

BAB IV

LAPORAN HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

A. Gambaran umum dan lokasi penelitian

1. Kondisi Geografis dan Topografis Kota Banjarmasin

Sebagai ibu kota Provinsi Kalimantan Selatan, Kota Banjarmasin memiliki lokasi geografis di antara 3°16'46" hingga 3°22'54" Lintang Selatan dan 114°31'40" hingga 114°39'55" Bujur Timur. Wilayah kota ini mencakup area seluas kurang lebih 98,46 km², terbagi menjadi lima distrik: Banjarmasin Selatan, Banjarmasin Timur, Banjarmasin Barat, Banjarmasin Tengah, dan Banjarmasin Utara. Batasan administratif kota ini adalah Kabupaten Barito Kuala di bagian utara dan barat, serta Kabupaten Banjar di bagian timur dan selatan. Posisi geografis tersebut menjadikan Banjarmasin sebagai pusat pemerintahan, perdagangan, dan jasa di Kalimantan Selatan sekaligus menjadi bagian penting dari kawasan metropolitan Banjarbakula.¹ Kota Banjarmasin dikenal dengan julukan Kota Seribu Sungai karena wilayahnya dilalui oleh banyak sungai, dengan Sungai Martapura dan Sungai Barito sebagai sungai utama yang memiliki peranan penting dalam kehidupan masyarakat. Keberadaan sungai-sungai tersebut tidak hanya memengaruhi aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat, tetapi juga membentuk karakteristik wilayah perkotaan yang khas berbasis perairan. Kondisi hidrologi Kota Banjarmasin sangat dipengaruhi oleh pasang surut air laut mengingat jaraknya yang relatif dekat dengan muara

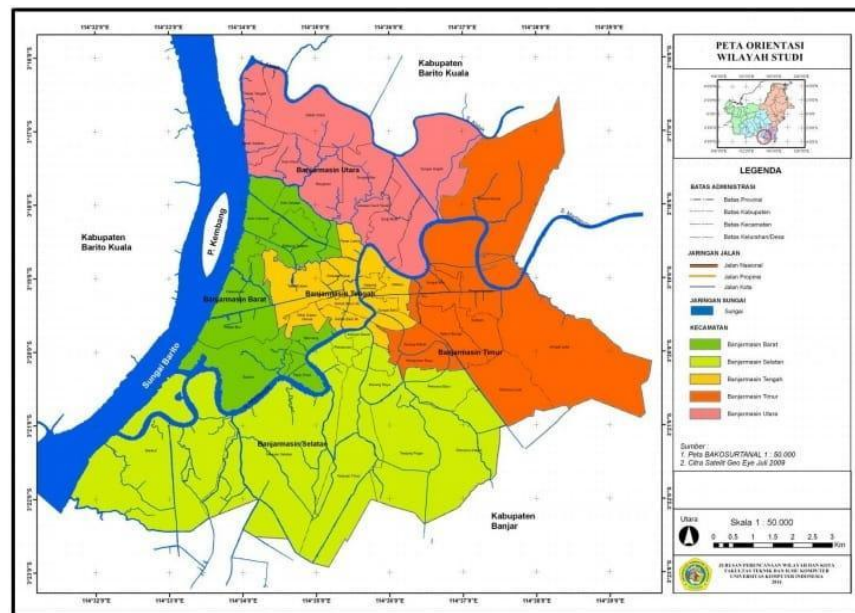
¹ Pemerintah Kota Banjarmasin, "Profil Kota Banjarmasin," *Website Resmi Pemerintah Kota Banjarmasin*, diakses 19 Juni 2026, <https://www.banjarmasinkota.go.id/p/profil-kota-banjarmasin.html>.

Sungai Barito.²

Secara topografis, karakteristik utama Kota Banjarmasin adalah keberadaan dataran rendah yang relatif datar dan berawa, dengan gradien kemiringan tanah antara 0% dan 2%. Lokasi geografis kota ini, yang rata-rata terletak 0,16 meter di bawah permukaan laut, menyebabkan sebagian besar kawasannya mengalami pengaruh signifikan dari pasang surut air.. Pada saat air pasang, beberapa wilayah berpotensi mengalami genangan. Kondisi geologis Kota Banjarmasin didominasi oleh tanah aluvial, lempung, dan endapan pasir halus yang terbentuk dari proses sedimentasi sungai dalam jangka waktu yang panjang. Karakteristik topografi tersebut menjadikan Kota Banjarmasin memiliki tantangan tersendiri dalam pengelolaan tata ruang, drainase, dan pengendalian banjir perkotaan.³

² *Ibid.*

³ Pemerintah Kota Banjarmasin, "Profil Kota Banjarmasin," *Website Resmi Pemerintah Kota Banjarmasin*, diakses 19 Juni 2026, <https://www.banjarmasinkota.go.id/p/profil-kota-banjarmasin.html>.



Gambar 1 peta Kota Banjarmasin

2. Gambaran Umum Polresta Kota Banjarmasin

Polresta Banjarmasin, sebagai bagian dari Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) di tingkat Kabupaten/Kota, beroperasi di bawah pengawasan langsung Kepolisian Daerah (Polda). Institusi ini, yang berada di garis depan penegakan hukum dan penjagaan ketertiban, memainkan peran krusial dalam mewujudkan kondisi yang aman, tertib, dan damai bagi segenap masyarakat dalam yurisdiksinya.⁴ Polresta Banjarmasin memiliki cakupan hukum yang mencakup seluruh area administratif kota tersebut, yang tersusun dari lima kecamatan: Banjarmasin Selatan, Banjarmasin Timur, Banjarmasin Barat, Banjarmasin Tengah, serta Banjarmasin Utara.⁵

⁴ Kepolisian Resor Kota Banjarmasin, “*Tentang Kami*,” Polresta Banjarmasin, diakses 13 April 2026, <https://polrestabanjarmasin.id/tentang-kami/>

⁵ Pemerintah Kota Banjarmasin, “*Profil Kota Banjarmasin*,” Website Resmi Pemerintah Kota Banjarmasin, diakses 13 April 2026, <https://www.banjarmasinkota.go.id/p/profil-kota-banjarmasin.html>

3. Visi dan Misi Polresta Banjarmasin

Adapun Visi Misi Polresta Banjarmasin

a) Visi

Menjadi Polri yang Unggul dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat untuk menciptakan kamtibmas yang kondusif.

b) Misi

- 1) Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik.
- 2) Menjamin Keamanan dan Ketertiban Masyarakat.
- 3) Memberdayakan Masyarakat dalam menjaga Keamanan.
- 4) Mewujudkan Hubungan Baik dengan Semua Elemen Masyarakat.
- 5) Inovasi dalam Penegakan Hukum.⁶

4. Tugas dan Fungsi

Polresta mempunyai tugas :

- a) Memelihara Kamtibmas.
- b) Menegakkan Hukum.
- c) Memberikan Pelayanan.⁷

⁶ Kepolisian Resor Kota Banjarmasin, “*Visi Misi Polresta Banjarmasin: Menyelami Komitmen Keamanan,*” Polresta Banjarmasin, diakses 13 April 2026, <https://polrestabanjarmasin.id/visi-misi-polresta-banjarmasin-menyelami-komitmen-keamanan/>

⁷ Kepolisian Resor Kota Banjarmasin, “*Tentang Kami,*” Polresta Banjarmasin, diakses 13 April 2026, <https://polrestabanjarmasin.id/tentang-kami/>

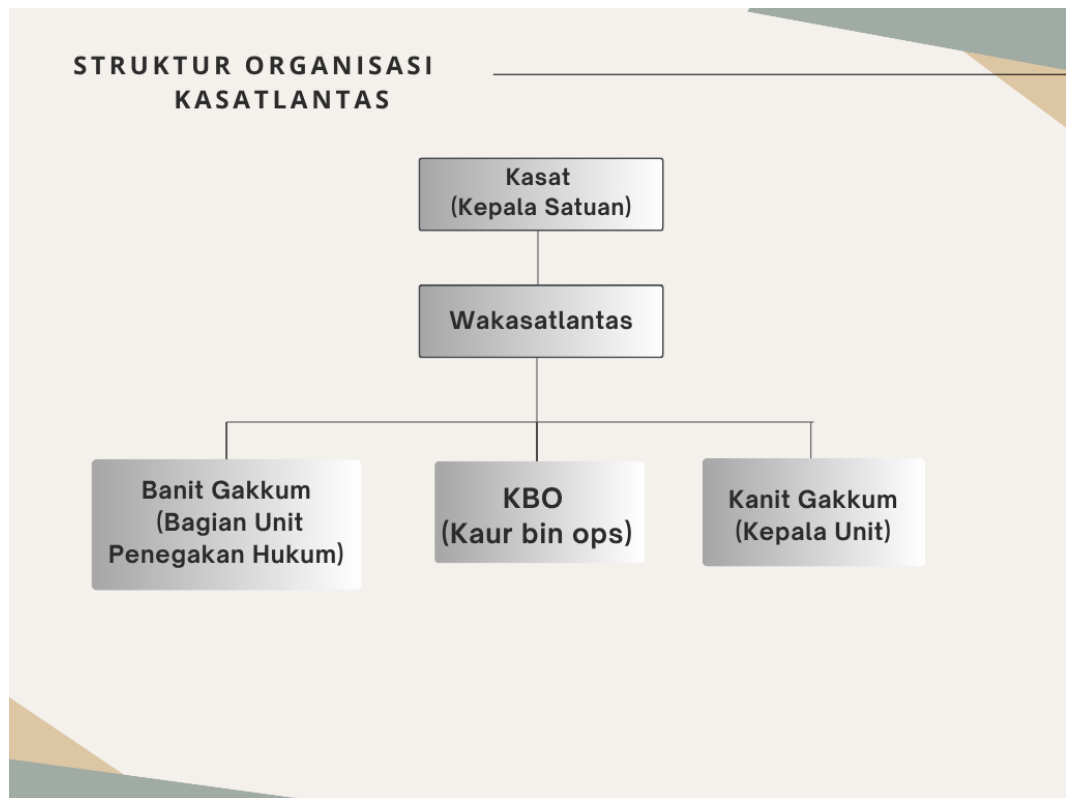
5. Struktur Organisasi Polresta Banjarmasin

Gambar 2 Struktur organisasi Polresta Banjarmasin



6. Struktur Organisasi Kasatlantas

Gambar 3 Struktur Organisasi Kasatlantas



B. Penyajian Data

1. Identitas Informan Dan Hasil Wawancara

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan peneliti di lapangan melalui wawancara dengan beberapa informan seperti Kasat Lantas Polresta Banjarmasin, Pelaku Balap Liar, Masyarakat yang terdampak dari balapan liar di Jl. A. Yani Km 5.5, Jl. Lambung Mangkurat, Jl. Hasan Basri, Jl. Gub Soebarjo, Jl. Basirih Dalam (Mahatama), maka akan dilampirkan data sebagai berikut:

a. Informan Pertama

Nama : Trisoni Anggoro Moyo S.M
 Jabatan : Aipda (Bagian Banit Gakkum/Tilang)
 Instansi : Satlantas Polresta Banjarmasin

Berdasarkan hasil wawancara, praktik balap liar di wilayah Banjarmasin merupakan permasalahan kompleks yang melibatkan aspek sosial, psikologis, dan hukum. Kegiatan ini biasanya terjadi secara spontan atau terencana pada dini hari (pukul 00.00–05.00) di sejumlah titik rawan seperti Jl. A. Yani km 5.5, Jl. Jambung Mangkurat, Jl. Hasan Basri, Jl. Gubernur Soebardjo, dan Jl. Basirih Dalam (Mahatama). Faktor pendorong utamanya adalah pengaruh lingkungan dan pergaulan, kebutuhan akan pengakuan dan sensasi, kurangnya fasilitas balap resmi, serta rendahnya kesadaran hukum dan pengawasan orang tua.

Dari sisi penegakan hukum, kepolisian telah menerapkan pendekatan preventif dan represif berdasarkan Undang-Undang Nomor 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan ancaman pidana kurungan maksimal 1 tahun atau denda Rp3.000.000 (Pasal 297 jo 115), serta pidana berlapis hingga 12 tahun penjara jika menimbulkan kecelakaan fatal (Pasal 311). Tindakan represif yang dilakukan meliputi patroli, penggerebekan, pemeriksaan kelengkapan, penyitaan kendaraan, hingga pemanggilan orang tua bagi pelaku di bawah umur. Sementara upaya preventif mencakup sosialisasi ke sekolah dan komunitas, pemasangan rambu atau pita kejut, serta peningkatan patroli rutin. Namun, efektivitas penanganan masih terkendala oleh beberapa faktor, seperti minimnya personel dan sarana patroli, perilaku pelaku yang lincah dan memanfaatkan teknologi untuk menghindari petugas, serta kurangnya partisipasi masyarakat dalam melapor karena takut intimidasi. Oleh karena itu, diperlukan sinergi yang lebih kuat antara kepolisian, pemerintah daerah, sekolah, orang tua, dan komunitas otomotif, serta penyediaan wadah balap resmi sebagai solusi alternatif untuk menyalurkan minat remaja secara positif dan teratur.⁸

b. Informan Kedua (Pelaku Balap Liar)

Nama : F.M

Umur : 22

Kriteria : Lulus SMA

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dari pelaku balap

⁸ Trisoni Anggoro Moyo S.M., Aipda Bagian Banit Gakkum/Tilang Satlantas Polresta Banjarmasin, 5 Juni, 2026, wawancara pribadi.

liar, keterlibatan narasumber dalam dunia balap liar awalnya dipicu oleh pengaruh lingkungan sekitar serta hobinya yang gemar mengotak-atik mesin kendaraan, bukan karena ajakan teman. Bagi para pelaku, balapan liar ini melibatkan taruhan yang sangat berisiko, mulai dari taruhan nyawa, harga diri atas performa kendaraan, hingga adanya praktik perjudian uang di kalangan tertentu. Meskipun narasumber menyadari adanya aturan hukum dan sanksi konkret dari pihak kepolisian—seperti penyitaan STNK dan kendaraan serta denda administratif sebesar Rp800.000 untuk penebusan—hal tersebut tidak menyurutkan niat para pelaku karena besarnya modal dan kuatnya keinginan yang mereka miliki. Beberapa pelaku bahkan diketahui telah tertangkap oleh aparat kepolisian secara berulang kali.

Terkait solusi penanganan, narasumber sangat mendukung jika pemerintah bersedia menyediakan sirkuit atau memfasilitasi ajang balap resmi di Banjarmasin. Menurutnya, keberadaan fasilitas resmi seperti Sirkuit Marido di Tanjung atau Sirkuit Balipat di Rantau (yang selama ini dapat digunakan untuk latihan gratis pada hari-hari tertentu) bukan semata menghapus balapan liar. Namun, fasilitas tersebut sangat krusial untuk memindahkan aktivitas berbahaya ini dari jalan raya umum (seperti Jalan Ahmad Yani), sehingga dapat meminimalisir risiko kecelakaan bagi masyarakat umum dan mengalihkan hobi tersebut ke tempat yang semestinya.⁹

⁹ Pelaku Balap liar di Kota Banjarmasin (F.M), 20 Mei, wawancara pribadi.

c. Informan Ketiga (Pelaku Balap Liar)

Nama : A.N

Umur : 21

Kriteria : Mahasiswa

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dari pelaku balap liar, awal mula informan terjun ke dunia balap liar dipicu oleh rasa penasaran dan pengaruh lingkungan pertemanan yang gemar memodifikasi atau menyetting kendaraan. Mereka biasanya melakukan aksi balapan ini pada tengah malam, sekitar jam 12 ke atas, di kawasan Jalan Ahmad Yani. Bagi narasumber, motivasi utama dari balap liar bukanlah perjudian atau taruhan uang, melainkan pencarian kepuasan pribadi dan pembuktian harga diri (pride) ketika motor yang mereka setting berhasil melaju lebih cepat daripada milik orang lain. Meskipun narasumber menyadari adanya risiko keselamatan dan potensi gangguan terhadap ketertiban masyarakat pengguna jalan, ia mengaku tidak memahami secara detail regulasi hukum (seperti UU Nomor 22 Tahun 2009) yang melarang aktivitas tersebut. Pengalaman ditangkap oleh aparat kepolisian pun sudah pernah dirasakan akibat pelanggaran spesifik seperti penggunaan knalpot brong, ketiadaan plat nomor, dan mesin yang tidak standar. Sanksi yang diterima berupa denda serta hukuman fisik seperti melakukan jalan jongkok sebanyak 10 putaran di lapangan parkir.

Narasumber mengungkapkan bahwa aksi balap liar di jalan raya terjadi karena tidak adanya wadah khusus untuk menyalurkan hobi

mereka. Para pelaku balap liar ini merespons positif dan sangat berharap pemerintah dapat menyediakan fasilitas resmi, seperti sirkuit atau ajang drag race legal. Bagi mereka, fasilitas tersebut dapat menjadi wadah yang aman dan terarah untuk menyalurkan minat serta hobi generasi muda di dunia otomotif tanpa harus mengganggu ketertiban umum.¹⁰

d. Informan Keempat (Pelaku Balap Liar)

Nama : M.R

Umur : 18

Kriteria : Siswa

Berdasarkan hasil wawancara, informan terjun ke dunia balap liar karena pengaruh kuat lingkungan pertemanan dan minat pribadinya pada motor serta kecepatan. Diawali dari sekadar ikut nongkrong, rasa penasaran akhirnya membawa ikut balapan. Motivasi utamanya bukan karena taruhan uang, melainkan demi memacu adrenalin, mencari tantangan, mendapatkan kepuasan saat menang, serta memperoleh pengakuan dari kelompoknya.

Dari segi dinamika sosial dan hukum, informan sebenarnya sadar bahwa aktivitas ini berbahaya dan melanggar hukum. Ia bahkan pernah mengalami pembubaran oleh polisi dan melihat motor temannya disita. Namun, kesadaran risiko tersebut kalah oleh pencarian kesenangan semata. Meski demikian, informan menunjukkan sikap positif terhadap

¹⁰ Pelaku balap liar di Kota Banjarmasin (A.N), 20 Mei Wawancara Pribadi 2026.

regulasi; ia sangat mendukung adanya fasilitas balap resmi dan berkomitmen untuk pindah jalur ke sirkuit legal jika wadah tersebut tersedia.¹¹

e. Informan Kelima (Pelaku Balap Liar)

Nama : H

Umur : 14

Kriteria : Siswa

Berdasarkan hasil wawancara, siswa SMP 18 yang berdomisili di kawasan Mahatama, mengaku pertama kali terlibat dalam balapan liar karena pengaruh lingkungan dan rasa penasaran. Jalan Lingkar Dalam Selatan, khususnya di dekat akses SMPN 18 Banjarmasin, menjadi lokasi favorit aksi balapan liar pada sore hari (15.00-17.20 WITA). Ia awalnya hanya melihat dari kejauhan, kemudian mulai mendekat dan sesekali dibonceng teman yang lebih dewasa. Bagi informan, berboncengan atau melihat temannya yang lebih dewasa melaju tinggi di jalan memberikan sensasi deg-degan dan kegembiraan. Walaupun informan hanya sebagai penonton ia menganggap aman aman saja, Pengalaman dengan aparat pernah ia alami saat polisi membubarkan aksi balapan informan dan teman-temannya lari bersembunyi, sementara beberapa teman yang lebih dewasa motornya disita. Ia juga mengetahui teman SMA-nya pernah ditilang dan motornya ditahan.¹²

¹¹ Pelaku balap liar di Kota Banjarmasin (M.R), 26 Mei Wawancara Pribadi 2026.

¹² Pelaku Balap liar di Kota Banjarmasin (H), 25 Juli Wawancara Pribadi 2026

f. Informan Keenam (Pelaku Balap Liar)

Nama : A.R

Umur : 17

Kriteria : Siswa

Berdasarkan hasil wawancara, Aktivitas informan ini bermula dari ketertarikan personal terhadap dunia otomotif, yang awalnya hanya menjadi penonton akhirnya terdorong untuk ikut mencoba karena pengaruh kuat dari lingkungan pergaulan. Bagi informan kegiatan ini memberikan sensasi kompetisi, hiburan, serta rasa bersemangat dan tertantang yang kini telah menjadi bagian dari kebiasaan dalam lingkaran sosialnya.

Meskipun aktif di lingkungan tersebut, informan memiliki kesadaran yang penuh bahwa balapan liar adalah tindakan melanggar hukum yang membahayakan pengguna jalan lain. Informan juga membatasi diri dengan tidak terlibat dalam aktivitas perjudian atau taruhan yang kerap terjadi di lapangan. Kesadaran akan risiko ini diperkuat oleh pengalaman nyata, seperti penertiban oleh pihak kepolisian sebelum balapan dimulai hingga insiden penilangan dan penyitaan motor yang dialami oleh temannya.

Pada akhirnya, Informan menunjukkan sikap yang sangat terbuka terhadap regulasi yang positif. Jika ke depannya tersedia wadah atau fasilitas resmi yang legal, subjek lebih memilih untuk menyalurkan minat otomotif dan semangat kompetisinya di fasilitas tersebut daripada harus

melakukan balapan di jalan umum.¹³

g. Informasi Ketujuh

Nama : Murjani

Umur : 35 Tahun

Alamat : Gang Tanjung Pagar

Kriteria : Masyarakat

Berdasarkan hasil wawancara, menyatakan bahwa kondisi jalan yang mulus justru menjadi daya tarik bagi para pelaku, sehingga kawasan Tanjung Pagar, khususnya jalur menuju SMPN 18, menjelma sebagai lokasi favorit balapan liar. Dampak yang dirasakan sangat nyata, mulai dari suara knalpot bising yang mengganggu istirahat, hingga kecelakaan fatal yang telah memakan korban jiwa. Ia mengakui bahwa masyarakat resah dan kesal, namun kesulitan untuk menegur karena para pelaku cenderung melawan. Meskipun warga sudah sering melapor ke polisi, penanganan yang dilakukan masih bersifat temporer; aparat datang membubarkan, namun setelah pergi, balapan kembali terjadi. Bapak Murjani menilai penindakan aparat belum tegas dan lebih banyak mengandalkan imbauan, sehingga pelaku tidak jera. Solusi yang ia tawarkan adalah pendirian pos pantau permanen, penegakan hukum yang lebih keras, dan penyediaan fasilitas balap resmi sebagai wadah positif bagi anak muda. Ia juga menekankan peran aktif orang tua dan tokoh

¹³ Pelaku balap liar di Kota Banjarmasin (A.R), 29 Mei Wawancara Pribadi 2026.

masyarakat dalam mengawasi serta memberi pemahaman kepada generasi muda tentang bahaya balapan liar.¹⁴

h. Informasi Kedelapan

Nama : Kurniawan

Umur : 22

Kriteria : Mahasiswa

Menurut wawancara dengan Kurniawan, biasanya kerap dilakukan oleh kelompok remaja pada waktu subuh atau pagi hari. Meskipun narasumber tidak selalu melihat aktivitas tersebut secara langsung, dampak berupa polusi suara dan kebisingan yang ekstrem sangat sering terdengar dan dirasakan oleh warga sekitar. Selain mengganggu kenyamanan, balapan liar ini dinilai sangat mengancam keselamatan jiwa karena para pelakunya sering kali tidak mengenakan helm dan memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi, yang berisiko memicu kecelakaan fatal hingga kematian, serta berpotensi menimbulkan konflik kekerasan jika terjadi gesekan.

Menanggapi situasi ini, masyarakat sekitar cenderung bersikap apatis atau acuh tak acuh karena kegiatan tersebut tidak terjadi setiap saat. Namun, ketika kebisingan sudah dirasa melewati batas toleransi, warga akan melaporkannya kepada pihak kepolisian agar diambil tindakan. Di sisi lain, kinerja aparat kepolisian dinilai sudah cukup tegas dalam membubarkan aksi tersebut. Hanya saja, narasumber menyoroti bahwa

¹⁴ Masyarakat Gang Tanjung Pagar, (Murjani) 2 Mei Wawancara Pribadi 2026.

tindakan pengejaran yang terlalu ekstrem terkadang justru membahayakan pelaku yang panik dan mencoba kabur dari TKP. Oleh karena itu, aparat disarankan untuk memadukan ketegasan dengan pendekatan yang lebih persuasif dan aman.

Sebagai langkah solutif, narasumber menekankan bahwa penanganan balapan liar tidak bisa hanya bersandar pada tindakan hukum dari aparat, melainkan harus dimulai dari lingkungan terkecil. Mengingat mayoritas pelaku adalah anak di bawah umur yang belum memiliki SIM, pengawasan ketat dari orang tua dan kepedulian masyarakat untuk menegur secara langsung menjadi kunci utama demi memutus budaya abai ini. Selain itu, sebagai solusi jangka panjang, narasumber mendukung penuh wacana pembuatan fasilitas atau wadah balap resmi oleh pemerintah daerah jika lahan dan sumber dayanya tersedia. Adanya sirkuit resmi ini diharapkan dapat mengalihkan aksi jalanan ke tempat yang lebih aman, di mana regulasi, pengawasan, serta sanksi dapat diterapkan secara legal dan terstruktur.¹⁵

i. Informan Kesembilan

Nama : Rohid

Umur : 22

Kriteria : Mahasiswa

Berdasarkan hasil wawancara, dapat disimpulkan bahwa warga sangat terganggu dengan adanya balapan liar yang sering terjadi, terutama

¹⁵ Masyarakat di Sekita A.Yani Km 5,5, (Kurniawan) 16 Mei Wawancara Pribadi 2026.

di daerah Lingkar Dalam Selatan, hampir setiap tengah malam. Gangguan utama yang dirasakan adalah kebisingan dari suara knalpot yang sangat keras, sehingga mengganggu kenyamanan warga yang sedang beristirahat. Selain itu, dari segi keamanan, warga juga merasa khawatir akan potensi kecelakaan yang dapat membahayakan keselamatan. Responden menilai bahwa balapan liar merupakan kegiatan yang sangat berbahaya dan meresahkan.

Responden belum mengetahui apakah pihak RT telah melaporkan masalah ini atau belum, dan ia juga mengaku belum pernah melihat secara langsung aparat kepolisian melakukan patroli malam di lokasi tersebut, sehingga tidak dapat menilai ketegasan tindakan yang telah diambil. Sebagai solusi, responden mengusulkan peningkatan intensitas patroli malam di daerah rawan dan penyediaan fasilitas khusus yang memadai oleh pengelola daerah agar para pembalap dapat menyalurkan hobi mereka di tempat yang aman dan tidak mengganggu masyarakat. Menurutnya, sangat penting bagi masyarakat untuk ikut berperan aktif dengan membuat laporan kepada pihak berwajib jika melihat adanya balapan liar, sehingga penanganan masalah ini dapat dilakukan secara lebih efektif dan menyeluruh.¹⁶

2. Rekapitulasi Matrix

Hasil wawancara akan dicantumkan secara singkat kedalam bentuk tabel matriks mengenai Efektivitas Penegakan Pasal 115 Undang-Undang Nomor 22

¹⁶ Masyarakat di jl Kayu Tangi, (Rohid) 16 Mei Wawancara Pribadi 2026

Tahun 2009 Tentang Angkutan Jalan Terhadap Praktik Balapan Liar di Kota Banjarmasin, sehingga lebih mudah dalam memahami,

Tabel 1 Matriks Hasil Wawancara mengenai Efektivitas Penegakan Pasal 115 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Angkutan Jalan Terhadap Praktik Balapan Liar di Kota Banjarmasin

No	Aspek	Polresta Kota Banjarmasin	Pelaku Balap Liar	Masyarakat yang Terdampak
1.	Persepsi Masalah	Praktik balap liar masih marak di 5 lokasi rawan (Jl. A. Yani Km 5.5, Lambung Mangkurat, Hasan Basri, Gub Soebarjo, Basirih Dalam (Mahatama)) pada dini hari (00.00-05.00).	Balap Liar adalah ajang pembuktian diri, adrenalin, dan pengakuan sosial	Balap liar dianggap sabagi gangguan ketertiban dan ancaman keselamatan pengguna jalan
3.	Pengetahuan Hukum	Menerapkan Pasal 297 jo Pasal 115 huruf b UU No. 22 Tahun 2009 (ancaman kurungan 1 tahun/denda Rp 3 Juta) dan Pasal 311 untuk	Bervariasi: ada yang paham sanksi (F.M, M.R, A.R), ada yang tidak paham detail	Mengetahui balap liar itu melanggar hukum, dan memilih acuh karena masih melakukan balap

		kasus fatalitas (penjara 12 tahun/denda Rp 24 juta).	regulasi (A.N), kesadaran hukum rendah.	liar berulang kali serta banyak yang takut melapor karena intimidasi dari pelaku
4.	Prosedur Penindakan	1. Pembubaran dan pengamanan lokasi 2. Pemeriksaan STNK/SIM/Kelayakan teknis 3. Tilang dan penyitaan kendaraan 4. Pidana berlapis (Pasal 311) 5. Pemanggilan orang tua (bawah umur)	Pernah mengalami: pembubaraan, tilang, penyitaan motor, denda Rp.800.000, hukuman fisik (jalan jongkok), pemanggilan orangtua.	Masyarakat jarang melapor karena takut: hanya melapor melalui Call Center 110
4.	Sanksi yang Diberikan	Tilang (Pasal 297), Penyitaan dan penahanan kendaraan 1-3 bulan, pencabutan SIM (pelanggar berulang), Sanksi sosial (kerja sosial,	Merasa sanksi belum membuat efek jera. Ada yang tertangkap berulang kali karena “besar modal dan kuat	Menilai sanksi belum tegas karena pelaku masih terus muncul; penindakan

		penyuluhan), pidana penjara (Pasal 311)	keinginan”.	belum maksimal.
5.	Kendala Utama	1. Pelaku pakai teknologi (grup WA) untuk pantau polisi 2. Personel dan kendaraan patroli terbatas 3. Pelaku mayoritas di bawah umur 4. Masyarakat takut dan acuh untuk melapor 5. Aksi berpindah-pindah dan sulit diprediksi	Kurangnya wadah resmi, Pengaruh lingkungan dan teman, kuatnya ego dan keinginan diakui, adrenalin dan sensasi kecepatan	Sedikit takut akan diintimidasi pelaku; merasa aparat kurang responsif; apatis karena melihat pelaku tidak jera
6.	Upaya yang Dilakukan	Patroli rutin malam hari, penyuluhan ke sekolah dan komunitas, rekayasa jalan (pita kejut), call center 110, kolaborasi dengan	Beberapa pelaku mengaku sudah pernah didatangi polisi untuk sosialisasi, namun tidak	Masyarakat diimbau mengawasi anak dan melapor jika melihat balap liar

		Pemda	menghentikan aktivitas	
7.	Solusi yang diharapkan	Fasilitas balap resmi di Kota Banjarmasin, penambahan personel dan sarana, partisipasi aktif masyarakat	Mendukung sepenuhnya mengenai fasilitas balap resmi/sirkuit. Berkomitmen pindah ke wadah legal jika tersedia	Fasilitas balap resmi, penindakan tegas, dan pengawasan orang tua yang lebih ketat
8.	Efektivitas Penegakan Hukum	Belum Optimal, karena kendala teknis dan sosial; penurunan kasus belum signifikan.	Sanksi belum menimbulkan efek jera; pelaku tetap melakukannya karena kurangnya wadah alternatif	Penindakan belum tegas karena pelaku masih beraksi; perlu pendekatan yang lebih komprehensif

C. Analisis Data

1. Efektivitas Penegakan Pasal 115 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam menangani kasus balapan Liar di Kota Banjarmasin, serta Pendukung serta Penghambatnya

Berdasarkan hasil data yang diperoleh melalui wawancara mendalam dengan berbagai informan, mulai dari aparat kepolisian, pelaku balapan liar, hingga masyarakat yang terdampak, serta menggunakan teori efektivitas hukum dari Soerjono Soekanto sebagai teori analisis, maka dapat diuraikan analisis mengenai efektivitas penegakan Pasal 115 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap praktik balapan liar di Kota Banjarmasin sebagai berikut:

- a. Analisis Berdasarkan Teori Efektivitas Hukum Soerjono Soekanto

Berdasarkan teori efektivitas hukum yang digagas oleh Soerjono Soekanto, efektivitas suatu hukum ditentukan oleh lima faktor yang saling berkaitan. Yaitu faktor hukum itu sendiri faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas, faktor masyarakat, dan faktor budaya. Kelima faktor ini akan saya analisis satu per satu berdasarkan temuan di lapangan.

- 1) Faktor Hukum (Peraturan Perundang-Undangan)

Secara normatif, Pasal 115 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah memberikan dasar hukum yang jelas dalam melarang setiap orang untuk berbalapan dengan kendaraan bermotor di jalan. Ketentuan ini diperkuat dengan sanksi pidana dalam Pasal 297 yang mengancam kurungan maksimal 1 tahun atau

denda Rp3.000.000, serta Pasal 311 untuk kasus yang menimbulkan kecelakaan fatal dengan ancaman pidana penjara hingga 12 tahun atau denda Rp24.000.000. Berdasarkan wawancara dengan Aipda Trisoni Anggoro Moyo dari Satlantas Polresta Banjarmasin, aparat telah menerapkan ketentuan tersebut dalam setiap penindakan terhadap pelaku balapan liar. Namun, fakta di lapangan menunjukkan bahwa meskipun peraturan telah ada dan sanksi yang diancamkan tergolong berat, praktik balapan liar masih terus berlangsung di lima titik rawan di Kota Banjarmasin, yaitu Jalan A. Yani Km 5.5, Jalan Lambung Mangkurat, Jalan Hasan Basri, Jalan Gubernur Soebarjo, dan Jalan Basirih Dalam (Mahatama).

Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan peraturan hukum saja tidak cukup untuk menjamin efektivitas penegakan hukum. Berdasarkan hasil wawancara dengan aparat kepolisian bagian Satlantas dan masyarakat, ditemukan adanya celah hukum, yaitu tidak adanya Peraturan Daerah yang secara khusus mengatur tentang larangan balapan liar. Namun demikian, perlu dipahami bahwa kewenangan pemerintah daerah dalam membentuk Perda dibatasi oleh ketentuan Pasal 238 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, yang menyatakan bahwa Perda hanya dapat memuat ancaman pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau pidana denda paling banyak

Rp50.000.000,- (lima puluh juta rupiah). Dengan demikian, Perda tidak diperbolehkan menetapkan sanksi pidana yang lebih berat daripada sanksi dalam undang-undang karena bertentangan dengan asas *lex superior derogat legi inferiori* dan prinsip hierarki peraturan perundang-undangan.

Meskipun demikian, Perda tetap memiliki peran strategis dalam penegakan hukum balapan liar di Kota Banjarmasin, terutama melalui pengaturan sanksi administratif yang lebih tegas dan spesifik sesuai dengan karakteristik daerah. Bentuk sanksi administratif yang dapat diatur dalam Perda antara lain pencabutan izin usaha bengkel yang terbukti melakukan modifikasi kendaraan untuk balapan liar, penutupan sementara jalan pada jam-jam rawan, kewajiban pemasangan rambu-rambu khusus di titik-titik rawan, serta sanksi denda administratif yang besarnya dapat disesuaikan dengan kerugian daerah. Pendekatan ini justru lebih fleksibel dan dapat disesuaikan dengan kebutuhan lokal tanpa harus melanggar batasan maksimal pidana yang diatur dalam undang-undang. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Murjani, warga Gang Tanjung Pagar, bahwa penindakan aparat belum tegas dan lebih banyak mengandalkan imbauan, sehingga pelaku tidak jera. Oleh karena itu, keberadaan Perda dengan sanksi administratif yang tegas dapat menjadi instrumen penguatan regulasi di tingkat lokal untuk menjangkau secara lebih spesifik persoalan balapan liar di

Banjarmasin.

2) Faktor Penegak Hukum

Aparat kepolisian sebagai ujung tombak penegakan hukum telah melakukan berbagai upaya, baik yang bersifat preventif maupun represif, dalam menangani balapan liar di Kota Banjarmasin. Upaya preventif yang dilakukan meliputi patroli rutin malam hari di titik-titik rawan, sosialisasi ke sekolah-sekolah dan komunitas otomotif, pemasangan rambu lalu lintas dan pita kejut, serta penyediaan Call Center 110 untuk menerima laporan masyarakat. Sementara itu, upaya represif yang dilakukan mencakup pembubaran dan pengamanan lokasi, pemeriksaan STNK, SIM, dan kelayakan teknis kendaraan, penilangan dan penyitaan kendaraan, hingga pemanggilan orang tua bagi pelaku yang masih di bawah umur. Namun, berdasarkan hasil wawancara dengan para pelaku balapan liar, diketahui bahwa mereka tetap melakukan aktivitas tersebut meskipun sudah pernah tertangkap dan dikenai sanksi. F.M, salah seorang pelaku berusia 22 tahun, mengaku bahwa sanksi yang diberikan belum membuat efek jera karena besarnya modal dan kuatnya keinginan yang mereka miliki. A.N, pelaku lainnya yang berusia 21 tahun, bahkan mengaku tidak memahami secara detail regulasi hukum yang melarang balapan liar. Saya melihat ada beberapa kendala yang dihadapi aparat penegak hukum di lapangan.

- a. Keterbatasan jumlah personel dan kendaraan patroli, terutama pada jam-jam rawan antara pukul 00.00 hingga 05.00 dini hari.
- b. Sulitnya memprediksi lokasi aksi karena pelaku sering berpindah-pindah.
- c. Pelaku memanfaatkan teknologi seperti grup WhatsApp untuk memantau gerak-gerik petugas.
- d. Mayoritas pelaku di bawah umur, sehingga penindakan pidana tidak optimal dan sanksi cenderung administratif.

Hal ini Kondisi ini diperparah dengan fakta bahwa aparat sering kali hanya bersifat reaktif datang setelah ada laporan atau setelah balapan berlangsung, bukan mencegah sebelum terjadi. Akibatnya, penindakan yang dilakukan cenderung temporer dan tidak memberikan efek jangka panjang. Hal ini sebagaimana diakui oleh Aipda Trisoni sendiri bahwa efektivitas penanganan masih terkendala oleh minimnya personel dan sarana patroli, serta perilaku pelaku yang lincah dan memanfaatkan teknologi untuk menghindari petugas.

3) Faktor Sarana atau Fasilitas Hukum

Sarana dan prasarana pendukung penegakan hukum di Kota Banjarmasin masih sangat terbatas. Minimnya penerangan jalan di beberapa titik rawan balapan liar, kurangnya kamera pengawas (CCTV) untuk memantau aktivitas ilegal, serta terbatasnya jumlah personel kepolisian yang bertugas pada jam-jam rawan menjadi

hambatan serius dalam upaya penertiban. Namun yang paling signifikan adalah ketiadaan sirkuit balap resmi di Kota Banjarmasin yang dapat menjadi alternatif legal bagi para pelaku untuk menyalurkan hobi mereka. Berdasarkan wawancara dengan seluruh pelaku (F.M, A.N, M.R, dan A.R), mereka menyatakan sangat mendukung keberadaan fasilitas balap resmi dan berkomitmen untuk pindah ke wadah legal jika tersedia. F.M menyebutkan bahwa keberadaan fasilitas resmi seperti Sirkuit Marido di Tanjung atau Sirkuit Balipat di Rantau sangat krusial untuk memindahkan aktivitas berbahaya ini dari jalan raya umum ke tempat yang semestinya.

Masyarakat yang terdampak, seperti Murjani warga Gang Tanjung Pagar, juga menilai bahwa penyediaan fasilitas balap resmi merupakan solusi jangka panjang yang paling tepat untuk mengalihkan aksi balapan liar. Dengan demikian, ketiadaan sarana dan fasilitas pendukung yang memadai, terutama sirkuit balap resmi, menjadi faktor penghambat terbesar dalam efektivitas penegakan Pasal 115 di Kota Banjarmasin.

4) Faktor Kemasyarakatan

Partisipasi aktif masyarakat sangat menentukan keberhasilan penegakan hukum, namun berdasarkan hasil penelitian, sikap masyarakat di Kota Banjarmasin terhadap balapan liar masih sangat bervariasi dan cenderung pasif. Murjani, warga

yang tinggal di kawasan Tanjung Pagar yang menjadi lokasi favorit balapan liar, mengakui bahwa masyarakat resah dan kesal dengan kebisingan suara knalpot serta ancaman kecelakaan yang telah memakan korban jiwa. Namun demikian, masyarakat kesulitan untuk menegur secara langsung karena para pelaku cenderung melawan dan melakukan intimidasi. Kurniawan, warga sekitar Jalan A. Yani Km 5.5, menyatakan bahwa masyarakat cenderung apatis atau acuh tak acuh karena kegiatan balapan liar tidak terjadi setiap saat, namun ketika kebisingan sudah dirasa melewati batas toleransi, barulah mereka melapor ke kepolisian. Sikap apatis dan rasa takut ini menyebabkan rendahnya partisipasi masyarakat dalam melaporkan aktivitas balapan liar, sehingga aparat kepolisian kesulitan untuk melakukan penindakan secara cepat dan tepat.

Hal ini sejalan dengan pernyataan Aipda Trisoni yang menyebutkan bahwa kurangnya partisipasi masyarakat dalam melapor karena takut intimidasi menjadi salah satu kendala utama dalam penegakan hukum. Padahal, keterlibatan warga sekitar dalam memberikan informasi dan melaporkan aktivitas mencurigakan sangat diperlukan untuk mendukung kinerja aparat kepolisian.

5) Faktor Budaya

Balapan liar di Kota Banjarmasin telah menjadi fenomena

sosial yang memiliki akar budaya yang dalam, khususnya di kalangan remaja dan pemuda. Berdasarkan wawancara dengan para pelaku, diketahui bahwa keterlibatan mereka dalam balapan liar diawali dari pengaruh lingkungan pertemanan dan rasa penasaran terhadap kecepatan. F.M mengaku terjun ke dunia balapan liar karena hobinya mengotak-atik mesin kendaraan dan pengaruh lingkungan sekitar, bukan karena ajakan teman. A.N menyatakan bahwa motivasi utamanya adalah pencarian kepuasan pribadi dan pembuktian harga diri (pride) ketika motor yang disetting berhasil melaju lebih cepat daripada milik orang lain. M.R mengaku termotivasi untuk memacu adrenalin dan mendapatkan pengakuan dari kelompoknya. A.R bahkan menyebutkan bahwa balapan liar kini telah menjadi bagian dari kebiasaan dalam lingkaran sosialnya. Pola pikir ini menunjukkan bahwa kemampuan mengendarai motor dengan kecepatan tinggi dan melakukan aksi-aksi tertentu di jalan raya dianggap sebagai simbol ajang unjuk kemampuan, keberanian, dan status sosial di kalangan remaja Banjarmasin. Budaya ini ditularkan melalui kelompok sebaya dari generasi ke generasi, sehingga melanggengkan praktik balapan liar. Perubahan budaya ini memerlukan pendekatan jangka panjang melalui pendidikan, pembinaan, dan penyediaan alternatif kegiatan yang positif.

Jika ditelusuri dari latar belakang pendidikan, para pelaku

balapan liar yang menjadi informan penelitian ini menunjukkan status yang beragam, tidak seluruhnya masih berstatus pelajar aktif. M.R (18 tahun) dan A.R (17 tahun) berstatus siswa yang masih aktif bersekolah, A.N (21 tahun) berstatus mahasiswa, sedangkan F.M (22 tahun) telah lulus SMA dan tidak lagi berada dalam lingkungan pendidikan formal. Keberagaman latar belakang ini penting untuk digarisbawahi karena berimplikasi langsung pada efektivitas salah satu upaya preventif kepolisian, yaitu sosialisasi ke sekolah-sekolah. Program sosialisasi tersebut secara struktural hanya dapat menjangkau pelaku yang berstatus siswa aktif dan hadir di lingkungan sekolah, sementara pelaku yang telah lulus atau putus sekolah, seperti F.M, tidak lagi terjangkau oleh jalur intervensi tersebut. Dengan demikian, program preventif berbasis sekolah perlu dilengkapi dengan pendekatan berbasis komunitas dan lingkungan tempat tinggal agar dapat menjangkau pelaku balapan liar yang sudah tidak berstatus pelajar.

Sebagaimana disarankan oleh Kurniawan, penanganan balapan liar tidak bisa hanya bersandar pada tindakan hukum dari aparat, melainkan harus dimulai dari lingkungan terkecil, yaitu pengawasan ketat dari orang tua dan kepedulian masyarakat untuk menegur secara langsung.

b. Analisis Upaya Preventif dan Represif dalam Penegakan Hukum

Berdasarkan uraian di atas, dapat diidentifikasi faktor-faktor

pendukung dan penghambat efektivitas penegakan Pasal 115 sebagai berikut:

Faktor Pendukung:

- 1) Adanya landasan hukum yang jelas berupa Pasal 115 jo Pasal 297 dan Pasal 311 UU No. 22 Tahun 2009.
- 2) Komitmen aparat kepolisian dalam melakukan upaya preventif dan represif.
- 3) Adanya kesadaran sebagian pelaku bahwa balapan liar adalah kegiatan berbahaya dan melanggar hukum.
- 4) Dukungan masyarakat terhadap upaya penertiban, meskipun masih pasif.
- 5) Adanya wadah balap resmi di daerah sekitar (Sirkuit Marido dan Sirkuit Balipat) yang bisa menjadi contoh.

Faktor Penghambat:

- 1) Tidak adanya Peraturan Daerah khusus tentang larangan balapan liar dengan sanksi tegas.
- 2) Keterbatasan personel dan sarana patroli kepolisian pada jam-jam rawan.
- 3) Ketiadaan sirkuit balap resmi di Kota Banjarmasin sebagai alternatif legal.
- 4) Rendahnya kesadaran hukum di kalangan pelaku, terutama yang masih di bawah umur.
- 5) Kuatnya pengaruh lingkungan dan budaya yang menganggap

balapan liar sebagai ajang unjuk kemampuan.

- 6) Sikap apatis dan ketakutan masyarakat untuk melapor karena intimidasi serta pelaku balap liar yang tidak jera-jera.
- 7) Pelaku memanfaatkan teknologi untuk menghindari petugas
- 8) Sanksi yang diberikan belum memberikan efek jera bagi pelaku.

2. Upaya yang Dilakukan untuk Meningkatkan Efektivitas Penegakan Pasal 115 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam menanggulangi balapan liar di Kota Banjarmasin

Berdasarkan teori penegakan hukum yang membagi upaya penanganan pelanggaran hukum menjadi dua pendekatan utama, yaitu upaya preventif dan upaya represif, penanganan balapan liar di Kota Banjarmasin telah dilakukan melalui kedua pendekatan tersebut namun masih menghadapi berbagai kendala. Berikut analisis saya mengenai upaya-upaya yang telah dan seharusnya dilakukan

a. Upaya Preventif

Menurut Nurdjana, Upaya preventif bertujuan mencegah pelanggaran norma dengan memastikan faktor niat dan kesempatan tidak bertemu. Dalam konteks balapan liar di Kota Banjarmasin telah melakukan berbagai upaya preventif, namun efektivitasnya masih sangat terbatas.

1) Upaya Preventif yang Telah Dilakukan:

- a) Patroli rutin malam hari di titik-titik rawan balapan liar.
- b) Sosialisasi ke sekolah-sekolah dan komunitas

otomotif tentang bahaya balapan liar.

- c) Pemasangan rambu lalu lintas dan pita kejut di lokasi rawan.
- d) Penyediaan Call Center 110 untuk menerima laporan masyarakat.

2) Kelemahan Upaya Preventif yang ada:

- a) Sosialisasi belum mampu mengubah perilaku pelaku. A.N mengakui meskipun pernah didatangi polisi untuk sosialisasi, hal itu tidak menghentikan aktivitas balapan liar.
- b) Minimnya fasilitas balap resmi di Banjarmasin menyebabkan pelaku tidak memiliki alternatif legal untuk menyalurkan hobi. Padahal seluruh pelaku mendukung keberadaan sirkuit dan berkomitmen pindah ke wadah legal jika tersedia.
- c) Pengawasan orang tua sangat lemah, padahal mayoritas pelaku berusia 13-21 tahun. Kurniawan menekankan bahwa pengawasan ketat orang tua dan kepedulian masyarakat menegur langsung menjadi kunci utama memutus budaya balapan liar.

3) Upaya Preventif yang Ideal dan Belum Tersedia:

Berdasarkan teori dan praktik di daerah lain, upaya preventif ideal mencakup tiga bentuk utama:

- a) *Event drag race resmi*, Di Kabupaten Tapin maupun di Kabupaten Tabalong, pemerintah mengadakan kejuaraan balap motor di Sirkuit Balipat sebagai wadah pembinaan prestasi otomotif
- b) *Road race berizin*, Balapan di jalan umum yang dilakukan secara resmi dengan pengawasan.
- c) Sirkuit latihan terbuka untuk komunitas, Tempat latihan yang aman dan terjangkau.

Di Kota Banjarmasin, ketiganya belum tersedia. Tidak adanya event drag race resmi menyebabkan pelaku kehilangan ajang kompetisi legal dan terukur. Tidak adanya road race berizin membuat mereka tidak punya kesempatan menunjukkan kemampuan secara legal dan terawasi. Tidak adanya sirkuit latihan terbuka membuat mereka tidak punya tempat berlatih aman.

Kondisi ini sangat disayangkan mengingat daerah lain telah berhasil menerapkan upaya preventif tersebut. Di Magelang, Polresta menyulap balapan liar menjadi drag bike resmi yang efektif mengalihkan minat anak muda. Keberadaan ajang resmi memberikan alasan untuk berhenti balap liar, motivasi berlatih profesional, dan akses ke jaringan komunitas balap resmi.

b. Upaya Represif

Upaya represif merupakan tindakan penegakan hukum yang bersifat menindak pelanggaran yang telah terjadi dengan tujuan

mengembalikan keseimbangan yang terganggu dan memberikan efek jera.

1) Upaya Represif yang Telah Dilakukan:

- a) Penindakan langsung melalui pembubaran dan pengamanan Lokasi.
- b) Pemeriksaan STNK, SIM, dan kelayakan teknis kendaraan.
- c) Tilang dan penyitaan kendaraan bermotor.
- d) Penegakan sanksi pidana berdasarkan Pasal 297 dan Pasal 311 UU No. 22 Tahun 2009.
- e) Operasi kepolisian berskala besar.
- f) Pemanggilan orang tua bagi pelaku di bawah umur.

2) Respon Pelaku Terhadap Upaya Represif:

Berdasarkan Wawancara dengan para pelaku, seluruhnya telah merasakan berbagai bentuk sanksi represif tersebut:

- a) F.M mengaku telah beberapa kali tertangkap dengan sanksi penyitaan STNK, kendaraan, dan denda administratif Rp800.000 untuk penebusan.
- b) A.N pernah ditangkap karena pelanggaran spesifik (knalpot brong, tanpa plat, mesin tidak standar) dengan sanksi denda dan hukuman fisik jalan jongkok 10 putaran.
- c) M.R pernah mengalami pembubaran dan melihat

motor temannya disita.

- d) A.R menyaksikan temannya ditilang dan motornya disita.

Namun demikian, sanksi-sanksi tersebut belum memberikan efek jera. F.M secara tegas menyatakan bahwa sanksi belum membuat efek jera karena besarnya modal dan kuatnya keinginan yang mereka miliki. Hal ini menunjukkan bahwa sanksi administratif dan fisik belum cukup menghentikan praktik balapan liar, terutama tanpa diimbangi penyediaan alternatif kegiatan positif.

3) Kendala Upaya Represif:

- a) Sulitnya menangkap pelaku karena mereka menggunakan teknologi (grup WA) untuk memantau gerak polisi.
- b) Keterbatasan personel dan kendaraan patroli.
- c) Sulitnya memprediksi lokasi aksi karena pelaku berpindah-pindah.
- d) Mayoritas pelaku di bawah umur tanpa SIM sehingga penindakan pidana tidak optimal dan sanksi cenderung administratif.
- e) Penindakan bersifat temporer datang membubarkan, namun setelah pergi balapan kembali terjadi.