

BAB IV

LAPORAN HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

A. Penyajian Data

1. Gambaran Umum Jembatan Sei. Alalak

Penelitian ini dilaksanakan di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak yang terletak di Desa Berangas Timur, Kecamatan Alalak, Kabupaten Barito Kuala. Jembatan ini merupakan salah satu infrastruktur strategis yang menghubungkan wilayah Kabupaten Barito Kuala dengan Kota Banjarmasin. Jembatan Sei Alalak diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 21 Oktober 2021 dan memiliki spesifikasi panjang sekitar 850 meter serta lebar 20 meter dengan empat lajur dua arah.⁶¹

Secara fisik, Jembatan Sei Alalak memiliki konstruksi modern dengan bentang utama berbentuk lengkung (*arch*) yang menjulang di atas badan jalan. Pada bagian bawah jembatan terdapat jalur lalu lintas yang cukup lebar dengan median di tengah serta akses putar balik di sisi kiri dan kanan jalan. Jalur putar balik tersebut merupakan fasilitas resmi yang disediakan bagi kendaraan untuk berbalik arah sesuai rekayasa lalu lintas yang berlaku bagi pengguna jalan dari arah Desa Berangas menuju Kota Banjarmasin maupun sebaliknya.

Dalam praktiknya, sebagian pengguna jalan masih melakukan putar balik pada titik yang tidak diperbolehkan atau menggunakan jalur yang

⁶¹ Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, "Presiden Jokowi Resmikan Jembatan Sei Alalak di Banjarmasin," dipublikasikan 21 Oktober 2021, diakses 8 Juni 2026

bukan peruntukannya demi mempersingkat jarak dan waktu tempuh. Tindakan tersebut menimbulkan pelanggaran berupa putar balik tidak pada tempatnya dan melawan arus yang berpotensi mengganggu ketertiban serta membahayakan keselamatan lalu lintas.

Fenomena ini dipengaruhi oleh posisi Jembatan Sei Alalak sebagai jalur utama mobilitas antarwilayah di Kalimantan Selatan. Tingginya volume kendaraan, terutama pada pagi dan sore hari, mendorong sebagian pengguna jalan mencari jalur alternatif yang dianggap lebih cepat meskipun bertentangan dengan aturan lalu lintas.

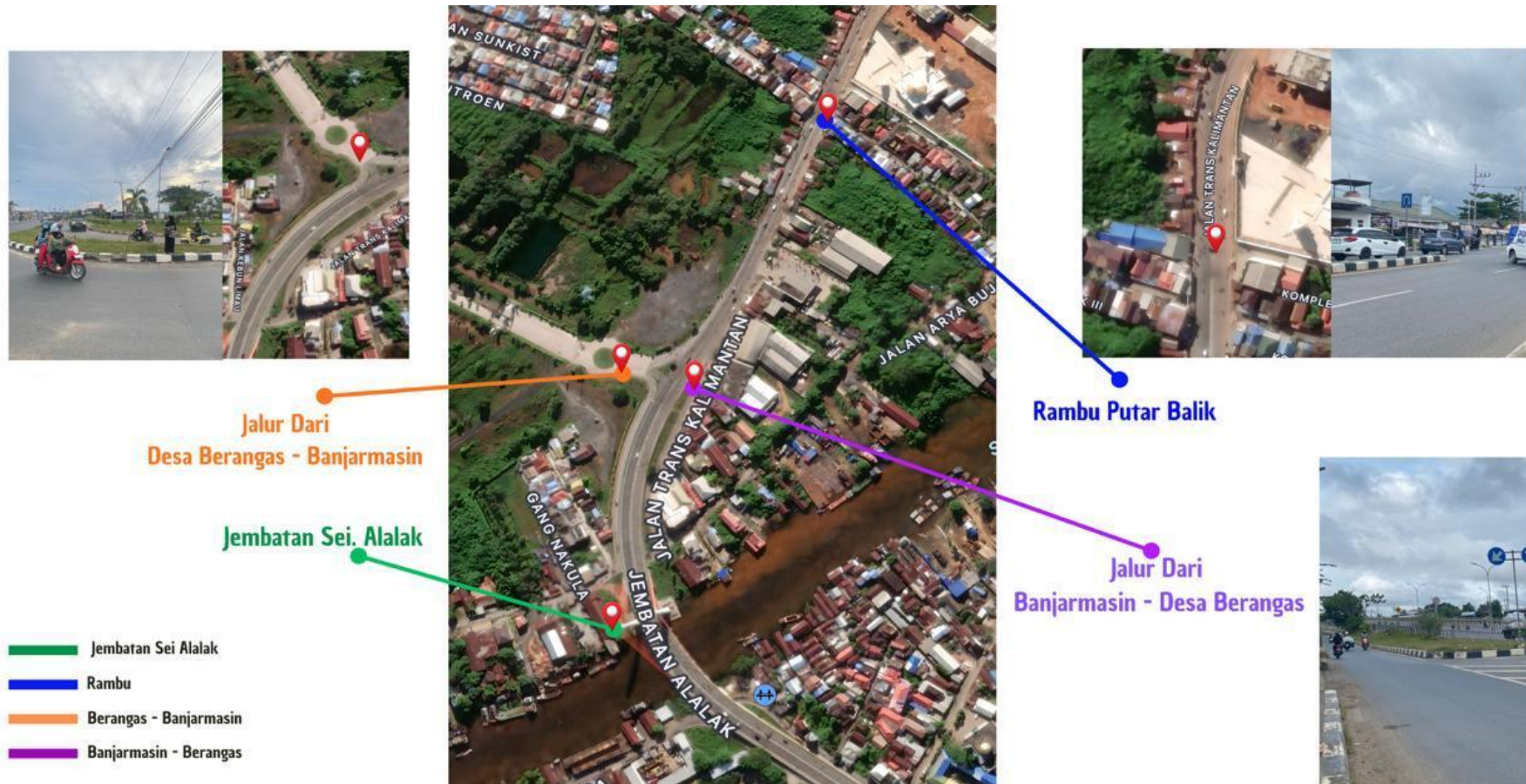
Di kawasan tersebut telah dipasang rambu lalu lintas, seperti rambu dilarang putar balik, rambu dilarang masuk, dan rambu petunjuk arah. Namun, kondisi di lapangan menunjukkan bahwa keberadaan rambu tersebut belum efektif dalam membentuk kepatuhan pengguna jalan terhadap ketentuan yang berlaku.

Lokasi penelitian ini dipilih karena kawasan bawah Jembatan Sei Alalak menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara fasilitas lalu lintas yang telah tersedia dengan perilaku sebagian pengguna jalan dalam mematuhi aturan. Fenomena tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara penyediaan infrastruktur transportasi modern dengan tingkat kepatuhan hukum masyarakat, sehingga relevan untuk dianalisis dalam perspektif penegakan hukum lalu lintas.

Gambar 4.1

Peta Lokasi penelitian dan Jalur Lalu Lintas di Bawah Jembatan Sei Alalak

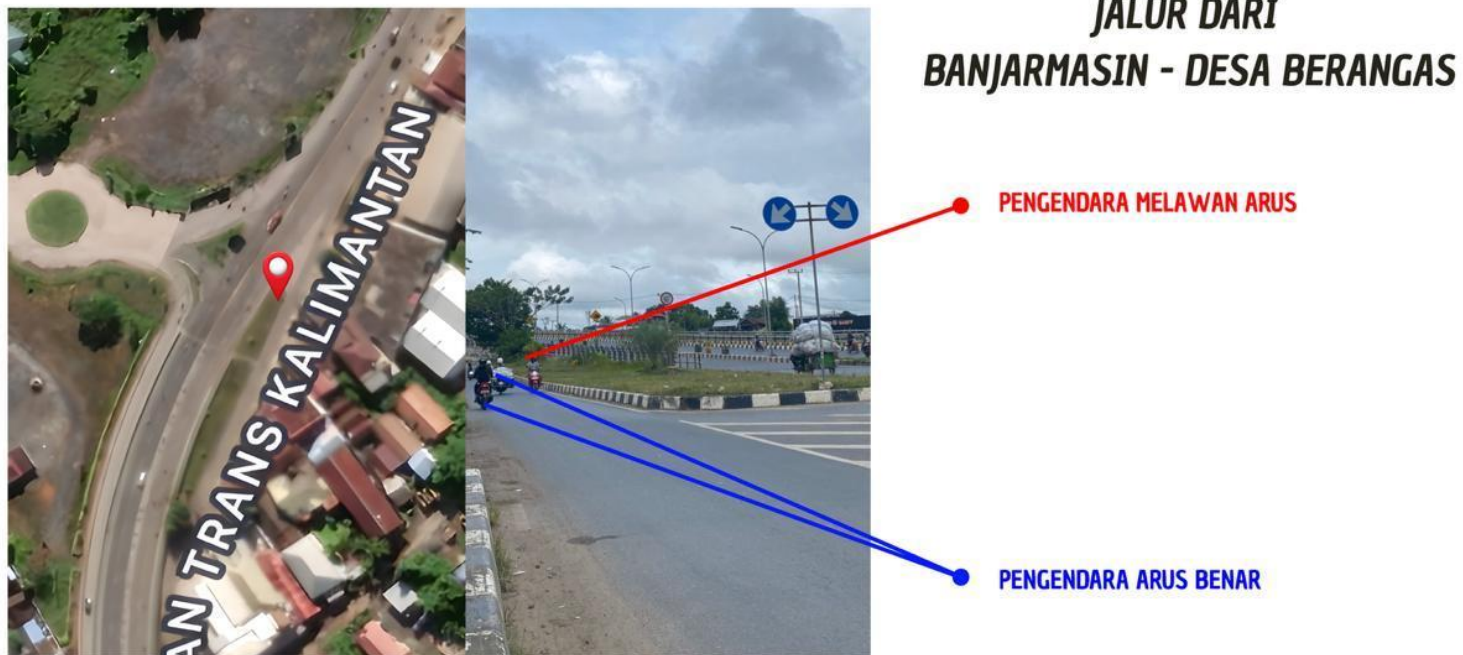
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 20 april 2026



Gambar 4. 2

Jalur Banjarmasin – Desa Berangas

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 20 april 2026



Gambar 4.3

Jalur Desa Berangas – Banjarmasin

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 20 april 2026



2. Hasil Penelitian Lapangan

a. Data Pelanggaran Lalu Lintas

Berdasarkan pengamatan awal yang dilakukan peneliti sebelum pelaksanaan penelitian secara formal, pelanggaran lalu lintas di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak telah terlihat berlangsung secara berulang dalam aktivitas sehari-hari. Peneliti yang kerap melintasi kawasan tersebut ketika bepergian dari arah Desa Berangas menuju Kota Banjarmasin maupun sebaliknya sering menemukan pengguna jalan melakukan putar balik pada titik yang tidak semestinya serta menggunakan jalur yang bukan peruntukannya. Pelanggaran tersebut umumnya dilakukan oleh pengendara sepeda motor, meskipun pada kondisi tertentu juga ditemukan kendaraan roda empat yang melakukan pelanggaran serupa.

Secara fisik, ruas jalan di bawah Jembatan Sei Alalak terbagi menjadi dua jalur dengan fungsi yang berbeda. Jalur sebelah kiri diperuntukkan bagi kendaraan dari arah Desa Berangas menuju Kota Banjarmasin dengan mengikuti arus lalu lintas yang telah ditetapkan dan menggunakan titik putar balik resmi yang disediakan oleh Dinas Perhubungan. Adapun jalur sebelah kanan diperuntukkan bagi kendaraan dari arah Handil Bakti menuju Desa Berangas. Akan tetapi, dalam praktik di lapangan, peneliti sering menemukan pengendara dari arah Desa Berangas menuju Kota Banjarmasin justru menggunakan jalur sebelah kanan yang bukan peruntukannya, sedangkan pengendara dari arah Kota Banjarmasin yang melintas dari atas jembatan kerap langsung melakukan

putar balik pada jalur sebelah kiri meskipun pada lokasi tersebut telah terpasang rambu larangan putar balik. Kondisi tersebut mengakibatkan terjadinya pelanggaran berupa penggunaan jalur putar balik ilegal dan tindakan melawan arus yang berpotensi mengganggu ketertiban serta membahayakan keselamatan lalu lintas.

Gambar 4. 4: Dokumentasi Kegiatan Observasi Lapangan

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 20 april 2026

Jalur kanan dari Desa Berangas menuju
Kota Banjarmasin



Senin, 20 April 2026, Pukul 10.00
WITA

Putar balik yang sesuai aturan



Senin, 20 April 2026, Pukul 10.03
WITA

Jalur Kiri dari Desa Berangas menuju
Kota Banjarmasin



Senin, 20 April 2026, Pukul 10.06
WITA

Jalur kanan dari Desa Berangas
menuju Kota Banjarmasin



Rabu 22 April 2026, Pukul 17. 30
WITA

Putar balik yang sesuai aturan



Rabu 22 April 2026, Pukul 17. 35
WITA

Jalur Kiri dari Desa Berangas menuju
Kota Banjarmasin



Rabu 22 April 2026, Pukul 17. 38
WITA

Jalur kanan dari Desa Berangas menuju
Kota Banjarmasin



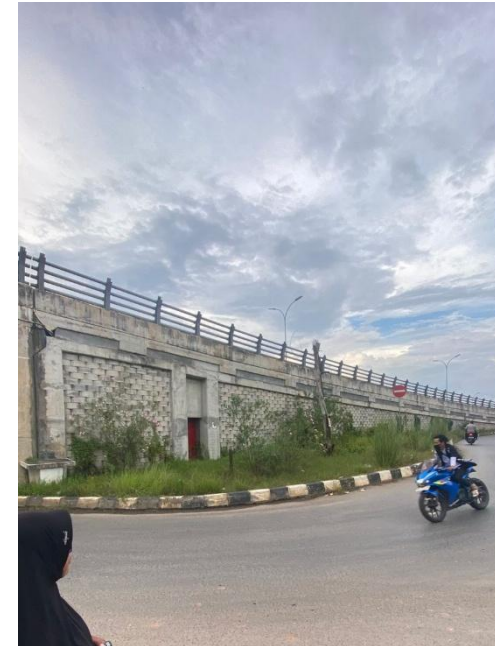
Jum'at 24 April 2026, Pukul 09.11
WITA

Putar balik yang sesuai aturan



Jum'at 24 April 2026, Pukul 09.14
WITA

Jalur Kiri dari Desa Berangas menuju
Kota Banjarmasin



Jum'at 24 April 2026, Pukul 09.17
WITA

Jalur kanan dari Desa Berangas menuju
Kota Banjarmasin



Minggu 26 April 2026, Pukul 17. 05
WITA

Putar balik yang sesuai aturan



Minggu 26 April 2026, Pukul 17. 08
WITA

Jalur Kiri dari Desa Berangas menuju
Kota Banjarmasin



Minggu 26 April 2026, Pukul 17. 10
WITA

Temuan awal tersebut kemudian dikonfirmasi melalui wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Barito Kuala dan Satuan Lalu Lintas Polres Barito Kuala. Samsuni selaku Kepala Seksi Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Barito Kuala menjelaskan bahwa kawasan bawah Jembatan Sei Alalak merupakan salah satu jalur strategis penghubung antarwilayah dengan tingkat mobilitas kendaraan yang cukup tinggi, sehingga pelanggaran lalu lintas masih sering ditemukan di kawasan tersebut. Menurutnya, bentuk pelanggaran yang paling dominan adalah tindakan melawan arus dan penggunaan jalur putar balik yang tidak sesuai aturan.⁶²

Keterangan tersebut juga diperkuat oleh Ipda Dendy Hartony selaku Kepala Urusan Pembinaan Operasional Satuan Lalu Lintas Polres Barito Kuala yang menyatakan bahwa penggunaan jalur putar balik ilegal dan tindakan melawan arus masih sering terjadi karena sebagian masyarakat cenderung memilih jalur yang dianggap lebih cepat dan lebih praktis dibandingkan mengikuti jalur resmi yang telah disediakan.⁶³

Selain wawancara dengan aparat, peneliti juga melakukan wawancara dengan masyarakat pengguna jalan di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak, berdasarkan hasil wawancara tersebut, sebagian besar informan mengaku masih menggunakan jalur putar balik ilegal karena dianggap lebih dekat, lebih cepat,

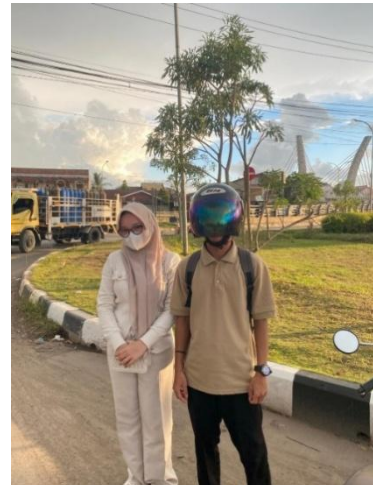
⁶² Samsuni, Kepala Seksi Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Barito Kuala, *Wawancara Pribadi*, Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Barito Kuala, Barito Kuala, 9 maret 2026.

⁶³ Ipda Dendy Hartony, Kepala Urusan Pembinaan Operasional Satuan Lalu Lintas Polres Barito Kuala, *Wawancara Pribadi*, Pos Polisi Satlantas Polres Barito Kuala, Barito Kuala, 16 maret 2026.

dan lebih praktis dibandingkan menggunakan jalur resmi. Edeh misalnya mengaku sering menggunakan jalur tersebut karena dinilai dapat mempercepat perjalanan menuju tempat tujuan.⁶⁴ Rabiatul juga menyatakan kadang menggunakan jalur tersebut, terutama pada malam hari, karena dianggap lebih efisien dari segi waktu perjalanan.⁶⁵ Selain itu, Aisyah, Marlina, Muhammad, dan Shelawati juga mengaku menggunakan jalur tersebut karena tidak perlu memutar lebih jauh sebagaimana jalur resmi yang tersedia.

Gambar 4. 5 Dokumentasi Wawancara di Sore hari dari jalur kiri arah berngas menuju Kota Banjarmasin bersama 3 masyarakat

(Aisyah, Rabiatul dan Edeh)



⁶⁴ Edeh, Masyarakat Pengguna Jalan di Kawasan Bawah Jembatan Sei Alalak, *Wawancara Pribadi*, Barito Kuala, 5 Mei 2026.

⁶⁵ Rabiatul, Masyarakat Pengguna Jalan di Kawasan Bawah Jembatan Sei Alalak, *Wawancara Pribadi*, Barito Kuala, 5 Mei 2026.

Gambar 4. 6 Dokumentasi Wawancara di Sore hari dari jalur kiri arah berngas menuju Kota Banjarmasin bersama 3 masyarakat

(Marlina, Muhammad dan Shelawati)



Temuan observasi awal dan hasil wawancara tersebut kemudian diperkuat melalui observasi khusus penelitian yang dilaksanakan selama dua pekan, yaitu pada pekan keempat dan kelima bulan April 2026 hingga awal Mei 2026. Pada pekan pertama, pengamatan difokuskan pada tingkat pelanggaran lalu lintas di titik putar balik legal dan ilegal yang dilakukan pada hari Senin pagi, Rabu sore, Jum'at pagi, dan Minggu sore. Observasi dilakukan pada tiga titik pengamatan yang terdiri atas satu titik putar balik sesuai aturan dan dua titik putar balik tidak sesuai aturan di sisi kiri dan kanan bawah Jembatan Sei Alalak. Pelaksanaan pengamatan dibantu oleh dua orang asisten peneliti sehingga pencatatan pada masing-masing titik dapat dilakukan secara bersamaan.

Perhitungan kendaraan dilakukan secara langsung menggunakan alat bantu penghitung manual berupa tasbih digital. Hasil pengamatan menunjukkan bahwa pelanggaran didominasi oleh kendaraan roda dua, meskipun pada waktu tertentu juga ditemukan kendaraan roda empat yang melakukan pelanggaran di lokasi penelitian. Berikut disajikan tabel hasil observasi pada pekan pertama yang menunjukkan perbandingan jumlah kendaraan yang menggunakan jalur putar balik sesuai aturan dan tidak sesuai aturan di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak.

(Tabel 4. 1 Hasil Observasi Pelanggaran Lalu Lintas Pekan Pertama)

1	2	3	4	5	6	7
No	Hari	Waktu	Putar balik sesuai aturan	Putar balik tidak pada aturan Jalur kanan dari Desa Berangas menuju Kota Banjarmasin	Putar balik tidak pada aturan Jalur kiri dari Kota Banjarmasin menuju Desa Berangas	Total Pelanggaran (Kolom 5 + 6)
1	Senin 20 April 2026	07.30-09.00	280	628	307	935
2	Rabu 22 April 2026	16.00-17.00	258	201	364	565
3	Jum'at 24 April 2026	07.30-09.00	170	322	114	436
4	Minggu 26 April 2026	16.00-17.00	294	354	423	777
			1002	1505	1208	2713

Berdasarkan Tabel 4.1, jumlah kendaraan yang melakukan pelanggaran lalu lintas secara konsisten lebih tinggi dibandingkan kendaraan yang menggunakan jalur putar balik sesuai aturan pada setiap waktu pengamatan. Jumlah pelanggaran tertinggi ditemukan pada hari Senin, yaitu sebanyak 935 kendaraan, sedangkan kendaraan yang menggunakan jalur sesuai aturan hanya berjumlah 280 kendaraan. Pada hari Minggu, jumlah pelanggaran juga terpantau cukup tinggi dengan total 777 kendaraan dibandingkan 294 kendaraan yang menggunakan jalur resmi. Adapun pada hari Rabu dan Jum'at, jumlah pelanggaran tercatat lebih rendah, masing-masing sebanyak 565 dan 436 kendaraan, meskipun tetap lebih tinggi dibandingkan jumlah kendaraan yang mematuhi jalur putar balik yang telah ditetapkan.

Data tersebut menunjukkan bahwa mayoritas pengguna jalan di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak cenderung memilih jalur putar balik ilegal dibandingkan mengikuti jalur resmi yang telah disediakan. Dengan demikian, hasil observasi lapangan, wawancara dengan aparat, wawancara dengan masyarakat, serta data observasi khusus penelitian sama-sama menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak masih terjadi secara berulang dan didominasi oleh tindakan melawan arus serta penggunaan jalur putar balik ilegal.

b. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas

Selain meneliti tingginya pelanggaran lalu lintas di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak, penelitian ini juga mengkaji bagaimana pelaksanaan

pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran tersebut. Berdasarkan pengamatan awal peneliti sebelum pelaksanaan penelitian formal, keberadaan aparat di lokasi penelitian cenderung jarang ditemukan dalam aktivitas sehari-hari. Peneliti yang kerap melintasi kawasan bawah Jembatan Sei Alalak hanya sesekali melihat adanya penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas di lokasi tersebut. Dalam sebagian besar kondisi, pelanggaran berupa putar balik ilegal dan tindakan melawan arus tetap berlangsung meskipun di lokasi telah dipasang rambu larangan lalu lintas.

Temuan tersebut kemudian diperkuat melalui observasi khusus penelitian yang dilaksanakan pada pekan kedua penelitian. Observasi difokuskan pada keberadaan aparat dan bentuk pengawasan terhadap pelanggaran lalu lintas di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak. Pengamatan dilakukan pada hari Selasa pagi, Kamis sore, dan Sabtu pagi.

Tabel 4. 2 Hasil Observasi Pengawasan Aparat Pekan Kedua

No	Hari	Waktu	Kehadiran Aparat	Bentuk Tindakan	Keterangan
1	Selasa 28 April 2026	07.30-09.00	Tidak Ada	-	Tidak ditemukan pengawasan dan penindakan
2	Kamis 30 April 2026	16.00-17.00	Tidak Ada	-	
3	Sabtu 2 Mei 2026	07.30-09.00	Tidak Ada	-	

Berdasarkan hasil observasi tersebut, selama seluruh waktu pengamatan tidak ditemukan kehadiran aparat kepolisian maupun petugas Dinas Perhubungan di lokasi penelitian. Selain itu, peneliti juga tidak menemukan keberadaan kamera pengawas maupun fasilitas *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas di lokasi penelitian berlangsung dalam keadaan minim pengawasan langsung dari aparat.

Meskipun demikian, di luar jadwal observasi penelitian, peneliti pernah menemukan adanya tindakan penegakan hukum terhadap pelanggar lalu lintas di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak. Peristiwa tersebut terjadi sekitar bulan April 2025 ketika peneliti sedang melintas pada jalur putar balik legal dari Desa Berangas menuju Kota Banjarmasin dan melihat petugas kepolisian melakukan penindakan berupa tilang manual terhadap pengendara sepeda motor yang melakukan putar balik pada jalur ilegal. Temuan tersebut menunjukkan bahwa penegakan hukum di lokasi penelitian pernah dilakukan, meskipun tidak ditemukan secara rutin selama masa observasi penelitian berlangsung.

Hasil observasi tersebut kemudian dikonfirmasi melalui wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Barito Kuala dan Satuan Lalu Lintas Polres Barito Kuala. Samsuni selaku Kepala Seksi Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Barito Kuala menjelaskan bahwa upaya penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak dilakukan melalui langkah preventif dan represif. Upaya preventif dilakukan melalui himbauan, teguran, dan peringatan kepada pengguna jalan, sedangkan

upaya represif dilakukan melalui razia dan penindakan terhadap pelanggar lalu lintas.⁶⁶ Selain itu, Dinas Perhubungan juga berperan dalam penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas seperti pemasangan rambu larangan putar balik, rambu petunjuk arah, serta pengaturan jalur lalu lintas di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak.

Sementara itu, Ipda Dendy Hartony selaku Kepala Urusan Pembinaan Operasional Satuan Lalu Lintas Polres Barito Kuala menjelaskan bahwa pihak kepolisian melaksanakan pengawasan melalui patroli rutin, pengaturan lalu lintas pada waktu tertentu, serta pelaksanaan operasi lalu lintas seperti Operasi Keselamatan, Operasi Patuh, dan Operasi Zebra. Menurutnya, penegakan hukum saat ini lebih difokuskan pada penerapan sistem tilang elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), sedangkan penindakan manual hanya dilakukan dalam kondisi tertentu. Ia juga menjelaskan bahwa pengawasan di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak masih menghadapi kendala berupa keterbatasan personel dan rendahnya kesadaran masyarakat dalam mematuhi aturan lalu lintas.⁶⁷

Selain wawancara dengan aparat, peneliti juga melakukan wawancara dengan masyarakat pengguna jalan di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak. Berdasarkan hasil wawancara tersebut, sebagian besar informan menyatakan bahwa keberadaan aparat memiliki pengaruh terhadap kepatuhan masyarakat dalam berlalu lintas. Beberapa informan mengaku cenderung menghindari

⁶⁶ Samsuni, *Wawancara Pribadi*, 9 maret2026.

⁶⁷ Dendy Hartony, *Wawancara Pribadi*, 16 maret2026.

penggunaan jalur putar balik ilegal apabila terdapat petugas kepolisian maupun petugas Dinas Perhubungan di lokasi penelitian. Keterangan tersebut menunjukkan bahwa kepatuhan masyarakat terhadap aturan lalu lintas masih sangat dipengaruhi oleh keberadaan pengawasan langsung di lapangan.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara tersebut, dapat diketahui bahwa penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak pada dasarnya telah dilakukan melalui pengawasan, patroli, pemasangan rambu, himbauan, operasi lalu lintas, dan penindakan terhadap pelanggar. Akan tetapi, pelaksanaan pengawasan di lapangan masih belum dilakukan secara optimal dan berkelanjutan. Kondisi tersebut terlihat dari tidak ditemukannya aparat maupun fasilitas ETLE selama masa observasi penelitian, sementara pelanggaran lalu lintas tetap berlangsung secara berulang di lokasi penelitian.

Gambar 4. 7 Wawancara Dinas perhubungan Barito Kuala



Dinas Perhubungan Barito Kuala Bersama Bapak Samsuni Selaku
Kepala Bidang Angkutan Jalan, 9 maret 2026

Gambar 4. 8 Wawancara Satlantas Polres Barito Kuala



Satlantas Polres Barito Kuala Bersama Ipda Dendy Hartony Selaku
KBO Satlantas, 16 maret 2026

c. Hasil Studi Dokumen mengenai Pengaturan Lalu Lintas dan Koordinasi Penyelenggaraannya

Selain melakukan observasi dan wawancara, peneliti juga melakukan studi dokumen terhadap berbagai peraturan perundang-undangan dan dokumen pendukung yang berkaitan dengan penyelenggaraan lalu lintas di bawah Jembatan Sei Alalak. Studi dokumen ini dilakukan untuk memperoleh gambaran mengenai dasar hukum yang menjadi acuan dalam pengaturan lalu lintas, pembagian kewenangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah, serta mekanisme pelaksanaan penegakan hukum di lapangan.

Berdasarkan hasil telaah terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditemukan bahwa setiap pengguna jalan diwajibkan mematuhi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu

lintas, serta ketentuan berlalu lintas lainnya sebagaimana diatur dalam Pasal 106 ayat (4). Undang-undang tersebut juga mengatur sanksi bagi setiap orang yang melanggar rambu lalu lintas atau marka jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 287 ayat (1). Ketentuan tersebut menjadi dasar hukum nasional dalam penyelenggaraan lalu lintas dan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas.

Peneliti juga menelaah Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dari hasil telaah diketahui bahwa peraturan ini mengatur lebih lanjut mengenai penyelenggaraan lalu lintas, termasuk manajemen dan rekayasa lalu lintas, penyediaan perlengkapan jalan, serta pembagian kewenangan penyelenggaraan antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan instansi terkait sesuai dengan tugas dan fungsinya masing-masing.

Selanjutnya, hasil telaah terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas menunjukkan bahwa peraturan tersebut mengatur secara teknis mengenai jenis, bentuk, warna, fungsi, serta tata cara pemasangan rambu lalu lintas, termasuk rambu larangan putar balik (U-turn). Peraturan ini menjadi pedoman teknis dalam pemasangan rambu lalu lintas pada ruas jalan sehingga dapat memberikan informasi, peringatan, larangan, maupun petunjuk kepada pengguna jalan.

Pada tingkat daerah, peneliti menelaah Peraturan Daerah Kabupaten Barito Kuala Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Transportasi.

Berdasarkan hasil telaah dokumen, peraturan daerah tersebut mengatur penyelenggaraan transportasi di wilayah Kabupaten Barito Kuala sesuai dengan kewenangan pemerintah daerah, meliputi pembinaan, pengawasan, pengembangan sarana dan prasarana transportasi, serta koordinasi penyelenggaraan transportasi dengan instansi terkait.

Selain peraturan perundang-undangan, peneliti juga mempelajari dokumen mengenai Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Forum LLAJ). Berdasarkan dokumen tersebut diketahui bahwa Forum LLAJ merupakan wadah koordinasi antarinstansi yang melibatkan unsur Kepolisian Negara Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan atau Dinas Perhubungan, penyelenggara jalan, pemerintah daerah, serta instansi terkait lainnya. Forum ini berfungsi sebagai media koordinasi dalam perencanaan, pembahasan, dan penyelesaian permasalahan penyelenggaraan lalu lintas sesuai dengan kewenangan masing-masing instansi.

Peneliti juga menelaah informasi resmi mengenai kebijakan Korlantas Polri terkait pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas. Berdasarkan dokumen tersebut diketahui bahwa Korlantas Polri memprioritaskan penegakan hukum melalui sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), sedangkan penindakan secara manual dilaksanakan secara terbatas sesuai dengan kondisi tertentu. Informasi tersebut memberikan gambaran mengenai arah kebijakan pelaksanaan penegakan hukum lalu lintas pada saat penelitian dilakukan.

Seluruh dokumen tersebut selanjutnya digunakan sebagai bahan dalam menganalisis keselarasan pengaturan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah serta untuk mengkaji implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas di bawah Jembatan Sei Alalak pada subbab analisis.

d. Faktor-Faktor Lain yang Mempengaruhi Pelanggaran Lalu Lintas

Selain aspek penegakan hukum dan dugaan inkonsistensi pengaturan hukum lalu lintas, penelitian ini juga menemukan adanya faktor-faktor lain yang turut mempengaruhi tingginya pelanggaran lalu lintas di bawah Jembatan Sei Alalak. Faktor-faktor tersebut berkaitan dengan efisiensi waktu perjalanan, perilaku pengguna jalan, keterbatasan pengawasan aparat, serta belum tersedianya fasilitas pengawasan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di lokasi penelitian.⁶⁸

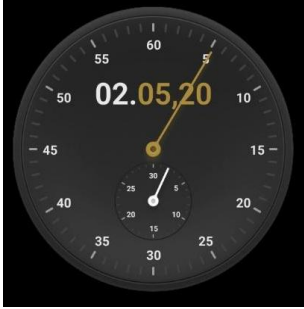
1) Efisiensi Waktu dan Jarak Tempuh

Pada Senin malam, 4 Mei 2026, antara pukul 20.58 sampai dengan 21.08, peneliti melakukan percobaan menggunakan sepeda motor dengan kecepatan rata-rata sekitar 20 km/jam. Berdasarkan hasil percobaan tersebut, waktu yang diperlukan untuk menempuh perjalanan dari arah Kota Banjarmasin (atas Jembatan Sei Alalak) menuju Desa Berangas melalui jalur putar balik yang benar sesuai aturan adalah sekitar 2 menit 5 detik.

⁶⁸ Ipda Dendy Hartony, *Wawancara Pribadi*, 16 maret 2026.

Berbeda dengan temuan di atas, perjalanan dari arah Kota Banjarmasin (atas Jembatan Sei Alalak) menuju Desa Berangas melalui jalur putar balik yang melanggar aturan hanya memerlukan waktu sekitar 45 detik. Artinya, terdapat selisih waktu sebesar 80 detik atau sekitar 64% lebih singkat dibandingkan jalur resmi. Perbedaan waktu ini menunjukkan kontras yang cukup jelas antara jalur yang sesuai aturan dan jalur yang melanggar aturan. Temuan ini menunjukkan bahwa jalur ilegal memberikan penghematan waktu yang cukup besar, sehingga dapat menjadi salah satu alasan pengguna jalan memilih melakukan pelanggaran di lokasi penelitian.

Tabel 4. 1 Perbandingan Waktu Tempuh dari Kota Banjarmasin Menuju Desa Berangas

Jalur legal	Jalur ilegal
	
2 Menit 5 Detik	45 Detik

Sumber: Hasil Observasi Peneliti, 2026.

Peneliti juga melakukan pengukuran waktu tempuh pada dua jalur, yaitu jalur legal dan jalur ilegal, dari arah sebaliknya, yakni dari Desa Berangas menuju Kota Banjarmasin. Pengukuran ini dilakukan untuk memastikan apakah perbedaan efisiensi waktu juga ditemukan pada arah perjalanan yang berlawanan. Dengan demikian, hasil yang diperoleh dapat memberikan gambaran yang lebih menyeluruh mengenai perbandingan waktu tempuh pada kedua jalur.

Waktu yang diperlukan dari Desa Berangas menuju Kota Banjarmasin melalui Jembatan Sei Alalak dengan mengikuti jalur yang benar (putar balik sesuai aturan) adalah sekitar 2 menit 5 detik atau 125 detik. Hasil ini identik dengan percobaan dari arah Kota Banjarmasin menuju Desa Berangas yang juga menunjukkan durasi waktu yang

sama. Sementara itu, waktu yang diperlukan dari Desa Berangas menuju Kota Banjarmasin melalui Jembatan Sei Alalak pada jalur yang tidak sesuai aturan adalah sekitar 40 detik. Durasi ini menunjukkan bahwa jalur tidak resmi memberikan waktu tempuh yang lebih singkat dibandingkan jalur yang sesuai aturan.

Tabel 4. 2 Perbandingan Waktu Tempuh dari Desa Berangas menuju Kota Banjarmasin

Jalur legal	Jalur ilegal
	
2 Menit 5 Detik	40 Detik

Sumber: Hasil Observasi Peneliti, 2026.

Berdasarkan hasil pengukuran tersebut, jalur ilegal terbukti memberikan keuntungan efisiensi waktu yang cukup signifikan dibandingkan jalur resmi. Perbedaan waktu tempuh tersebut menunjukkan bahwa pengguna jalan memperoleh manfaat praktis berupa penghematan waktu ketika menggunakan jalur yang melanggar aturan. Kondisi ini sejalan dengan hasil wawancara yang menunjukkan bahwa sebagian masyarakat memilih menggunakan jalur ilegal karena dianggap lebih cepat dan lebih praktis dibandingkan jalur resmi yang tersedia.

Kebiasaan penggunaan jalur ilegal secara berulang menunjukkan adanya kecenderungan budaya hukum yang permisif terhadap pelanggaran lalu lintas. Masyarakat cenderung menempatkan pertimbangan efisiensi waktu sebagai prioritas dibandingkan kepatuhan terhadap ketentuan hukum yang berlaku. Dalam perspektif sosiologi hukum, kondisi tersebut menunjukkan bahwa keberadaan aturan dan rambu lalu lintas belum sepenuhnya terinternalisasi sebagai pedoman perilaku pengguna jalan. Akibatnya, pelanggaran yang dilakukan secara terus-menerus berpotensi dianggap sebagai praktik yang biasa sehingga dapat menurunkan tingkat kepatuhan hukum masyarakat.

2) Perilaku Pengguna Jalan

Hasil wawancara dengan masyarakat pengguna jalan menunjukkan bahwa sebagian besar informan memilih menggunakan jalur ilegal karena dianggap lebih cepat, lebih dekat, dan lebih praktis dibandingkan jalur resmi yang tersedia. Edeh mengaku sering menggunakan jalur tersebut karena dinilai lebih cepat menuju tempat tujuan. Rabiatul juga menyatakan kadang menggunakan jalur tersebut terutama pada malam hari karena dianggap lebih efisien dari segi waktu perjalanan. Selain itu, Aisyah, Marlina, Muhammad, dan Shelawati juga mengaku menggunakan jalur tersebut karena dianggap lebih praktis dan tidak perlu memutar lebih jauh.

69

⁶⁹ Edeh, Rabiatul, Aisyah, Marlina, Muhammad, dan Shelawati, *Wawancara Pribadi*, Barito Kuala, 5 Mei 2026.

Keterangan tersebut menunjukkan bahwa efisiensi waktu dan jarak tempuh menjadi salah satu alasan masyarakat melakukan pelanggaran lalu lintas di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak.

B. Analisis Data

1. Analisis atas Efektivitas Penegakan Hukum

Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas di bawah Jembatan Sei Alalak secara normatif memiliki dasar hukum yang jelas. Ketentuan Pasal 106 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mewajibkan setiap pengemudi untuk mematuhi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, serta pengaturan gerakan lalu lintas.⁷⁰ Ketentuan tersebut diperkuat oleh Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang mengatur sanksi pidana bagi setiap orang yang melanggar perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 juga mengatur secara teknis mengenai makna dan fungsi rambu larangan, termasuk larangan putar balik dan larangan masuk.⁷¹

Berdasarkan ketentuan tersebut, keberadaan rambu larangan putar balik dan pengaturan jalur lalu lintas di bawah Jembatan Sei Alalak memiliki kekuatan hukum yang mengikat bagi seluruh pengguna jalan. Dengan demikian, setiap

⁷⁰ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁷¹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

tindakan pengguna jalan yang melakukan putar balik pada titik yang tidak diperbolehkan maupun memasuki jalur yang bukan peruntukannya merupakan bentuk pelanggaran terhadap ketentuan hukum lalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian, penegakan hukum di lokasi penelitian dilakukan melalui pembagian kewenangan antara Dinas Perhubungan dan pihak Kepolisian. Dinas Perhubungan berperan dalam penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas, seperti pemasangan rambu, pengaturan jalur kendaraan, dan rekayasa lalu lintas. Adapun pihak kepolisian melaksanakan pengawasan melalui patroli, operasi lalu lintas, pemberian teguran, serta penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas sesuai ketentuan hukum yang berlaku.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa pola penegakan hukum yang diterapkan saat ini lebih menitikberatkan pada pendekatan preventif dibandingkan represif. Penindakan manual telah dibatasi dan penegakan hukum lebih diarahkan pada penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE).⁷² Kebijakan tersebut sejalan dengan arah kebijakan Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia yang lebih memprioritaskan penindakan berbasis tilang elektronik dibandingkan tilang manual. Dalam praktiknya, penegakan hukum lalu lintas diarahkan agar sekitar 95% penindakan dilakukan melalui sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), sedangkan tilang manual hanya diterapkan secara terbatas yakni 5 %, seperti pada pelanggaran tertentu yang berpotensi menimbulkan fatalitas atau kecelakaan lalu lintas.

⁷² Ipda Dendy Hartony, *Wawancara Pribadi*, 16 maret 2026.

Akan tetapi, hasil observasi selama masa penelitian menunjukkan bahwa pada lokasi penelitian tidak ditemukan fasilitas ETLE maupun kehadiran petugas secara langsung di lapangan. Selain faktor keterbatasan personel yang disampaikan oleh pihak kepolisian, kondisi tersebut juga dapat dianalisis dalam konteks perubahan kebijakan penegakan hukum lalu lintas secara nasional. Korlantas Polri saat ini lebih memprioritaskan penegakan hukum melalui sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), sehingga penindakan manual dilakukan secara lebih terbatas dan umumnya difokuskan pada pelanggaran tertentu yang berpotensi menimbulkan kecelakaan atau fatalitas.

Kebijakan tersebut tidak dapat dilepaskan dari upaya meningkatkan transparansi dan akuntabilitas penegakan hukum lalu lintas. Dalam beberapa tahun terakhir, sejumlah pemberitaan media mengungkap adanya dugaan penyimpangan oleh oknum petugas dalam pelaksanaan tilang manual, seperti praktik pembayaran denda melalui rekening pribadi maupun penyelesaian pelanggaran di luar mekanisme resmi.⁷³ Meskipun kasus-kasus tersebut tidak dapat digeneralisasikan

kepada seluruh aparat kepolisian, fenomena tersebut menjadi salah satu alasan berkembangnya sistem ETLE yang bertujuan mengurangi kontak langsung antara pelanggar dan petugas.

⁷³ DetikSulsel, "Oknum Polisi Minta Pemobil Bayar Tilang ke Rekening Pribadi, Ngaku Cuma Bantu," *Detik.com*, 28 Agustus 2023, diakses 6 Juni 2026, <https://www.detik.com/sulsel/berita/d-6898983/oknum-polisi-minta-pemobil-bayar-tilang-ke-rekening-pribadi-ngaku-cuma-bantu>; Marlinda Oktavia Erwanti, "TR Kapolri: Polantas Dilarang Tilang Manual untuk Hindari Pungli!," *DetikNews*, 21 Oktober 2022, diakses 6 Juni 2026, <https://news.detik.com/berita/d-6361103/tr-kapolri-polantas-dilarang-tilang-manual-untuk-hindari-pungli>.

Dari perspektif efektivitas penegakan hukum, perubahan kebijakan tersebut menimbulkan konsekuensi tersendiri di lokasi penelitian. Ketika penindakan manual dibatasi sementara fasilitas ETLE belum tersedia, pengawasan terhadap pelanggaran lalu lintas menjadi kurang optimal. Akibatnya, pelanggaran yang terjadi secara berulang di bawah Jembatan Sei Alalak cenderung tidak memperoleh respons penegakan hukum yang memadai, sehingga dapat memengaruhi tingkat kepatuhan masyarakat terhadap aturan lalu lintas.

Dengan demikian, dapat dianalisis bahwa peralihan orientasi penegakan hukum dari pengawasan langsung menuju penegakan berbasis teknologi belum sepenuhnya diimbangi dengan ketersediaan sarana pendukung di lokasi penelitian. Kondisi tersebut berpotensi menciptakan ruang pengawasan yang lemah sehingga pelanggaran lalu lintas tetap terjadi secara berulang meskipun telah terdapat aturan, rambu, dan larangan yang jelas. Hal ini menunjukkan bahwa keberhasilan penegakan hukum berbasis ETLE tidak hanya bergantung pada kebijakan yang diterapkan, tetapi juga memerlukan dukungan sarana pengawasan elektronik yang memadai serta kehadiran aparat secara berkala pada lokasi yang memiliki tingkat pelanggaran tinggi.

Di sisi lain, hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan aparat di lapangan memiliki pengaruh terhadap tingkat kepatuhan masyarakat. Sebagian informan mengaku cenderung menghindari penggunaan jalur putar balik ilegal ketika terdapat petugas kepolisian maupun petugas Dinas Perhubungan di lokasi penelitian. Hal ini menunjukkan bahwa pengawasan langsung masih memiliki fungsi preventif yang penting dalam membentuk kepatuhan pengguna jalan.

Meskipun pihak kepolisian menyampaikan adanya keterbatasan sumber daya manusia dalam pelaksanaan pengawasan, pengawasan langsung sebenarnya tetap dapat dilakukan secara berkala atau insidental pada waktu-waktu tertentu yang dianggap rawan pelanggaran. Kehadiran aparat secara periodik dapat memberikan efek pengawasan psikologis bagi masyarakat sehingga berpotensi menekan angka pelanggaran lalu lintas di kawasan bawah Jembatan Sei Alalak.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa penegakan hukum lalu lintas di bawah Jembatan Sei Alalak belum berjalan efektif secara empiris meskipun telah memiliki dasar hukum yang jelas. Tingginya jumlah pelanggaran yang secara konsisten melebihi jumlah kendaraan yang menggunakan jalur sesuai aturan menunjukkan bahwa keberadaan aturan hukum belum sepenuhnya diikuti oleh tingkat kepatuhan masyarakat di lapangan.

Menurut teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto, efektivitas penegakan hukum dipengaruhi oleh faktor hukum, aparat penegak hukum, sarana pendukung, masyarakat, dan kebudayaan.⁷⁴ Dalam konteks penelitian ini, faktor hukum pada dasarnya telah terpenuhi karena aturan mengenai larangan putar balik dan kewajiban mematuhi rambu lalu lintas telah diatur secara jelas dalam peraturan perundang-undangan. Akan tetapi, faktor aparat penegak hukum dan sarana pendukung belum sepenuhnya mendukung efektivitas penegakan hukum di lokasi penelitian. Minimnya pengawasan langsung, keterbatasan personel, serta belum

⁷⁴ Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*.

tersedianya fasilitas ETLT menyebabkan pelanggaran lalu lintas tetap berlangsung secara berulang.

Selain itu, hasil wawancara dengan masyarakat menunjukkan bahwa kepatuhan hukum pengguna jalan masih cenderung bersifat situasional. Sebagian masyarakat mengaku lebih memilih mematuhi aturan ketika terdapat pengawasan langsung dari aparat di lapangan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kesadaran hukum masyarakat belum terbentuk secara optimal sehingga kepatuhan terhadap aturan lalu lintas masih dipengaruhi oleh faktor pengawasan eksternal.

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan secara berulang oleh banyak pengguna jalan juga menunjukkan terbentuknya kebiasaan sosial yang permisif terhadap pelanggaran hukum. Ketika tindakan melanggar dilakukan secara terus-menerus tanpa konsekuensi hukum yang nyata, maka perilaku tersebut cenderung dianggap sebagai sesuatu yang lumrah oleh masyarakat.

Di samping itu, hasil pengukuran waktu tempuh menunjukkan bahwa jalur putar balik ilegal memberikan keuntungan efisiensi waktu yang cukup signifikan dibandingkan jalur resmi. Jalur putar balik sesuai aturan memerlukan waktu sekitar dua menit lima detik, sedangkan jalur ilegal hanya memerlukan waktu sekitar empat puluh hingga empat puluh lima detik. Perbedaan waktu tersebut menjadi insentif praktis yang mendorong pengguna jalan memilih jalur ilegal demi mempercepat perjalanan.

Hubungan antara faktor efisiensi waktu, lemahnya pengawasan, keterbatasan sarana penegakan hukum, dan rendahnya kesadaran hukum masyarakat kemudian

membentuk pola pelanggaran yang berlangsung secara berulang. Ketika pengguna jalan merasa dapat memperoleh keuntungan waktu tanpa adanya pengawasan maupun konsekuensi hukum yang nyata, maka kecenderungan untuk melakukan pelanggaran menjadi semakin tinggi. Dengan demikian, dapat dianalisis bahwa penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas di bawah Jembatan Sei Alalak secara normatif telah memiliki dasar hukum dan mekanisme pengawasan yang jelas, namun secara empiris pelaksanaannya belum berjalan secara optimal. Kondisi tersebut terlihat dari masih tingginya pelanggaran lalu lintas yang terjadi secara berulang meskipun rambu dan pengaturan jalur lalu lintas telah tersedia di lokasi penelitian.

2. Analisis Keselarasan Peraturan Pusat dan Daerah dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas

Untuk menjawab rumusan masalah kedua, peneliti melakukan analisis sinkronisasi vertikal terhadap peraturan perundang-undangan yang mengatur penyelenggaraan lalu lintas, khususnya yang berkaitan dengan kepatuhan terhadap rambu lalu lintas dan larangan putar balik di bawah Jembatan Sei Alalak. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui apakah tingginya pelanggaran lalu lintas di lokasi penelitian disebabkan oleh adanya inkonsistensi norma antara peraturan di tingkat pusat dan daerah, atau justru dipengaruhi oleh faktor-faktor lain di luar aspek regulasi.

Analisis diawali dengan menelaah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai dasar hukum utama

penyelenggaraan lalu lintas di Indonesia. Berdasarkan hierarki peraturan perundang-undangan, undang-undang merupakan norma dasar yang menjadi landasan pembentukan seluruh peraturan pelaksana di bawahnya. Dalam kaitannya dengan penelitian ini, Pasal 106 ayat (4) mewajibkan setiap pengguna jalan untuk mematuhi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, serta ketentuan lainnya dalam berlalu lintas. Selanjutnya, Pasal 287 ayat (1) mengatur sanksi pidana bagi setiap orang yang melanggar ketentuan mengenai rambu lalu lintas atau marka jalan. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa larangan melakukan putar balik pada lokasi yang telah dipasang rambu larangan memiliki dasar hukum yang jelas pada tingkat undang-undang.

Pengaturan tersebut kemudian dijabarkan lebih lanjut melalui Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sebagai peraturan pelaksana Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, peraturan pemerintah ini tidak membentuk norma baru, melainkan menguraikan mekanisme penyelenggaraan lalu lintas secara lebih rinci. Beberapa pengaturan yang relevan dengan penelitian ini meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas, penyediaan perlengkapan jalan, serta pembagian kewenangan penyelenggaraan antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan instansi terkait. Dengan demikian, substansi Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 merupakan penjabaran langsung dari norma yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tanpa menunjukkan adanya penyimpangan maupun pertentangan norma.

Selanjutnya, aspek teknis penyelenggaraan lalu lintas diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas. Berdasarkan kedudukannya, peraturan menteri berfungsi sebagai pedoman teknis dalam melaksanakan ketentuan yang telah diatur dalam peraturan yang lebih tinggi. Peraturan ini mengatur jenis, bentuk, warna, simbol, fungsi, tata cara pemasangan, serta lokasi penempatan rambu lalu lintas, termasuk rambu larangan putar balik (*U-turn*). Pengaturan tersebut memberikan kepastian teknis mengenai bentuk dan fungsi rambu yang wajib dipatuhi oleh pengguna jalan. Oleh karena itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tidak membentuk norma baru, melainkan memperjelas implementasi teknis dari ketentuan yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021.

Pada tingkat daerah, Pemerintah Kabupaten Barito Kuala menetapkan Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Transportasi sebagai dasar hukum penyelenggaraan transportasi sesuai dengan kewenangan pemerintah daerah. Peraturan daerah ini mengatur pembinaan, pengawasan, penyediaan sarana dan prasarana transportasi, serta koordinasi penyelenggaraan transportasi di wilayah Kabupaten Barito Kuala. Berdasarkan hasil telaah terhadap substansi pengaturannya, tidak ditemukan ketentuan yang bertentangan dengan norma yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021, maupun Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014. Sebaliknya, peraturan daerah tersebut berfungsi sebagai instrumen pelaksanaan

kewenangan pemerintah daerah dalam mendukung penyelenggaraan transportasi sesuai kerangka hukum nasional.

Berdasarkan hasil telaah terhadap keempat peraturan tersebut, dapat diketahui bahwa masing-masing memiliki fungsi yang berbeda sesuai dengan kedudukannya dalam hierarki peraturan perundang-undangan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berfungsi sebagai norma dasar yang mengatur hak, kewajiban, dan sanksi dalam penyelenggaraan lalu lintas. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 menjabarkan mekanisme penyelenggaraan lalu lintas sebagai pelaksanaan undang-undang. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 memberikan pedoman teknis mengenai rambu lalu lintas, sedangkan Peraturan Daerah Kabupaten Barito Kuala Nomor 6 Tahun 2019 mengatur implementasi penyelenggaraan transportasi sesuai kewenangan pemerintah daerah. Hubungan tersebut menunjukkan adanya sinkronisasi vertikal, yaitu setiap peraturan saling melengkapi sesuai tingkatannya tanpa menimbulkan konflik norma.

Dengan demikian, hasil analisis menunjukkan bahwa tidak terdapat disharmoni maupun inkonsistensi antara peraturan di tingkat pusat dan daerah yang mengatur penyelenggaraan lalu lintas pada lokasi penelitian. Oleh karena itu, tingginya pelanggaran lalu lintas di bawah Jembatan Sei Alalak tidak dapat dijelaskan sebagai akibat adanya konflik norma dalam sistem peraturan perundang-undangan.

Namun demikian, keselarasan regulasi tidak serta-merta menjamin efektivitas penegakan hukum di lapangan. Oleh karena itu, analisis perlu dilanjutkan pada aspek implementasi untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan

pelanggaran lalu lintas tetap terjadi meskipun norma hukumnya telah tersusun secara sistematis.

Dari aspek kelembagaan, hasil penelitian menunjukkan bahwa penyelenggaraan lalu lintas telah didukung oleh mekanisme koordinasi melalui Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Forum LLAJ). Forum ini menjadi wadah koordinasi antara Kepolisian Negara Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan atau Dinas Perhubungan, pemerintah daerah, penyelenggara jalan, dan instansi terkait lainnya dalam merumuskan serta mengevaluasi kebijakan penyelenggaraan lalu lintas sesuai kewenangan masing-masing. Keberadaan Forum LLAJ menunjukkan bahwa hubungan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah dilaksanakan melalui mekanisme koordinasi yang terpadu sehingga tidak ditemukan adanya disharmoni kewenangan dalam penyelenggaraan lalu lintas.

Dari aspek penegakan hukum, hasil penelitian juga menunjukkan adanya perubahan strategi operasional melalui kebijakan Korlantas Polri yang memprioritaskan penindakan pelanggaran menggunakan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), sedangkan penindakan secara manual dilakukan secara terbatas pada kondisi tertentu. Kebijakan ini merupakan kebijakan operasional dalam pelaksanaan penegakan hukum dan tidak mengubah substansi norma yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 beserta peraturan pelaksanaannya. Dengan demikian, kewajiban pengguna jalan untuk mematuhi rambu lalu lintas tetap berlaku, sedangkan perubahan hanya terjadi pada mekanisme penegakan hukumnya.

Hasil observasi menunjukkan bahwa pada lokasi penelitian belum tersedia perangkat ETLE dan selama masa penelitian tidak ditemukan pengawasan secara tetap oleh petugas. Kondisi tersebut menyebabkan implementasi kebijakan penegakan hukum belum dapat menjangkau lokasi penelitian secara optimal. Situasi ini memberikan peluang bagi sebagian pengguna jalan untuk tetap melakukan putar balik pada jalur yang dilarang tanpa adanya penindakan yang konsisten.

Temuan tersebut sejalan dengan hasil wawancara yang menunjukkan bahwa pelanggaran dilakukan karena alasan efisiensi waktu, kebiasaan masyarakat, keterbatasan pengawasan, serta rendahnya kesadaran hukum pengguna jalan. Oleh karena itu, peneliti berpendapat bahwa tingginya pelanggaran lalu lintas di bawah Jembatan Sei Alalak lebih dipengaruhi oleh faktor implementasi penegakan hukum daripada adanya inkonsistensi antara peraturan di tingkat pusat dan daerah. Dengan kata lain, permasalahan utama dalam penelitian ini bukan terletak pada disharmoni regulasi, melainkan pada belum optimalnya pelaksanaan penegakan hukum dan tingkat kepatuhan masyarakat terhadap ketentuan yang telah diatur secara jelas dalam sistem peraturan perundang-undangan.