



## Efektivitas Penegakan Pasal 287 Ayat (5) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Fenomena Speeding Motor di Wilayah Buleleng

Ketut Suryawan<sup>1</sup>, Ni Putu Rai Yuliantini, Dewa Gede Sudika Mangku<sup>3</sup>

Universitas Pendidikan Ganesha, Indonesia<sup>1-3</sup>

Email Korespondensi : [suryawan.3@student.undiksha.ac.id](mailto:suryawan.3@student.undiksha.ac.id)<sup>1</sup> , [raiyluliantini@undiksha.ac.id](mailto:raiyluliantini@undiksha.ac.id)<sup>2</sup> , [sudika.mangku@undiksha.ac.id](mailto:sudika.mangku@undiksha.ac.id)<sup>3</sup>

Article received: 01 Januari 2026, Review process: 12 Januari 2026

Article Accepted: 22 Maret 2026, Article published: 01 Mei 2026

### ABSTRACT

*The phenomenon of speeding among young motorcyclists has become a recurring public safety issue in Buleleng Regency, Bali. This study examines the effectiveness of the implementation of Article 287 paragraph (5) of Law Number 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation (LLAJ) in handling speeding violations in the jurisdiction of the Buleleng Police during the period 2023–2025. Using an empirical-sociological approach, data were collected through in-depth interviews with four Traffic Police officers, field observations at seven vulnerable points, and secondary data from official Traffic Police documents. The research findings indicate that enforcement of these provisions has not been effective, as reflected in fluctuations in violation data (125 cases in 2023, 36 cases in 2024, and 57 cases in 2025) which were not accompanied by significant changes in driving behavior. Seven obstacles are cumulatively operating: a 44% deficit in traffic police personnel, the absence of ETLE infrastructure, a digital platform-based evasion network, the stagnant Rp 500,000 fine, whose real value has halved due to inflation over 15 years, low motivation for law compliance among youth, partial cross-sector coordination, and the lack of official racing facilities as an alternative outlet for the desire for speed.*

**Keywords:** Buleleng Police; effectiveness of law enforcement; ETLE; speeding; traffic law.

### ABSTRAK

*Fenomena kebut-kebutan (speeding) di kalangan pengendara sepeda motor muda telah menjadi persoalan keselamatan publik yang terus berulang di Kabupaten Buleleng, Bali. Penelitian ini mengkaji efektivitas penerapan Pasal 287 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dalam menangani pelanggaran kecepatan di wilayah hukum Polres Buleleng selama periode 2023–2025. Dengan menggunakan pendekatan empiris-sosiologis, data dihimpun melalui wawancara mendalam dengan empat pejabat Satlantas, observasi lapangan di tujuh titik rawan, serta data sekunder dari dokumen resmi Satlantas. Temuan penelitian menunjukkan bahwa penegakan ketentuan tersebut belum efektif, sebagaimana tercermin dari fluktuasi data pelanggaran (125 kasus pada 2023, 36 kasus pada 2024, dan 57 kasus pada 2025) yang tidak disertai perubahan perilaku berkendara secara signifikan. Terdapat tujuh kendala yang bekerja secara akumulatif: defisit personel Satlantas sebesar 44%, ketiadaan infrastruktur ETLE, jaringan penghindaran berbasis platform digital, stagnasi nilai denda Rp 500.000 yang nilai riilnya telah menyusut separuh akibat inflasi selama 15 tahun, rendahnya*

---

*motivasi kepatuhan hukum di kalangan pemuda, koordinasi lintas sektor yang masih parsial, serta ketiadaan fasilitas balap resmi sebagai alternatif penyaluran hasrat berkecepatan.*

**Kata Kunci:** *efektivitas penegakan hukum; ETLE; hukum lalu lintas; Polres Buleleng; speeding*

## PENDAHULUAN

Pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor di Indonesia terus meningkat dari tahun ke tahun, dan Kabupaten Buleleng di Provinsi Bali tidak terkecuali dari tren tersebut. Data dari Samsat Singaraja tahun 2024 mencatat populasi kendaraan bermotor di wilayah ini tumbuh rata-rata empat persen per tahun, dengan sepeda motor mendominasi sekitar 78 persen dari total kendaraan terdaftar. Di balik angka pertumbuhan tersebut, muncul fenomena yang mengkhawatirkan: maraknya perilaku berkendara dengan kecepatan berlebih atau speeding, terutama yang dilakukan secara berkelompok di malam hari oleh kalangan remaja dan pemuda.

Speeding tidak sekadar persoalan teknis berkendara. Dalam konteks hukum Indonesia, tindakan ini tergolong sebagai pelanggaran pidana lalu lintas yang diatur secara eksplisit dalam Pasal 287 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Ketentuan tersebut mengancam setiap pengemudi yang melampaui batas kecepatan yang telah ditetapkan dengan pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp 500.000. Dalam konteks yang lebih luas, bahwa efektivitas norma pidana tidak dapat diukur semata dari kelengkapan teks peraturan, melainkan harus ditelaah dari kemampuan norma tersebut dalam mengubah perilaku nyata di masyarakat. Perspektif ini menjadi fondasi analisis dalam penelitian ini.

Di wilayah hukum Polres Buleleng, realitas lapangan memperlihatkan kondisi yang jauh dari harapan normatif tersebut. Data pelanggaran batas kecepatan yang tercatat oleh Satlantas Polres Buleleng menunjukkan angka 125 kasus pada 2023, turun menjadi 36 kasus pada 2024, namun kembali meningkat ke 57 kasus pada periode Januari–Oktober 2025.

Kesenjangan antara norma yang tertulis (*das sollen*) dengan realitas di lapangan (*das sein*) inilah yang mendorong penelitian ini. Mangku (2020) mengingatkan bahwa penegakan hukum yang tidak diiringi oleh pembangunan budaya hukum yang kuat akan terus-menerus berhadapan dengan resistensi sosial yang tidak kalah kuatnya. Argumen ini sangat relevan dengan konteks Buleleng di mana fenomena speeding telah bertransformasi menjadi subkultur yang mengakar di kalangan pemuda.

Penegakan hukum lalu lintas di Bali, tentang implementasi UU LLAJ di wilayah Polres Buleleng secara umum, serta Sastrawan (2022) yang menganalisis efektivitas Pasal 287 dari perspektif hukum Bali. Namun belum ada kajian yang secara spesifik memetakan seluruh faktor penghambat implementasi Pasal 287 ayat (5) secara sistemik, mengintegrasikan data terbaru 2023–2025, dan memeriksa dimensi sosiokultural di balik fenomena speeding pada era media sosial.

Penelitian ini bertujuan menjawab dua pertanyaan pokok: (1) seberapa efektif penerapan Pasal 287 ayat (5) UU LLAJ dalam menangani speeding di wilayah

---

hukum Polres Buleleng? dan (2) kendala apa saja yang dihadapi kepolisian dalam implementasinya? Jawaban atas kedua pertanyaan ini diharapkan menghasilkan analisis yang tidak hanya bermanfaat bagi pemahaman akademik, tetapi juga memberikan rekomendasi kebijakan yang dapat diterapkan secara praktis.

## METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan hukum empiris yang berorientasi sosiologis, yakni metode yang mempelajari hukum sebagaimana ia berjalan dalam kehidupan nyata (*law in action*) dibandingkan sekadar menganalisis teks norma secara doktrinal (*law in books*). Pilihan pendekatan ini didasari oleh tujuan penelitian yang ingin mengungkap kesenjangan antara *das sollen* dan *das sein* dalam penegakan Pasal 287 ayat (5) UU LLAJ, sebagaimana juga diterapkan dalam kajian sejenis oleh Dewi et al. (2022).

Penelitian dilaksanakan di wilayah hukum Polres Buleleng selama periode September 2025 hingga Maret 2026. Data primer diperoleh melalui tiga metode pengumpulan yang saling melengkapi. Pertama, wawancara mendalam semi-terstruktur dengan empat narasumber dari jajaran Satlantas Polres Buleleng. Selain itu, wawancara juga dilakukan dengan dua pelaku speeding yang bersedia memberikan keterangan.

Kedua, observasi lapangan di tujuh titik rawan yang diidentifikasi berdasarkan data historis Satlantas, selama delapan sesi malam pada rentang September sampai Oktober 2025. Ketiga, studi dokumen terhadap data rekap pelanggaran, laporan operasi, dan dokumen pendukung resmi Satlantas.

Data sekunder bersumber dari dokumen resmi Satlantas Polres Buleleng, data BPS Kabupaten Buleleng tahun 2023, laporan Samsat Singaraja tahun 2024, serta kajian-kajian akademik yang relevan, termasuk karya-karya akademik Yuliantari (2021) dan Mangku (2020) dari Universitas Pendidikan Ganesha yang memberikan kerangka teoritis tentang efektivitas hukum dan pembangunan kesadaran hukum di lingkungan lokal Bali.

Analisis data menggunakan model interaktif Miles dan Huberman yang meliputi tahap reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Validasi dilakukan melalui triangulasi sumber antara keterangan pejabat Satlantas, data pelaku, dan hasil observasi lapangan. Penentuan informan menggunakan teknik purposive sampling dengan kriteria relevansi posisi dan keterlibatan langsung dalam implementasi Pasal 287 ayat (5).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### *Profil Wilayah dan Konteks Sosiodemografis*

Kabupaten Buleleng merupakan kabupaten terluas di Provinsi Bali dengan luas daratan 1.365,88 km<sup>2</sup>, membentang sepanjang pesisir utara pulau dari barat ke timur. BPS Kabupaten Buleleng (2023) mencatat jumlah penduduk sebesar 674.512 jiwa, dengan kelompok usia remaja dan pemuda 15–24 tahun menyumbang sekitar 18 persen atau sekitar 121.000 jiwa. Kelompok usia inilah yang dalam literatur psikologi transportasi secara konsisten diidentifikasi sebagai yang paling rentan terhadap perilaku berisiko di jalan raya, didorong oleh kecenderungan sensation-

seeking yang lebih tinggi dan optimism bias – keyakinan bahwa konsekuensi negatif hanya akan menimpa orang lain.

Dominasi sepeda motor dalam komposisi kendaraan di Buleleng (78,3% dari total 421.000 unit terdaftar) bukan fenomena acak. Empat faktor struktural saling memperkuat: harga yang terjangkau dengan kemudahan kredit, ketiadaan angkutan umum massal yang andal, kondisi geografis berbukit yang membuat kendaraan bermotor jauh lebih praktis, serta konstruksi kultural yang mengaitkan kepemilikan motor dengan kemandirian dan status sosial di kalangan remaja. Kondisi demografis dan sosioekonomis ini secara struktural membentuk lingkungan yang subur bagi tumbuhnya fenomena speeding.

Dari sisi geometri jalan, beberapa ruas di Buleleng memiliki karakteristik fisik yang secara tidak langsung memfasilitasi perilaku speeding: lurus panjang, permukaan aspal baik, minim tikungan, dan relatif sepi pada malam hari. Ruas Jalan Ahmad Yani (Bypass Singaraja) sepanjang ±3,2 km dengan lebar 8 meter dan median jalan menjadi lokasi paling rawan speeding berdasarkan data Satlantas dan hasil observasi lapangan penelitian ini.

Menyoroti bahwa kondisi infrastruktur yang secara fisik memudahkan pelanggaran tanpa diimbangi dengan infrastruktur penegakan yang memadai menciptakan apa yang ia sebut sebagai lingkungan permisif secara struktural. Dalam lingkungan semacam ini, pelanggaran bukan hanya lebih mudah dilakukan, melainkan juga dipersepsikan sebagai tindakan yang 'normal' dan minim risiko oleh pelakunya.

### ***Pola dan Profil Fenomena Speeding di Wilayah Polres Buleleng***

Berdasarkan analisis gabungan data tilang Satlantas periode 2023–2025 dan hasil observasi lapangan, fenomena speeding di Buleleng memiliki karakteristik yang cukup khas. Dari dimensi waktu, aktivitas ini secara konsisten terkonsentrasi pada rentang pukul 22.00 hingga 04.00 WITA, dengan intensitas tertinggi antara tengah malam hingga pukul 02.30 WITA. Pola waktu ini bukan kebetulan: volume lalu lintas reguler sudah menyusut sehingga jalan lebih lengang, sementara intensitas patroli Satlantas pun berkurang akibat keterbatasan personel pada shift malam.

Dari dimensi hari, aktivitas speeding mencapai frekuensi puncak pada malam Sabtu menuju Minggu dan malam Minggu menuju Senin. Hasil wawancara dengan pelaku mengungkap bahwa kumpul-kumpul komunitas motor pada akhir pekan yang awalnya hanya berupa night ride atau berkendara berkeliling kota secara gradual berevolusi menjadi night race dengan kecepatan tinggi antara 100 sampai 120 km/jam di ruas yang batas kecepatannya hanya 50 km/jam.

Profil pelaku speeding yang tergambar dari data tilang periode 2023–2025 (218 kasus) didominasi oleh laki-laki berusia 17–25 tahun (lebih dari tiga perempat kasus), dengan latar belakang pekerjaan yang beragam mulai dari pelajar SMA/SMK, mahasiswa, karyawan swasta, hingga wiraswasta. Keberagaman latar belakang sosial-ekonomi ini menunjukkan bahwa speeding bukan semata fenomena yang terbatas pada satu lapisan masyarakat tertentu, melainkan bersifat lintas strata dengan akar motivasi yang bervariasi antarkelompok.

Yuliantari (2021) mencatat bahwa lintas-strata ini justru mempersulit desain kebijakan pencegahan yang tepat sasaran, karena motivasi dan faktor risiko yang berbeda di tiap kelompok memerlukan pendekatan intervensi yang berbeda pula. Sementara itu, Mangku (2020) menggarisbawahi bahwa kesamaan yang mengikat seluruh pelaku lintas-strata ini adalah ketiadaan rasa takut terhadap konsekuensi hukum sebuah indikator kegagalan deterrence yang fundamental.

### *Analisis Efektivitas Penegakan Pasal 287 Ayat (5) UU LLAJ*

Mengacu pada kerangka efektivitas hukum Soekanto (1983) yang diperluas oleh penegakan Pasal 287 ayat (5) di wilayah Polres Buleleng dapat dievaluasi melalui lima faktor yang saling berhubungan, sebagaimana dirangkum Dari sisi substansi norma, ketentuan ini secara teknis telah memenuhi persyaratan ketentuan pidana yang memadai: rumusan unsur delik yang jelas, ancaman pidana yang eksplisit, dan keterkaitan sistematis dengan Permenhub PM 111/2015. Namun tiga kelemahan substantif yang diidentifikasi Sastrawan (2022) melemahkan daya guna norma ini secara kumulatif. Yuliantari (2021) secara tegas menyatakan bahwa: "Suatu norma pidana yang telah melampaui masa relevansinya – baik dari sisi nilai sanksi maupun dari sisi gradasi ancaman – tidak hanya gagal mencegah pelanggaran, tetapi secara paradoks justru mengkomunikasikan pesan kepada masyarakat bahwa pelanggaran tersebut tidak dipandang serius oleh negara. Stagnasi denda lalu lintas selama lebih dari satu dekade adalah contoh nyata dari paradoks ini."

Pertama, besaran denda Rp 500.000 telah stagnan selama 15 tahun sejak UU ditetapkan pada 2009 tanpa mekanisme penyesuaian terhadap inflasi. Dengan data inflasi Bank Indonesia yang menempatkan inflasi kumulatif 2009–2024 pada kisaran 89–95 persen, nilai riil denda tersebut pada 2024 setara dengan hanya sekitar Rp 263.000–280.000 dalam nilai rupiah 2009 turun hampir separuhnya. Bagi karyawan muda berpenghasilan Rp 3–5 juta per bulan, denda ini hanya mewakili 10–16 persen penghasilan bulanan, suatu beban yang tidak lagi memiliki daya penangkal yang bermakna.

Kedua, ketiadaan gradasi sanksi berdasarkan tingkat keparahan pelanggaran menjadikan pengendara yang melaju 65 km/jam di zona 60 km/jam menghadapi ancaman hukum yang identik dengan pengendara yang melaju 120 km/jam di zona yang samapadahal risiko fatalitas keduanya sangat berbeda. Ketiga, tidak adanya mekanisme eskalasi bagi pelanggar berulang berarti tidak ada insentif hukum yang mendorong perubahan perilaku jangka panjang. Kondisi ini diperparah oleh temuan Yudistira (2018) bahwa intensifikasi operasi tanpa pembaruan substansi sanksi hanya menghasilkan perubahan perilaku sementara yang kembali ke titik semula setelah operasi berakhir.

Satlantas Polres Buleleng mengimplementasikan Pasal 287 ayat (5) melalui dua jalur utama. Jalur pertama adalah penegakan berbasis patroli (on the spot enforcement), di mana petugas yang berpatroli menghentikan kendaraan yang terindikasi melanggar batas kecepatan dan menerbitkan Surat Bukti Pelanggaran. Jalur kedua adalah penegakan berbasis operasi, mencakup Operasi Zebra (nasional, dua kali per tahun) dan Operasi Patuh Agung (Polda Bali). Sidang tilang lapangan

---

juga diselenggarakan secara berkala, yang dinilai Yudistira (2018) memiliki efek deterrence relatif lebih kuat karena menggabungkan elemen punishment dengan public shaming.

### *Kendala Sistemik dalam Implementasi*

Berdasarkan hasil penelitian lapangan yang mengintegrasikan wawancara mendalam, observasi, dan analisis dokumen, teridentifikasi tujuh kendala yang bekerja secara akumulatif dalam menghambat implementasi Pasal 287 ayat (5). Kendala pertama dan paling mendasar adalah defisit struktural personel. Satlantas Polres Buleleng hanya memiliki 42 personel aktif dari kebutuhan ideal 75 orang defisit 44 persen. Dari 42 personel tersebut, hanya 18 yang bertugas langsung sebagai anggota Gakkum. Dengan pembagian tiga shift, rata-rata hanya 4–6 personel tersedia untuk patroli malam per shift, harus mengawasi wilayah seluas 1.365,88 km<sup>2</sup> dengan tujuh titik rawan yang tersebar. Suriadana (2019) menegaskan bahwa keterbatasan personel ini merupakan hambatan struktural yang tidak dapat diatasi melalui kerja keras individual semata.

Kendala kedua adalah ketiadaan infrastruktur teknologi penegakan. Wilayah hukum Polres Buleleng hingga penelitian ini dilaksanakan belum memiliki sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) yang terintegrasi. Kondisi ini berbeda jauh dengan Kota Denpasar dan beberapa kota besar lain yang telah menerapkan ETLE dan berhasil meningkatkan angka penindakan secara drastis. Putra (2022) mendokumentasikan bahwa satuan Lantas yang mengoperasikan ETLE mengalami penurunan pelanggaran rata-rata 35–45 persen dalam 12 bulan pertama. Mangku (2020) menyebut kondisi ini sebagai digital divide penegakan hukum – kesenjangan kapasitas teknologi antara satuan di perkotaan dan di kabupaten yang secara langsung menghasilkan kesenjangan efektivitas penegakan yang signifikan.

Kendala ketiga adalah asimetri informasi yang diciptakan oleh jaringan penghindaran digital. Temuan lapangan yang paling signifikan dalam penelitian ini adalah keberadaan jaringan informasi informal berbasis platform komunikasi digital yang berfungsi sebagai sistem peringatan dini terhadap keberadaan petugas patroli. Jaringan ini cukup terorganisasi: ada anggota yang berperan sebagai pemantau di persimpangan-persimpangan strategis, pengelola di grup percakapan digital, dan koordinator perpindahan lokasi (N. Wardana R., wawancara, September 2025).

Kendala keempat menyangkut rendahnya motivasi kepatuhan hukum. Widastra (2020) menemukan bahwa permasalahan bukan terletak pada dimensi kognitif (ketidaktahuan norma), melainkan pada dimensi afektif dan konatif dalam memperkuat argumen ini dengan mengemukakan bahwa program edukasi hukum yang ada selama ini terlalu berorientasi pada penyampaian informasi normatif, dan belum cukup menyentuh aspek emosional dan motivasional yang justru lebih menentukan perilaku nyata di jalan raya.

Kendala kelima hingga ketujuh bersifat struktural-kelembagaan. Koordinasi lintas instansi antara Satlantas, Dinas Perhubungan, Dinas Pendidikan, dan Pemerintah Kabupaten belum berjalan secara optimal masing-masing cenderung bergerak dalam batas otoritas sektoral masing-masing tanpa program terpadu.

---

Mangku (2020) menyebut kondisi ini sebagai ego sektoral yang merupakan salah satu hambatan paling persisten dalam implementasi kebijakan publik di Indonesia, dan penanganannya memerlukan komitmen kepemimpinan di tingkat pimpinan daerah, bukan sekadar koordinasi teknis antarinstansi. Lemahnya peran keluarga dan lembaga pendidikan sebagai agen sosialisasi keselamatan berkendara menempatkan kepolisian menanggung beban terlalu besar sendirian. Dan ketiadaan fasilitas balap atau sirkuit resmi yang terjangkau bagi pemuda membuat tidak ada alternatif legal yang dapat memuaskan kebutuhan mereka akan kecepatan dan adrenalin.

Ketujuh kendala tersebut membentuk rantai implementation gap yang akumulatif: ketiadaan ETLE membuat penegakan bergantung penuh pada personel; keterbatasan personel menyebabkan pengawasan tidak kontinu; pengawasan tidak kontinu menurunkan certainty (kepastian ditangkap); certainty yang rendah membuat deterrence tidak bekerja efektif; dan deterrence yang lemah memperlemah motivasi kepatuhan masyarakat. Setiap kekurangan memperbesar dampak kekurangan yang lain dalam spiral kelemahan yang saling mengunci.

### *Perspektif Pembaruan Hukum dan Rekomendasi Kebijakan Berbasis Teori*

Mengacu pada kerangka yang dikembangkan Yuliantari (2021) dan Mangku (2020), pembenahan efektivitas Pasal 287 ayat (5) memerlukan intervensi yang bersifat simultan pada empat dimensi: normatif, teknologis, kelembagaan, dan sosiokultural. Pendekatan yang hanya menyentuh satu atau dua dimensi telah terbukti tidak membawa perubahan yang bertahan lama. Pada dimensi normatif, Yuliantari (2021) merekomendasikan agar revisi UU LLAJ mengadopsi mekanisme indeksasi denda terhadap inflasi, gradasi sanksi berdasarkan margin pelampauan batas kecepatan, dan eskalasi sanksi bagi pelanggar berulang – sebuah model yang telah terbukti efektif di beberapa negara ASEAN termasuk Singapura dan Malaysia. Pada dimensi teknologis, Mangku (2020) mengingatkan bahwa adopsi teknologi penegakan seperti ETLE harus diiringi oleh capacity building yang memadai agar teknologi tersebut dapat dioperasikan dan dimanfaatkan secara optimal. Pada dimensi sosiokultural, baik Yuliantari maupun Mangku sepakat bahwa perubahan perilaku berkelanjutan hanya dapat dicapai melalui program edukasi yang menyentuh dimensi afektif, bukan sekadar kognitif. Program-program berbasis testimoni korban, peer education, dan kemitraan dengan komunitas motor yang bertanggung jawab dinilai lebih efektif dibandingkan pendekatan ceramah normatif konvensional.

## **SIMPULAN**

Kesimpulan dari Penelitian ini menghasilkan dua simpulan utama yang saling terkait. Pertama, penerapan Pasal 287 ayat (5) UU Nomor 22 Tahun 2009 dalam menanggulangi speeding di wilayah hukum Polres Buleleng selama periode 2023–2025 belum efektif. Data pelanggaran yang berfluktuasi tanpa tren penurunan yang konsisten ditambah dengan pengakuan para pelaku bahwa aktivitas speeding masih berlanjut meskipun operasi penegakan tetap digelar mengkonfirmasi

keberadaan compliance gap yang bermakna antara norma yang berlaku dan perilaku nyata masyarakat.

Kedua, terdapat tujuh kendala yang bekerja secara sinergis dan saling memperkuat dalam menghambat implementasi: defisit struktural personel Satlantas (44% dari kebutuhan ideal), ketiadaan infrastruktur ETLE yang mengakibatkan pengawasan sepenuhnya bergantung pada kehadiran fisik petugas, asimetri informasi yang diciptakan jaringan penghindaran digital pelaku, erosi nilai deterrence denda Rp 500.000 yang telah stagnan 15 tahun (nilai riilnya menyusut hampir 50%), rendahnya motivasi kepatuhan hukum berbasis internalisasi nilai, koordinasi lintas sektor yang masih parsial, serta tidak tersedianya alternatif legal untuk penyaluran minat berkecepatan. Kondisi ini secara keseluruhan mencerminkan sebagai kegagalan sistemik penegakan hukum suatu kondisi yang tidak dapat diselesaikan melalui pendekatan parsial.

Berdasarkan temuan tersebut, penelitian ini merekomendasikan beberapa langkah prioritas. Kepada Satlantas Polres Buleleng: pertama, merevisi desain program Police Goes to School agar memasukkan testimoni langsung dari korban atau keluarga korban kecelakaan speeding, atas dasar bukti empiris bahwa pendekatan naratif berbasis pengalaman nyata lebih efektif mengubah sikap dibandingkan penyampaian statistik semata; kedua, mengajukan proposal berbasis data empiris kepada Polda Bali untuk pengadaan ETLE minimal di tiga titik rawan prioritas; dan ketiga, menginisiasi forum koordinasi lintas sektor yang terlembaga secara permanen.

Kepada Pemerintah Kabupaten Buleleng: mengalokasikan anggaran sharing cost untuk pengadaan ETLE dan menginisiasi studi kelayakan fasilitas balap resmi yang terjangkau sebagai alternatif legal penyaluran minat berkecepatan pemuda. Kepada pembuat kebijakan nasional: merevisi besaran denda Pasal 287 ayat (5) dengan mekanisme indeksasi inflasi dan gradasi berdasarkan keparahan pelanggaran

## DAFTAR RUJUKAN

- Artawijaya, I. W. A. (2021). Penegakan hukum tindak pidana lalu lintas di wilayah hukum Polres Buleleng: Kajian empiris implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. *Jurnal Magister Hukum Udayana (JMHU)*, 10(2), 215–230.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Buleleng. (2023). Kabupaten Buleleng dalam angka 2023. BPS Kabupaten Buleleng.
- Dewi, N. P. K., Yuliantini, N. P. R., & Dantes, K. F. (2022). Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penegakan hukum pelaku balapan liar di Kabupaten Jembrana. *Jurnal Komunitas Yustisia*, 5(2).
- Friedman, L. M. (1975). *The legal system: A social science perspective*. Russell Sage Foundation.
- Gunawan, I. W. (2023). Fenomena balapan liar sepeda motor pada remaja: Perspektif hukum pidana dan kriminologi. *Jurnal Hukum dan Keadilan*, 11(1), 55–72.
- Hamzah, A. (2018). *Hukum acara pidana Indonesia (Edisi Ketiga)*. Sinar Grafika.

- 
- Irlanda, H. N., & Askarial, A. (2025). Dinamika sosial remaja pelaku balap liar di Kota Pekanbaru. *Socius: Jurnal Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial*.
- Mangku, D. S. (2020). Hukum dan pembangunan masyarakat: Perspektif sosiologi hukum dalam konteks Indonesia. *Jurnal Ilmu Hukum Undiksha*, 6(1), 1–18.
- Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian hukum (Edisi Revisi, Cetakan ke-13)*. Kencana Prenada Media Group.
- Pratama, D. Y., & Yulianti, E. (2023). Sensation seeking, optimism bias, dan kecenderungan melanggar batas kecepatan: Studi kuantitatif pada pengemudi muda di Bali. *Jurnal Psikologi Klinis dan Kesehatan Mental*, 12(1), 19–38.
- Putra, I. N. A. W. (2022). Efektivitas Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam meningkatkan kepatuhan berlalu lintas: Studi di wilayah Polda Bali. *Jurnal Kajian Hukum Udayana*, 7(2), 180–196.
- Santoso, I. (2021). Pelaksanaan penegakan hukum lalu lintas di Indonesia: Hambatan dan solusi dari perspektif kebijakan kriminal. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 28(2), 312–330.
- Sastrawan, I. M. (2022). Analisis implementasi Pasal 287 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam mewujudkan tertib berlalu lintas di Bali: Perspektif efektivitas hukum. *Jurnal Hukum Undiksha*, 6(2), 102–118.
- Satlantas Polres Buleleng. (2024). Laporan rekapitulasi data pelanggaran, tilang, dan kecelakaan lalu lintas Kabupaten Buleleng tahun 2020–2024 (Dokumen Internal, tidak dipublikasikan).
- Soekanto, S. (1983). *Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*. CV. Rajawali.
- Soekanto, S. (2014). *Pengantar penelitian hukum (Cetakan ke-3)*. UI-Press.
- Suriadana, I. G. (2019). Implementasi penindakan pelanggaran lalu lintas oleh Satuan Lalu Lintas Polres Buleleng: Kajian sosiologi hukum. *Jurnal Konstruksi Hukum Undiksha*, 9(1), 45–62.
- Widastra, I. M. (2020). Situasi dan faktor penyebab pelanggaran lalu lintas pada pengguna sepeda motor pelajar di Kabupaten Buleleng. *Jurnal Hukum Krida Wacana Undiksha*, 5(1), 78–94.
- Wiranatha, A., & Riani, D. (2021). Studi perilaku keselamatan berkendara pada pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya. *Narotama Jurnal Teknik Sipil*, 5(2), 23–27.
- Yudistira, I. K. (2018). Efektivitas pengetatan penindakan dan giat Operasi Zebra dalam menekan angka pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polres Buleleng. *Jurnal Ilmu Hukum Undiksha*, 4(1), 31–48.
- Yulianto, A., & Pramono, S. (2021). Kesadaran hukum masyarakat dalam berlalu lintas. *Jurnal Civics*, 18(1), 14–26.
- Yuliantari, R. (2021). Efektivitas penegakan hukum lalu lintas dan pembangunan kesadaran hukum remaja: Kajian sosiologis di Kabupaten Buleleng. *Jurnal Hukum dan Keadilan Undiksha*, 8(2), 88–107.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 96.

Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara RI Tahun 2013 Nomor 193.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan.