

**IMPLEMENTASI UU NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG  
LALULINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP  
FREESTYLE MOTOR PENGEMUDI DI JALAN LINGKAR  
PALOPO**

*Skripsi*

*Diajukan kepada fakultas syariah IAIN Palopo untuk melakukan penelitian  
skripsi dalam rangka penyelesaian studi jenjang sarjana pada program studi  
hukum tata negara*



**IAIN PALOPO**

**Diajukan oleh:**

**JEFRI**

21 0302 0022

**Dosen Pembimbing**

- 1. Dr. Rahmawati, M.Ag.**
- 2. Hardianto, S.H., M.H.**

**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA  
FAKULTAS SYARIAH  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PALOPO  
2025**

## HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Jefri  
NIM : 2103020022  
Fakultas : Syariah  
Program Studi : Hukum Tata Negara

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa:

1. Skripsi ini merupakan hasil karya saya sendiri, bukan plagiasi atau duplikasi dari tulisan/karya orang lain yang saya akui sebagai tulisan atau pikiran saya sendiri,
2. Seluruh bagian dari skripsi ini adalah karya saya sendiri selain kutipan yang ditunjukkan sumbernya. Segala kekeliruan dan atau kesalahan yang ada di dalamnya adalah tanggungjawab saya.

Bilamana di kemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi administratif atas perbuatan tersebut dan gelar akademik yang saya peroleh karenanya dibatalkan.

Demikian pernyataan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.



Palopo, 10 September 2025

Jefri  
21 0302 0022



## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi Implementasi UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas Dan Angkutan Jalan Terhadap *Freestyle* Motor Pengemudi Di Jalan Lingkar Palopo ditulis oleh Jefri, Nomor Induk Mahasiswa (NIM) 2103020022, Mahasiswa Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Palopo, yang *dimunaqasyahkan* pada Hari Jumat, 29 Agustus 2025 Masehi bertepatan pada 05 Rabi'ul Awal 1447 *Hijriah* telah diperbaiki sesuai catatan dan permintaan Tim Penguji, dan diterima sebagai syarat meraih gelar Sarjana Hukum (S.H).

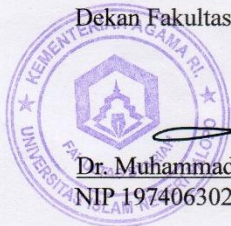
Palopo, 10 September 2025

### TIM PENGUJI

|                                                     |                   |         |
|-----------------------------------------------------|-------------------|---------|
| 1. Dr. Muhammad Tahmid Nur, M. Ag.                  | Ketua Sidang      | (.....) |
| 2. Dr. Fasiha, S.E.I., M.E.I.                       | Sekretaris Sidang | (.....) |
| 3. Prof. Dr. Hj. Andi Sukmawati Assad, S.Ag., M.Pd. | Penguji I         | (.....) |
| 4. Firmansyah, S.Pd., S.H., M.H.                    | Penguji II        | (.....) |
| 5. Dr. Rahmawati, M.Ag                              | Pembimbing I      | (.....) |
| 6. Hardianto, S.H., M.H.                            | Pembimbing II     | (.....) |

### Mengetahui:

a.n Rektor IAIN Palopo  
Dekan Fakultas Syariah



Dr. Muhammad Tahmid Nur, M. Ag.  
NIP.197406302005011004

Ketua Program Studi  
Hukum Tata Negara



Nurwani Halide, S.HI., M.H.  
NIP.198801062019032007

## PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillah, puji syukur senantiasa peneliti panjatkan kepada kehadiran Allah Swt yang telah melimpahkan rahmat dan nikmat kepada semua hamba-Nya, terlebih kepada peneliti sehingga dapat menyelesaikan Skripsi dengan judul “Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Freestyle Motor Di Jalan Lingkar Palopo”. Setelah melalui proses dan perjuangan dengan waktu yang cukup lama.

Shalawat dan salam senantiasa haturkan kepada Nabi Muhammad Saw beserta para keluarga dan para sahabat-Nya. Skripsi disusun untuk memenuhi syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Hukum Tata Negara Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palopo.

Penelitian ini peneliti peruntukan untuk kedua orang tua tercinta “Ayahanda Yunus dan Muhtia” yang telah memberikan Doa dalam proses penyusunan dan penulisan penelitian ini. Sungguh peneliti sadar bahwa usaha semaksimal apapun tidak mampu membalas semua itu, hanya doa dan bakti terbaik akan coba peneliti persembahkan untuk mereka berdua. Dalam hal ini penulis telah menyelesaikan kewajiban dibidang akademik hingga upaya dan kerja keras serta ilmu pengetahuan telah didapat sehingga penelitian baik bagi mahasiswa maupun masyarakat. Penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga dengan penuh ketulusan hati dan keikhlasan, kepada:

1. Rektor IAIN Palopo Dr. Abbas Langaji, M.Ag., Wakil Rektor Bidang Akademik Dan Pengembangan Kelembagaan Dr. Munir Yusuf, M.Pd. Wakil

Rektor Administrasi umum, Perencanaan dan Keuangan Dr. Masruddin, S.S.,M.Hum. Wakil Rektor Bidang Kemahasiswaan dan Kerja sama Dr. Takdir, S.H.,M.H. yang telah memberikan kesempatan kepada penulis menuntut ilmu pengetahuan pada Institut Agama Islam Negeri Palopo.

2. Dekan Fakultas Syariah Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palopo, Dr. Muhammad Tahmid Nur, M.Ag, Wakil Dekan Bidang Akademik dan Pengembangan kelembagaan Dr. Fasiha, S.E., M.E.I., Wakil Dekan Bidang Administrasi Umum, Perencanaan dan Keuangan, Ilham, S.Ag., M.A, Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama dan Muh. Darwis S.Ag., M.Ag, yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti menuntut ilmu Pengetahuan pada Fakultas Syariah.
3. Ketua Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah I nstitut Agama Islam Negeri (IAIN) Palopo, Nirwana Halide, S.HI., M.H dan sekretaris program studi Hukum Tata Negara, Firmansyah, S.Pd., S.H., M.H., yang telah memberikan arahan dalam mengangkat judul skripsi ini.
4. Dosen Pembimbing I, Dr. Rahmawati, M.Ag. Dosen Pembimbing II, Hardianto, S.H., M.H. yang telah memberikan arahan untuk menyelesaikan Skripsi ini.
5. Dosen Penguji I, Prof. Dr. Hj. Andi Sukmawati Assaad S.Ag., M.Pd. Dosen Penguji II, Firmansyah S.Pd., S.H., M.H. yang telah banyak memberikan arahan untuk menyelesaikan skripsi ini.
6. AKP Syahrudin kasat lantas polres kota palopo, yang telah mengarahkan untuk menyelesaikan penelitian skripsi ini.

7. Kepada semua teman seperjuangan, mahasiswa Program Studi Hukum Tata Negara IAIN Palopo angkatan 2021 (khususnya kelas D) yang telah kebersamai selama perkuliahan.
8. Teman-teman IKAMHU , yang selalu memberikan saran dalam penyusunan skripsi ini.
9. Teman-teman kelas HTN A yang selalu kebersamai selama penyusunan skripsi.
10. Kepada diri sendiri terima kasih sudah berjuang sejauh ini, sudah bertanggung jawab atas apa yang sudah di mulai, yang selalu yakin dan percaya bahwa disetiap kesulitan pasti ada kemudahan

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan yang jauh dari sempurna. Oleh karena itu, saran dan kritik yang bersifat membangun masih dibutuhkan dalam penulisan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi yang memerlukan dan bernilai ibadah di sisi-Nya. Aamiin.

Palopo, 2025  
Peneliti,

**Jefri**  
**NIM. 2103020022**

## PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB LATIN DAN SINGKATAN

### A. Transliterasi Arab-Latin

Daftar huruf bahasa Arab dan transliterasinya ke dalam huruf Latin dapat dilihat pada tabel berikut:

#### 1. Konsonan

| Huruf Arab | Nama | Huruf Latin        | Nama                        |
|------------|------|--------------------|-----------------------------|
| ا          | Alif | Tidak dilambangkan | tidak dilambangkan          |
| ب          | Ba   | B                  | Be                          |
| ت          | Ta   | T                  | Te                          |
| ث          | ṣa   | ṣ                  | es (dengan titik diatas)    |
| ج          | Jim  | J                  | Je                          |
| ح          | ḥa   | ḥ                  | ha (dengan titik di bawah)  |
| خ          | Kha  | Kh                 | ka dan ha                   |
| د          | Dal  | D                  | De                          |
| ذ          | Ḍal  | Z                  | zet (dengan titik di atas)  |
| ر          | Ra   | R                  | Er                          |
| ز          | Zai  | Z                  | Zet                         |
| س          | Sin  | S                  | Es                          |
| ش          | Syin | Sy                 | es dan ye                   |
| ص          | ṣad  | ṣ                  | es (dengan titik di bawah)  |
| ض          | ḍad  | ḍ                  | de (dengan titik di bawah)  |
| ط          | ṭa   | ṭ                  | te (dengan titik di bawah)  |
| ظ          | ẓa   | ẓ                  | zet (dengan titik di bawah) |
| ع          | ‘ain | ‘                  | apostrof terbalik           |
| غ          | Gain | G                  | Ge                          |
| ف          | Fa   | F                  | Ef                          |
| ق          | Qaf  | Q                  | Qi                          |

|   |        |   |          |
|---|--------|---|----------|
| ك | Kaf    | K | Ka       |
| ل | Lam    | L | El       |
| م | Mim    | M | Em       |
| ن | Nun    | N | En       |
| و | Wau    | W | We       |
| ه | Ha     | H | Ha       |
| ء | Hamzah | ‘ | Apostrof |
| ي | Ya     | Y | Ye       |

Hamzah (ء) yang terletak di awal kata mengikuti vokalnya tanpa diberi tanda apa pun. Jika ia terletak di tengah atau di akhir, maka ditulis dengan tanda (‘).

## 2. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri atas vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat transliterasinya sebagai berikut:

| Tanda | Nama          | Huruf Latin | Nama |
|-------|---------------|-------------|------|
| اَ    | <i>fathah</i> | a           | a    |
| اِ    | <i>kasrah</i> | i           | i    |
| اُ    | <i>ḍammah</i> | u           | u    |

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf, yaitu: Contoh:

| Tanda | Nama                  | Huruf Latin | Nama    |
|-------|-----------------------|-------------|---------|
| اِيْ  | <i>fathah dan yā'</i> | ai          | a dan i |
| اَوْ  | <i>fathah dan wau</i> | au          | a dan u |



Contoh:

كَيْفَ : *kaifa*  
هَوْلَ : *haura*

### 3. Maddah

*Maddah* atau vokal panjang yang lambangnya berupa harakat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

| Harakat dan Huruf | Nama                                          | Huruf dan Tanda | Nama                |
|-------------------|-----------------------------------------------|-----------------|---------------------|
| اَ...   اِ...     | <i>fathah</i> dan <i>alif</i> atau <i>yā'</i> | ā               | a dan garis di atas |
| إِ...             | <i>kasrah</i> dan <i>yā'</i>                  | ī               | i dan garis di atas |
| أُ...             | <i>ḍammah</i> dan <i>wau</i>                  | ū               | u dan garis di atas |

مَاتَ : *māta*  
رَمَى : *ramā*  
قِيلَ : *qīla*  
يَمُوتُ : *yamūtu*

### 4. Tā'marbūtah

Transliterasi untuk *tā'marbūtah* ada dua, yaitu: *tā'marbūtah* yang hidup atau mendapat harakat *fathah*, *kasrah*, dan *ḍamma*, transliterasinya adalah [t]. Sedangkan *tā'marbūtah* yang mati atau mendapat harakat sukun transliterasinya adalah [h].

Kalau kata yang berakhir dengan *tā'marbūtah* diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang *al-* serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka *tā'marbūtah* itu transliterasinya dengan ha (ha).

Contoh:

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ : *raudah al-aṭ fāl*

الْمَدِينَةُ الْفَاضِلَةُ : *al-madīnah al-fāḍilah*

الْحِكْمَةُ : *al-ḥikmah*

#### 5. Syaddah (*Tasydīd*)

*Syaddah* atau *tasydīd* yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda *tasydīd* ( ّ ), dalam transliterasi ini dilambangkan dengan perulangan huruf (konsonan ganda) yang diberi tanda *syaddah*.

Contoh:

رَبَّنَا : *rabbanā*

نَجَّيْنَا : *najjainā*

الْحَقُّ : *al-ḥaqq*

نُعْإِم : *nu'ima*

عُدُّو : *'aduwwun*

Jika huruf ى ber-*tasydid* di akhir sebuah kata dan didahulukan oleh huruf *kasrah* (ىسى), maka ia ditransliterasi seperti huruf *maddah* menjadi ī.

Contoh:

عَلِى : 'Alī (bukan 'Aliyy atau 'Aly)

عَرَبِى : 'Arabī (bukan 'Arabiyy atau 'Araby)

#### 6. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf ال (*alif lam ma'rifah*). Dalam pedoman transliterasi ini, kata sandang ditransliterasi

seperti biasa, al-, baik ketika diikuti oleh huruf *syamsi yah* maupun huruf *qamariyah*. Kata sandang tidak mengikuti bunyi huruf langsung yang mengikutinya dan dihubungkan dengan garis mendatar (-).

Contoh:

الشَّمْسُ : *al-syamsu* (bukan *asy-syamsu*)

الزَّلْزَلَةُ : *al-zalزالah* (*al-zalزالah*)

الْفَلْسَفَةُ : *al-falsafah*

الْبِلَادُ : *al-bilādu*

#### 7. *Hamzah*

Aturan transliterasi huruf hamzah menjadi apostrof (‘) hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan akhir kata. Namun, bila hamzah terletak di awal kata, ia tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab ia berupa alif.

Contoh:

تَأْمُرُونَ : *ta’murūna*

النَّوْعُ : *al-nau’*

سَيِّئٌ : *syai’un*

أَمْرٌ : *umirtu*

#### 8. *Penulisan Kata Arab yang Lazim Digunakan dalam Bahasa Indonesia*

Kata, istilah atau kalimat Arab yang transliterasinya adalah kata, istilah atau kalimat yang belum dibakukan dalam bahasa Indonesia. Kata, istilah atau kalimat yang sudah lazim dan menjadi bagian dari perbendaharaan bahasa Indonesia, atau lazim digunakan dalam dunia akademik tertentu, tidak lagi ditulis menurut

cara transliterasi diatas. Misalnya, kata al-Qur'an (dari *al-Qur'ān*), alhamdulillah, dan munaqasyah. Namun, bila kata-kata tersebut menjadi bagian dari satu rangkaian teks Arab, maka harus ditransliterasi secara utuh. Contoh:

*Syarh al-Arba'īn al-Nawāwī*

*Risālah fī Ri'āyah al-Maṣlahah*

#### 9. *Lafẓ al-Jalālah* (الله)

Kata “Allah” yang didahului pertikel seperti huruf *jarr* dan huruf lainnya atau berkedudukan sebagai *muḍāf ilaih* (frasa nominal), ditransliterasi tanpa huruf hamzah.

Contoh:

بِاللّٰهِ دِينَ ۝ *dīnullāh billāh*

Adapun *tā' marbūṭah* di akhir kata yang disandarkan kepada *lafẓ al-jalālah*, ditransliterasi dengan huruf [t].

Contoh:

هُمۡ فِي رَحْمَةِ اللّٰهِ : *hum fī rahmatillāh*

#### 10. *Huruf Kapital*

Walau sistem tulisan Arab tidak mengenal huruf kapital (*All Caps*), dalam transliterasinya huruf-huruf tersebut dikenai ketentuan tentang penggunaan huruf kapital berdasarkan pedoman ejaan Bahasa Indonesia yang berlaku (EYD). Huruf kapital, misalnya, digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri (orang, tmpat, bulan) dan huruf pertama pada permulaan kalimat. bila nama diri didahului oleh kata sandang (al-), maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal

nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya. Jika terletak pada awal kalimat, maka huruf A dari kata sandang tersebut menggunakan huruf kapital (Al-). Ketentuan yang sama juga berlaku untuk huruf awal dari judul referensi yang didahului oleh kata sandang al-, baik ketika ia ditulis dalam teks maupun dalam catatan rujukan (CK, DP, CDK, dan DR).

Contoh:

*Wa mā Muḥammadun illā rasūl*

*Inna awwala baitin wudi 'a linnāsi lallaẓī bi Bakkata mubārakan*

*Syahru Ramaḍān al-laẓī unzila fihi al-Qur 'ān*

*Naẓīr al-Dīn al-Ṭūsī*

*Naẓr Ḥāmid Abū Zayd*

*Al-Ṭūfī*

*Al-Maṣlahah fī al-Tasyrī al-Islāmī*

Jika nama resmi seseorang menggunakan kata Ibnu (anak dari) dan Abū (bapak dari) sebagai anak kedua terakhirnya, maka kedua nama terakhir itu harus disebutkan sebagai nama akhir dalam daftar pustaka atau agtar referensi.

Contoh:

Abū al-Walīd Muḥammad ibn Rusyd, ditulis menjadi: Rusyd, Abū al-Walīd Muḥammad (bukan: Rusyd, Abū al-Walīd Muḥammad Ibnu)

Naẓr Ḥāmid Abū Zaīd, ditulis menjadi: Abū Zaī, Naẓr Ḥāmid (bukan: Zaīd Naẓr Ḥamīd Abū)

## B. Daftar Singkatan

Swt. : *Subhanahu wa ta 'ala*

Saw. : *Sallallahu 'alaihi wa sallam*

|              |                                                   |
|--------------|---------------------------------------------------|
| as           | : <i>'alaihi al-salam</i>                         |
| H            | : Hijrah                                          |
| M            | : Masehi                                          |
| SM           | : Sebelum Masehi                                  |
| I            | : Lahir Tahun (untuk orang yang masih hidup saja) |
| w            | : Wafat tahun                                     |
| QS .../...:4 | : QS al-Baqarah/2:4 atau QS Ali 'Imran/3:4        |
| HR           | : Hadis Riwayat                                   |



## DAFTAR ISI

|                                                             |            |
|-------------------------------------------------------------|------------|
| <b>HALAMAN JUDUL .....</b>                                  | <b>i</b>   |
| <b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN .....</b>                    | <b>ii</b>  |
| <b>PRAKATA .....</b>                                        | <b>iii</b> |
| <b>PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB LATIN DAN SINGKATAN .....</b> | <b>vi</b>  |
| <b>DAFTAR ISI .....</b>                                     | <b>xiv</b> |
| <b>ABSTRAK .....</b>                                        | <b>xv</b>  |
| <b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>                              | <b>1</b>   |
| A. Latar Belakang.....                                      | 1          |
| B. Rumusan Masalah .....                                    | 9          |
| C. Tujuan Penelitian.....                                   | 9          |
| D. Manfaat Penelitian.....                                  | 10         |
| <b>BAB II KAJIAN TEORI .....</b>                            | <b>11</b>  |
| A. Penelitian Terdahulu Yang Relevan.....                   | 11         |
| B. Deskripsi Teori .....                                    | 14         |
| C. Kerangka Pikir.....                                      | 29         |
| <b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>                      | <b>30</b>  |
| A. Pendekatan dan Jenis Penelitian .....                    | 30         |
| B. Fokus Penelitian .....                                   | 30         |
| C. Desain Penelitian .....                                  | 31         |
| D. Definisi Istilah .....                                   | 31         |
| E. Data dan Sumber Data.....                                | 32         |
| F. Instrumen Penelitian .....                               | 33         |
| G. Teknik Pengumpulan Data .....                            | 34         |
| H. Pemeriksaan Keabsahan Data.....                          | 34         |
| I. Teknik Analisis Data.....                                | 34         |
| <b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>         | <b>36</b>  |
| A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....                     | 36         |
| B. Pembahasan .....                                         | 42         |
| <b>BAB V PENUTUP.....</b>                                   | <b>55</b>  |
| A. Kesimpulan.....                                          | 55         |
| B. Saran Dan Upaya.....                                     | 56         |
| <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>                                 | <b>60</b>  |
| <b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>                                | <b>60</b>  |
| <b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....</b>                           | <b>65</b>  |

## ABSTRAK

**Jefri, 2025.** *“Implementasi UU NO. 22 Tahun 2009 Terhadap Pengemudi Freestyle Motor Di Jalan Lingkar Palopo”* Skripsi Program Studi Hukum Tata Negara (siyasah), Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Palopo. Dibimbing, Hardianto dan Rahmawati.

Penelitian ini membahas implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam penegakan hukum terhadap pengemudi motor freestyle di Jalan Lingkar Palopo. Fenomena freestyle motor yang melibatkan berbagai atraksi berbahaya seperti wheelie dan standing di jalan umum menjadi perhatian serius karena berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan mengancam keselamatan pengguna jalan lainnya. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum empiris dengan pendekatan perundang-undangan. Hasil penelitian mengungkapkan bahwa pelaksanaan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 di Palopo menghadapi berbagai tantangan, terutama rendahnya kesadaran dan sikap patuh pengendara, serta keterbatasan pengawasan dari aparat kepolisian. Aparat kepolisian secara aktif melakukan sosialisasi keselamatan berlalu lintas, penegakan hukum dengan pemberian sanksi tegas, serta mengedukasi masyarakat, khususnya remaja, agar memahami dampak negatif dari aksi freestyle di jalan raya. Faktor penyebab utama tindakan freestyle salah satunya adalah kenakalan remaja sebagai bentuk pencarian identitas, diperparah dengan minimnya penyediaan fasilitas legal untuk menyalurkan minat dan bakat otomotif secara aman. Lebih lanjut, penelitian menyoroti pentingnya peran keluarga dan sekolah sebagai institusi pembinaan dalam memberikan edukasi dan pengawasan yang efektif terhadap remaja. Upaya kolaboratif antara pihak kepolisian, pemerintah daerah, keluarga, dan masyarakat sangat penting untuk menciptakan budaya berkendara yang aman dan tertib di Jalan Lingkar Palopo. Implementasi undang-undang ini tidak hanya berfungsi sebagai alat penegakan hukum, tetapi juga sebagai instrumen pembinaan untuk mengurangi perilaku berisiko dan meningkatkan kesadaran hukum serta keselamatan berlalu lintas. Data pelanggaran lalu lintas yang menunjukkan fluktuasi jumlah pelanggar dari tahun ke tahun juga menjadi indikator efektivitas penegakan hukum dan program edukasi yang dilaksanakan. Dengan demikian, diharapkan melalui pendekatan legal dan edukatif yang konsisten, perilaku pengemudi freestyle motor dapat diminimalisir dan diarahkan ke kegiatan yang lebih konstruktif dan aman bagi semua pengguna jalan.

**Kata Kunci:** Implementasi, Freestyle motor, Jalan lingkar palopo

## ABSTRACT

Jefri, 2025. "Implementation of Law No. 22 of 2009 on Freestyle Motorcycle Drivers on the Palopo Ring Road" Thesis, State Constitutional Law Study Program (siyasah), Faculty of Sharia, State Islamic University of Palopo. Supervised by Hardianto and Rahmawati

This study discusses the implementation of Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation in law enforcement against freestyle motorcycle drivers on the Palopo Ring Road. The phenomenon of freestyle motorcycles involving various dangerous tricks such as wheelies and standing on public roads is a serious concern because it has the potential to cause traffic accidents and threaten the safety of other road users. The type of research used is empirical legal research with a legislative approach. The results of the study reveal that the implementation of Law No. 22 of 2009 in Palopo faces various challenges, especially the low awareness and compliance of drivers, as well as limited supervision from police officers. Police officers actively conduct traffic safety socialization, law enforcement with strict sanctions, and educate the public, especially teenagers, to understand the negative impacts of freestyle actions on the highway. One of the main factors causing freestyle actions is juvenile delinquency as a form of identity search, exacerbated by the lack of legal facilities to channel automotive interests and talents safely. Furthermore, the study highlights the important role of families and schools as fostering institutions in providing effective education and supervision for teenagers. Collaborative efforts between the police, local government, families, and the community are crucial to creating a safe and orderly driving culture on the Palopo Ring Road. The implementation of this law serves not only as a law enforcement tool but also as a developmental tool to reduce risky behavior and increase legal awareness and traffic safety. Traffic violation data, which shows fluctuations in the number of violations from year to year, also serves as an indicator of the effectiveness of law enforcement and educational programs. Thus, it is hoped that through a consistent legal and educational approach, freestyle motorcycle driving behavior can be minimized and directed toward more constructive and safe activities for all road users.

**Keywords:** Implementation, Freestyle motorbike, Palopo ring road

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. sLatar Belakang**

Pengaruh globalisasi di bidang kehidupan berbangsa dan bernegara pada saat ini membawa manfaat bagi kehidupan manusia di berbagai negara terutama di negara berkembang. Pengaruh yang dapat dirasakan saat ini berupa lajunya perkembangan teknologi yang juga diikuti dengan pertumbuhan roda perekonomian masyarakat. Perkembangan dan pertumbuhan perekonomian yang semakin maju juga kemudian diikuti dengan meningkatnya kegiatan masyarakat dari suatu daerah ke daerah lain tentunya membutuhkan transportasi agar waktu yang dikeluarkan menjadi efisien. Transportasi adalah sarana untuk melakukan perpindahan suatu barang atau orang dengan tujuan mempersingkat waktu atau mempermudah perpindahan suatu barang. Dengan perkembangan yang semakin pesat maka tidak dapat dihindari apabila kini banyak sarana transportasi yang beredar dijalanan salah satunya merupakan kendaraan bermotor jenis roda dua atau disebut sepeda motor. Pengertian sepeda motor dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah sepeda besar yang dijalankan dengan motor.<sup>1</sup>

*Freestyle* motor adalah sebuah aksi atau atraksi mengendarai sepeda motor dengan berbagai trik seperti *wheelie*, *sliding*, *holy grab*, dan *burnout* yang biasanya dilakukan untuk menunjukkan kemampuan, mendapatkan pengakuan

---

<sup>1</sup> Ardian Pratama Putra and Hananto Widodo, 'Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Modifikasi Knalpot Racing Pada Sepeda Motor Di Kabupaten Ponorogo', *Novum: Jurnal Hukum*, ART 1. In Press SPK 19 (2023), 11–23.

sosial, atau sebagai bentuk hiburan. Fenomena ini sangat populer di kalangan generasi Z di Indonesia, yang menjadikannya sebagai cara untuk mengekspresikan diri dan mendapatkan eksistensi, terutama di media sosial dan komunitas motor. Motivasi utama generasi Z melakukan *freestyle* motor adalah keinginan untuk terkenal, menghibur, serta memperkuat ikatan sosial dalam komunitasnya. Selain memberikan nilai positif seperti peningkatan rasa percaya diri, kemampuan bersosialisasi, dan pengurangan stres, aktivitas ini juga memiliki banyak risiko.<sup>2</sup> Pelaksanaan *freestyle* motor yang sering kali dilakukan di jalan raya tanpa pengamanan yang memadai berpotensi membahayakan keselamatan pengendara dan pengguna jalan lain. Karena alasan itulah, polisi sering melakukan penindakan dengan menyita motor dan memberikan sanksi agar pelaku tidak mengulangi perbuatannya. Kasus-kasus terkait sering muncul, seperti remaja yang tertangkap saat melakukan *freestyle* di jalan lingkar Kota Palopo dan menjadi sorotan aparat kepolisian serta masyarakat.

Ketentuan Pasal 1 angka 20 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dinyatakan bahwa sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Seiring dengan berjalannya waktu, peran sepeda motor tidak berfungsi sebagai alat transportasi tetapi menjadi bagian dari gaya hidup masyarakat yang

---

<sup>2</sup> Hasan Mustafa, "Dampak Ngabers Motor terhadap Pembentukan Kepribadian Generasi Z," indonesia investment authority, 2025, <https://www.indonesiana.id/read/183150/dampak-ngabers-motor-terhadap-pembentukan-kepribadian-generasi-z>.

menjadikan sepeda motor sebagai alat atau tempat untuk menyalurkan hobi dan ekspresi.

Istilah transportasi mengacu pada proses mengangkut barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain. Mungkin ada kendaraan yang dipekerjakan untuk menjaga fasilitas transportasi. Mewujudkan pelayanan transportasi yang aman, tenteram, cepat, lancar, tertib, dan nyaman adalah tujuan transportasi sebagai penggerak, pendukung, dan penggerak pembangunan nasional serta penyelenggara hubungan internasional. Pentingnya transportasi darat, laut, dan udara. Kebutuhan akan jasa transportasi untuk mengangkut orang dan barang terus meningkat.

Di era modern, kesejahteraan negara telah meningkat, yang ditunjukkan oleh kemajuan besar dalam bidang transportasi. Perluasan sistem keuangan di berbagai sektor akan dibantu secara langsung oleh pembangunan infrastruktur transportasi umum. Salah satu manfaat yang paling nyata adalah peningkatan kuantitas kendaraan bermotor. Perkembangan kendaraan bermotor sebagai alat transportasi di satu sisi telah menghasilkan peningkatan kesejahteraan manusia. Sebaliknya, proses pembangunan ini memiliki banyak konsekuensi negatif, salah satunya adalah peningkatan angka kecelakaan di jalan raya.<sup>3</sup>

Berkendara yang aman adalah cara berkendara yang tidak membahayakan diri sendiri maupun pengguna jalan yang lain. Berkendara yang aman merupakan perilaku berkendara yang ideal yang harus mempunyai tingkat keselamatan yang cukup. Praktik keselamatan berkendara diatur dalam Undang-Undang No. 22

---

<sup>3</sup> Maira Triana, Dendi Wijaya Saputra, and Sri Irnaningsih, 'Pengaruh Sejarah Perkembangan Alat Transportasi Darat, Laut, Dan Udara Di Indonesia Serta Dampaknya Terhadap Masyarakat', *Seminar Nasional Dan Publikasi Ilmiah (SEMNASFIP)*, 2024, 2584–92.

tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, salah satu penerapan keselamatan berkendara adalah menjaga kesehatan pada saat mengendarai sepeda motor karena hal ini akan mempengaruhi tingkat kewaspadaan, kognisi, dan perilaku berkendara. Penerapan keselamatan berkendara lainnya sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 adalah penggunaan perlengkapan keselamatan berkendara sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI). Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab utama kematian di seluruh dunia.<sup>4</sup>

Freestyle motor yang di lakukan oleh pengguna jalan raya yang tidak bertanggung jawab, Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, faktor yang melatar belakangi pelanggaran lalu lintas disebabkan oleh manusia itu sendiri karena kurangnya kesadaran akan peraturan berlalu lintas manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh kalangan remaja khususnya pelajar diantaranya : Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintangi membahayakan ketertiban atau keamanan lalu lintas atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan; Mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak dapat memperlihatkan surat ijin mengemudi (SIM), STNK, Surat Tanda Uji Kendaraan (STUJ) yang sah atau tanda bukti lainnya sesuai peraturan yang berlaku atau dapat memperlihatkan tetapi masa berlakunya sudah kadaluwarsa;

---

<sup>4</sup> Athaya Nur Khayyirah and others, 'Meningkatkan Pemahaman Berkendara Sepeda Motor Siswa-Siswi Kelas 12 SMA Negeri 9 Balikpapan Terhadap Tingkat Kecelakaan Di Balikpapan', *Jurnal Pengabdian Masyarakat Bangsa*, 1.10 (2023), 2562–70

Membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang lain yang tidak memiliki SIM; Tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas; Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang sah; Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan, rambu-rambu atau tanda yang ada di permukaan jalan; Pelanggaran terhadap ketentuan ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diijinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau cara memuat dan membongkar barang.

Beberapa bentuk pelanggaran diatas sangat mengganggu kenyamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas yang berdampak pada Tingginya angka kecelakaan lalu lintas baik pada persimpangan lampu lalu lintas maupun pada jalan raya; Keselamatan para pengendara dan para pejalan kaki menjadi terancam; Kemacetan lalu lintas akibat dari masyarakat yang enggan untuk berjalan kaki atau memanfaatkan sepeda ontel; Kebiasaan melanggar peraturan lalu lintas yang biasa kemudian menjadi budaya melanggar peraturan.

*Freestyle* motor merupakan Pelanggaran lalu lintas, merupakan suatu tindakan atau perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.<sup>5</sup> Sehingga pengguna sepeda motor hendaklah menaati peraturan yang telah ditetapkan, sebagaimana yang telah dijelaskan dalam Qur'an surah An-Naml ayat 17 dan 18, yang menjelaskan tentang ketaatan dalam mematuhi peraturan atau aturan yang telah dibuat.

---

<sup>5</sup> Hetty Krisnani 2021, "perilaku pelanggaran lalu lintas oleh remaja ditinjau dari perspektif konstruksi sosial," *Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik* 3, no. 22 .



Kutipan Ayat 1 QS An-Naml / 27 : 17

وَحْشِيرَ لِسُلَيْمَانَ جُنُودَهُ مِنَ الْجِنِّ وَالْإِنْسِ وَالطَّيْرِ فَهُمْ يُوزَعُونَ

Terjemahan:

Untuk Sulaiman dikumpulkanlah bala tentara dari (kalangan) jin, manusia, dan burung, lalu mereka diatur dengan tertib

حَتَّىٰ إِذَا أَتَوْا عَلَىٰ وَادِ النَّمْلِ قَالَتْ نَمْلَةٌ ۖ يَا أَيُّهَا النَّمْلُ ادْخُلُوا مَسْكِنَكُمْ ۖ لَّيْحَطِمَنَّكُمْ سُلَيْمَانُ وَجُنُودُهُ ۖ وَهُمْ لَا يَشْعُرُونَ

Terjemahan:

Hingga ketika sampai di lembah semut, ratu semut berkata, “Wahai para semut, masuklah ke dalam sarangmu agar kamu tidak diinjak oleh Sulaiman dan bala tentaranya, sedangkan mereka tidak menyadarinya.”

Ayat tersebut secara jelas menyinggung masalah ketertiban yang ditunjukkan oleh semua personil Nabi Sulaiman AS. Quraish Shihab dalam Tafsir Al-Misbah menjelaskan bahwa kata (يوزعون) pada ayat tersebut memberikan kesan bahwa adanya petugas yang memerintah, mengatur dan memberikan sanksi apabila terjadi ketidak tertiban.<sup>6</sup> Ayat tersebut juga menjelaskan bahwa terdapat sikap saling menghormati, toleransi serta tau diri dalam rangka berlalu lintas. Hal ini

---

<sup>6</sup> Yudiez, “Tafsir Surat An-Naml Ayat 17-19 Cerita Tentang Nabi Sulaiman Dan Semut,” blogger, 2013, <https://wahyudiezei.blogspot.com/2013/02/tafsir-surat-naml-ayat-17-19.html>.

dipahami dari sikap semut-semut tersebut yang menghindar dari adanya bahaya besar sehingga mereka masuk ke sarang-sarang mereka.

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah medis yang sangat serius dan termasuk dalam sembilan penyebab kematian terbesar di dunia.<sup>7</sup> Indonesia berada di peringkat kelima di dunia dalam hal tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi. Secara umum, sejumlah variabel berkontribusi pada kecelakaan lalu lintas, termasuk kondisi jalan, kinerja kendaraan, dan kurangnya perhatian manusia. Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia semakin meningkat. Tingkat kecelakaan lalu lintas yang tinggi tersebut, salah satunya diakibatkan oleh perilaku mengemudi berisiko. Tidak hanya membahayakan diri sendiri, perilaku mengemudi tersebut juga berisiko membahayakan pengemudi lain dan lingkungan sekitar.

Lalu lintas atau biasa disingkat dengan lalin dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Sayekti Udi Utama, Rahadyan Magetsari, and Vitalis Pribadi, 'Estimasi Prevalensi Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Metode Capture-Recapture', *Berita Kedokteran Masyarakat (BKM)*, 24.1 (2008), 16–26 <<http://journal.ugm.ac.id/index.php/bkm/article/view/3603>>.

<sup>8</sup> Hardianto, Lisa Aditya Dwiwansyah Musa, Firmanto, dan Afdal Anas, Pengembangan Video Animasi 3d Pembelajaran Lalu Lintas Menggunakan Software Blender, *Jurnal pendidikan ilmu sosial*, vol. 32, no. 2, 2022, 191.

Lemahnya kesadaran masyarakat terhadap peraturan berlalu-lintas terlihat dari rendahnya tingkat kedisiplinan masyarakat dalam berkendara, sehingga melahirkan budaya tidak disiplin pada masyarakat. Kurang sadarnya masyarakat dalam hukum berlalu-lintas dapat dilihat dalam perilaku seperti semakin meningkatnya pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor. Perilaku ketidak disiplin masyarakat dalam berlalu-lintas seperti di jalan lingkar Kota Palopo yang melakukan *freestyle* motor.<sup>9</sup> *Freestyle* di jalan raya merupakan cara mengendarai kendaraan bermotor dengan cara tidak wajar, demonstratif, membahayakan keselamatan berlalu lintas, dan berpotensi terjadinya lalu-lintas. *Freestyle* dilarang karena bertentangan dengan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu-lintas dan angkutan jalan sehingga diperlukan penegakan hukum terhadap pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo. Perilaku tersebut dominan dilakukan oleh remaja, atau generasi Z, yang memiliki kecenderungan ingin mencoba begitu agresif.

Generasi Z (biasa disebut juga dengan *i-Generation* atau *Digital Native*) yaitu generasi yang lahir di era teknologi dan merupakan generasi pertama yang terhubung langsung dengan *internet*. Namun tidak ada yang tahu sejak kapan Generasi Z lahir, beberapa penelitian menyatakan bahwa Generasi Z terdiri dari orang-orang yang lahir setelah tahun 1995, sementara yang lain berpendapat bahwa mereka lahir sejak tahun 1997, dan beberapa peneliti lain berpendapat

---

<sup>9</sup> Soni Sadono, 'Budaya Tertib Berlalu-Lintas Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung"', *Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung*, 4.1 (2024), 61–79 .

bahwa Generasi Z dimulai pada orang-orang yang lahir sejak tahun 2000.<sup>10</sup> Namun terdapat satu kesamaan pada beberapa pendapat tersebut, yakni Generasi Z merupakan sekelompok anak muda, sebagian besar dari mereka ada yang baru mulai masuk dunia kerja dan sebagian lagi masih menempuh pendidikan di sekolah hingga perkuliahan. Beberapa kalangan menjuluki Generasi Z sebagai generasi yang cerewet karena dianggap terlalu sering mengeluhkan atau melakukan tindakan dalam dunia maya, banyak hal di media sosial seperti tugas yang banyak, lingkungan kerja, masalah gaji, percintaan, aksi herik seperti *Freestyle Motor* dan masih banyak lagi

Berdasarkan uraian masalah tersebut maka peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul **“Implementasi UU NO. 22 Tahun 2009 Terhadap Pengemudi *Freestyle Motor* Di Jalan Lingkar Palopo”**

## **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana implementasi Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang angkutan jalan dan lalu lintas terhadap pengemudi *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo?
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya *Freestyle* motor di jalan lingkar Palopo?

## **C. Tujuan Penelitian**

---

<sup>10</sup> Andrzej Szymkowiak et al., “Information technology and Gen Z: The role of teachers, the internet, and technology in the education of young people,” *Technology in Society* 65 (Mei 2021): 101565, <https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2021.101565>.

1. Untuk mengetahui dan memahami bagaimana implementasi Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang angkutan jalan dan lalu lintas terhadap pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo.
2. Untuk mengetahui Faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya *Freestyle* motor di jalan lingkar Palopo.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan keilmuan, mengenai penerapan hukum terhadap pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo perspektif Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu-lintas dan angkutan jalan dan kendala penegak hukum SATLANTAS Kota Palopo mengenai pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo.

##### **2. Manfaat Praktis**

- a. Bagi masyarakat: memberikan informasi kepada masyarakat mengenai penegakan hukum terhadap pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo.
- b. Bagi peneliti: untuk menambah pengetahuan dan wawasan peneliti mengenai penegakan hukum terhadap pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo.
- c. Bagi peneliti lainnya : guna menjadi bahan acuan, bagi peneliti lain yang ingin melakukan penelitian yang sejenis.

## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Penelitian Terdahulu Yang Relevan

1. Dewa Mahardika Ardani, Dian Ari, Dendi Muhamad Agustina, Ramdani, Tahun 2024, dengan judul penelitian analisis kesadaran hukum masyarakat di Kota Depok dalam tertib berlalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui analisis kesadaran hukum masyarakat di Kota Depok dalam tertib berlalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa transportasi saat ini adalah suatu hal yang sangat penting peranannya dalam kehidupan baik dalam hal mobilitas masyarakat berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan waktu yang cepat, namun terlepas dari itu banyak sekali masyarakat yang enggan memperhatikan keselamatan baik diri sendiri atau orang lain. Hal ini terlihat dari angka kecelakaan di kota Depok, Jawa Barat Salah satu penyebabnya adalah masyarakat yang cenderung ingin cepat sampai tujuan.<sup>11</sup> Persamaan penelitian yang dilakukan penulis dengan Dewa Mahardika Ardani, Dian Ari, Dendi Muhamad Agustina, Ramdani adalah tertib berlalu lintas. Perbedaan penelitian yang dilakukan penulis dengan Dewa Mahardika Ardani, Dian Ari, Dendi Muhamad Agustina, Ramdani adalah penulis lebih berfokus pada *freestyle motor*.
2. Komang Panjita Bayu Habijana, Esti Aryani, Bambang Ali Kusumo, Tahun 2024, dengan judul penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas

---

<sup>11</sup> Dewa Mahardika Ardani and others, 'Analisis Kesadaran Hukum Masyarakat Di Kota Depok Dalam Tertib Berlalu Lintas', *Jurnal Citizenship Virtues*, 4. 1, (2024), 638.

melalui *electronic traffic law* di Surakarta. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas melalui *electronic traffic law* di Surakarta. Hasil penelitian yang menunjukkan bahwa implementasi Tilang Elektronik (ETLE) di Polresta Surakarta bertujuan untuk mempermudah proses pembayaran denda tilang secara online, mengurangi penyalahgunaan wewenang, dan meningkatkan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas. Aplikasi E-Tilang, yang mulai diterapkan sejak tahun 2017, memungkinkan pelanggar lalu lintas untuk membayar denda melalui jaringan perbankan tanpa harus hadir di pengadilan dan penegakan hukum lalu lintas dengan sistem Elektronik Tilang (ETLE) di Polresta Surakarta menghadapi berbagai kendala, termasuk kurangnya pemahaman diantara petugas tentang prosedur penggunaan aplikasi ETLE, serta kebingungan masyarakat mengenai cara pembayaran denda tilang setelah menerima notifikasi SMS.<sup>12</sup> Persamaan penelitian yang dilakukan penulis dengan Komang Panjita Bayu Habijana, Esti Aryani, Bambang Ali Kusumo adalah tertib berlalu lintas. Perbedaan penelitian yang dilakukan penulis dengan Komang Panjita Bayu Habijana, Esti Aryani, Bambang Ali Kusumo adalah penulis lebih berfokus pada *freestyle* motor.

3. Endang Srie Narullita, Tahun 2024 dengan judul penerapan sistem *electronic traffic law enforcement* (ETLE) Dalam penindakan pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Jatim. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui

---

<sup>12</sup> Komang Panjita Bayu Habijana, Esti Aryani, Bambang Ali Kusumo, 'Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Melalui *Electronic Traffic Law* di Surakarta', 1.1, (2024), 1.

penerapan sistem *electronic traffic law enforcement* (ETLE) dalam penindakan pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Jatim. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penggunaan ETLE efektif untuk menekan angka pelanggaran lalu lintas. Selain itu manfaat lain yang dirasakan dalam penggunaan ETLE dari segi internal Polri adalah tidak adanya gesekan dan Komplain dari masyarakat kepada petugas polisi lalu lintas yang merasa tidak melanggar lalu lintas tetapi mendapat tilang dari anggota polisi, sehingga citra polisi tetap terjaga. Sedangkan dari segi eksternal, manfaat yang bisa dirasakan adalah adanya peningkatan ketertiban masyarakat di wilayah Provinsi Jawa Timur. Melihat hasil penurunan angka pelanggaran di wilayah Jawa Timur, ETLE dapat dijadikan model internalisasi disiplin berlalu lintas. Tanpa disadari masyarakat akan merasa terawasi yang kemudian menumbuhkan sikap disiplin didalam diri dan kepatuhan terhadap hukum yang berlaku.<sup>13</sup> Persamaan penelitian yang dilakukan penulis dengan Endang Srie Narullita adalah tertib berlalu lintas. Perbedaan penelitian yang dilakukan penulis dengan Endang Srie Narullita adalah penulis lebih berfokus pada *freestyle* motor.

---

<sup>13</sup> Endang Srie Narullita, ' Penerapan Sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polda Jatim', *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 10. 22, (2024), 443.



## B. Deskripsi Teori

### 1. Penegakan Hukum

#### a. Definisi Implementasi

Implementasi hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Penegakan hukum adalah sebuah kegiatan yang memunculkan atau mewujudkan keinginan hukum menjadi nyata. Ada beberapa hal yang bisa mempengaruhi penegakan hukum yang pertama adalah berkaitan dengan hukum atau peraturan perundangannya. Selanjutnya ada pihak yang terlibat langsung kasus seperti aparat yang bertugas, lalu adanya fasilitas kebudayaan dan masyarakat yang sangat berpengaruh pada kondisi hukum suatu negara.

Implementasi hukum pada hakikatnya adalah penegakan norma-norma hukum, baik yang berfungsi suruhan atau berfungsi lain seperti memberi kuasa, membolehkan, dan menyimpangi. Lebih lanjut Siswanto Sunarso menyatakan bahwa dalam suatu negara berdasarkan atas hukum materil atau sosial yang bertekad memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa maka penegakan hukum peraturan perundang-undangan tidak dapat dicegah.<sup>14</sup>

implementasi hukum dilaksanakan melalui berbagai jalur dengan berbagai sanksinya, seperti sanksi administratif, sanksi perdata, dan sanksi pidana.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Rina Hasanah, 'Analisa Hukum Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Sebagai Peran Pelaksanapenegakan Hukum', *Jurnal Ilmu Kepolisian* 17.3, (2023), 5. <sup>10</sup> Diana E. Rondonuwu, 'Tinjauan Yuridis Terhadap Penegakan Hukum Lingkungan Administratif Menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009', *Lex Privatum* 4.9, (2018), 118.

<sup>15</sup> Firmansyah, "Sanksi & Pidana Kerja Sosial Dalam Perspektif KUHP Terbaru," in *Eureka Media Aksara*, 2024, 1–75.

Penegakan Hukum adalah kewajiban dari seluruh masyarakat dan untuk ini pemahaman tentang hak dan kewajiban menjadi syarat mutlak, masyarakat bukan penonton bagaimana hukum ditegakkan akan tetapi masyarakat aktif berperan dalam penegakan hukum.<sup>16</sup>

Penegakan Hukum dapat dilihat dari dua sistem atau strategi yang disebut *compliance* dengan *conciliatory style* sebagai karakteristiknya dan *sanctioning* dengan *penal style* sebagai karakteristiknya. Penyidikan serta pelaksanaan sanksi administrasi atau sanksi pidana merupakan bagian akhir dari penegakan hukum. yang perlu ada terlebih dahulu adalah penegakan preventif, yaitu pengawasan atas pelaksanaan peraturan. Pengawasan preventif ini ditujukan kepada pemberian penerangan dari saran serta upaya meyakinkan seseorang dengan bijaksana agar beralih dari suasana pelanggaran ke tahap pemenuhan ketentuan peraturan.

Penegakan hukum sebagai suatu proses, pada hakikatnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi. Dengan mengutip pendapat Roscoe Pound (1870-1874), maka La Favre menyatakan, bahwa pada hakikatnya diskresi berada di antara hukum dan moral. Oleh karena itu dapatlah dikatakan, bahwa penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan perundang-undangan, walaupun di dalam kenyataan di No. kecenderungannya demikian, sehingga pengertian *law enforcement*” begitu

---

<sup>16</sup> Abbas Said, 'Tolak Ukur Penilaian Penggunaan Diskresi Oleh Polisi Dalam Penegakan Hukum Pidana', *Jurnal Hukum dan Peradilan* 1.1, (2012), 115.

Populer. Selain dari itu, maka ada kecenderungan yang kuat untuk mengartikan penegakan hukum sebagai pelaksanaan keputusan-keputusan hakim.

Perlu dicatat bahwa pendapat-pendapat yang agak sempit tersebut mempunyai kelemahan-kelemahan, apabila pelaksanaan daripada perundangundangan atau keputusan-keputusan hakim tersebut malahan mengganggu kedamaian di dalam pergaulan hidup. Berdasar penjelasan di atas dapat ditarik suatu kesimpulan sementara, bahwa masalah pokok dari pada penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya.

Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netra sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi dari faktor tersebut. Faktor-faktor yang mempengaruhi *law enforcement* tersebut adalah :

- 1) Faktor hukumnya sendiri, yang didalam hal ini mengenai UndangUndang saja.
- 2) Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
- 3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- 4) Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
- 5) Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Vivi Ariyanti, ' Kebijakan Penegakan Hukum Dalam Sistem Peradilan Pidana No.', *Jurnal Yuridis* 5.1, (2018), 10.

Kelima faktor tersebut saling berkaitan antara yang satu dengan yang lainnya karena semuanya merupakan esensi dari penegakan hukum serta juga merupakan tolak ukur daripada efektivitas dari penegakan hukum. Penegakan hukum dapat dijelaskan melalui politik hukum pidana (kebijakan hukum pidana) yang mana sebagai salah satu usaha dalam menanggulangi kejahatan, mengejewantah dalam penegakan hukum pidana yang rasional. Penegakan hukum pidana yang rasional tersebut terdiri dari tiga tahap, yaitu tahap formulasi, tahap aplikasi, dan tahap eksekusi yaitu :

- 1) Tahap formulasi, adalah tahap penegakan hukum pidana in abstracto oleh badan pembentuk undang-undang. Dalam tahap ini pembentuk Undang-undang melakukan kegiatan memilih nilai-nilai yang sesuai dengan keadaan dan situasi masa kini dan masa yang akan datang, kemudian merumuskannya dalam bentuk peraturan perundang-undangan pidana untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang paling baik, dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna. Tahap ini dapat juga disebut dengan tahap kebijakan legislatif.<sup>18</sup> Tahap aplikasi, tahap penegakan hukum pidana (tahap penerapan hukum pidana) oleh aparat-aparat penegak hukum mulai dari kepolisian, kejaksaan hingga pengadilan. Dalam tahap ini aparat penegak hukum menegakkan serta menerapkan peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh badan pembentuk undang-undang. Dalam melaksanakan tugas ini, aparat penegak hukum harus memegang teguh nilai-nilai keadilan dan daya guna. Tahap kedua ini dapat juga disebut tahap kebijakan yudikatif.

---

<sup>18</sup> Mawardi, 'Pelaksanaan Politik Hukum Pidana Dalam Penegakan Tindak Pidana Perdagangan Manusia', *Jurnal Kompilasi Hukum* 5.2, (2020), 312.

- 2) Tahap eksekusi, yaitu tahap penegakan (pelaksanaan) hukum pidana secara konkret oleh aparat pelaksana pidana. Dalam tahap ini aparat pelaksana pidana bertugas menegakkan peraturan pidana yang telah dibuat oleh pembentuk undang-undang melalui penerapan pidana yang telah ditetapkan oleh pengadilan. Aparat pelaksana dalam menjalankan tugasnya harus berpedoman kepada peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh pembentuk undang-undangan (legislatur) dan nilainilai keadilan serta daya guna.
- 3) Ketiga tahap penegakan hukum pidana tersebut, dilihat sebagai suatu usaha atau proses yang rasional yang sengaja direncanakan untuk mencapai tujuan tertentu, jelas harus merupakan suatu jalinan mata rantai aktivitas yang tidak terputus yang bersumber dari nilai-nilai dan bermuara pada pidana dan ppidanaan. Joseph Golstein, membedakan penegakan hukum pidana atas tiga macam yaitu pertama, total enforcement, yakni pertama, ruang lingkup penegakan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif. Penegakan hukum yang pertama ini tidak mungkin dilakukan sebab para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana.
- 4) Disamping itu, hukum pidana substantif itu sendiri memiliki kemungkinan memberikan batasan-batasan. Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut dengan area of No. enforcement. Kedua, Full Enforcement, yaitu Total Enforcement setelah dikurangi area of not enforcement, dimana penegak hukum diharapkan menegakkan hukum secara maksimal, tetapi menurut Goldstein hal inipun sulit untuk dicapai (not a realistic expectation), sebab adanya keterbatasan-

keterbatasan dalam bentuk waktu, personal, alat-alat dana dan sebagainya yang dapat menyebabkan dilakukannya diskresi.<sup>19</sup>

Ketiga, *actual enforcement* ini baru dapat berjalan apabila, sudah terdapat bukti-bukti yang cukup. Dengan kata lain, harus sudah ada perbuatan, orang yang berbuat, saksi atau alat bukti yang lain, serta adanya pasal yang dilanggar. Lawrence M. Friedman yang dikutip oleh Esmi Warassih membedakan unsur sistem hukum ke dalam tiga macam, yaitu struktur (*legal structure*), substansi (*legal substance*), kultur (*legal culture*).<sup>20</sup>

Menurut Friedman kebanyakan negara-negara berkembang dalam upaya penegakan hukum hanya menyangkut struktur dan substansinya saja, sedangkan masalah kultur hukum kurang mendapatkan perhatian yang seksama. Penegakan rule of law merupakan masalah yang rumit bagi Negara yang sedang berkembang. Di No. dalam upaya penegakan hukum harus dijaga keseimbangan antara rule of law dalam arti formil dan rule of law dalam arti materiil.

Hal itu disebabkan karena di satu pihak hukum harus dapat membatasi kekuasaan (agar tidak sewenang-wenang) dan di lain pihak kekuasaan merupakan suatu jaminan bagi berlakunya hukum. Sosialisasi undangundang merupakan proses penting dalam *law enforcement*, karena bertujuan :

---

<sup>19</sup> Amri Yudhy, 'EFEktivitas Hukum Pidana Terhadap Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Karena Kelalaiannya Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia Berdasarkan Pasal 310 Ayat 4 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (Studi Di Polresta Pontianak)', *Jurnal Ilmu Hukum* 1.1, (2023), 12.

<sup>20</sup> Radya Dzuhrizha Rahmana, Adhitya Widya Kartika, 'Penegakan Hukum Bagi Pelaku Pembuatan Dan Penyebaran Scam page (Studi Di Kepolisian Daerah Jawa Timur)', *Risalah Hukum* 18.2, (2022), 91-92.

1. Bagaimana agar warga masyarakat dapat mengetahui kehadiran suatu undang-undang atau peraturan.
2. Bagaimana agar warga masyarakat dapat mengetahui isi suatu undang-undang atau peraturan.
3. Bagaimana agar warga masyarakat dapat menyesuaikan diri (pola pikir dan tingkah laku) dengan tujuan yang dikehendaki oleh undang-undang atau peraturan hukum tersebut.

Semua kegiatan di bidang hukum perlu dijaga keterkaitan dan keterpaduannya. Misalnya untuk menegakkan keadilan bukan hanya dituntut agar hakim menjatuhkan putusan yang adil, tetapi dalam menghadapi kasus pidana disyaratkan penyidikan yang sempurna dan sesudah hukuman dijatuhkan yang kemudian berkekuatan tetap, diperlukan lagi pelaksanaan hukuman yang tertib sesuai dengan bunyi vonis. Berbicara mengenai keterpaduan dalam ruang lingkup yang lebih luas (bukan hanya dalam ruang lingkup proses peradilan) tidak bisa dilepaskan dari jenjang fungsi, suprasistem, sistem dan subsistem.

#### b. Tujuan Penegakan Hukum

Tujuan Penegakan hukum adalah untuk melindungi kepentingan manusia. Setiap orang mengharapkan supaya hukum dapat diterapkan ketika terjadi peristiwa hukum.<sup>21</sup> Untuk memberikan kepastian hukum, manfaat, dan keadilan pada setiap orang, dengan harapan sebagai berikut :

- 1) Harapan penegakan hukum supaya dilaksanakan adalah untuk memberikan kepastian hukum dalam peristiwa kongkrit yang terjadi dalam masyarakat.

---

<sup>21</sup> Sukmawati Assaad, "Dinamika Sistem Waris Islam Dan Waris Adat Di Gowa Penerbit Cv.Eureka Media Aksara," in *Eureka Media Aksara*, 2022.

Kepastian hukum merupakan perlindungan yustiable terhadap tindakan kesewenang-wenangan, sehingga masyarakat memperoleh sesuatu yang diharapkan ketika berhadapan dengan peristiwa tertentu, hukum bertugas menciptakan kepastian hukum karena bertujuan menciptakan ketertiban dalam kehidupan masyarakat.

- 2) Hukum untuk manusia, maka pelaksanaan atau penegakan hukum harus memberikan manfaat atau kegunaan bagi masyarakat. Jangan sampai sebaliknya dengan penegakan hukum justru menimbulkan keresahan bagi masyarakat.
- 3) Dengan penegakan hukum, masyarakat yang sedang berkepentingan mendapatkan keadilan. Karena hukum identik dengan keadilan serta hukum itu bersifat umum, yang melihat semua orang itu sama. Karena demi mewujudkan keadilan bagi semua orang hukum tidak boleh keberpihakan.

## 2. Lalu Lintas

### a. Pengertian Lalu Lintas Jalan

Secara harfiah istilah lalu lintas dapat diartikan sebagai gerak (bolak balik) manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum.<sup>22</sup> Menurut Pasal 1 angka 2, Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Lalu lintas adalah perjalanan bolak-balik, perihal perjalanan di jalan dan sebagainya, perhubungan antara sebuah tempat.

---

<sup>22</sup> Bogi Sabhara Putra, Muhammad Noor, Lutfi Wahyudi, 'Studi Tentang Kinerja Polisi Satuan Lalu Lintas Polres Paser Dalam Mengatasi Masalah Lalu Lintas Di Kabupaten Paser', eJournal Ilmu Pemerintahan 6.4, (2018), 2125.



Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah setiap hal yang memiliki kaitannya dalam menggunakan sarana di ruang lalu lintas jalan sebagai suatu sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai.<sup>23</sup> Menyadari peranan transportasi, maka lalu lintas ditata dalam sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Lalu lintas yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah elosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan modal transportasi lain. Pengembangan lalu lintas yang ditata dalam kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasi unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta pengemudinya, peraturan-peraturan dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh dan berdayaguna dan berhasil.

Pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkauan dan pelayanan kepada masyarakat dengan memperlihatkan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antara wewenang pusat dan daerah serta unsur instansi sektor dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam

---

<sup>23</sup> Endri, Marisa Elsera, 'Makna Keteraturan Berlalu Lintas (Studi Budaya Berlalu Lintas Masyarakat Tanjungpinang Dalam Perspektif Sosiologi Hukum)', *Jurnal Selat* 1.6, (2023), 36.

Penyelesaian lalu lintas dan angkutan jalan, sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Lalu lintas adalah berjalan bolak-balik, hilir mudik, perihal perjalanan, serta perihal perhubungan antara satu tempat dengan tempat lainnya dengan jalan pelayaran, angkutan udara, darat, dan sebagainya”. Berkaitan erat dengan masalah lalu lintas dijalanan, dengan sendirinya jalan adalah bagian yang penting dalam hubungannya dengan transportasi darat. Jalan merupakan sarana umum bagi manusia untuk mengadakan hubungan antar tempat yang satu dengan tempat yang lainnya dengan mempergunakan berbagai jenis kendaraan bermotor.

Jalan mempunyai peranan yang penting dalam bidang ekonomi, politik, sosial budaya, pertahanan, keamanan, dan hukum, serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.<sup>24</sup> Dengan demikian, maka jalan merupakan suatu pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berbeda dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hubungan hirarkhi. Uraian tersebut menunjukkan bahwa jalan adalah salah satu unsur yang sangat penting dalam kehidupan bersama dalam masyarakat. Adapun jalan merupakan salah satu kebutuhan dasar lainnya oleh karena itu manusia berlalu lintas mempunyai hasrat untuk mempergunakan secara teratur dan tentram. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud dengan jalan adalah pengertian jalan umum sebagaimana dimaksud didalam Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu jalan yang diperuntungkan bagi

---

<sup>24</sup> Iyah Faniyah, Dicky Alexander, 'Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jalan Yang Mengalami Kecelakaan Lalulintas Karena Kelalaian Penyelenggara Jalan', *Ekasakti Legal Science Journal* 1.3, (2024), 197.

Lalu lintas umum BAB I, Pasal 1 butir 4, Undang-undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pengertian jalan tidak termasuk jalan khusus, yaitu jalan yang tidak di peruntungkan bagi lalu lintas umum, antara lain jalan inspeksi pengairan, jalan inspeksi minyak atau gas, jalan perkebunan, jalan pertambangan, jalan kehutanan, jalan kompleks bukan untuk umum, jalan untuk keperluan pertahanan keamanan negara.

b. Pelanggaran pelanggaran lalu lintas

Pelanggaran lalu lintas adalah secara sengaja atau lalai melakukan perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas. Pelaku pelanggaran biasa disebut dengan human error.<sup>25</sup> Pelanggaran lalu lintas atau perbuatan indakan seseorang yang bertentangan dengan peraturan perundangundangan lalu lintas jalan sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 32(1) dan (2), Pasal 33 (1) huruf a dan b, undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan angkutan Jalan atau peraturan perundang-undangan yang lainnya. Pelanggaran lalu lintas yaitu suatu tindakan atau perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan yang termaktub dalam Undang-Undang lalu lintas.<sup>26</sup> Jenis pelanggaran lalu lintas termaktub dalam Pasal 316 ayat 1 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu

---

<sup>25</sup> Erly Pangestuti, Fajar Sulisty Wahyudi, 'Prosedur Penyelesaian Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Dalam KUHP', *Jurnal Hukum* 7.1, (2021), 76.

<sup>26</sup> Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*, (Surabaya : Bina Ilmu, 2017), 57.

lintas dan angkutan jalan<sup>27</sup> Adapun bentuk-bentuk pelanggaran dalam berlalu lintas yang sering terjadi meliputi :

- 1) Mengemudikan kendaraan melawan arus<sup>28</sup> Jalanan yang padat kendaraan, biasanya dibuatkan dua jalur hal ini bertujuan agar arus lalu lintas berjalan dengan lancar. Sanksi bagi yang melanggar yaitu denda paling banyak Rp500.000 atau kurungan paling lama 2 bulan.<sup>29</sup>
- 2) Berbelok tidak menyalakan lampu sein Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan Nomor 22 Tahun 2009 telah mengatur hal tersebut.<sup>30</sup> Hal ini dilakukan untuk menghindari tabrakan antara para pengendara bermotor. Sanksi berupa denda paling banyak Rp 250.000 atau kurungan paling lama 1 bulan.<sup>31</sup>
- 3) Mengemudi kendaraan sambil menelepon Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan mengatur tentang larangan mengemudi sambil menelvon.<sup>32</sup> Sanksi denda paling banyak Rp750.000 atau kurungan paling lama 3 bulan.<sup>33</sup>
- 4) Tidak menyalakan lampu utama Termaktub dalam Pasal 107 ayat (1) (pada malam hari lampu utama ini dinyalakan), dan menyalakan lampu utama pada

---

<sup>27</sup> Republik Indonesia, *Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas*, Bab 1, Pasal 2.

<sup>28</sup> Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* , Bab 9, Pasal 106 ayat 4 huruf a dan b.

<sup>29</sup> Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* , Bab 20, Pasal 287 ayat 1.

<sup>30</sup> Republik Indonesia, *Undang-undang Angkutan Jalan* , Bab 9, Pasal 112 ayat 1

<sup>31</sup> Republik Indonesia, *Undang-undang Angkutan Jalan* , Bab 20, Pasal 294.

<sup>32</sup> Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* , Bab 9, Pasal 106 ayat 1.

<sup>33</sup> Republik Indonesia, *Undang-undang*, Bab 20, Pasal 283 ayat 1.

siang hari (termaktub dalam Pasal 107 ayat (2)). Sanksi bagi pengendara bermotor yang melakukan pelanggaran Pasal 107 ayat (1) denda paling banyak Rp250.000 atau kurungan paling lama 1 bulan,<sup>34</sup> dan melanggar Pasal 107 ayat (2) akan mendapat denda paling banyak Rp100.000 atau kurungan paling lama 15 hari.

- 5) Kendaraan tidak memiliki STNK Seorang pengemudi dapat ditilang karena tidak dilengkapi dengan STNK dan tidak dapat menunjukkan SIM sebagaimana yang termasuk dalam UndangUndang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab 9, Pasal 106 ayat 5 huruf a dan b. Bagi pengendara yang tidak dilengkapi dengan STNK sanksi berupa denda paling banyak Rp500.000 atau kurungan paling lama. 2 bulan,<sup>35</sup> dan tidak menunjukkan SIM akan mendapat denda paling banyak Rp250.000 atau kurungan paling lama 1 bulan.<sup>36</sup>
- 6) Tidak melengkapi kaca spion dan lain-lain Tidak melengkapi kaca spion, dan lain lain yang dimaksud meliputi klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban, sanksi berupa denda paling banyak Rp250.000 atau kurungan paling lama 1 bulan,<sup>37</sup> dan bagi pengendara bermotor beroda 4

---

<sup>34</sup> Republik Indonesia, *Undang-undang* Bab 20, Pasal 293 ayat 1.

<sup>35</sup> Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab 20, Pasal 288 ayat 1

<sup>36</sup> Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab 20, Pasal 288 ayat 2.

<sup>37</sup> Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab 20, Pasal 285 ayat 1.

atau lebih mengenai kelengkapan kendaraannya sama saja dengan yang termaktub dalam Pasal 285 ayat (1) namun, pada Pasal 285 ayat (2) ada tambahan berupa kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca, dan pengendara beroda empat yang tidak mengindahkan aturan tersebut sanksi berupa denda paling banyak Rp500.000 atau kurungan paling lama 2 bulan.<sup>38</sup>

- 7) Menerobos lampu merah Menerobos lampu merah adalah salah satu pelanggaran lalu lintas, dan sanksi berupa denda paling banyak Rp500.000 atau kurungan paling lama 2 bulan sebagaimana yang termaktub dalam Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab 20, Pasal 287 ayat 1.
- 8) Tidak memakai helm standar Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi adalah tidak memakai helm standar oleh pengendara bermotor (pengemudi dan penumpang sepeda motor),<sup>39</sup> padahal sudah diatur jika pengendara harus menggunakan helm, dan sanksi bagi yang melakukan pelanggaran berupa denda paling banyak Rp250.000 atau kurungan paling lama 1 bulan.<sup>40</sup>
- 9) Mabuk dalam mengemudi (termaktub dalam Pasal 106 ayat 1), sanksi bagi pelanggar yaitu denda paling banyak Rp750.000 atau kurungan 3 bulan.

### 3. Pelanggaran Lalu Lintas karena freestyle

---

<sup>38</sup> Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab 20, Pasal 285 ayat 2.

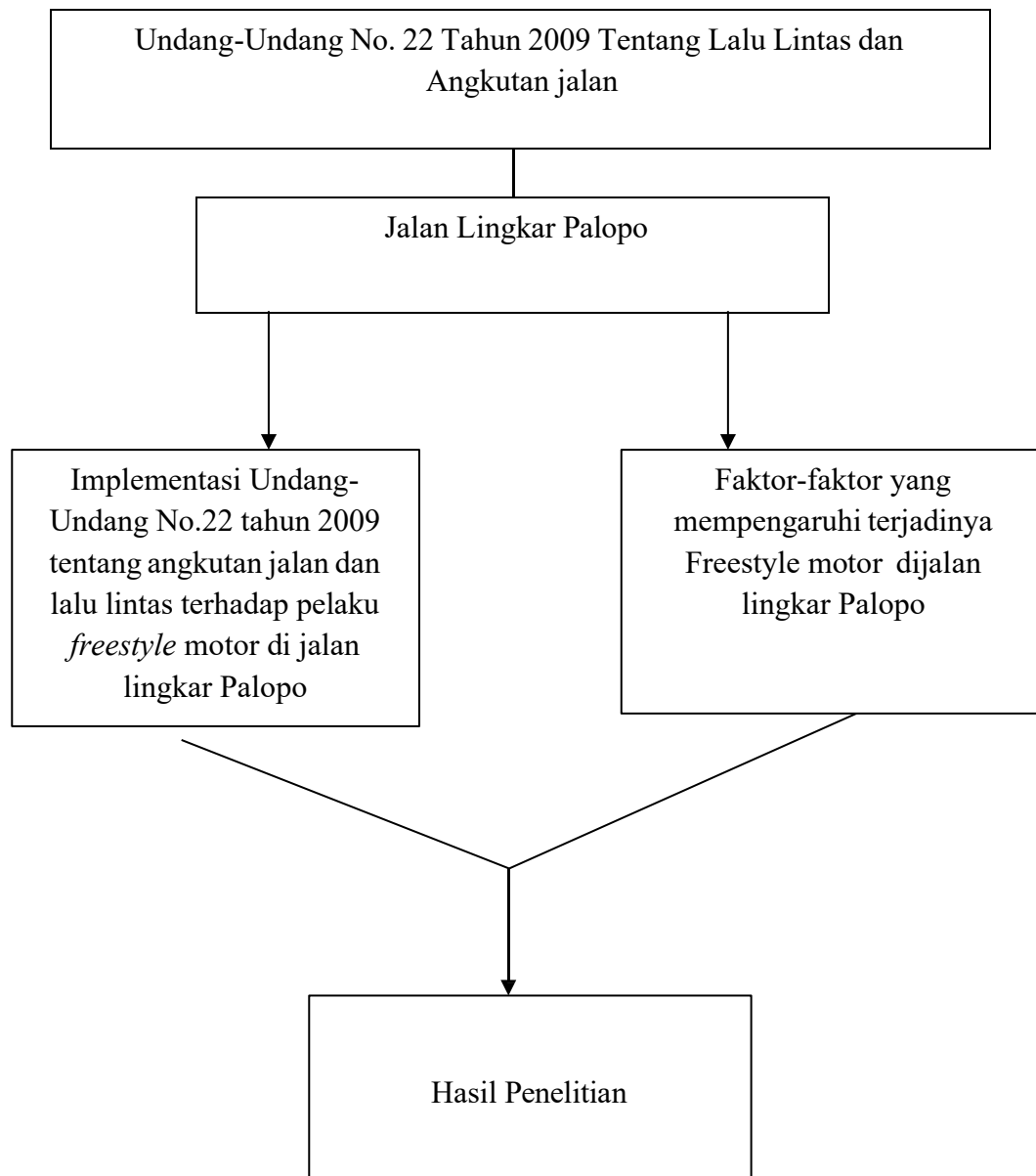
<sup>39</sup> Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab 9, Pasal 106 ayat 8

<sup>40</sup> Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab 20, Pasal 291 ayat 1-2.

*Freestyle* dilarang karena bertentangan dengan Undang-Undang lalulintas dan angkutan Jalan No 22 tahun 2009 tentang LLAJ, soal tata cara berlalu lintas yang benar. Pasal 105 Setiap orang yang menggunakan jalan wajib: Berperilaku tertib, dan/atau Mencegah hal - hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan. Pasal 106 Ayat 1 Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraan dengan wajar dan penuh konsentrasi. Ayat 4 huruf d Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan Gerakan lalu lintas. Ayat 8 Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib menggunakan helm yang memenuhi standart nasional Indonesia.

### C. Kerangka Pikir

Gambar 3.1 kerangka pikir



Hukum terhadap pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo perspektif Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu-lintas dan angkutan jalan, dan kendala penegak hukum SATLANTAS Kota Palopo mengenai pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo.



### **BAB III**

#### **METODE PENELITIAN**

##### **A. Pendekatan dan Jenis Penelitian**

Sesuai dengan pokok kajian dalam penelitian ini mengenai penegakan hukum terhadap pelaku freestyle motor di jalan lingkar Palopo. Maka, jenis penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah jenis penelitian hukum empiris dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan.

Jenis penelitian hukum empiris, dilakukan dengan menginterpretasikan atau menerjemahkan dengan bahasa penelitian, tentang hasil penelitian yang diperoleh dari informasi di lapangan.<sup>41</sup> Guna mendukung penelitian empiris ini juga digunakan pendekatan undang-undang. terhadap pelaku freestyle motor sehingga Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk meneliti masalah yang berkaitan dengan peraturan perundang-undangan, asas- asas maupun norma- norma hukum yang hidup, dalam masyarakat terutama yang berkaitan dengan penegakan hukum terhadap pelaku freestyle motor di jalan lingkar Palopo.<sup>42</sup>

##### **B. Fokus Penelitian**

Penelitian ini berjudul penegakan hukum terhadap pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo. Peneliti akan memberikan pemahaman lebih lanjut, dan berfokus pada penerapan hukum terhadap pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo perspektif Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu-lintas dan

---

<sup>41</sup> Zainuddin Ali, Metode Penelitian Hukum, (Jakarta : Sinar Grafika, 2009), 18

<sup>42</sup> Tohirin, Metode Penelitian Kualitatif dalam Penelitian Hukum, (Jakarta:PT.Raja Gafindo Persada, 2012), 3 - 4

angkutan jalan, dan kendala penegak hukum SATLANTAS Kota Palopo mengenai pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo.

### **C. Desain Penelitian**

Penelitian ini berjudul penegakan hukum terhadap pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo. Sifat penelitian yang digunakan adalah kualitatif analitis, dan pengumpulan datanya bersifat terstruktur menggunakan teknik observasi, wawancara dan dokumentasi.

### **D. Defenisi Istilah**

#### **1. Penegakkan hukum**

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Ditinjau dari sudut subjeknya, penegakan hukum itu dapat dilakukan oleh subjek yang luas dan dapat pula diartikan sebagai upaya penegakan hukum oleh subjek dalam arti yang terbatas atau sempit. Dalam arti luas, proses penegakan hukum itu melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, dari segi subjeknya itu, penegakan hukum itu hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya. Dalam memastikan

tegaknya hukum itu, apabila diperlukan, aparatur penegak hukum itu diperkenankan untuk menggunakan daya paksa.<sup>43</sup>

## 2. *Freestyle* motor

*Freestyle* stunt riding adalah mengendarai motor dengan gaya bebas. Di Indonesia, olahraga ekstrim ini disebut juga sebagai *freestyle* motor. Namun, sebenarnya, makna ini kurang tepat. Hal ini karena *freestyle* motor memiliki cakupan yang sangat luas, termasuk motor cross dan lain sebagainya. Di negara asalnya, nama olahraga otomotif ini sebut sebagai *freestyle* street bike. Namun belakangan, ada sebutan baru untuk jenis olahraga ini, yaitu “stunt riding”. Kata stunt berarti beraksi, sedangkan riding artinya adalah mengendarai motor. Jadi, stunt riding adalah beraksi dengan mengendarai motor. Untuk pengendaranya disebut sebagai “stunt rider”.

## 3. Jalan lingkar

Jalan lingkar palopo merupakan jalur transportasi bagian timur kota palopo yang memisahkan teluk bone dan empang warga pulau Libukang,

## E. Data dan Sumber Data

### 1. Data Primer

Data primer dalam penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah data yang langsung oleh peneliti.<sup>44</sup> Data primer ini berupa hasil wawancara kepada para

---

<sup>43</sup> Mantan Ketua Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, Guru Besar Hukum Tata Negara Universitas Indonesia, Ketua Dewan Penasihat Asosiasi Hukum Tata Negara dan Administrasi Negara Indonesia.

<sup>44</sup> Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2009), 106.

pihak-pihak yang terkait dengan penulisan skripsi yaitu SATLANTAS Kota Palopo

## 2. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang tidak langsung diperoleh penulis tetapi dari perantara atau sebagai proses pelengkap dalam memperoleh data-data yang terdapat pada data primer,<sup>45</sup> data sekunder ini dibagi menjadi dua yaitu:

- a. Bahan Hukum Primer: Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Bahan Hukum Sekunder: jurnal yang menjadi kebutuhan dalam penelitian mengenai penegakan hukum terhadap pelaku freestyle motor di jalan lingkar Palopo.

## 3. Data Tersier

Data tersier adalah data yang memberikan kalimat penjelas tentang data yang sedang diteliti.

## **F. Instrumen Penelitian**

Instrument dalam penelitian berlangsung yaitu

1. Buku dan pulpen untuk mencatat hasil wawancara dilokasi penelitian.
2. Kamera HP digunakan untuk mengambil gambar atau merekam, saat melakukan wawancara.
3. Leptop digunakan untuk mengelola semua data-data.

---

<sup>45</sup> Zainuddin Ali, Metode Penelitian Hukum, (Jakarta : Sinar Grafika, 2009), 107.

### **G. Teknik Pengumpulan Data**

1. Wawancara yaitu peneliti melakukan tanya jawab langsung terhadap narasumber, yang akan memberikan data atau informasi yang berkaitan dengan pembahasan skripsi penulis.
2. Observasi yaitu peneliti melakukan pengamatan secara langsung terhadap pelaku freestyle motor di jalan lingkar Palopo.
3. Dokumentasi yaitu pengumpulan data seperti dokumentasi wawancara dengan narasumber.

### **H. Pemeriksaan Keabsahan Data**

Pemeriksaan keabsahan data dilakukan untuk menjamin kebenaran data.

pemeriksaan keabsahan data yang ada dalam penelitian ini dilakukan dengan:

1. Ketekunan pengamat dapat dipahami dari upaya pengamat untuk mendapatkan data yang berfokus serta relevan sesuai yang diteliti.<sup>46</sup>
2. Triangulasi teknik, menguji kredibilitas dan dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.<sup>47</sup>

### **I. Teknik Analisis Data**

Peneliti menggunakan jenis data kualitatif kemudian, dianalisis menggunakan teknik sebagai berikut:

1. Data reduction (Reduksi Data), teknis analisis data dengan menggunakan data reduction dilakukan dengan memilih data yang dianggap memiliki kaitan

---

<sup>46</sup> Muhaimin, Metode Penelitian Hukum, (Mataram : UPT. Mataram University Press, 2020), 96.

<sup>47</sup> Sugiyono, Memahami Penelitian Kualitatif, (Bandung: Alfabeta, 2010), 124

dengan masalah yang diteliti dimulai sejak peneliti memfokuskan wilayah atau instansi yang akan diteliti.<sup>48</sup>

2. Data display (penyajian data) teknik analisis berupa display data dalam hal ini berupa penyajian data berupa hasil penelitian.<sup>49</sup>
3. Penarikan kesimpulan, pada tahap ini peneliti membuat atau menarik kesimpulan serta saran sebagai bagian akhir dari penelitian

---

<sup>48</sup> Muhaimin, Metode Penelitian Hukum, (Mataram : UPT. Mataram University Press, 2020), 97.

<sup>49</sup> Muhaimin, Metode Penelitian Hukum, (Mataram : UPT. Mataram University Press, 2020), 98.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian**

##### **1. Letak Geografis Kota Palopo**

Kota Palopo secara geografis terletak antara 2053.153°04.08. Lintang Selatan dan 120°03.10. 120°14.34. Bujur Timur. Kota Palopo yang merupakan daerah otonom kedua terakhir dari empat daerah otonom di Tanah Luwu. Secara Geografis Kota Palopo Kurang Lebih 375 Km dari Kota Makassar ke arah Utara dengan posisi antara 120 derajat 03 sampai dengan 120 derajat 17,3 Bujur Timur dan 2 derajat 53,13 sampai dengan 3 derajat 4 Lintang Selatan, pada ketinggian 0 sampai 300 meter di atas permukaan laut. Kota Palopo di bagian sisi sebelah Timur memanjang dari Utara ke Selatan merupakan dataran rendah atau Kawasan Pantai seluas kurang lebih 30% dari total keseluruhan, sedangkan lainnya bergunung dan berbukit di bagian Barat, memanjang dari Utara ke Selatan, dengan ketinggian maksimum adalah 1000 meter di atas permukaan laut.

Kota Palopo sebagai sebuah daerah otonom hasil pemekaran dari Kabupaten Luwu, dengan batas-batas :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Walenrang Kabupaten Luwu
- Sebelah Timur dengan Teluk Bone
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Bua Kabupaten Luwu

- Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Tondon Nanggala Kabupaten Tana Toraja.<sup>50</sup>

## 2. Luas Wilayah Kota Palopo

Luas wilayah administrasi Kota Palopo sekitar 247,52 kilometer persegi atau sekitar 0,39% dari luas wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Secara administratif, Kota Palopo terbagi menjadi 9 kecamatan dan 48 kelurahan. Sebagian besar wilayah Kota Palopo merupakan dataran rendah karena posisinya sebagai daerah yang terletak di pesisir pantai. Sekitar 62,00% dari luas Kota Palopo adalah daerah dataran rendah dengan ketinggian 0-500 meter di atas permukaan laut, 24,00% terletak pada ketinggian 501-1000 meter, dan sekitar 14,00% terletak di atas ketinggian lebih dari 1000 meter. Dari segi luas, Kecamatan Wara Barat merupakan kecamatan terluas dengan luas 54,13 km<sup>2</sup>, sedangkan yang terkecil adalah Kecamatan Wara Utara dengan luas 10,58 km<sup>2</sup>.

## 3. Luas Wilayah

Struktur lapisan dan jenis tanah serta batuan di Kota Palopo pada umumnya terdiri dari 3 jenis batuan utama, yaitu batuan beku, batuan metamorf, dan batuan vulkanik, serta endapan alluvial yang hampir mendominasi seluruh wilayah Kota Palopo. Penyebaran jenis batuan dan struktur lapisan tanahnya meliputi kompleks batuan beku seperti granit dan gabro serta beberapa intrusi batuan lainnya. Selain itu, terdapat pula batuan bekas aliran lava yang bervariasi dari basaltik hingga andesitik. Batuan sedimenter yang ditemui meliputi batu gamping, batu pasir, serta lempung mengandung material organik dan material bangunan di kawasan

---

<sup>50</sup> Bps.go.id, “Geografi dan Iklim,” bps.go.id, 2024, <https://palopokota.bps.go.id/id/infographic?id=50>.



Kota Palopo. Kehadiran tanah organik, pasir, dan batuan di wilayah Kota Palopo cukup melimpah yang tersebar di sepanjang beberapa sungai seperti Sungai Batang, Sungai Latuppa, dan sungai yang berbatasan dengan Kabupaten Luwu, Kecamatan Lamasi atau Walenrang.

#### 4. Topografi dan Kelerangan

Keadaan permukaan tanah di kawasan perkotaan (Kawasan Build-up Area) Kota Palopo umumnya berupa datar, lurus sepanjang jalur jalan Trans Sulawesi, dan sedikit miring ke arah jalan kolektor dan jalan lingkungan di wilayah perkotaan. Kawasan yang menjadi pusat kegiatan dan cukup padat adalah sekitar kawasan pasar (pusat perdagangan dan jasa), sekitar kantor-kantor, dan sepanjang pesisir pantai, yang merupakan kawasan permukiman umumnya berawa dengan kondisi tanah genangan dan pasang surut air laut. Secara umum, kondisi topografi Kota Palopo terdiri dari tiga variasi, yaitu dataran rendah sepanjang pantai, wilayah berbukitan berombak dan datar di bagian tengah, serta wilayah berbukitan dan pegunungan di bagian Barat, Selatan, dan sebagian di bagian Utara.

#### 5. Keadaan Penduduk dan Ketenagakerjaan

Penduduk Kota Palopo tahun 2022 tercatat sebanyak 190.867 jiwa, secara terinci menurut jenis kelamin masing-masing 95.562 jiwa laki-laki dan 95.305 jiwa perempuan, dengan demikian maka Rasio Jenis Kelamin sebesar 100,27, angka ini menunjukkan bahwa bahwa pada 100 penduduk perempuan ada 100 -

101 penduduk laki-laki. Dengan pertumbuhan penduduk dari tahun 2021 ke 2022 sebesar 2,67 persen.<sup>51</sup>

**Tabel 4. 1 Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin dan Kecamatan di Kota Palopo (Jiwa) 2022**

| Jumlah penduduk menurut jenis kelamin dan kecamatan di kota palopo (jiwa) 2022 | Laki-Laki | Perempuan | Jumlah |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|--------|
| Wara Selatan                                                                   | 9894      | 9854      | 19748  |
| Sendana                                                                        | 3859      | 3776      | 7635   |
| Wara                                                                           | 16126     | 16303     | 32429  |
| Wara Timur                                                                     | 19631     | 19724     | 39356  |
| Mungkajang                                                                     | 5378      | 5260      | 10638  |
| Wara Utara                                                                     | 10549     | 10679     | 21228  |
| Bara                                                                           | 15778     | 15747     | 31525  |
| Telluwana                                                                      | 8368      | 8182      | 16550  |
| Wara Barat                                                                     | 5978      | 5780      | 11758  |
| Jumlah                                                                         | 95562     | 95305     | 190867 |

*Sumber:* BPS Kota Palopo Tahun 2025

Dengan luas wilayah 247,52 kilometer persegi, kepadatan penduduk di Kota Palopo adalah 771 jiwa per kilometer persegi. Kecamatan dengan kepadatan

---

<sup>51</sup>Bps kota Palopo, “Palopo dalam angka,” bps.go.id, 2024, <https://palopokota.bps.go.id/publication/2024/02/28/05faee24f2e5aea42efc0879/kota-palopo-dalam-angka-2024.html>.

penduduk tertinggi adalah Kecamatan Wara dengan 3.258 jiwa per kilometer persegi, sedangkan Kecamatan dengan kepadatan penduduk terendah adalah Kecamatan Mungkajang dengan 198 jiwa per kilometer persegi.

Penduduk Usia Kerja (PUK) didefinisikan sebagai penduduk yang berusia 15 tahun ke atas. PUK terdiri dari angkatan kerja dan bukan angkatan kerja. Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) Kota Palopo adalah sebesar 63,65 persen, sementara Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) nya adalah sebesar 8,20 persen. Sebanyak 25,63 persen PUK memiliki pendidikan S1 ke atas. Dilihat dari jumlah jam kerja setiap minggunya, 67,88 persen PUK bekerja selama 35 jam atau lebih, sementara 53,07 persen PUK bekerja sebagai buruh/karyawan/pelayan.<sup>52</sup>

**Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Berumur 15 Tahun keatas Menurut Jenis Kegiatan Selama Seminggu yang lalu dan jenis Kelamin di Kota Palopo 2023**

| Kegiatan Utama<br>Main Activity       | Jenis Kelamin/Sex |                     |                 |
|---------------------------------------|-------------------|---------------------|-----------------|
|                                       | Laki-Laki<br>Male | Perempuan<br>Female | Jumlah<br>Total |
| (1)                                   | (2)               | (3)                 | (4)             |
| Angkatan Kerja<br>Economically Active | 54 442            | 37 518              | 91 960          |
| Bekerja/ <i>Working</i>               | 50 101            | 34 318              | 84 419          |
| Pengangguran Terbuka                  | 4 341             | 3 200               | 7 541           |

<sup>52</sup> Bps Kota Palopo, “Produk domestik bruto 2018-2023,” bps.go.id, 2023, <https://palopokota.bps.go.id/id/pressrelease/2024/01/21/117/keadaan-ketenagakerjaan-kota-palopo-agustus-2023.html>.

|                                               |        |  |        |         |
|-----------------------------------------------|--------|--|--------|---------|
| Unemployment                                  |        |  |        |         |
| Bukan Angkatan Kerja<br>Economically Inactive | 15 495 |  | 37 022 | 52 517  |
| Sekolah/Attending School                      | 8 274  |  | 10 565 | 18 839  |
| Melngulruls Rumah Tangga<br>Housekeeping      | 2 841  |  | 24 601 | 27 442  |
| Lainnya/Others                                | 4 380  |  | 1 856  | 6 236   |
| Jumlah/Total                                  | 69 937 |  | 74 540 | 144 477 |

*Sumber: Bps Kota Palopo Tahun 2025*

## 6. Profil Satlantas Polres Palopo

Satuan Lalu Lintas (Satlantas) melayani dan bertanggung jawab untuk memberikan edukasi lalu lintas pada masyarakat, pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan dan pengemudi, pemeriksaan dan penyelidikan kecelakaan dan lainnya dalam bidang lalu lintas. Satlantas juga bertugas untuk melakukan patroli jalan raya serta penindakan terhadap pelanggar melalui tilang dalam rangka penegakan hukum untuk keamanan masyarakat pengguna jalan. Satlantas Polres Palopo beralamatkan di X5VQ+5QQ, Jl. Kelapa, Lagaligo, Kec. Wara, Kota Palopo, Sulawesi Selatan 91911, Indonesia.<sup>53</sup>

## 7. Fungsi Satlantas

- a. Penegakan Hukum: Melaksanakan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, seperti tilang, penindakan terhadap kendaraan yang tidak mengikuti peraturan dalam berlalu lintas baik secara preventif maupun represif.

---

<sup>53</sup> Satlantas polres Palopo, "Profil Satlantas polres palopo," [lantas.go.id](https://idalamat.com/alamat/436267/sat-lantas-polres-palopo-palopo-sulawesi-selatan), 2025, <https://idalamat.com/alamat/436267/sat-lantas-polres-palopo-palopo-sulawesi-selatan>.

- b. **Pengaturan Lalu Lintas:** Mengatur dan mengendalikan lalu lintas di jalan raya agar aktifitas di jalan raya tetap aman dan lancar, terutama pada saat jam sibuk atau terjadi peristiwa yang mengganggu kelancaran lalu lintas.
- c. **Pencegahan Kecelakaan:** Melakukan berbagai upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, seperti sosialisasi keselamatan berlalu lintas, patroli rutin, dan pemasangan rambu-rambu lalu lintas.
- d. **Pelayanan Publik:** Memberikan pelayanan kepada masyarakat terkait dengan pembuatan SIM, STNK, BPKB, dan pengurusan laporan kecelakaan lalu lintas.<sup>54</sup>

## **B. Pembahasan**

### **1. Implementasi Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang angkutan jalan dan lalu lintas terhadap pelaku *freestyle* motor di jalan lingkar Palopo.**

Implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di jalan lingkar Palopo memiliki dampak signifikan terhadap pelaku *freestyle* motor, yang sering kali beroperasi di area tersebut. Undang-undang ini bertujuan untuk menciptakan lalu lintas yang aman, tertib, dan lancar, serta mengatur berbagai aspek terkait keselamatan berkendara. Dalam konteks pelaku *freestyle* motor, yang sering kali melakukan aksi-aksi berbahaya di jalan raya, penerapan undang-undang ini menjadi sangat penting untuk menegakkan disiplin dan mencegah pelanggaran<sup>55</sup>.

---

<sup>54</sup> Ragil Muhammad dan Asywiem Syah, "Upaya Polrestabes Surabaya Dalam Menanggulangi Pelanggaran," 2023, 519–34.

<sup>55</sup> Muhammad Fadli Antony et al., "Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Studi Penertiban Lalu Lintas di Wilayah Hukum

Penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran lalu lintas, seperti penggunaan kendaraan tanpa izin, tidak mengenakan helm, dan melakukan aksi berbahaya, diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan dan meningkatkan kesadaran akan keselamatan berkendara di kalangan para pengendara. Selain itu, sosialisasi mengenai peraturan lalu lintas dan dampak negatif dari perilaku berisiko juga perlu dilakukan untuk mendidik para pelaku *freestyle* motor.

Dengan demikian, implementasi undang-undang ini tidak hanya berfungsi sebagai alat penegakan hukum, tetapi juga sebagai sarana edukasi untuk menciptakan budaya berkendara yang lebih aman dan bertanggung jawab di jalan lingkar Palopo<sup>56</sup>. Melalui kolaborasi antara pihak kepolisian, pemerintah daerah, dan komunitas, diharapkan dapat tercipta lingkungan yang mendukung keselamatan lalu lintas dan mengurangi perilaku berisiko di kalangan pengendara motor, termasuk mereka yang terlibat dalam *freestyle*. Dengan langkah-langkah yang tepat, diharapkan pelaku *freestyle* motor dapat beralih ke kegiatan yang lebih positif dan aman, sehingga menciptakan suasana berkendara yang lebih baik bagi semua pengguna jalan.

Adapun hasil wawancara dengan Bripka Maspul, jabatan Bintara Administrasi Tilang mengatakan bahwa:

“Bripka Maspul, seorang polisi lalu lintas yang bertugas di Palopo, menjelaskan bahwa Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 menjadi landasan penting dalam mengatur lalu lintas di jalan lingkar Palopo, termasuk dalam

---

Kepolisian Kota Deli Serdang umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 . S,” *Jurnal Riset Ilmu Hukum* 1, no. 4 (2024).

<sup>56</sup> Palopo Pos, “Sejoli Remaja Freestyle di Jalan Lingkar Palopo, Polisi Langsung Turun Tangan,” Palopo pos.co.id, 2024, <https://palopopos.fajar.co.id/2024/07/11/sejoli-remaja-freestyle-di-jalan-lingkar-palopo-polisi-langsung-turun-tangan-ini-hasilnya/>.

menghadapi pelaku freestyle motor. Undang-undang ini bertujuan menciptakan lalu lintas yang aman, tertib, dan lancar. Di lapangan, penegakan hukum dilakukan secara ketat untuk menertibkan pengendara, terutama yang melakukan aksi freestyle motor yang berisiko tinggi. Namun, Bripka Maspul mengakui tantangan dalam penegakan ini terutama berasal dari kurangnya kesadaran dan kepatuhan pelaku freestyle motor terhadap risiko yang mereka ambil, serta sulitnya pengawasan karena aksi mereka sering terjadi di lokasi yang tidak terduga dan luasnya area pengawasan yang memerlukan lebih banyak personel. Dalam upaya menanggulangi hal ini, kepolisian melakukan sosialisasi dan edukasi melalui berbagai program kampanye keselamatan berkendara di sekolah, komunitas, dan event-event yang melibatkan para pengendara motor, serta bekerja sama dengan komunitas motor untuk meningkatkan pemahaman tentang pentingnya keselamatan dan mematuhi aturan lalu lintas. Untuk pelanggaran, kepolisian memberikan sanksi seperti tilang, khususnya bagi yang tidak mengenakan helm atau melakukan aksi berbahaya di jalan, namun tetap menekankan pendekatan edukasi agar pelaku memahami bahaya yang ditimbulkan. Harapan Bripka Maspul ke depan adalah terciptanya budaya berkendara yang lebih aman dan tertib di area jalan lingkar Palopo, yang dapat mengurangi angka kecelakaan. Ia menekankan pentingnya kerjasama antara kepolisian, pemerintah, dan masyarakat untuk mewujudkan lingkungan lalu lintas yang lebih aman, terutama bagi pelaku freestyle motor.”

Dari hasil wawancara di atas menunjukkan bahwa penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 di jalan lingkar Palopo bertujuan untuk menciptakan lalu lintas yang aman, terutama bagi pelaku freestyle motor. Tantangan utama adalah rendahnya kesadaran pengendara terhadap peraturan dan kesulitan dalam pengawasan. Pihak kepolisian melakukan sosialisasi melalui kampanye keselamatan dan event aman, serta menegakkan hukum dengan sanksi bagi pelanggar, diimbangi dengan edukasi. Harapannya adalah terciptanya budaya berkendara yang lebih aman melalui kerjasama antara kepolisian, pemerintah, dan masyarakat untuk mengurangi kecelakaan.

Berdasarkan data yang di peroleh dari satuan lalu lintas polres palopo menunjukkan sebagai berikut:

| Bulan              | Tahun | Jumlah pelanggar |
|--------------------|-------|------------------|
| Januari - Desember | 2021  | 208              |
| Januari - Desember | 2022  | 458              |
| Januari - Desember | 2023  | 308              |
| Januari - Desember | 2024  | 133              |
| Januari - Mei      | 2025  | 43               |

Tabel 4.2 Data jumlah pelanggar *freestyle* motor di kota palopo

Berdasarkan data di atas mengenai aksi *freestyle* oleh remaja di jalan lingkar Palopo menjadi bukti nyata bahwa pelanggaran semacam ini masih sering terjadi dan membutuhkan penanganan serius. Polisi telah melakukan penelusuran, patroli rutin, hingga penangkapan terhadap para pelaku yang kedapatan melakukan aksi *freestyle* di jalan raya. Para pelaku biasanya melakukan aksi tersebut demi konten video, tanpa memperhatikan risiko kecelakaan dan gangguan terhadap pengguna jalan lain.<sup>57</sup> Penindakan yang dilakukan oleh Satlantas Polres Palopo, seperti penangkapan pelaku, penyitaan kendaraan, dan proses hukum lanjutan, merupakan implementasi langsung dari pasal-pasal dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 yang mengatur sanksi bagi pelanggar lalu lintas, mulai dari teguran, denda, hingga sanksi pidana jika aksi tersebut mengakibatkan kecelakaan atau korban jiwa.<sup>58</sup>

Selain penegakan hukum, upaya preventif juga dilakukan melalui edukasi dan sosialisasi kepada masyarakat, khususnya remaja, tentang bahaya dan

---

<sup>57</sup> iNews Official, "Pasangan Kekasih di Palopo Lakukan Atraksi Freestyle di Jalan Raya," LintasiNews, 2023, <https://www.youtube.com/watch?v=1xdVe3epgI0>.

<sup>58</sup> Takape.co, "Personel Satlantas Polres Palopo Tangkap Remaja Diduga Pelaku Freestyle Motor Jalanan," Takape.co, 2025, <https://tekape.co/personel-satlantas-polres-palopo-tangkap-remaja-diduga-pelaku-freestyle-motor-jalanan/>.



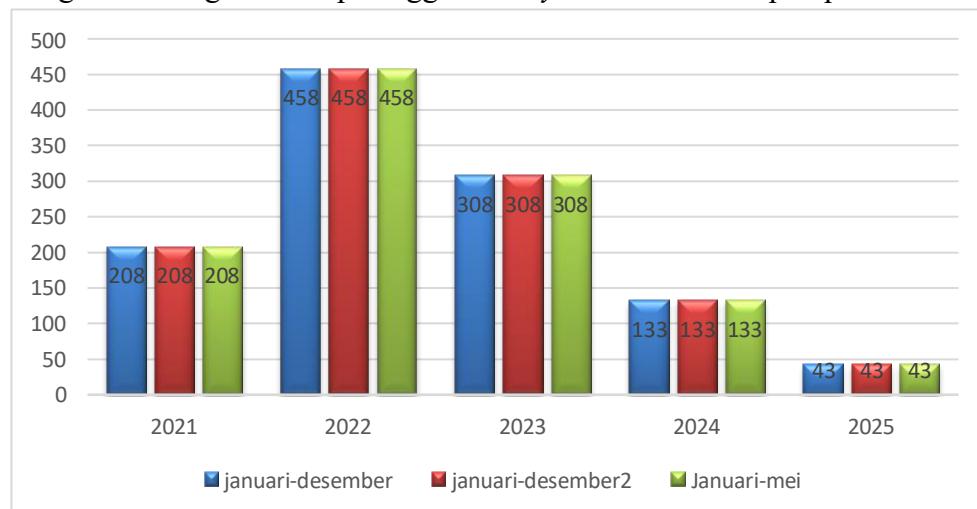
konsekuensi hukum dari aksi *freestyle* di jalan raya. Aparat kepolisian berusaha menanamkan kesadaran akan pentingnya mematuhi aturan lalu lintas dan membangun budaya disiplin berlalu lintas. Penegakan aturan yang konsisten dan tegas diharapkan dapat memberikan efek jera kepada pelaku dan menekan angka pelanggaran, sehingga tercipta lingkungan lalu lintas yang lebih aman dan tertib di Palopo. Dengan demikian, implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tidak hanya sebatas penindakan, tetapi juga mencakup upaya pembinaan dan pencegahan agar masyarakat, khususnya generasi muda, dapat memahami dan mematuhi aturan berlalu lintas demi keselamatan bersama.

Kolaborasi antara pihak kepolisian, pemerintah daerah, dan komunitas sangat diperlukan untuk menciptakan lingkungan yang mendukung keselamatan lalu lintas. Melalui program-program edukasi dan kampanye keselamatan, diharapkan pelaku *freestyle* motor dapat beralih ke kegiatan yang lebih positif dan aman. Misalnya, penyelenggaraan event-event yang mengedepankan keselamatan berkendara dan memberikan wadah bagi para pengendara untuk menyalurkan hobi mereka dengan cara yang lebih aman. Dengan langkah-langkah yang tepat, implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 di jalan lingkar Palopo tidak hanya berfungsi sebagai alat penegakan hukum, tetapi juga sebagai sarana untuk menciptakan budaya berkendara yang lebih aman dan bertanggung jawab. Hal ini diharapkan dapat mengurangi perilaku berisiko di kalangan pengendara motor, termasuk mereka yang terlibat dalam *freestyle*, sehingga menciptakan suasana berkendara yang lebih baik bagi semua pengguna jalan.

## 2. Faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya *Freestyle* motor di jalan lingkar Palopo

*Freestyle* motor di jalan lingkar Kota Palopo merupakan salah satu fenomena yang belakangan ini menjadi perhatian serius bagi masyarakat dan pihak kepolisian, khususnya satuan lalu lintas. Aksi *freestyle* motor ini melibatkan berbagai manuver berbahaya seperti wheelie (mengangkat roda depan), standing, dan atraksi lainnya yang dilakukan di jalan umum tanpa pengamanan yang memadai.

Diagram Batang 4.1 data pelanggaran *freestyle* motor di kota palopo 2021 - 2025



Berdasarkan data dan pengamatan langsung dari satuan lalu lintas Polres Palopo, ditemukan bahwa fenomena ini tidak hanya membahayakan keselamatan pelaku dan pengguna jalan lain, tetapi juga dipengaruhi oleh sejumlah faktor psikologis dan sosial yang cukup kompleks. Aksi-aksi seperti wheelie, standing, dan drifting dilakukan secara terbuka di jalan umum, khususnya pada malam akhir pekan, tanpa pengamanan dan pelindung diri yang memadai. Berdasarkan data yang dihimpun dari satuan lalu lintas, mayoritas pelaku berasal dari kalangan

remaja usia 14–21 tahun, dengan sebagian besar tidak memiliki surat izin mengemudi (SIM) serta menggunakan kendaraan yang telah dimodifikasi tanpa standar keamanan.

Hasil wawancara dengan Bintara Administrasi Tilang (BAMIN TILANG)

Satlantas Polres Palopo, Bripta Maspul, menjelaskan bahwa:

“Sebagian besar pelaku *freestyle* motor ini adalah remaja tanggung yang melakukan aksinya karena ingin terlihat keren di mata teman-temannya. Mereka tidak menyadari bahaya dari apa yang mereka lakukan. Ada juga yang termotivasi dari konten media sosial. Kami sudah melakukan penertiban berkala, tapi mereka berpindah-pindah lokasi.”

Faktor kenakalan remaja menjadi penyebab utama. Remaja cenderung berada dalam fase pencarian identitas, di mana mereka memiliki kecenderungan tinggi untuk mencoba hal-hal baru sebagai bentuk ekspresi diri.<sup>59</sup> Saat pengawasan dari orang tua atau sekolah lemah, tindakan menyimpang seperti *freestyle* motor di jalan umum menjadi bentuk pelampiasan. Dalam konteks ini, kenakalan bukan semata pelanggaran hukum, tetapi juga bentuk pencarian perhatian yang salah arah. Perilaku ini sangat erat kaitannya dengan kebutuhan remaja akan pengakuan dan identitas dalam lingkungan sosialnya.

Hasil wawancara dengan pelaku *freestyle*, atas nama Aldi:

“Ya menjawab bahwa sebenarnya ia tidak memiliki bakat khusus, tetapi dalam hal *freestyle* motor, bakatnya adalah melakukan atraksi di atas sepeda motor dengan berbagai gaya. Aldi menyadari bakat tersebut sejak SMP. Awalnya dia hanya iseng meniru temannya yang terlihat keren saat melakukan *freestyle*. Setelah mencoba, dia merasa tertantang dan menemukan kesenangan dalam melakukan *freestyle*, bahkan menganggap aktivitas ini sebagai *soulmate*-nya sekaligus cara untuk mengisi waktu luang atau waktu kosong”

---

<sup>59</sup> Jeanitha Kharisma Fitriani dan Mohammad Kemal Dermawan, “Pencegahan Kejahatan melalui Kemitraan Polisi dan Komunitas Suporter Sepak Bola,” *Deviance Jurnal Kriminologi* 4, no. 2 (2022): 103–20.

Hasil wawancara dengan pelaku freestyle, atas nama Bahar:

“Bahar menjelaskan bahwa bakatnya adalah mengendarai motor dengan berbagai gaya atau atraksi motor. Dia mulai menyadari bakat dan ketertarikannya pada dunia permotoran sejak kelas 2 SMA. Awalnya ia hanya tertarik dan mencoba melakukan freestyle karena diajak oleh teman sekelasnya yang juga suka hal-hal berbau permotoran. Dari sekadar iseng untuk mencari teman, Bahar akhirnya merasa terus tertarik dan menemukan bakat terpendamnya dalam freestyle motor. Baginya, aktivitas ini membuatnya merasa menjadi dirinya sendiri-bebas, tidak terikat oleh orang lain, dan mampu mengekspresikan kehendak serta kesadarannya sendiri. Ia juga dengan santai menambahkan bahwa logatnya memang seperti anak gaul.”

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat disimpulkan bahwa, partisipan penelitian mengungkapkan bahwa memiliki bakat dan ketertarikan dalam dunia permotoran, yaitu atraksi diatas motor dengan berbagai gaya dan memodifikasi sepeda motor yang dimiliki. Bermula dari ketertarikan dan ajakan dari melihat temen-teman partisipan yang melakukan atraksi freestyle motor akhirnya partisipan menyadari bahwa partisipan memiliki potensi yang dapat dikembangkan dalam bidang freestyle motor. Namun mereka bingung untuk mengembangkan potensi dan bakatnya sehingga ia memilih jalan lingkar sebagai arena untuk mengembangkan bakatnya sembari mendapatkan pujian dari kawan sebayanya atau orang-orang gemar dengan *freestyle Motor*.

Selain itu beberapa faktor menjadi pendukung terjadinya Aksi *freestyle Motor*:

1. Faktor kenakalan remaja, menjadi motivasi untuk mendapatkan pujian dan pengakuan juga menjadi pemicu kuat. Para pelaku umumnya ingin dianggap

hebat, berani, dan berbeda dari yang lain.<sup>60</sup> Aksi *freestyle* dijadikan sebagai sarana untuk menunjukkan keberanian dan keterampilan mereka dalam mengendarai sepeda motor. Pengakuan dari teman sebaya menjadi hal yang sangat berharga, bahkan lebih dari sekadar kepuasan pribadi.<sup>61</sup> Hal ini diperkuat dengan adanya budaya saling merekam dan membagikan aksi-aksi tersebut di media sosial, yang kemudian mendapat banyak komentar dan dukungan, sehingga menambah semangat mereka untuk terus mengulangi aksi tersebut.

2. Faktor terlihat keren, keinginan untuk terlihat keren atau tampil menarik di depan umum juga turut mempengaruhi. Dalam lingkungan pergaulan tertentu, terutama di kalangan komunitas motor atau geng remaja, melakukan *freestyle* motor dianggap sebagai simbol keberanian dan maskulinitas. Aksi ini bukan hanya tentang kemampuan mengendarai, tetapi juga tentang membentuk citra diri di hadapan kelompok sosialnya. Sayangnya, cara yang ditempuh sering kali melanggar aturan dan membahayakan keselamatan. Fenomena ini memperkuat konsep 'reward sosial' di mana pengakuan dianggap lebih penting dari keselamatan diri sendiri.<sup>62</sup> Hal ini juga dibenarkan oleh salah satu pelaku yang berhasil diamankan oleh pihak kepolisian saat razia di awal April 2025:

---

<sup>60</sup> Takdir et al., "a Study of Juvenile Immoral Crime in Palopo," *International Journal of Scientific & Engineering Research* 10, no. 2 (2019): 885.sosio

<sup>61</sup> Asiva Noor Rachmayani, "Pendidikan, pengetahuan hukum dan keadilan berbicara," *Klinik hukum*, 2021, 6.

<sup>62</sup> takdir ishak Rahmawati, Hardianto, Abdain, "Sosiologi Islam Dan Modernitas," *Iain* 2, no. TISSU (2016): 7.

“Saya cuma ikut-ikut teman, kalau banyak yang nonton dan ada yang rekam, rasanya kayak keren saja. Kalau viral, lebih bagus.” (Wawancara langsung, Pelaku *Freestyle*, 5 Maret 2025).

Selain itu, satuan lalu lintas mencatat bahwa minimnya edukasi lalu lintas dan kesadaran hukum menjadi faktor pendukung terjadinya aksi *freestyle* motor. Banyak pelaku tidak paham bahwa tindakan tersebut melanggar Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan bahwa setiap pengendara wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi serta mengutamakan keselamatan.

Tidak tersedianya sarana atau fasilitas penyaluran bakat, seperti sirkuit mini atau area latihan stunt riding yang legal, juga berperan besar. Remaja dengan minat pada dunia otomotif tidak memiliki ruang yang aman dan terstruktur untuk menyalurkan hobinya. Hal ini membuat mereka menjadikan jalan lingkar Ilaha, yang relatif sepi dan lebar, sebagai lokasi alternatif yang tidak seharusnya digunakan untuk aktivitas ekstrem tersebut.

Hasil wawancara dengan Pihak kepolisian lanjut mengatakan bahwa:

“Selain faktor internal dari pelaku *freestyle* motor, faktor lainya juga bahwa polres kota palopo, dalam hal ini satlantas polres palopo mengalami kekurangan porsenil dan anggaran sehingga penegakan tidak begitu maksimal, namun pihak kepolisian telah berupaya semaksimal mungkin untuk malkukan tindakan preventif maupun represif untuk memberantas pelaku *freestyle* motor tersebut.”

Satuan Lalu Lintas Polres Palopo mencatat bahwa sedikitnya 17 laporan pelanggaran lalu lintas yang melibatkan aksi *freestyle* motor telah diterima selama Januari hingga April 2025, di mana hampir seluruh pelakunya adalah pelajar dan mahasiswa. Mayoritas dari mereka tidak memiliki surat izin mengemudi,

menggunakan kendaraan yang dimodifikasi secara ilegal, dan tidak menggunakan alat pelindung keselamatan seperti helm standar.

Dalam wawancara yang dilakukan pada 5 April 2025, AKP Syaharuddin, S.H. selaku Kasat Lantas Polres Palopo menyampaikan:

“Kami terus memantau aktivitas *freestyle* motor ini, dan memang sudah mengarah pada bentuk kenakalan remaja. Faktor utamanya adalah pencarian jati diri, kurangnya kontrol orang tua, serta pengaruh lingkungan pergaulan dan media sosial. Ini bukan hanya masalah lalu lintas, tapi masalah sosial yang kompleks.”

Fenomena *freestyle* motor yang marak terjadi di Jalan Lingkar Kota Palopo mencerminkan suatu kondisi sosial yang kompleks, di mana berbagai faktor berperan mendorong remaja melakukan tindakan pelanggaran lalu lintas yang membahayakan keselamatan diri sendiri maupun orang lain. Aksi tersebut bukan hanya bentuk kenakalan remaja biasa, melainkan juga ekspresi dari pencarian identitas diri, kebutuhan akan pengakuan sosial, dan pelampiasan karena minimnya ruang yang aman untuk menyalurkan minat otomotif.<sup>63</sup>

Keinginan untuk dipuji, terlihat keren, dan diterima di lingkungan pergaulan mendorong para pelaku yang sebagian besar merupakan remaja usia sekolah untuk melakukan aksi *freestyle* tanpa memedulikan risiko kecelakaan atau sanksi hukum. Lemahnya pengawasan dari keluarga, kurangnya pendidikan lalu lintas yang memadai, serta tidak adanya fasilitas penyaluran bakat seperti arena khusus *freestyle* atau sirkuit kecil di Kota Palopo, turut memperparah keadaan. Pihak kepolisian sejauh ini telah berupaya melakukan penertiban melalui patroli malam

---

<sup>63</sup> Amalia Fitri Dimas Syahputra, “Etika Komunikasi Politik Dalam Ruang Madia Massa,” *Etika media massa era globak*, 2022.

dan razia, namun langkah tersebut belum menyentuh akar persoalan, yaitu kebutuhan remaja akan ruang berekspresi yang positif.

Sebagai bentuk solusi atas kondisi tersebut, diperlukan pendekatan yang lebih menyeluruh. Edukasi keselamatan lalu lintas perlu diberikan sejak usia sekolah melalui kerja sama antara satuan lalu lintas dan dinas pendidikan. Edukasi ini tidak hanya bertujuan menanamkan pemahaman tentang aturan hukum, tetapi juga membangun kesadaran akan pentingnya menjaga keselamatan diri sendiri dan pengguna jalan lainnya.<sup>64</sup>

Di sisi lain, pembangunan fasilitas publik seperti arena *freestyle* atau sirkuit mini perlu menjadi prioritas pemerintah daerah sebagai bentuk perhatian terhadap minat dan bakat generasi muda. Dengan adanya fasilitas tersebut, para peminat otomotif dapat menyalurkan hobinya secara legal, terarah, dan aman. Tidak kalah penting adalah pembentukan komunitas motor binaan yang dapat menjadi wadah edukatif dan produktif, di mana remaja dilibatkan dalam pelatihan *safety riding*, pelatihan teknik otomotif, hingga kegiatan sosial. Dari sudut pandang kebijakan, Pemerintah Kota Palopo perlu menyusun peraturan daerah yang secara khusus mengatur larangan aksi *freestyle* di jalan umum sekaligus menyediakan jalur pembinaan bagi pelakunya, terutama yang masih berstatus pelajar. Perda tersebut dapat memuat sanksi administratif, teguran, hingga pembinaan sosial yang melibatkan sekolah dan orang tua. Pemerintah juga disarankan membentuk tim lintas sektor yang terdiri dari Satlantas, Dinas Pendidikan, Dinas Pemuda dan Olahraga, serta Dinas Sosial, guna menyusun program pembinaan remaja berisiko

---

<sup>64</sup> Hetty Krisnani 2021, “perilaku pelanggaran lalu lintas oleh remaja ditinjau dari perspektif konstruksi sosial.”



yang tidak hanya bersifat represif, tetapi juga preventif dan solutif. Selain itu, alokasi anggaran khusus dari APBD untuk pembangunan sarana kreativitas dan ruang ekspresi pemuda, seperti skatepark, bengkel pemuda, dan arena balap resmi, akan sangat membantu menekan kecenderungan remaja mencari alternatif hiburan ekstrem yang membahayakan. Pelibatan karang taruna dan organisasi kepemudaan di lingkungan tempat tinggal juga menjadi langkah strategis untuk menjangkau pemuda secara kultural dan membina mereka melalui kegiatan yang lebih positif.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa setiap pengguna jalan wajib berkendara secara tertib dan tidak membahayakan diri sendiri maupun orang lain. Dalam konteks fenomena freestyle motor di Jalan Lingkar Palopo, aktivitas ini secara jelas bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku. Freestyle motor dilakukan dengan atraksi berbahaya seperti mengangkat roda depan atau belakang, memacu kendaraan secara ugal-ugalan, serta tidak menggunakan perlengkapan keselamatan. Meskipun pihak kepolisian telah melakukan upaya penertiban, pelaksanaan aturan masih terkendala oleh keterbatasan personel, kurangnya fasilitas pemantauan seperti CCTV, serta lemahnya koordinasi antarinstansi terkait. Fenomena ini tidak hanya disebabkan oleh pelanggaran hukum semata, tetapi juga oleh faktor sosial dan budaya. Banyak pelaku *freestyle* motor adalah remaja yang mencari pengakuan dari lingkungan sosial, ingin tampil berani, atau bahkan meniru tren di media sosial. Di sisi lain, kurangnya pemahaman tentang hukum lalu lintas dan tidak tersedianya ruang atau fasilitas yang memadai untuk menyalurkan hobi otomotif turut memperburuk keadaan. Lingkungan yang permisif serta minimnya pengawasan dari keluarga dan masyarakat juga ikut berperan dalam membentuk kebiasaan ini.
4. Dampak dari aktivitas *freestyle* motor di jalan raya sangat meresahkan. Tidak hanya mengganggu ketertiban umum, tetapi juga berisiko tinggi menimbulkan

kecelakaan lalu lintas, baik bagi pelaku maupun pengguna jalan lainnya. Ketika penegakan hukum tidak dijalankan secara konsisten, hal ini menciptakan persepsi bahwa pelanggaran seperti ini dapat ditoleransi. Untuk mengatasi persoalan ini, dibutuhkan langkah yang tidak hanya bersifat represif, tetapi juga edukatif dan persuasif. Pemerintah daerah bersama aparat kepolisian harus meningkatkan kegiatan sosialisasi dan penyuluhan hukum di sekolah-sekolah serta komunitas remaja. Selain itu, penyediaan fasilitas atau sirkuit khusus untuk *freestyle* dapat menjadi solusi alternatif agar hobi tersebut disalurkan secara aman. Penegakan hukum juga harus diperkuat agar memberikan efek jera bagi para pelanggar, serta melibatkan tokoh masyarakat dan komunitas otomotif dalam menciptakan budaya tertib lalu lintas di kalangan generasi muda.

## **B. Saran Dan Upaya**

Untuk mengatasi fenomena *freestyle* motor di Jalan Lingkar Palopo, ada beberapa saran dan upaya yang dapat dilakukan baik dari sisi pemerintah, aparat kepolisian, maupun masyarakat, diantaranya sebagai berikut:

1. Penegakan Hukum yang Tegas dan Konsisten:  
 Penegakan hukum merupakan aspek fundamental dalam upaya menciptakan lingkungan berlalu lintas yang aman dan tertib. Dalam konteks fenomena *freestyle* motor di Jalan Lingkar Palopo, penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 harus dilakukan secara konsisten dengan melaksanakan patroli rutin dan razia di lokasi-lokasi yang sering digunakan untuk aksi berbahaya. Pemberian sanksi yang sesuai, seperti tilang dan penyitaan kendaraan, menjadi

instrumen penting untuk menekan jumlah pelanggaran yang terjadi. Dengan adanya penegakan hukum yang tegas, diharapkan dapat memberikan efek jera terhadap para pelaku dan mencegah terjadinya aksi freestyle motor yang membahayakan keselamatan.

2. Sosialisasi dan Edukasi Keselamatan Berkendara: Edukasi keselamatan berlalu lintas kepada masyarakat, terutama bagi kalangan remaja yang merupakan kelompok usia dominan dalam praktik freestyle motor, menjadi hal yang sangat penting. Sosialisasi yang berkelanjutan mengenai bahaya dari perilaku ini dapat dilakukan melalui berbagai kanal, baik secara langsung melalui seminar atau pelatihan safety riding, maupun melalui media sosial yang dapat menjangkau audiens yang lebih luas. Selain itu, kolaborasi dengan sekolah dan komunitas dapat memperkuat upaya edukasi untuk menanamkan kesadaran tentang pentingnya keselamatan dan ketaatan terhadap peraturan lalu lintas.
3. Penyediaan Fasilitas yang Aman untuk *Freestyle* Motor: Salah satu solusi preventif yang dapat diimplementasikan adalah pembangunan fasilitas yang dapat menampung minat dan hobi remaja dalam dunia otomotif secara aman. Pendirian sirkuit mini atau area khusus untuk *freestyle* motor akan memberikan tempat yang terstruktur bagi para pengendara untuk menyalurkan aktivitas mereka tanpa mengganggu ketertiban umum. Fasilitas ini diharapkan dapat mengurangi kecenderungan remaja untuk melakukan aksi *freestyle* motor di jalan umum yang tidak sesuai dengan standar keselamatan.

4. Pembentukan Komunitas Motor yang Positif:

Penting untuk membentuk komunitas motor yang mengedepankan nilai-nilai keselamatan dan kedisiplinan dalam berkendara. Melalui pembinaan yang berbasis pada edukasi keselamatan dan keterampilan berkendara yang benar, komunitas ini dapat menjadi wadah yang produktif dan positif bagi remaja untuk mengembangkan minat mereka dalam dunia otomotif. Komunitas motor juga dapat menjadi mitra dalam menyalurkan informasi terkait bahaya pelanggaran lalu lintas dan mempromosikan pentingnya patuh pada peraturan.

5. Keterlibatan Keluarga dan Sekolah dalam Pembinaan:

Peran keluarga dan sekolah sangat penting dalam membentuk karakter dan perilaku remaja. Dalam hal ini, orang tua harus berperan aktif dalam mengawasi dan memberikan edukasi kepada anak-anak mereka mengenai bahaya dari perilaku negatif seperti *freestyle* motor. Sekolah juga memiliki tanggung jawab dalam menyelenggarakan program pendidikan lalu lintas yang menanamkan pemahaman tentang bahaya dan konsekuensi hukum dari tindakan tersebut. Program edukasi ini bisa dilaksanakan melalui kurikulum yang mengintegrasikan materi keselamatan berkendara dan pentingnya disiplin di jalan raya.

6. Kolaborasi antara Pemerintah, Kepolisian, dan Masyarakat: Upaya penanggulangan fenomena *freestyle* motor memerlukan kerja sama yang erat antara berbagai pihak, termasuk kepolisian, pemerintah daerah, dan masyarakat. Pemerintah daerah perlu menyusun regulasi yang mendukung pengaturan lalu lintas yang lebih ketat terhadap perilaku berisiko, seperti

*freestyle* motor. Selain itu, kolaborasi antara Satlantas dan instansi terkait, seperti Dinas Pendidikan dan Dinas Pemuda dan Olahraga, sangat diperlukan untuk menciptakan kebijakan yang berbasis pada pendidikan dan pembinaan bagi remaja. Dengan adanya regulasi yang jelas dan implementasi yang tepat, fenomena ini diharapkan dapat diminimalisasi.

7. Pembangunan Program Pembinaan Remaja Berisiko:

Mengingat kompleksitas masalah yang berkaitan dengan *freestyle* motor, perlu adanya pendekatan yang komprehensif untuk membina remaja yang terlibat dalam perilaku berisiko tersebut. Pemerintah Kota Palopo, bersama dengan pihak kepolisian dan instansi terkait, harus menyusun program-program pembinaan yang tidak hanya bersifat represif, tetapi juga preventif dan solutif. Salah satu langkah yang bisa diambil adalah membentuk tim lintas sektor yang melibatkan berbagai instansi untuk mengembangkan kebijakan yang menasar pada pembinaan remaja, baik melalui pelatihan teknik otomotif yang aman maupun kegiatan sosial yang produktif. Program ini bertujuan untuk memberikan pemahaman yang lebih baik kepada remaja tentang konsekuensi dari tindakan mereka, serta memberikan mereka alternatif kegiatan yang lebih positif.

## DAFTAR PUSTAKA

Abbas Said,' Tolak Ukur Penilaian Penggunaan Diskresi Oleh Polisi Dalam Penegakan Hukum Pidana', *Jurnal Hukum dan Peradilan* 1.1, (2012), 115.

Amri Yudhy,' EFEktivitas Hukum Pidana Terhadap Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Karena Kelalaiannya Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia Berdasarkan Pasal 310 Ayat 4 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (Studi Di Polresta Pontianak)', *Jurnal Ilmu Hukum* 1.1, (2023), 12.

Ardian Pratama Putra and Hananto Widodo, 'Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Modifikasi Knalpot Racing Pada Sepeda Motor Di Kabupaten Ponorogo', *Novum: Jurnal Hukum*,ART 1.In Press SPK 19 (2023), 11–23.

Athaya Nur Khayyirah and others, 'Meningkatkan Pemahaman Berkendara Sepeda Motor Siswa-Siswi Kelas 12 SMA Negeri 9 Balikpapan Terhadap Tingkat Kecelakaan Di Balikpapan', *Jurnal Pengabdian Masyarakat Bangsa*, 1.10 (2023), 2562–70

Bogi Sabhara Putra, Muhammad Noor, Lutfi Wahyudi,' Studi Tentang Kinerja Polisi

Dewa Mahardika Ardani and others, 'Analisis Kesadaran Hukum Masyarakat Di Kota Depok Dalam Tertib Berlalu Lintas', *Jurnal Citizenship Virtues*, 4. 1, (2024), 638.

Endang Srie Narullita,' Penerapan Sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polda Jatim', *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 10. 22, (2024), 443.

Endri, Marisa Elsera,' Makna Keteraturan Berlalu Lintas (Studi Budaya Berlalu Lintas Masyarakat Tanjungpinang Dalam Perspektif Sosiologi Hukum)', *Jurnal Selat* 1.6, (2023), 36.

Erly Pangestuti, Fajar Sulistyo Wahyudi,' Prosedur Penyelesaian Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Dalam KUHP', *Jurnal Hukum* 7.1, (2021), 76.

Hardianto, Lisa Aditya Dwiwansyah Musa, Firmanto,dan Afdal Anas, Pengembangan Video Animasi 3d Pembelajaran Lalu Lintas Menggunakan Software Blender, *Jurnal pendidikan ilmu sosial*, vol. 32, no. 2 ,2022, 191.

Iyah Faniyah, Dicky Alexander,' Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jalan Yang Mengalami Kecelakaan Lalulintas Karena Kelalaian Penyelenggara Jalan', *Ekasakti Legal Science Journal* 1.3, (2024), 197.

Komang Panjita Bayu Habijana, Esti Aryani, Bambang Ali Kusumo,' Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Melalui *Electronic Traffic Law* di Surakarta', 1.1, (2024), 1.

Maira Trianah, Dendi Wijaya Saputra, and Sri Irnaningsih, 'Pengaruh Sejarah Perkembangan Alat Transportasi Darat, Laut, Dan Udara Di Indonesia Serta

Dampaknya Terhadap Masyarakat', *Seminar Nasional Dan Publikasi Ilmiah (SEMNASFIP)*, 2024, 2584–92.

Mawardi,'Pelaksanaan Politik Hukum Pidana Dalam Penegakan Tindak Pidana Perdagangan Manusia', *Jurnal Kompilasi Hukum* 5.2, (2020), 312.

Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram : UPT. Mataram University Press, 2020), 96.

Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram : UPT. Mataram University Press, 2020), 97.

Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram : UPT. Mataram University Press, 2020),98

Radya Dzuhrizha Rahmana, Adhitya Widya Kartika,' Penegakan Hukum Bagi Pelaku Pembuatan Dan Penyebaran Scam page (Studi Di Kepolisian Daerah Jawa Timur)', *Risalah Hukum* 18.2, (2022), 91-92.

Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*, (Surabaya : Bina Ilmu, 2017), 57.

Republik Indonesia, *Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas*, Bab 1, Pasal 2.  
Republik Indonesia, *Undang-undang Angkutan Jalan* , Bab 20, Pasal 294.

Republik Indonesia, *Undang-undang Angkutan Jalan* , Bab 9, Pasal 112 ayat 1.

Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* , Bab 9, Pasal 106 ayat 4 huruf a dan b.

Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* , Bab 20, Pasal 287 ayat 1.

Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* , Bab 9, Pasal 106 ayat 1.

Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bab 20, Pasal 288 ayat 1

Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bab 20, Pasal 285 ayat 1.

Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bab 20, Pasal 285 ayat 2.

Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bab 9, Pasal 106 ayat 8



Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab 20, Pasal 291 ayat 1-2.

Republik Indonesia, *Undang-undang*, Bab 20, Pasal 283 ayat 1.

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab 20, Pasal 288 ayat 2.

Rina Hasanah,' Analisa Hukum Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Sebagai Peran Pelaksanapenegakan Hukum', *Jurnal Ilmu Kepolisian* 17.3, (2023), 5. <sup>10</sup> Diana E. Rondonuwu,' Tinjauan Yuridis Terhadap Penegakan Hukum Lingkungan Administratif Menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009', *Lex Privatum* 4.9, (2018), 118.

Satuan Lalu Lintas Polres Paser Dalam Mengatasi Masalah Lalu Lintas Di Kabupaten Paser', *eJournal Ilmu Pemerintahan* 6.4, (2018), 2125.

Sayekti Udi Utama, Rahadyan Magetsari, and Vitalis Pribadi, 'Estimasi Prevalensi Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Metode Capture-Recapture', *Berita Kedokteran Masyarakat (BKM)*, 24.1 (2008), 16–26 <<http://journal.ugm.ac.id/index.php/bkm/article/view/3603>>.

Soni Sadono, 'Budaya Tertib Berlalu-Lintas Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung '", *Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung*, 4.1 (2024), 61–79 .

Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Alfabeta, 2010), 124

Tohirin, *Metode Penelitian Kualitatif dalam Penelitian Hukum*, (Jakarta:PT.Raja Gafindo Persada, 2012), 3 - 4

Vivi Ariyanti,' Kebijakan Penegakan Hukum Dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia', *Jurnal Yuridis* 5.1, (2018), 10.

Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2009), 1

**L  
A  
M  
P  
I  
R  
A  
N**

### ***LAMPIRAN I***

Dokumentasi proses wawancara dengan pihak kepolisian





## ***LAMPIRAN II***

Dokumentasi dengan pengguna jalan



### ***LAMPIRAN III***

Dokumentasi fakta lapangan yang menjadi pelaku



#### *Lampiran IV*

Aksi Pelaku Freestyle Motor.



skripsi

## ORIGINALITY REPORT

19%

SIMILARITY INDEX

19%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

5%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1

repository.iainpalopo.ac.id

Internet Source

15%

2

eprintslib.ummgl.ac.id

Internet Source

3%

3

ejournal.unesa.ac.id

Internet Source

2%

Exclude quotes On

Exclude matches &lt; 2%

Exclude bibliography On

## RIWAYAT HIDUP



**JEFRI**, Lahir di Karampa pada tanggal 22 Februari 2002, Peneliti merupakan anak ke 1 dari Tuju bersaudara, lahir dari sepasang kekasih seorang ayah bernama Yunus dan ibu bernama Muhtia, Saat ini peneliti bertempat tinggal di Desa Saga, Kecamatan Bajo, Kabupaten Luwu.

Pendidikan Dasar peneliti diselesaikan pada tahun 2014 di SDN 30 Rumaju, kabupaten Luwu. Kemudian di tahun yang sama menempuh pendidikan SMP Amalyah Bajo dan selesai pada tahun 2017. Peneliti melanjutkan pendidikan di SMK Amaliyah bajo kabupaten Luwu. Saat menempuh pendidikan SMA, peneliti kerap mengikuti lomba untuk mewakili sekolah dalam cabang lomba bergengsi pada masa SMA yakni lomba OSN tahun 2020. Setelah itu, pada tahun 2021 peneliti mendaftar di perguruan tinggi Institut Agama Islam Negeri Palopo dan dinyatakan lulus pada program studi Hukum Tata Negara. Saat menumpuh pendidikan peneliti tidak hanya berfokus pada bidang akademik, namun peneliti aktif dalam berbagai organisasi, baik intra kampus maupun organisasi extra kampus.