dengan alur peradilan cepat atau rol yaitu mulai dari proses penyelidikan, penyidikan, pelimpahan ke pengadilan, sampai keluarnya putusan hakim yang merupakan pemberian putusan sanksi kepada pelanggar lalu lintas sesuai dengan Pasal 287 ayat (5) jo Pasal 297 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3.3 Urgensi Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 115 Huruf b Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

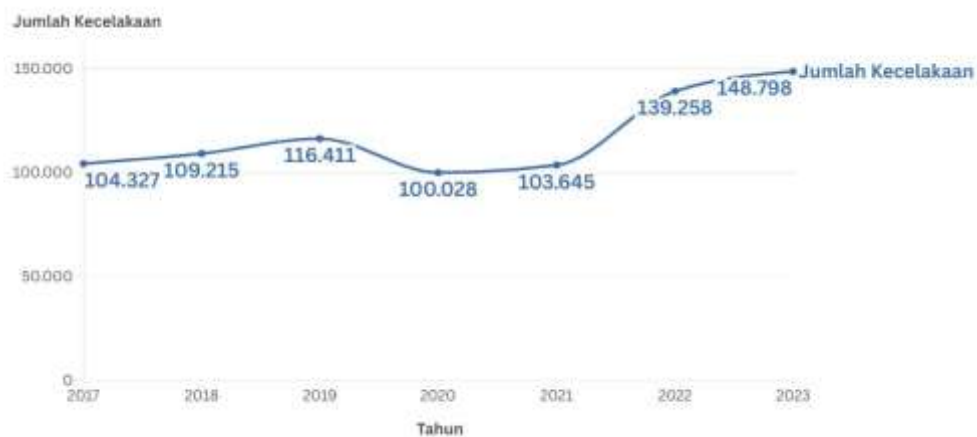
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan lahir sebagai respons terhadap berbagai permasalahan transportasi di Indonesia, terutama terkait keselamatan dan ketertiban di jalan raya. Salah satu pasal yang menjadi perhatian adalah Pasal 115 Huruf Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal tersebut lahir karena beberapa urgensi, antara lain:

a. Tingginya Angka Kecelakaan Lalu Lintas

Setiap tahun, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami peningkatan yang signifikan, banyak di antaranya disebabkan oleh perilaku berkendara yang ugal-ugalan dan membahayakan pengguna jalan lain. Pasal ini bertujuan untuk memberikan dasar hukum dalam menindak pengemudi yang melakukan tindakan berisiko.

Data insiden kecelakaan lalu lintas di Indonesia dari tahun ke tahun sebagai berikut:

Gambar 3.1
Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia
(2017-2023)



Sumber : <https://goodstats.id/article/jumlah-tragedi-kecelakaan-di-indonesia-terus-meningkat-02jno>

Data di atas menunjukkan kecelakaan lalu lintas di Indonesia yang terjadi dari tahun ke tahun. Sejak 2020, kecelakaan di Indonesia terus mengalami peningkatan hingga data terakhirnya yang berada di tahun 2023, di mana jumlah kecelakaan mencapai 148.798. Angka ini sekaligus merupakan yang tertinggi sejak 2017. Sementara itu, angka kecelakaan terendah sepanjang 2017-2023 berada di tahun 2020 yang hanya menyentuh angka 100.028.

Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Karena dengan adanya lalu lintas tersebut, memudahkan akses bagi masyarakat untuk melakukan kegiatannya untuk pemenuhan perekonomiannya. Tanpa adanya lalu lintas, dapat dibayangkan bagaimana sulitnya kita untuk menuju tempat pekerjaan atau melakukan pekerjaan yang berhubungan dengan penggunaan jalan raya. Tidak ada satu pun pekerjaan yang tidak luput dari penggunaan lalu lintas. Begitu besarnya manfaat lalu

lintas dalam kehidupan sehari-hari (Kansil 1995, 4). Di balik manfaat lalu lintas, banyaknya jumlah pengguna jalan setiap hari tidak terlepas dari berbagai masalah yang muncul. Salah satu masalah utama dalam lalu lintas adalah kecelakaan. Kecelakaan sering kali disebabkan oleh kelalaian pengemudi.

Ada tiga faktor utama yang menyebabkan jatuhnya korban jiwa di jalan raya atau kecelakaan lalu lintas, pertama adalah faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir adalah faktor jalan (bantul 2019). Kombinasi dari ketiga faktor itu bisa terjadi, antara manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan di samping itu masih ada faktor lingkungan, cuaca juga yang bisa berkontribusi terhadap kecelakaan

Beberapa kecelakaan lalu lintas yang lain disebabkan oleh perilaku pengguna jalan raya itu sendiri. Salah satu contoh yang nyata adalah pengendara kendaraan yang menerobos lampu merah. Tindakan ini tidak hanya melanggar aturan lalu lintas, tetapi juga dapat berakibat fatal, seperti menabrak pejalan kaki yang sedang menyebrang jalan. Selain itu, ketidaktahuan pengendara terhadap peraturan yang berlaku juga menjadi faktor pendorong terjadinya pelanggaran lalu lintas. Banyak pengendara yang tidak memahami atau kurang peduli terhadap rambu-rambu dan sinyal lalu lintas, sehingga mereka terjebak dalam situasi berbahaya. Misalnya, kurangnya pemahaman tentang batas kecepatan atau prioritas jalan dapat menyebabkan kecelakaan yang mengakibatkan kematian.

Pada kecelakaan lalu lintas yang terjadi antara lain disebabkan oleh kelelahan, kelengahan, kurang hati-hatian, pengaruh minuman keras dan mendengarkan musik saat sedang berkendara. Kondisi pengendara yang lengah pada pengendara dapat menyebabkan penurunan konsentrasi dan menimbulkan sikap tidak bertanggung jawab saat berkendara dapat mengakibatkan pengendara melakukan kelalaian saat berkendara yang

menimbulkan kerusakan atau dapat membahayakan diri pengendara dan pengguna jalan lain (Sari 2024,7).

Semua kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan pribadi maupun kendaran umum disebabkan oleh faktor pengemudi, pejalan kaki, kendaraan, sarana dan prasarana, petugas atau penegak hukum dalam lalu lintas jalan. Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila di antara pengguna jalan bisa berperilaku sopan, disiplin dan saling menghormati serta mengikuti tata cara berlalu lintas di mana ketertiban dan keselamatan hal yang utama harus diperhatikan .

b. Perlindungan Bagi Pengguna Jalan

Banyak kecelakaan yang tidak hanya melibatkan pengemudi yang kurang hati-hati, tetapi juga pengguna jalan lain seperti pejalan kaki, pesepeda, dan pengendara kendaraan bermotor lainnya. Mereka memiliki hak yang sama untuk menggunakan jalan dengan aman. Dengan adanya pasal ini, negara memiliki regulasi yang dapat digunakan untuk menegakkan aturan demi keselamatan bersama.

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur segala hak dan kewajiban pengguna jalan, serta perbuatan yang dilarang bagi pengguna jalan, sampai dengan sanksi pidana. Walaupun sudah ada aturannya, tidak dapat dipungkiri masih ada pengguna jalan yang melakukan perbuatan yang dapat merugikan sesama pengguna jalan lainnya.

Aktivitas lalu lintas tidak hanya dilalui oleh kendaraan bermotor saja. Aktivitas lalu lintas juga dilalui oleh pejalan kaki sehingga perlu adanya perlindungan terhadap pejalan kaki. Adanya hak perlindungan hukum terhadap hak pejalan kaki harus diperhatikan, baik perlindungan berupa fasilitas pendukung dan perlindungan lainnya. Beberapa fasilitas tersebut juga memiliki fungsi terhadap pejalan kaki, yang dalam hal ini sebagai bentuk perlindungan terhadap pejalan kaki, jika terdapat fasilitas yang disalahgunakan akan membahayakan pejalan kaki dan berpengaruh terhadap pengguna jalan lain. Pemerintah memberikan peraturan mengenai hak pejalan

kaki sebagaimana yang ditetapkan undang-undang. Dasar hukum yang mengatur tentang pengguna jalan dan pejalan kaki terlampir dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Ramdlon 1983, 23) .

Perlindungan hukum terhadap pengguna jalan memerlukan penegakan hukum yang tegas. Penegakan hukum menjadi kunci dalam perlindungan pengguna jalan. Polisi lalu lintas memiliki peran penting dalam memastikan pengemudi mematuhi aturan dan memberikan prioritas kepada pengguna jalan lainnya . Proses hukum juga memungkinkan korban kecelakaan agar mendapatkan hak nya berdasarkan peraturan yang mengatur (Irani 2022, 76).

c. Mendorong Kesadaran dan Disiplin Berkendara

Undang-Undang ini diperlukan untuk menanamkan budaya tertib berlalu lintas, terutama dengan meningkatnya jumlah kendaraan di Indonesia. Dengan adanya aturan yang jelas mengenai larangan berkendara secara membahayakan, diharapkan para pengemudi lebih berhati-hati dan bertanggung jawab saat di jalan (Putri 2020, 7).

Terdapat dua indikator disiplin berlalu lintas yaitu pertama, adanya kesadaran yang tinggi pada masyarakat atau seseorang. Kedua, seseorang atau masyarakat bersikap atau berperilaku taat, patuh pada peraturan yang berlaku karena sanksi yang akan di terima. Apabila melanggar aturan yang berlaku. Taat dalam berlalu lintas tentu sangat diperlukan, karena kesadaran dari diri sendiri bukanlah disebabkan orang lain. Dengan disiplin berlalu lintas dapat menghasilkan suatu kebiasaan positif bagi diri sendiri maupun orang lain, bukan karena takut pada sanksi namun sebagai inisiatif atau wujud dari hati nuraninya sendiri untuk berlaku disiplin (Pratiwi 2023, 513).

Terdapat empat aspek disiplin berlalu lintas di jalan raya yaitu;

- 1) Pemahaman terhadap peraturan lalu lintas
- 2) Bertanggungjawab terhadap keselamatan diri dan orang lain
- 3) Kehati-hatian atau kewaspadaan dalam berlalu lintas

4) Kesiapan diri dan kondisi kendaraan (Wardhana 2009, 112)

Semua aspek disiplin dalam berlalu lintas hendaknya diterapkan masyarakat terutama remaja milenial.

d. Menanggulangi Tindakan Berbahaya di Jalan

Banyak tindakan berbahaya yang sering terjadi di jalan raya, seperti balap liar, mengemudi dalam keadaan mabuk, atau berkendara sambil bermain ponsel. Tindakan-tindakan ini tidak hanya membahayakan diri sendiri, tetapi juga pengguna jalan lain. Balap liar, misalnya, seringkali menyebabkan kecelakaan yang melibatkan pengendara lain yang tidak bersalah. Mengemudi dalam keadaan mabuk jelas menurunkan konsentrasi dan kemampuan pengemudi dalam mengendalikan kendaraan, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan. Sementara itu, berkendara sambil bermain ponsel mengalihkan perhatian pengemudi dari jalan, membuatnya kurang waspada terhadap kondisi sekitar dan berpotensi menyebabkan tabrakan (Bangun 2022, 1147)

Dengan adanya Pasal 115 huruf b dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, diharapkan keselamatan dan ketertiban lalu lintas di Indonesia dapat meningkat, serta dapat menurunkan angka kecelakaan yang disebabkan oleh tindakan ceroboh atau berbahaya di jalan