

**EFEKTIVITAS PENGGUNAAN *SPEED BUMP* SEBAGAI ALAT PENGENDALI  
DAN PENGAMAN PENGGUNA JALAN BERDASARKAN PASAL 11  
PERATURAN DAERAH NOMOR 1 TAHUN 2013 TENTANG  
PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN**

**(Studi di Dinas Perhubungan Surakarta)**

**SKRIPSI**

**Oleh**

**Sulistyo Nugroho**

NIM:15230106



**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA (SIYASAH)**

**FAKULTAS SYARI'AH**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG**

**2021**

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Demi Allah,

Dengan kesadaran dan rasa tanggungjawab terhadap pengembangan keilmuan,  
Penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**EFEKTIVITAS PENGGUNAAN *SPEED BUMP* SEBAGAI ALAT PENGENDALI  
DAN PENGAMAN PENGGUNA JALAN BERDASARKAN PASAL 11  
PERATURAN DAERAH NOMER 1 TAHUN 2013 TENTANG  
PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN  
(Studi di Dinas Perhubungan Surakarta)**

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan duplikat atau meminah data milik orang lain, kecuali yang disebutkan referensinya secara benar. Jika dikemudian hari terbukti disusun orang lain, ada penjiplakan, duplikasi, atau memindah data orang lain, baik secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar sarjana yang saya peroleh karenanya, batal demi hukum.

Malang, 13 april 2020

Penulis,



Sulistyo Nugroho

NIM 15230106

## HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Sulisty Nugroho NIM 15230106 Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah) Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

**EFEKTIVITAS PENGGUNAAN *SPEED BUMP* SEBAGAI ALAT PENGENDALI  
DAN PENGAMAN PENGGUNA JALAN BERDASARKAN PASAL 11  
PERATURAN DAERAH NOMER 1 TAHUN 2013 TENTANG  
PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN**

**(Studi di Dinas Perhubungan Surakarta)**

Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji pada dewan majelis penguji.

Malang,

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Hukum Tata Negara (Siyasah)



Dr. M. Aunul Hakim, S.Ag, M.H

NIP 196509192000031001

Dosen Pembimbing



Ahmad Wahidi, M.H.I

NIP 197706052006041002

## HALAMAN PENGESAHAN

Dewan penguji Skripsi saudara Sulistyو Nugroho, NIM 15230106, mahasiswa Progam Studi Hukum Tata Negara (Siyasah), Fakultas Syari'ah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul:

**EFEKTIVITAS PENGGUNAAN SPEED BUMP SEBAGAI ALAT PENGENDALI  
DAN PENGAMAN PENGGUNA JALAN BERDASARKAN PASAL 11  
PERATURAN DAERAH NOMER 1 TAHUN 2013 TENTANG  
PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN  
(Studi di Dinas Perhubungan Surakarta)**

Telah dinyatakan lulus dengan nilai :  
Dengan Penguji:

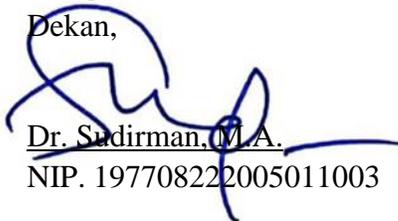
1. Imam Sukadi, S.H, M.H.  
NIP. 19861211201608011031
2. Ahmad Wahidi, M.HI.  
NIK. 197706052006041002
3. Dr. H. M. Aunul Hakim, S.Ag, M.Hum.  
NIP.196509192000031001

  
( \_\_\_\_\_ )  
Ketua

  
( \_\_\_\_\_ )  
Sekretaris

  
( \_\_\_\_\_ )  
Penguji Utama

Malang, 9 April 2020  
Mengetahui,  
Dekan,

  
Dr. Sudirman, M.A.  
NIP. 197708222005011003

## **MOTTO**

أَلْ حَكَام مَشْرُوعَةٌ بِإِصْلَاحِ أَلْمَةِ

“Hukum-hukum disyariatkan untuk kemaslahatan umat”

( Al-Syatibi )

## PEDOMAN TRANSLITERASI

### A. Umum

Transliterasi ialah pemindahalihan tulisan Arab ke dalam tulisan Indonesia (Latin), bukan terjemahan bahasa Arab ke dalam bahasa Indonesia. Termasuk dalam kategori ini ialah nama Arab dari bangsa Arab, sedangkan nama Arab dari bangsa selain Arab ditulis sebagaimana ejaan bahasa nasionalnya, atau sebagaimana yang tertulis dalam buku yang menjadi rujukan. Penulisan judul buku dalam footnote maupun daftar pustaka, tetap menggunakan ketentuan transliterasi ini.

Banyak pilihan dan ketentuan transliterasi yang dapat digunakan dalam penulisan karya ilmiah, baik yang ber-standard internasional, nasional maupun ketentuan yang khusus digunakan penerbit tertentu. Transliterasi yang digunakan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang menggunakan EYD plus, yaitu transliterasi yang didasarkan atas Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, tanggal 22 Januari 1998, No. 158/1987 dan 0543 b/U/1987, sebagaimana tertera dalam buku Pedoman Transliterasi Bahasa Arab (A Guide Arabic Transliteration), INIS Fellow 1992.

### B. Konsonan

ا	tidak dilambangkan	ض	Dl
ب	B	ط	Th

ت	T	ظ	Dh
ث	Ts	ع	' (koma menghadap keatas)
ج	J	غ	Gh
ح	H	ف	F
خ	Kh	ق	Q
د	D	ك	K
ذ	Dz	ل	L
ر	R	م	M
ز	Z	ن	N
س	S	و	W
ش	Sy	ه	H
ص	Sh	ي	Y

Hamzah (ء) yang sering dilambangkan dengan alif, apa-bila terletak di awal kata maka dalam transliterasinya meng-ikuti vokalnya, tidak dilambangkan, namun apabila terletak di tengah atau akhir kata, maka dilambangkan dengan tanda koma di atas (‘), berbalik dengan koma (,) untuk pengganti lambang “ع”.

### C. Vokal, Panjang dan Diftong

Setiap penulisan bahasa Arab dalam bentuk tulisan latin vokal fathah ditulis dengan “a”, kasrah dengan “i”, dlommah dengan “u,” sedangkan bacaan panjang masing-masing ditulis dengan cara berikut:

Vokal (a) panjang = â	Misalnya قال	Menjadi qâla
Vokal (i) panjang = î	Misalnya نِيل	Menjadi qîla
Vokal (u) panjang = û	Misalnya دُون	Menjadi dûna

Khusus untuk bacaanya “nisbat ,maka tidak boleh di gantikan dengan “î”, melainkan tetap di tulis dengan “iy” agar dapat menggambarkan “nisbat diakhirnya. Begitu juga untuk suara diftong, wawudanya” setelah *fathah* ditulis dengan “aw” dan “ay”. Perhatikan contoh berikut:

Diftong(aw) = و	Misalnya قول	Menjadi qawlun
Diftong (ay) = ي	Misalnya خير	Menajdi khayrun

### D. Ta’ marbûthah ( ة )

*Ta’ marbûthah* ditransliterasikan dengan “t” jika berada di tengah kalimat, tetapi apabila ta’ marbûthah tersebut berada di akhir kalimat, maka ditransliterasikan dengan menggunakan “h” misalnya الرسالة للمدرسة menjadi *alrisalat li al-mudarrisah*, atau apabila berada di tengah-tengah kalimat yang terdiri dari susunan *mudlaf* dan *mudlaf*

*ilayh*, maka ditransliterasikan dengan menggunakan *t* yang disambungkan dengan kalimat berikutnya, misalnya رحمةً تبارك وتعالى menjadi *fi rahmatillâh*.

#### **E. Kata Sandang dan Lafdh al-Jalâlah**

Kata sandang berupa “al” (ال) ditulis dengan huruf kecil, kecuali terletak di awal kalimat, sedangkan “al” dalam lafadh jalâlah yang berada di tengah-tengah kalimat yang disandarkan (idhafah) maka dihilangkan. Perhatikan contohcontoh berikut ini:

- a. Al-Imâm al-Bukhâriy mengatakan ...
- b. Al-Bukhâriy dalam muqaddimah kitabnya menjelaskan ...
- c. *Masyâ“ Allâh kâna wa mâ lam yasya“ lam yakun.*
- d. *Billâh „azza wa jalla.*

#### **F. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan**

Pada prinsipnya setiap kata yang berasal dari bahasa Arab harus ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi. Apabila kata tersebut merupakan nama Arab dari orang Indonesia atau bahasa Arab yang sudah terindonesiakan, tidak perlu ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi. Perhatikan contoh berikut: “...Abdurrahman Wahid, mantan Presiden RI keempat, dan AminRais, mantan Ketua MPR pada masa yang sama, telah melakukan kesepakatan untuk menghapuskan nepo-tisme, kolusi dan korupsi dari muka bumi Indonesia, dengan salah satu caranya melalui pengintensifan salat di berbagai kantor pemerintahan, namun” Perhatikan penulisan

nama “Abdurrahman Wahid,” “Amin Rais” dan kata “salat” ditulis dengan menggunakan tata cara penulisan bahasa Indonesia yang disesuaikan dengan penulisan namanya. Kata-kata tersebut sekalipun berasal dari bahasa Arab, namun ia berupa nama dari orang Indonesia dan terindonesiakan, untuk itu tidak ditulis dengan cara “,Abd al-Rahmân Wahîd,” “Amîn Raîs,” dan bukan ditulis dengan “shalat”.

## KATA PENGANTAR

Segala puji kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya. Sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini dengan lancar. Tidak lupa sholawat serta salam tetap tercurah limpahkan kepada Nabi Muhammad SAW, Nabi akhir zaman, dan junjungan umat beragama yakni umat Islam, karena dengan syafaat-Nya kita tetap diberi kelancaran dan kesehatan.

Adapun penyusunan skripsi yang berjudul **“Efektivitas Penggunaan *Speed Bump* Sebagai Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan Berdasarkan Pasal 11 Peraturan Daerah Nomer 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan (Studi di Dinas Perhubungan Surakarta)”** dengan maksud untuk memenuhi tugas akhir dan memenuhi syarat kelulusan pada Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah), Fakultas Syari’ah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Selanjutnya dengan segala kerendahan hati, ucapan terimakasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orangtua penulis, Ayahanda tercinta Sukatno dan Ibunda Hamidah yang telah membesarkan, mendidik dan mengiringi setiap langkah penulis selama melaksanakan proses pendidikan.

Dengan segala daya dan upaya serta bantuan, bimbingan maupun pengarahan dan hasil diskusi dari berbagai pihak dalam penulisan skripsi ini, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang tiada batas kepada:

1. Prof. Dr. Abdul Haris, M.Ag., selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, beserta jajarannya.
2. Dr. Sudirman, M.A selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Musleh Harry, S.H., M.Hum selaku Ketua Prodi Hukum Tata Negara.
4. Ahmad Wahidi, M.HI selaku Sekretaris Program Studi Hukum Tata Negara dan sekaligus dosen pembimbing skripsi. Penulis mengucapkan terimakasih yang tiada batas atas segala bimbingan, waktu dan arahan beliau selama penyelesaian skripsi ini, semoga beliau beserta seluruh keluarga besar selalu diberikan rahmat, barokah, limpahan rezeki, dan dimudahkan segala urusan baik di dunia maupun di akhirat.
5. Iffaty Nasyi'ah, M.H selaku dosen wali selama kuliah di Jurusan Hukum Tata Negara (Siyasah) Fakultas Syariah Universitas Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Penulis mengucapkan terima kasih atas arahan serta motivasi untuk membimbing sehingga penulis dapat menempuh perkuliahan dengan baik.
6. Segenap Dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah mendidik, membimbing, serta mengamalkan ilmunya dengan ikhlas. Semoga Allah swt memberikan pahala-Nya yang sepadan kepada beliau semua.
7. Seluruh staf serta Karyawan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, penulis ucapkan terima kasih atas partisipasinya dalam penyelesaian skripsi ini.

8. Dewan Penguji skripsi yang telah memberikan kritik yang membangun serta arahan dalam menyempurnakan kekurangan yang ada dalam penelitian penulis.
9. Kepada narasumber yang terkait dengan penelitian penulis. Penulis mengucapkan terimakasih yang sebanyak-banyaknya atas kerja sama dan waktu nya dalam membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
10. Keluarga penulis Ayah, ibu, kakak dan adik yang tiada henti selalu memberikan doa dan kasih sayang, membimbing, mendukung, serta memberikan nasihat serta motivasi untuk menyelesaikan pendidikan yang telah penulis tempuh.
11. Seluruh teman-teman angkatan HTN 2015 yang telah berjuang bersama-sama dan selalu menghadirkan canda tawa, berbagi ilmu dan pengalaman, selama di bangku kuliah.

Malang,

Penulis,

Sulistyo Nugroho

NIM 15230106

## ABSTRAK

Sulistyo Nugroho. NIM 15230106. **Efektivitas Penggunaan *Speed Bump* Sebagai Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan Berdasarkan Pasal 11 Peraturan Daerah Nomer 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan (Studi di Dinas Perhubungan Surakarta)**. Skripsi. Program Studi Hukum Tata Negara, Fakultas Syariah. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Pembimbing: Ahmad Wahidi, M.H.I.

Kata Kunci: **Efektivitas, Pengawasan, *Speed Bump***

---

Pertumbuhan jumlah kendaraan dikota Surakarta di Provinsi Jawa Tengah meningkat 15% per tahun. Kecelakaan kendaraan bermotor meningkat usia korban kecelakaan didominasi usia produktif. Yakni mulai dari 17 tahun sampai dengan 30 tahun. Tetapi, Bambang menyampaikan korban yang terlibat kecelakaan tidak didominasi pelajar. Dari pemaparan diatas, dapat disimpulkan bahwa Kota Surakarta perlu dilakukan peninjauan kembali tentang ketertiban lalu lintas. Seperti saat ini yang dimana masyarakat Kota Surakartamasih belum mengetahui peraturan lalu lintas seperti membuat rambu-rambu tanpa izin dengan ketentuan hukum yang berlaku. Misalnya dalam pembuatan "*Speed Bump*" atau yang dikenal dengan polisi tidur.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis efektivitas pembangunan "*speed bump*" atau polisi tidur sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan

Penelitian ini tergolong dalam penelitian empiris yang langsung terjun kelapangan dan pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif yang bersifat deskriptif dengan tujuan mendapatkan data-data yang dibutuhkan melalui wawancara dan dokumentasi terhadap Efektivitas pembangunan polisi tidur (*speed bump*) sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Surakarta Pasall 11 Nomor 1 Rahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Efektifitas penggunaan polisi tidur (*speed bump*) sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan berdasarkan Pasal 11 Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2013. Efektivitas hukum dipengaruhi oleh masyarakatnya dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan tetapi pada kenyataannya masyarakat di Kota Surakarta masih banyak yang melanggar aturan dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini, Yang dimana padahal dari pihak dishub juga sudah membuat peraturan tentang itu, tujuan dari masyarakat sebenarnya baik adalah membuat keadaan disekitarnya bisa aman dalam berkendara, tetapi dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini juga harus sesuai aturan yang berlaku. Dan tindakan tegas juga harus

ditegakan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Surakarta, agar masyarakat di Kota Surakarta ini bisa tertib dan mematuhi peraturan yang ada dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini. faktor penghambat dalam pembangunan polisi tidur (*speed bump*) terletak pada masyarakat Kota Surakarta itu sendiri, dimana diperlukannya kesadaran masyarakat akan pentingnya pembangunan polisi tidur (*speed bump*) yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan agar terciptanya kenyamanan dan keamanan dijalanan dalam berkendara. Dasar hukum *speed bump* tidak terdapat secara eksplisif pada peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia. Peraturan Daerah Kota Surakarta belum mengatur secara jelas mengenai mekanisme pembuatan polisi tidur, pemberian peringatan atau sanksi terhadap pelanggaran pembuatan polisi tidur

## ABSTRACT

Sulistyo Nugroho. NIM 15230106. **The Effectiveness of Speed Bump Development as a Control and Safety Tool for Road Users Based on the Surakarta City Regional Regulation (PERDA) Article 11 Number 1 of 2013 concerning the Implementation of Transportation (Study at the Surakarta City Transportation Service)**. Essay. Constitutional Law Study Program, Faculty of Sharia, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University Malang. Supervisor: Ahmad Wahidi, M.H.I.

Keywords: Effectiveness, Monitoring, Speed Bump

---

The growth of the number of vehicles in the city of Surakarta in Central Java Province increased by 15% per year. Motor vehicle accidents increase in the age of accident victims, dominated by productive age. Namely ranging from 17 years to 30 years. However, Bambang said that the victims involved in the accident were not dominated by students. From the explanation above, it can be concluded that the city of Surakarta needs to be reviewed on traffic order. As at this time where the people of Surakarta City still do not know traffic rules such as making signs without permission with applicable legal provisions. For example in the manufacture of "Speed Bump" or known as speed bumps.

This study aims to determine and analyze the effectiveness of the construction of a "speed bump" or speed bump as a means of controlling and protecting road users

This research is classified as empirical research that goes directly to the field and the approach used in this study is a descriptive qualitative approach with the aim of obtaining the data needed through interviews and documentation on the effectiveness of the construction of speed bumps as a means of controlling and securing users. road based on the Surakarta City Regional Regulation Article 11 Number 1 Rahun 2013 concerning the Implementation of Transportation

The results of this study indicate that the effectiveness of the use of speed bumps as a means of controlling and safety of road users is based on Article 11 of Regional Regulation Number 1 of 2013. The effectiveness of the law is influenced by the community where the law applies or is applied but in reality the people in Surakarta City there are still many who violate the rules in making speed bumps or road embankments, which even though the transportation agency has also made regulations about it, the goal of the community is actually good is to make the surrounding environment safe for driving, but in making this speed bump or road embankment must also comply with applicable regulations. And decisive action must also be enforced by the Surakarta City Transportation Service, so that the people in Surakarta City can be orderly and comply with the existing regulations in making this speed bump or road embankment. The inhibiting factor in the construction of

speed bumps lies in the people of Surakarta City itself, where there is a need for public awareness of the importance of building speed bumps in accordance with established regulations in order to create comfort and safety on the road while driving. The legal basis for speed bumps does not exist explicitly in the laws and regulations in force in Indonesia. The Surakarta City Regulation has not clearly regulated the mechanism for making speed bumps, giving warnings or sanctions for violations of making speed bumps.

وليس شيو زوغروهو. 15230106. فعالية تطوير مطبات السرعة (Speed Bump) كأداة تحكم وأمان لمستخدمي الطريق بنا ء على النحة البلدية لمدينة سوراكارنا (PERDA) المادة 11 رقم 1 لعام 3112 بشأن تنفيذ النقل "دراسة خدمة النقل في مدينة سوراكارنا". قسم الدستورية، كلية العلوم الشرعية، جامعة مولنا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج. المشرف: أحمد واحدي الماجستير.

الكلمات المفتاحيات: فعالية ، إشراف ، مطبات السرعة. فعالية

تطوير مطبات السرعة (Speed Bump) كأداة تحكم وأمان لمستخدمي الطريق بنا ء على النحة البلدية لمدينة سوراكارنا (PERDA) المادة 11 رقم 1 لعام 3112 بشأن تنفيذ النقل "دراسة خدمة النقل في مدينة سوراكارنا". في هذه البحث لمدى ناعلية بناء مطبات السرعة في مدينة سوراكارنا. أما التركيز الذي يصبح البحث هو: 1) كيف تصرفات الحكومة وجهودها لمعالجة تطوير مطبات السرعة التي لم تكن متوافقة مع اللوائح التي تم وضعها. 3) أي العوامل التي تعيق تنفيذ تطوير مطبات السرعة التي لم تكن ونقا للقواعد التي تم وضعها.

يستخدم هذا البحث المنهج البحث الحكم التجريبي هو المنهج البحث الذي ينظر المبدأ معنه تحقق في الواقعي الإلجتماعي المجتمع. يستخدم هذا النهج البحث الإلجتماعي التوازني ألن استخدام الباحثة لوصفي البيانات التي نكتشف في الميدان. المصادر الرئيسية في هذا البحث هي رئيس قسم إدارة المرور في خدمة النقل بمدينة سوراكارنا ، أما المصادر الثانوية نال من دراسة التوازنية، المطبوعات، والمكثبة.

يدل هذا حاصل البحث أن بناء مطبات السرعة في سوراكارنا مدينة ال يزال غير فعال، بسبب لعدم وجود النشئة اللجتماعية من الحكومة التي من المتوقع أن جعل أأجر الحكومة المزيد من الاهتمام والمزيد من الوت للبحث. فة المعرفة من المجتمع نيدا ينعلق بإنشاء مطبات السرعة. من المؤمل أن يوم المجتمع بتنفيذ بناء مطبات السرعة ونقا للوائح المعمول بها. يُسمح للجمهور ببناء مطبات السرعة بشرط أن تكون مطابقة لمواصفات الحجب المنصوص عليها في النحة وزير النقل رقم 23 لعام 3112 بشأن أجهزة التحكم بمستخدمي الطرق والسالمة.

## DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
MOTTO .....	iv
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	v
KATA PENGANTAR.....	x
ABSTRAK .....	xiii
DAFTAR ISI .....	xviii
DAFTAR TABEL .....	xx
DAFTAR GAMBAR.....	xxi
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	9
E. Metode Penelitian .....	10
1. Jenis Penelitian .....	10
2. Pendekatan Penelitian .....	11
3. Jenis Data.....	11
4. Metode Pengumpulan Data.....	13
5. Metode Pengolahan Data .....	15
6. Penelitian Terdahulu .....	16
7. Sistematika Pembahasan.....	20
BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....	24
A. Teori Efektivitas Hukum .....	24
1. Pengertian Teori Efektivitas Hukum .....	24
2. Teori Efektivitas Hukum Soerjono Soekanto .....	27
B. Alat Pembatas Kecepatan ( <i>Speed Bump</i> ).....	30
1. Pengertian Alat Pembatasan Kecepatan ( <i>Speed Bump</i> ).....	30
2. Spesifikasi Pembuatan Alat Pembatas Kecepatan ( <i>Speed Bump</i> ).....	32
3. Wewenang Penyelenggaraan Pembuatan Alat Pembatas Kecepatan .....	37
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	41
A. Deskripsi Wilayah .....	41

1. Gambaran Umum Kota Surakarta.....	41
2. Dinas Perhubungan Kota Surakarta.....	46
B. Efektivitas Pembangunan Polisi Tidur “ <i>Speed Bump</i> ” sebagai Alat Pengendali dan Pengaman Penggunaan Jalan .....	52
C. Faktor Penghambat Pembangunan “ <i>Speed Bump</i> ” atau Polisi Tidur sebagai Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan .....	70
D. Upaya Hukum Dalam mengatasi Pembangunan “ <i>Speed Bump</i> ” atau Polisi Tidur yang Belum Sesuai dengan PERDA (Peraturan Daerah) Kota Surakarta.....	80
A. Kesimpulan.....	89
B. Saran .....	90
DAFTAR PUSTAKA.....	91

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 .....	31
Tabel 4.1 .....	61
Tabel 4.2 .....	61

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 .....	60
Gambar 4.2 .....	69

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Seiring perkembangan zaman yang sangat pesat membawa kemajuan pada hampir seluruh aspek kehidupan. Perkembangan ini tidak luput dengan keinginan manusia untuk menciptakan dan melakukan hal-hal yang bermanfaat bagi seluruh dunia. Perkembangan yang dimaksud ialah perkembangan jalan, jalan yang dimana berguna untuk mempermudah manusia melakukan perjalanan dengan rute yang mudah. Pada zaman dahulu sebelum adanya jalan aspal atau cor seperti saat ini, manusia melakukan perjalanan dengan sangat sulit seperti melewati jalan hutan, semak-semak belukar atau disebut rumput liar dan menyeberangi sungai. Perihal inilah yang membuat manusia ingin membuat akses atau rute jalan dengan melakukan pembukaan lahan agar dapat berpindah tempat ke suatu tempat lain.

Pembukaan lahan jalan dimasa tersebut tidaklah sebaik di saat ini yang dimana, sekelompok manusia beramai-ramai mencari tanah dan memotong rumput liar untuk membuat jalan. Disini penulis telah merasakan era perkembangan di saat tersebut. Dizaman sekarang ini, kita lebih mudah karena adanya jalan seperti aspal atau cor. Dimana kita gunakan untuk melakukan perpindahan dengan sangat cepat dengan menggunakan kendaraan.

Dalam hal ini, dampak jalan yang telah dibuat sangat membantu manusia seperti sekarang ini, yakni sebagai berikut:<sup>1</sup>

1. Agar hidup masyarakat menjadi lebih aman.
2. Mempermudah dan mempercepat perjalanan.
3. Berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi.

Dari perihal diatas dapat dipahami bahwasannya dampak jalan yang telah dibuat memberikan manfaat bagi manusia. Dengan demikian pemerintah membuat aturan demi keamanan dan keselamatan manusia. Aturan yang dimaksud ialah, aturan tentang penggunaan jalan transportasi. Aturan yang dibuat guna pengemudi atau pejalan trotoar sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Dalam penggunaan kendaraan, di Negara Indonesia merupakan salah satu pengguna terbanyak, tidak heran dari tahun ketahun pengguna kendaraan selalu meningkat. Kota Surakarta merupakan salah satu kota padat penduduk, tidak heran jika pengguna kendaraan di Kota Surakarta juga semakin meningkat.

Pertumbuhan jumlah kendaraan dikota Surakarta di Provinsi Jawa Tengah meningkat 15% per tahun. Jumlah itu tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan dan fasilitasnya yang hanya 0,1% pertahunnya. Kepala Dinas Perhubungan Kominikasi dan Informatika (dishubkominfo) Pemkot Surakarta Yosca Herman Sudrajat mengatakan jumlah kendaraan tersebut sangat cepat dibanding dengan penambahan

---

<sup>1</sup>Rakyat Jelata, Dampak positif pembangunan jalan, <http://www.teknikarea.com/> diakses pada 20 april 2020

jalan baru. “Sampai saat ini tercatat 470.000 kendaraan bermotor dengan nomor Plat motor polisi Solo, sedangkan penduduk di kota ini mencapai sekitar 570.000 Jiwa,”<sup>2</sup>

Dia mengatakan jika melihat data dari Samsat, satu orang penduduk memiliki satu kendaraan. Semetara itu kendaraan yang keluar masuk Kota Solo diperkirakan mencapai 2,5 juta unit setiap hari. Volume kendaraan itu tidak dapat diimbangi dengan fasilitas jalan. Pasalnya Jalan Slamet Riyadi hanya mampu menampung kurang lebih 4000 kendaraan roda 4.<sup>3</sup>

Mengutip dari SOLO, Solotrust.com. Dinas Perhubungan Kota Surakarta memprediksi jumlah kendaraan yang keluar masuk Kota Solo akan naik selama periode tahun 2018. Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Ari Wibowo mengungkapkan tahun ini akan terjadi kenaikan jumlah kendaraan yang melintas Kota Solo sebesar 3% dari tahun sebelumnya. “Berdasarkan data tahun lalu sebanyak 7,9 juta kendaraan keluar masuk Kota Solo. Tahun ini diperkirakan naik 3% atau mencapai 8,1 juta kendaraan,” ujarnya saat ditemui solotrust.com di CC Room Dishub Solo, selasa (13/6/2018).<sup>4</sup>

Angka kecelakaan diwilayah Kota Solo mengalami peningkatan sebesar 26,3% dibandingkan tahun sebelumnya. Tercatat mulai Januari sampai akhir Agustus

---

<sup>2</sup> Rakyat Jelata, Dampak positif pembangunan jalan, <http://www.teknikarea.com/> diakses pada 20 april 2020

<sup>3</sup> Uji Agung Santosa, Di Solo Pertumbuhan Kendaraan 15% per tahun, <https://regional.kontan.co.id/> diakses pada 21 april 2020.

<sup>4</sup> Farida Trisnangingtyas, Volume kendaraan Masuk Solo Naik Sejak 3 Hari Menjelarang Larangan Mudik, <http://solotrust.com/> diakses pada 21 april 2020

jumlah kecelakaan yang terjadi mencapai 734 kejadian, sedangkan di akhir tahun 2018 dalam periode yang sama jumlah kejadian hanya 541 kecelakaan. Tidak hanya jumlah kejadian yang mengalami peningkatan, jumlah korban meninggal juga mengalami peningkatan.

“Tahun ini jumlah korban meninggal sebanyak 42 orang, meningkat 4,8% dibandingkan tahun lalu yang hanya 40 kejadian”, kata Kanitlaka Lantas Polresta Surakarta, Iptu Bambang Subekti mewakili Kasatlantas Kompol Busroni, Sabtu (31/8). Dengan jumlah ini, rata-rata setiap bulan ada 5 orang yang meninggal dunia karena terjadinya kecelakaan. Selain korban meninggal, jumlah korban luka ringan juga meningkat sebanyak 24,9% dibanding tahun lalu. “Jumlah korban yang mengalami luka ringan, lanjutnya sebanyak 775 orang. Sementara korban luka ringan tahun lalu hanya sebanyak 582 orang,” tambahnya.

Bambang menambahkan, penyebab kecelakaan yang terjadi didominasi oleh faktor manusia. Maka dari itu, Bambang menghimbau kepada seluruh pengguna kendaraan agar selalu berhati-hati saat berada di jalan. “Faktor manusia masih menjadi penyebab yang mendominasi kecelakaan. Seperti kurang berhati-hati saat menggunakan kendaraan, tidak waspada dan juga kesalahan lainnya. Jadi, kami menghimbau kepada warga agar tetap hati-hati saat berkendara,” katanya.

Bambang mengatakan usia korban kecelakaan didominasi usia produktif. Yakni mulai dari 17 tahun sampai dengan 30 tahun. Tetapi, Bambang menyampaikan korban yang terlibat kecelakaan tidak didominasi pelajar. “Kami terus berupaya untuk menekan angka kecelakaan, terutama bagi para pelajar. Rekan-rekan dari Dikyasa terus memberikan penyuluhan di sekolah. Selain itu, sosialisasi juga dilakukan di instansi lainnya, seperti dikelurahan dan dinas lainnya,” katanya.<sup>5</sup>

Dari pemaparan diatas, dapat disimpulkan bahwa Kota Surakarta perlu dilakukan peninjauan kembali tentang ketertiban lalu lintas. Seperti saat ini yang dimana masyarakat Kota Surakartamasih belum mengetahui peraturan lalu lintas seperti membuat rambu-rambu tanpa izin dengan ketentuan hukum yang berlaku. Misalnya dalam pembuatan “*Speed Bump*” atau yang dikenal dengan polisi tidur.

Polisi tidur bukan hal yang asing lagi bagi masyarakat Indonesia, kemana pun dan dimana pun sering kita jumpai keberadaan polisi tidur. Polisi tidur merupakan bagian jalan yang ditinggikan berupa tambahan aspal, semen atau dengan bahan lainnya yang dipasang melintang dijalanan. Pembangunan polisi tidur merupakan suatu usaha pemerintah guna membantu mengendalikan keamanan lalu lintas bagi para pengguna jalan khususnya pengendara. Dengan adanya polisi tidur, secara tidak langsung sangat membantu pemerintah maupun masyarakat dalam menertibkan para pengguna jalan.

---

<sup>5</sup> Budi Sarmun, Setiap Bulan, Lima Orang Meninggal Akibat Kecelakaan Di Solo, <http://Suaramerdekasolo.com/> diakses pada 21 april 2020

Polisi tidur dibuat agar menjaga ketentraman bagi pengguna jalan yang melintas pada kawasan tertentu. Dimana hal ini memunculkan inisiatif dari kelompok masyarakat dikawasan tersebut untuk membatasi kecepatan kendaraan dengan cara membuat polisi tidur agar pengendara yang melintasi kawasan tersebut mengurangi laju kendaraannya, akan tetapi inisiatif dari masyarakat dengan membuat polisi tidur ini justru menimbulkan resiko permasalahan baru seperti kerusakan pada kendaraan, mencelakai orang lain dan juga justru mencelakai para pengguna jalan itu sendiri. Hal tersebut terjadi disebabkan penempatan polisi tidur yang telah banyak dijumpai menyalahi aturan dan tidak sesuai dengan standar yang telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna jalan. Kemudian pada Kota Surakarta yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Pasal 11 Nomor 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Seperti di Kota Surakarta banyak dijumpai beberapa polisi tidur dimana penempatan dan pembuatannya yang tidak memenuhi aturan, tetapi jika dikawasan jalan tersebut tidak dibuat polisi tidur yang dikhawatirkan akan meresahkan warga sekitar dengan adanya pengendara yang tidak bisa mengkondisikan kecepatannya dalam berkendara. Dengan demikian dibuatnya polisi tidur pada daerah itu sangat dibutuhkan untuk membatasi laju kendaraan, tetapi juga harus sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan. Hal ini dimaksudkan agar dapat memenuhi dua kepentingan itu

sekaligus, yakni kepentingan masyarakat disekitar jalan tersebut maupun juga para pengguna kendaraan yang berlintas di jalan tersebut tetap merasakan aman dan nyaman saat melintas. Berdasarkan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa pada Peraturan Daerah Kota Surakarta pasal 11 nomer 1 masih belum terealisasi dengan baik, oleh karena itu diperlukan adanya studi evaluasi tentang efektivitas dalam pembuatan polisi tidur yang berada di beberapa jalan kota Surakarta.

Jika dilihat dari hukum *Siyasah Syar'iyah* boleh dilakukan karena merupakan suatu tindakan yang secara praktis dapat membawa manusia dekat dengan kemaslahatan dan terhindar dari kerusakan. Masyarakat yang membuat polisi tidur atau "*speed bump*" di jalan pada umumnya bertujuan untuk kemaslahatan orang banyak. Karena kebanyakan masyarakat yang membuat polisi tidur di jalan pada umumnya bertujuan untuk kemaslahatan orang banyak. Apabila dikatakan bahwa pembuatan polisi tidur merupakan suatu kemaslahatan, maka hal tersebut berarti bahwa pembuatan polisi tidur diperoleh manfaat lahir dan batin bagi pengguna jalan yang melintas.<sup>6</sup>

Berdasarkan pemaparan diatas dan dilihat dari kenyataan yang ada bahwa pasal dari perda tersebut masih belum terlaksana dengan baik. Maka dari itu peneliti tertarik untuk menulis judul skripsi "**Efektivitas Penggunaan *Speed Bump* Sebagai Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan Berdasarkan Pasal 11**

---

<sup>6</sup>Atho' bin Kholil, *Ushul fiqh, kajian ushul fiqh mudah dan praktis*, (Jakarta: pustaka thariqul izzah, 2003), 97.

**Peraturan Daerah Nomer 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan (Studi di Dinas Perhubungan Surakarta)**

**B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana efektivitas pembangunan “*speed bump*” atau polisi tidur sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan?
2. Apa faktor penghambat pembangunan “*speed bump*” atau polisi tidur sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan?
3. Bagaimana upaya hukum dalam mengatasi pembangunan “*speed bump*” atau polisi tidur yang belum sesuai dengan PERDA (peraturan daerah) kota Surakarta pasal 11 nomer 1 tahun 2013 tentang penyelenggara perhubungan?

**C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui dan menganalisis efektivitas pembangunan “*speed bump*” atau polisi tidur sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan.
2. Untuk mengetahui penghambat pembangunan “*speed bump*” atau polisi tidur sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan
1. Untuk mengetahui Upaya hukum dalam mengatasi pembangunan “*speed bump*” atau polisi tidur yang belum sesuai dengan PERDA (peraturan daerah) kota Surakarta pasal 11 nomer 1 tahun 2013 tentang penyelenggara perhubungan

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

Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat memberikan masukan secara teoritis maupun secara praktis dalam rangka memperluas ilmu pengetahuan hukum.

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

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

Untuk lebih memahami tentang pembangunan *Speed Bump* yang sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 11 Pasal 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

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

Penulisan dalam penelitian ini diharapkan sebagai pertimbangan dan dapat bermanfaat secara praktis, yaitu sebagai bahan masukan atau pertimbangan kepada Dinas Perhubungan dan masyarakat Kota Surakarta dalam memahami dan mengetahui unsur-unsur hukum yang ada didalamnya, dan diharapkan penelitian ini bisa menjadi rujukan bagi penelitian berikutnya tentang penyelenggaraan perhubungan pembangunan *speed bump* atau polisi tidur.

## **E. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis empiris, yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku, serta apa yang terjadi dalam kenyataan di masyarakat.<sup>7</sup> Atau dengan kata lain yaitu suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan atau yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudia menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.<sup>8</sup>

Dalam upaya proses penelitian, peneliti menggunakan penelitian empiris karena objek yang diteliti berada di lapangan dan fungsi daripada penelitian empiris untuk menganalisis hukum yang dilihat sebagai perilaku masyarakat yang berpola dalam kehidupan masyarakat yang selalu berinteraksi dan berhubungan dalam aspek kemasyarakatan.<sup>9</sup> Oleh karenanya, penelitian ini selanjutnya disebut sebagai Penelitian Hukum Sosiologis (socio legal research).<sup>10</sup> Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan realita yang sesuai dengan fenomena secara rinci dan tuntas, serta pengumpulan data dari latar alami dengan memanfaatkan diri peneliti sebagai instrumen kunci sebagai pengupas dari permasalahan yang akan diteliti. sesuai dengan

---

<sup>7</sup>Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2002),15

<sup>8</sup>Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2002),16

<sup>9</sup>Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2003), 43

<sup>10</sup>Soerj Soekamto mengemukakan bahwa terdapat dua macam penelitian hukum ditinjau dari tujuan penelitian, yaitu Penelitian Hukum Normatif dan Penelitian Hukum Sosiologis atau Empiris. Lihat Soerjono Soekamto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 1986), 51.

penelitian yang akan diteliti yaitu terkait penggunaan *speed bump* sebagai pengendali dan pengaman pengguna jalan berdasarkan Pasal 11 Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggara Perhubungan.

## **2. Pendekatan Penelitian**

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis sosiologis. Pendekatan yuridis sosiologis adalah mengidentifikasi dan mengkonsepsikan hukum sebagai institusi sosial yang riil dan fungsional dalam sistem kehidupan yang nyata.<sup>11</sup> Pendekatan yuridis sosiologis adalah pendekatan penelitian yang bertujuan untuk memperoleh informasi secara empiris dengan cara terjun langsung ke lokasi penelitian yaitu untuk mengetahui dan menyingkronkan data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan dengan keadaan yang sebenarnya pada masyarakat. Pada penelitian ini menggunakan Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

## **3. Jenis Data**

Jenis data yang digunakan pada penelitian empiris berasal dari data primer, yaitu data yang langsung diperoleh dari masalah melalui wawancara dan observasi untuk penelitian kualitatif. Data sekunder yang digunakan adalah informasi yang diperoleh dari

---

<sup>11</sup>Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta : UI Press, 2010), 93

buku-buku atau dokumen tertulis.<sup>12</sup> Sedangkan sumber data adalah tempat didaptkannya data yang di inginkan. Berkaitan dengan penelitian ini, maka sumberdata terbagi menjadi:

1) Sumber Data primer

Data Primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumbernya, melalui wawancara dari pihak narasumber yang terkait dengan penelitian yang akan dibahas.<sup>13</sup> Pada penelitian ini data primer berupa data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan narasumber, yaitu bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Hanif Ferdiansyah selaku Staf Manajemen bidang lalu lintas dan keselamatan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Ilham Efendi selaku warga jalan Dokter Cipto Mangkusumo, Mangkubumen Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta Jawa Tengah.

2) Sumber Data sekunder

Data Sekunder yaitu data yang diperoleh dari pihak lain, tidak langsung dapat dari subyek penelitiannya.<sup>14</sup> Data tersebut diperoleh dari beberapa dokumen resmi, buku-buku, skripsi, dan peraturan perundang-undangan yang digunakan yaitu Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

---

<sup>12</sup>Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang, *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, (Malang : Fakultas Syariah, 2012), 28

<sup>13</sup>Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006), 30

<sup>14</sup>Anwar Saifuddin, *Metode Penelitian*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2004), 91

#### 4. Metode Pengumpulan Data

Data yang diperoleh dari hasil pengumpulan data dengan wawancara bersama narasumber, observasi lapangan, serta dokumentasi-dokumentasi yang diambil dilapangan untuk mendapatkan data yang diinginkan. Dengan ini peneliti menggunakan beberapa metode dan teknik pengumpulan data agar nantinya dapat memperoleh data yang objektif dan akurat/valid. Berikut metode yang digunakan peneliti dalam penelitian ini, yakni:

##### 1) Observasi

Metode observasi adalah metode yang dilakukan dengan jalan mengadakan pengamatan terhadap suatu objek penelitian dengan menggunakan seluruh alat indra. Interview (*Wawancara*).<sup>15</sup> Metode observasi ini digunakan untuk mengamati dan mendengar dalam rangka memahami, mencari jawaban terhadap fenomena yang terjadi dengan mencatat, merekam, memotret fenomena tersebut.

Metode observasi bisa diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan dengan sistematis fenomena-fenomena yang diselidiki, dalam arti yang luas observasi tidak hanya terbatas pada pengamatan yang dilakukan baik secara langsung atau tidak langsung<sup>16</sup>

Dalam penelitian ini observasi dilakukan untuk mendapatkan data-data yang diperlukan seputar pembangunan polisi tidur (*speed bump*) di beberapa kawasan jalan

---

<sup>15</sup>Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek* (Jakarta: Rineka Cipta, 1998), 107.

<sup>16</sup>Sutrisno Hadi, *Metodelogi Reseach II*, (Cet 20; Yogyakarta: Andi Offset, 1991), 136.

Kota Surakarta antara lain dan beberapa kawasan Jalan Kota Surakarta seperti di Jalan Wijaya Kusuma Kecamatan Serengan Kota Surakarta, Jalan Dokter Cipto Mangunkusumo Kecamatan Laweyan Kota Surakarta, Jalan Dokter Cipto Mangunkusumo Kecamatan Banjarsari Kota Surakarta.

## 2) Wawancara (*Interview*)

Wawancara (interview) adalah suatu percakapan dengan maksud tertentu.<sup>17</sup> Wawancara merupakan suatu proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab, sambil bertatap muka antara penanya atau pewawancara dengan penjawab atau responden dengan menggunakan alat yang dinamakan interview guide (panduan wawancara).

Wawancara adalah metode pengumpulan data melalui informasi dengan bertanya langsung kepada informan.<sup>18</sup> Dengan kegiatan wawancara tersebut peneliti mendapatkan keterangan ataupun informasi yang ada di lokasi penelitian. Dalam melakukan wawancara tentunya peneliti telah menyiapkan beberapa pertanyaan sesuai tema pada penelitian, namun juga masih diikuti dengan beberapa anak pertanyaan yang dianggap perlu ketika melaksanakan wawancara tersebut. Pencatatan data yang utama peneliti melakukan wawancara kepada bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manejement dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

---

<sup>17</sup>Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif* (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 1991), 135

<sup>18</sup>Amirudin, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta : Raja Grafindo, 2006), 270

### 3) Studi Dokumentasi

Studi dokumen meliputi studi bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Studi dokumen merupakan langkah awal dari setiap penelitian hukum. Hal ini dikarenakan setiap penelitian hukum selalu bertolak dari premis normatif. Studi dokumen bertujuan untuk memeriksa ulang validitas dan reliabilitas yang dapat menentukan hasil dari suatu penelitian.<sup>19</sup>

Dokumentasi merupakan salah satu metode pengumpulan data yang digunakan untuk mencari data sekunder yang berupa dokumen-dokumen dan literatur yang memiliki relevansi dengan penelitian ini. Dalam melakukan pengumpulan data dokumentasi ini peneliti mengumpulkan dokumen-dokumen yang terkait dengan Polisi Tidur atau *Speed Bump* di Kota Surakarta.

## 5. Metode Pengolahan Data

Dalam penelitian ini untuk mengecek keabsahan data digunakan metode Triangulasi dengan sumber, yang berarti membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam penelitian kualitatif.<sup>20</sup>

Metode Triangulasi dengan sumber dapat diperoleh dengan jalan:

---

<sup>19</sup>Amiruddin dan Zainal Asikin, Pengantar Metode Penelitian Hukum (Jakarta Rajawali Press, 2006), 68

<sup>20</sup>Lexy J. Moleong, Metode Penelitian Kualitatif, Edisi Revisi (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2005), 330.

- 1) Membandingkan dari hasil pengamatan dengan data hasil wawancara;
- 2) Membandingkan apa yang dikatakan orang didepan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi;
- 3) Membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu;
- 4) Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagi pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang yang berpendidikan menengah atau tinggi, orang berada, orang pemerintahan;
- 5) Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.

Untuk mengecek keabsahan data pada penelitian ini digunakan salah satu metode triangulasi, yaitu dengan cara membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan. Hasil wawancara mengenai efektivitas penggunaan *speed bump* sebagai pengendali dan pengaman pengguna jalan berdasarkan Pasal 11 Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggara Perhubungan

## **6. Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu ini sangat penting sebagai bahan acuan dan masukan dalam melakukan penelitian, maka peneliti mencari beberapa judul penelitian untuk mengetahui persamaan dan perbedaan dalam penelitian yang dibuat. Dari penelitian

yang ada, peneliti menemukan beberapa judul penelitian yang ada hubungannya dalam penelitian ini.

*Pertama*, “Pemasangan Alat Penghambat Jalan ‘Polisi Tidur’ Dijalan Umum Menurut Pasal 25 ayat 1 huruf (E) UU Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Perspektif Siyasa Syar’iyyah (Studi Kasus di Pabrik kulit Wonocolo Surabaya)” Oleh Fawaid (Fakultas Syariah Institut Agama Islam Negri Sunan Ampel Surabaya Tahun 2013). Skripsi ini membahas tentang bahwasannya pemasangan polisi tidur di jalan umum yang dilakukan masyarakat belum sesuai dengan teknis yang telah ditetapkan, sehingga berakibat banyaknya polisi tidur yang dibuat dapat membahayakan pengguna jalan. Perbedaan skripsi ini adalah lebih menekankan kepada ketentuan pemasangan alat penghambat jalan polisi tidur “*Speed Bump*” di jalan umum menurut UU yang berlaku.

*Kedua*, “Analisis pengaruh “*Speed Bump*” (Polisi Tidur) terhadap kecepatan (Studi Kasus Pemuda sungailiat-Bangka)” Oleh Zogas Gautama (Fakultas Teknik, Universitas Bangka Belitung Tahun 2015). Skripsi ini membahas tentang pengaruh polisi terhadap kecepatan pada ruas jalan Pemuda Sungailiat tersebut. Perbedaan skripsi ini adalah lebih menekankan pada pengaruh pemasangan polisi tidur dengan tingkat pelayanan jalan dan pengaruh jarak polisi tidur terhadap kecepatan kendaraan.

*Ketiga*, “Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Pemasangan Portal dan Polisi Tidur di Kota Bandung” Oleh Muhammad Ruby Khadafi (Fakultas hukum, Universitas Katolik Parahyangan tahun 2017). Skripsi ini membahas tentang pemasangan portal penghalang dan polisi tidur tanpa izin disebabkan bahwa banyak portal dan polisi tidur dikawasan Kota Bandung memberikan ketidaknyamanan berlalu lintas bagi masyarakat Kota Bandung. Perbedaan skripsi ini lebih menekankan kepada kesadaran masyarakat terhadap ketertiban jalan dan fasilitas umum dalam perda Kota Bandung.

**Tabel 2.1**  
**Orisinalitas Penelitian**

<b>No</b>	<b>Peneliti</b>	<b>Judul</b>	<b>Persamaan</b>	<b>Perbedaan</b>
1.	Fawaid Fakultas Syariah  Institut Agama Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya Tahun 2013	Pemasangan Alat Penghambat Jalan 'Polisi Tidur' Dijalan Umum Menurut Pasal 25 ayat 1 Huruf (E) UU Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Perspektif Siyasa Syar'iyah (Studi Kasus di Pabrik kulit Wonocolo,	Membahas terkait “ <i>Speed Bump</i> ”(Polisi tidur)	Lebih menekankan kepada ketentuan pemasangan alat penghambat jalan polisi tidur “ <i>Speed Bump</i> ” dijalan umum menurut UU yang berlaku.  Sedangkan dalam penelitian ini membahas tentang efektivitas Perda Kota Surakarta terkait

		Surabaya)		pembangunan “ <i>Speed Bump</i> ” ( <i>Polisi Tidur</i> ) dan lebih menekankan pada kebijakan Dinas Perhubungan Kota Surakarta.
2.	Zogas Gautama (Fakultas Teknik, Universitas Bangka Belitung Tahun 2015	pengaruh “ <i>Speed Bump</i> ” ( <i>Polisi Tidur</i> ) terhadap kecepatan (Studi Kasus Pemuda sungailiat-Bangka	Membahas terkait “ <i>Speed Bump</i> ” ( <i>Polisi Tidur</i> )	Lebih menekankan pada pengaruh pemasangan polisi tidur dengan tingkat pelayanan jalan dan pengaruh jarak polisi tidur terhadap kecepatan kendaraan.  Sedangkan dalam penelitian ini membahas tentang efektivitas Perda Kota Surakarta terkait pembangunan “ <i>Speed Bump</i> ” ( <i>Polisi Tidur</i> ) dan lebih menekankan pada kebijakan Dinas Perhubungan Kota Surakarta.
3.	Muhammad Ruby Khadafi (Fakultas	Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap	Membahas terkait “ <i>Speed</i>	Lebih menekankan kepada kesadaran masyarakatan

	hukum, Universitas Katolik Parahyangan, 2017	Pemasangan Portal dan Polisi Tidur di Kota Badung	<i>Bump</i> ''(Polisi Tidur)	terhadap ketertiban jalan dan fasilitas umum dalam perda Kota Bandung. Sedangkan dalam penelitian ini membahas tentang efektivitas Perda Kota Surakarta terkait pembangunan "Speed Bump" ( <i>Polisi Tidur</i> ) dan lebih menekankan pada kebijakan Dinas Perhubungan Kota Surakarta.
--	--	---	---------------------------------	--

## 7. Sistematika Pembahasan

Untuk memudahkan pembaca dalam memahami penelitian ini, baik dari segi materi maupun muatannya serta memudahkan untuk mengetahui dan memahami hubungan antara sub bahasan yang satu dengan yang lain sebagai suatu rangkaian yang konsisten, maka hasil penelitian ini ditulis dengan sistematika. Dapat dipaparkan sistematika penyusunannya sebagai berikut

## **Bab I: Pendahuluan**

Bab ini berisi pendahuluan yang memaparkan tentang latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, definisi operasional, dan sistematika penulisan. Latar belakang pada penelitian ini menguraikan keadaan atau hal-hal yang menimbulkan masalah yang ingin diteliti. Batasan masalah memberi batasan pembahasan dalam skripsi. Rumusan masalah. Tujuan penelitian menjelaskan hasil yang akan dicapai dalam penelitian. Manfaat penulisan berisi penjelasan tentang kegunaan dan manfaat penelitian untuk kepentingan pengembangan teori dan/atau praktik, dan pengembangan pendidikan di samping juga penjelasan tentang kegunaan dan manfaat bagi masyarakat. Dan metode penelitian terdiri dari jenis penelitian menggunakan jenis penelitian yuridis empiris yang mengkaji ketentuan hukum yang berlaku, serta apa yang terjadi dalam kenyataan di masyarakat, pendekatan penelitian pendekatan yuridis sosiologis, pendekatan yuridis sosiologis adalah mengidentifikasi dan mengkonsepsikan hukum sebagai institusi sosial yang riil dan fungsional dalam system kehidupan yang nyata, lokasi penelitian digunakan penelitian yang diambil adalah di Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang beralamat di Jalan Menteri Supeno No 7, Manahan Kecamatan Banjarsari Kota Surakarta Jawa Tengah dan beberapa kawasan jalan Kota Surakarta seperti di Jalan Wijaya Kusuma Kecamatan Serengan Kota Surakarta, Jalan Dokter Cipto Mangunkusumo Kecamatan Laweyan Kota Surakarta, Jalan Dokter Cipto Mangunkusumo Kecamatan Banjarsari

Kota Surakarta, jenis dan sumber data yang digunakan pada penelitian empiris berasal dari data primer yaitu data yang langsung diperoleh dari masalah melalui wawancara dan observasi untuk penelitian kualitatif, metode pengumpulan data dari hasil pengumpulan data dengan wawancara bersama narasumber, observasi, lapangan serta dokumentasi-dokumentasi yang diambil dilapangan untuk mendapat data yang diinginkan. Penelitian terdahulu berisi informasi tentang penelitian yang telah dilakukan peneliti-peneliti sebelumnya, baik dalam buku yang sudah diterbitkan maupun berupa tesis atau skripsi yang belum diterbitkan. Sistematika pembahasan menguraikan tentang penulisan skripsi mulai bab pertama pendahuluan sampai penutup.

## **Bab II: Tinjauan Pustaka**

Bab ini meliputi penelitian terdahulu dan kerangka teori.. Adapun kajian pustaka berisi tentang teori dan/atau konsep-konsep yuridis sebagai landasan teoritis untuk pengkajian dan analisis masalah. Kerangka Teori terdiri dari Teori Efektivitas Hukum terdiri dari pengertian dan teori efektivitas hokum soerjono soekanto, yang kedua alat pembatasan keepatan (*Speed Bump*) terdiri dari pengertian, spesifikasi pembuatan alat pembatasan kecepatan (*Speed Bump*) dan klasifikasi jalan, yang ketiga wewenang penyelenggara pembuatan alat pembatasan kecepatan (*Speed Bump*)

### **Bab III: Hasil dan Pembahasan**

Bab ini berisi tentang hasil penelitian dan pembahasan, berisi paparan data, analisis data yang berisi tentang kebijakan Dinas Perhubungan tentang pembangunan *Speed Bump* (Polisi Tidur) di Kota Surakarta. Hasil dan pembahsan menjelaskan antara lain Deskripsi wilayah yang menjelaskan gambaran umum Kota Surakarta, Dinas perhubungan Kota Surakarta, Efektivitas Pembangunan Polisi Tidur (*Speed Bump*) sebagai alat pengendalian dan pengguna jalan di Kota Surakarta, Tindakan dan Upaya Pemerintah dalam mengetasi Pembangunan Polisi Tidur (*Speed Bump*) yang Belum Sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Surakarta Pasal 11 Nomor 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Factor penghambat dan pendukung dalam pelaksanaan pembangunan Polisi Tidur (*Speed Bump*) yang Belum Sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Surakarta Pasal 11 Nomor 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

### **Bab VI: Penutup**

Bab ini berisi kesimpulan dan saran dari pembahasan

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Teori Efektivitas Hukum**

##### **1. Pengertian Teori Efektivitas Hukum**

Kata Efektif berasal dari bahasa Inggris yaitu *effective* yang berarti berhasil, atau sesuatu yang dilakukan berhasil dengan baik. Kamus ilmiah populer mendefinisikan efektivitas sebagai ketepatan pembuatan, hasil guna atau menunjang tujuan. Robbins memberikan definisi efektivitas sebagai tingkat pencapaian organisasi dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Efektivitas organisasi adalah konsep tentang efektif dimana sebuah organisasi bertujuan untuk menghasilkan.

Istilah Teori Efektivitas Hukum berasal dari terjemahan bahasa Inggris, yaitu *effectiveness of the legal theory*, bahasa Belanda disebut dengan *effectiviteit van the juridiesche the orie*, bahasa Jermannya yaitu *wirksamkeit der rechtlichen theorie*.<sup>21</sup> Ada 3 suku kata yang terkandung dalam teori efektivitas hukum, yaitu teori, efektivitas, dan hukum. Didalam Kamus Besar

---

<sup>21</sup>Salim HS dan Erlies Septiana Nur Bani, *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2013), 302.

Bahasa Indonesia (KBBI), ada 2 istilah yang berkaitan dengan efektivitas, yaitu efektif dan keefektifan.<sup>22</sup>

a. Efektif adalah:

- (1) Ada efeknya (akibatnya, pengaruhnya, kesannya)
- (2) Manjur atau mujarab
- (3) Dapat membawa hasil, berhasil guna (tentang usaha, tindakan)
- (4) Mulai berlaku (tentang undang-undang, peraturan)

b. Keefektifan adalah:

- (1) Keadaan berpengaruh, berkesan
- (2) Kemanjuran, kemujaraban
- (3) Keberhasilan (usaha, tindakan)
- (4) Hal mulai berlakunya (undang-undang peraturan).

Efektivitas hukum dalam tindakan atau realita hukum dapat diketahui apabila seseorang menyatakan bahwa suatu kaidah hukum berhasil atau gagal mencapai tujuannya, maka hal itu biasanya diketahui apakah pengaruhnya berhasil mengatur sikap tindak atau perilaku tertentu sehingga sesuai dengan tujuan atau tidak. Salah satu upaya yang biasanya dilakukan agar supaya masyarakat mematuhi kaidah hukum adalah dengan mencantumkan sanksi-sanksinya. Sanksi-sanksi tersebut bisa berupa sanksi negatif atau sanksi

---

<sup>22</sup>Salim HS dan Erlies Septiana Nur Bani, *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2013), 308

positif, yang maksudnya adalah menimbulkan rangsangan agar manusia tidak melakukan tindakan tercela atau melakukan tindakan terpuji.

Sedangkan efektivitas hukum dalam masyarakat, yakni membahas bagaimana daya kerja hukum mengatur dan/atau memaksa masyarakat untuk taat kepada hukum. Oleh karena itu jika ingin mengetahui efektivitas suatu hukum, maka dapat di ukur dengan sejauh mana aturan hukum tersebut ditaati atau tidak ditaati.<sup>23</sup> Seseorang mentaati atau tidak suatu aturan hukum tergantung pada kepentingannya. Jika ketaatan sebagian besar masyarakat terhadap suatu aturan hukum hanya karena kepentingan dengan unsur takut akan adanya sanksi dengan hukum, maka dapat dikatakan derajat ketaatannya sangat rendah, karena hal ini membutuhkan pengawasan terhadap masyarakat secara terus-menerus tanpa adanya kesadaran taat hukum dari masyarakat itu sendiri. Berbeda jika ketaatan terhadap suatu aturan hukum dengan unsur internalization, yaitu ketaatan karena menurutnya aturan hukum tersebut benar-benar cocok dengan nilai interistik yang dianutnya, maka dapat dikatakan bahwa derajat ketaatannya sangatlah tinggi.

---

<sup>23</sup>Salim HS dan Erlies Septiana Nur Bani, *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, (Jakarta:Rajawali Pers,2013), 305

## 2. Teori Efektivitas Hukum Soerjono Soekanto

Menurut Soerjono Soekanto dalam menggunakan tolak ukur efektivitas dalam penegakan hukum pada 5 hal yakni:<sup>24</sup>

### (1) Faktor Hukum

Hukum berfungsi untuk keadilan, kepastian dan kemanfaatan. Dalam praktik penyelenggaraan hukum dilapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan. Kepastian hukum sifatnya kongkret berwujud nyata, sedangkan keadilan bersifat abstrak sehingga ketika seorang hakim memutuskan suatu perkara secara penerapan undang-undang saja maka ada kalanya nilai keadilan itu tidak tercapai. Maka ketika melihat suatu permasalahan mengenai hukum setidaknya keadilan menjadi prioritas utama. Karena hukum tidaklah semata-mata dilihat dari sudut hukum tertulis saja.

### (2) Faktor Penegak Hukum

Dalam berfungsinya hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peran penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, berarti ada masalah. Selama ini ada kecendrungan yang kuat dikalangan masyarakat untuk mengartikan hukum sebagai petugas atau penegak hukum, artinya hukum di identikan dengan tingkahlaku nyata petugas atau penegak hukum. Namun dalam

---

<sup>24</sup>Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. (Jakarta:PT.Raja Grafindo Persada, 2007) 5

melaksanakan wewenangnya sering kali timbul persoalan karena sikap atau perlakuan yang dipandang melampaui wewenang atau perbuatan lainnya yang dianggap melunturkan citra dan wibawa penegak hukum. Hal ini disebabkan oleh kualitas yang rendah dari aparat penegak hukum tersebut.<sup>25</sup>

### (3) Faktor Sarana atau Fasilitas Pendukung

Mencakup perangkat lunak dan perangkat keras menurut Soerjono Soekanto bahwa para penegak hukum tidak dapat bekerja dengan baik apabila tidak dilengkapi dengan kendaraan dan alat-alat komunis yang proporsional. Oleh sebab itu, sarana atau fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting didalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut, tidak mungkin penegak hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual.<sup>26</sup>

### (4) Faktor Masyarakat

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian didalam masyarakat. Setiap warga atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum. Persoalan yang muncul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang. Dengan adanya derajat kepatuhan hukum

---

<sup>25</sup>Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. (Jakarta:PT.Raja Grafindo Persada, 2007) 21

<sup>26</sup>Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. (Jakarta:PT.Raja Grafindo Persada, 2007) 37

masyarakat terhadap hukum, merupakan salah-satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

(5) Faktor Kebudayaan

Pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai mana yang merupakan konsepsi-konsepsi yang abstrak mengenai apa yang dianggap baik (sehingga dituruti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari). Maka, kebudayaan Indonesia merupakan dasar atau mendasari hukum adat yang berlaku. Disamping itu berlaku pula hukum tertulis (perundang-undangan), yang dibentuk oleh golongan tertentu dalam masyarakat yang mempunyai kekuasaan dan wewenang untuk itu. Hukum perundang-undangan tersebut harus dapat mencerminkan nilai-nilai yang menjadi dasar dari hukum adat, agar hukum perundang-undangan tersebut dapat berlaku secara efektif.

Dari kelima faktor diatas yang saling berkaitan menjadi hal pokok dalam penegakan hukum, serta sebagai tolak ukur dari efektivitas penegakan hukum. Faktor penegakan hukumnya sendiri merupakan titik sentralnya. Hal ini disebabkan baik undang-undangnya disusun oleh penegak hukum, penerapannya

pun dilaksanakan oleh penegak hukum dan penegakan hukumnya sendiri juga merupakan panutan oleh masyarakat luas.<sup>27</sup>

## **B. Alat Pembatas Kecepatan (*Speed Bump*)**

### **1. Pengertian Alat Pembatasan Kecepatan (*Speed Bump*)**

Alat pembatas kecepatan terbagi menjadi 3, yaitu meliputi *speed bump*, *speed hump*, dan *speed table*. Namun pada pembahasan kali ini lebih terfokus pada *Speed bump*<sup>28</sup>. Alat pembatas kecepatan (*Speed Bump*) yang dimaksud adalah digunakan untuk memperlambat kecepatan kendaraan berupa peninggian sebagian badan jalan dengan lebar dan kelandaian tertentu yang posisinya melintang terhadap badan jalan.<sup>29</sup>

*Speed bump* atau polisi tidur adalah salah-satu aplikasi karet untuk mendukung keselamatan di jalan raya. Panjang polisi tidur karet atau *speed bump* dapat disesuaikan dengan lebar jalan raya atau sesuai kebutuhannya. *Speed bump* didesain dalam bentuk panel-panel dengan ukuran sedang yang memiliki kesamaan bentuk sehingga mudah untuk dipasang atau digabungkan, dan dilengkapi juga dengan polisi tidur karet berbentuk setengah lingkaran untuk dipasang pada ujung-ujung dari rangkaian polisi tidur karet/rubber speed

---

<sup>27</sup>Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. (Jakarta:PT.Raja Grafindo Persada, 2007) 53

<sup>28</sup>Pasal 3 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan no 82 Tahun 2018.

<sup>29</sup>Pasal 3 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan no 82 tahun 2018

bumper tersebut. Hal itu bertujuan sebagai untuk pengaman dan membuat rangkaian polisi tidur karet akan lebih awet. Polisi tidur karet/rubber speed bumper biasanya juga diproduksi dengan warna hitam dan kuning menggunakan bahan karet yang bertujuan agar tahan cuaca sehingga sesuai untuk pemakaian indoor maupun outdoor.

Keberadaan *speed bump* yang terdapat di jalan kawasan pemukiman atau jalan umum tengah menjadi sorotan. Karena terdapat beberapa polisi tidur pada kenyataannya masih belum memenuhi standar pembuatan yang telah diatur. Hal ini membuktikan bahwa kurangnya pengawasan dan tindakan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surakarta terhadap legalitas penggunaan *speed bump* ini. Pemerintah telah memberikan penjelasan mengenai polisi tidur atau *speed bump* yang telah dituangkan didalam Peraturan Menteri Perhubungan No 82 tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan yang mengatur mengenai spesifikasi pembuatan *speed bump* yang sesuai dengan peraturan yang berlaku. Kemudian dilanjutkan penerapannya di Kota Surakarta dimana peraturannya telah diatur dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta No 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Alat penghambat jalan atau *speed bump* keberadaannya dibuat untuk membatasi kecepatan, khususnya pada lingkungan pemukiman yang sering kali

dilewati oleh para pengendara yang kurang menaati peraturan lalu lintas, sehingga kawasan tersebut seringkali terjadi kecelakaan dan juga menimbulkan ketidak nyamanan bagi masyarakat dikawasan tersebut.

Polisi tidur dibuat agar menjaga ketentraman bagi pengguna jalan yang melintas pada kawasan tertentu dimana hal ini memunculkan inisiatif dari kelompok masyarakat dikawasan tersebut untuk membatasi kecepatan kendaraan dengan cara membuat polisi tidur agar jalanan dikawasan tersebut tidak nyaman dilalui dengan kecepatan tinggi. Tetapi inisiatif dari masyarakat dengan membuat polisi tidur justru menimbulkan resiko permasalahan baru seperti kerusakan pada kendaraan, mencelakai orang lain dan juga justru mencelakai para pengguna jalan itu sendiri. Hal tersebut terjadi disebabkan penempatan polisi tidur yang telah banyak dijumpai menyalahi aturan dan tidak sesuai dengan standar yang telah diatur.

## **2. Spesifikasi Pembuatan Alat Pembatas Kecepatan (*Speed Bump*)**

Dalam pembuatan polisi tidur (*Speed Bump*) harus sesuai dengan peraturan yang telah diatur, dimana pembuatan bahan, ketinggian, serta kombinasi garis warna telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan pasal 3 No 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

yang menjelaskan bahwa *speed bump* sebagai mana dimaksud pada ayat (2) huruf a berbentuk penampang melintang dengan spesifikasi :<sup>30</sup>

- a) Terbuat dari bahan badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang memiliki pengaruh serupa.
- b) Memiliki ukuran tinggi antara 8 (delapan) sampai dengan 15 (lima belas) senti meter, lebar bagian atas antara 30 (tiga puluh) sampai dengan 90 (Sembilan puluh) senti meter dengan kelandaian yang paling banyak 15 % (lima belas persen), dan
- c) Memiliki kombinasi warna kuning atau putih berukuran 20 (dua puluh) senti meter dan warna hitam berukuran 30 (tiga puluh) senti meter.

*Speed bump* berbentuk penampang melintang, dipasang pada area parker, jalan private atau jalan lingkungan terbatas dengan kecepatan operasional/kendaraan dibawah 10km/jam dengan spesifikasi yang meliputi:

- 1) Tinggi maksimal 15cm
- 2) Lebar bagian atas minimal 30cm
- 3) Kelandaian maksimal 15%

Dengan kombinasi warna kuning atau putih yang berukuran 20cm dan warna hitam berukuran 30cm, dengan sudut kemiringan pewarnaan

---

<sup>30</sup>Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan no 82 tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.

kekanan 30 derajat sampai 45 derajat.<sup>31</sup> Alat pengendali dan pengaman pengguna jalan juga termasuk dalam pasal 11 Peraturan Daerah Kota Surakarta no 1 tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan yakni:<sup>32</sup>

#### Pasal 11

(1) Perlengkapan jalan terdiri dari :

- a. Alat pemberi isyarat lalu lintas
- b. Rambu lalu lintas
- c. Marka jalan
- d. Alat penerangan jalan
- e. Alat pengendali pemakai jalan, terdiri atas :
  1. Alat pembatas kecepatan, dan
  2. Alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan
- f. Alat pengawasan dan pengaman jalan, terdiri atas :
  1. Pagar pengaman
  2. Cermin tikungan
  3. Tanda patok tikungan
  4. Pulau-pulau lalu lintas
  5. Pengaduh, dan

---

<sup>31</sup>Pasal 3 ayat (3) jo.pasal 40 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan No82 tahun 2018 jo. Angka I huruf a lampiran Peraturan Menteri Perhubungan no 82 tahun 2018.

<sup>32</sup>Pasal 11 Peraturan Daerah Kota Surakarta no 1 tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

## 6. Median jalan

- g. Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat, dan/atau
- h. Fasilitas pendukung kegiatan LLAJ yang berada di jalan maupun diluar badan jalan

(2) Perencanaan penyediaan perlengkapan jalan sebagai mana dimaksud pada ayat (1) disusun oleh Dinas untuk jangka waktu paling lama 5 (lima) tahun.

(3) Penyediaan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh Dinas.

## 3. Klasifikasi jalan

Pengelompokkan jalan yang sesuai dengan ketentuan yang telah diatur dalam peraturan undang-undang no 38 tahun 2004 Tentang Jalan, yaitu jalan terdiri dari jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum diklasifikasikan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas.<sup>33</sup>

### 1. Klasifikasi jalan umum berdasarkan fungsinya:<sup>34</sup>

- a) Jalan arteri
- b) Jalan kolektor
- c) Jalan local
- d) Jalan lingkungan

### 2. Klasifikasi jalan berdasarkan statusnya :<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup>Pasal 6 undang-undang no 38 tahun 2004 Tentang Jalan.

<sup>34</sup>Pasal 8 undang-undang no 38 tahun 2004 Tentang Jalan.

- a) Jalan nasional
- b) Jalan provinsi
- c) Jalan kabupaten
- d) Jalan kota
- e) Jalan desa

3. Klasifikasi jalan umum berdasarkan kelasnya:<sup>36</sup>

- a) Jalan bebas hambatan.
- b) Jalan raya
- c) Jalan sedang
- d) Jalan kecil

Sedangkan jalan khusus bukan diperuntukan untuk lalu lintas umum dalam hal distribusi barang dan jasa.

Dalam undang-undang no 38 tahun 2004 pasal 1 ayat 4 mengatakan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah atau air serta diatas permukaan air, kecuali jalan kreta api, jalan lori, dan jalan kabel. Prasarana jalan digunakan sebagai sarana

---

<sup>35</sup>Pasal 9 undang-undang no 38 tahun 2004 Tentang Jalan.

<sup>36</sup>Pasal 10 undang-undang no 38 tahun 2004 Tentang Jalan.

lalu lintas untuk melayani pergerakan manusia atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan.<sup>37</sup>

### **3. Wewenang Penyelenggaraan Pembuatan Alat Pembatas Kecepatan (*speed bump*)**

Indonesia adalah Negara Hukum, dimana hal tersebut telah tercantum pada Pasal 1 Ayat 3 dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 hasil Amandemen ke-4.<sup>38</sup> Negara hukum secara sederhana adalah Negara yang penyelenggaraan kekuasaan pemerintahannya didasarkan atas hukum. Dalam Negara hukum, kekuasaan menjalankan pemerintahan berdasarkan kedaulatan hukum dan bertujuan untuk menjalankan ketertiban hukum.

Hukum adalah peraturan yang berupa Norma dan sanksi yang dibuat dengan tujuan untuk mengatur tingkah laku manusia, menjaga ketertiban, keadilan, mencegah terjadinya kehancuran. Hukum memiliki tugas untuk menjamin bahwa adanya kepastian hukum dalam suatu masyarakat. Pada substansinya bahwa hukum tidak akan bisa lepas dari masyarakat.

Adapun Utrecht dalam bukunya "*Pengantar Hukum Indonesia*" memberikan pengertian mengenai hukum yaitu himpunan peraturan-peraturan dan larangan-

---

<sup>37</sup>Adi Sasmita.S.A, *Perencanaan Pembangunan Infra Struktur Transportasi Wilayah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu 2012).

<sup>38</sup>Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

larangan yang mengurus tata tertib suatu masyarakat dan karena harus ditaati oleh masyarakat.<sup>39</sup>

Menurut H.D.Stoud seperti dikutip Ridwan HR, pengertian kewenangan adalah “keseluruhan aturan-aturan yang berkenan dengan perolehan dan pembuatan wewenang pemerintah oleh subyek hukum publik didalam hubungan hukum publik”.<sup>40</sup> Sedangkan menurut Ateng Syafrudin pengertian wewenang adalah suatu “*ontherdeer*” (bagian) tertentu saja dari kewenangan. Didalam kewenangan terdapat wewenang.<sup>41</sup>

Wewenang penyelenggaraan pembuatan *speed bump* diatur dalam Pasal 26 Undang-Undang Nomer 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut:<sup>42</sup>

- 1) Penyediaan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 25 ayat (1) diselenggarakan oleh :
  - a. Pemerintah untuk jalan nasional,
  - b. Pemerintah provinsi untuk jalan provinsi,
  - c. Pemerintah kabupaten/kota untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa, atau
  - d. Badan usaha jalan tol untuk jalan tol

---

<sup>39</sup>Utrecht, *Pengantar Hukum Indonesia*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1989) 3.

<sup>40</sup>Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*. (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2008), 110.

<sup>41</sup>Ateng Syafrudin, *Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggung Jawab*, Jurnal Projustisia Edisi IV, (Bandung: Universitas Parahyangan, 2000), 22.

<sup>42</sup>Pasal 26 Undang-Undang nomer 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- 2) Penyediaan perlengkapan jalan sebagai mana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dengan adanya peraturan yang telah ditetapkan maka masyarakat tidak memiliki hak dan kewenangan untuk membuat polisi tidur (*speed bump*). Jika masyarakat ingin membuatnya maka terlebih dahulu harus mengajukan izin sesuai dengan prosedur yang ada.

Jika dalam pembuatan alat pembatas kecepatan yang dilakukan oleh sebagian masyarakat tidak memiliki izin kepada yang berwenang dalam pembuatan alat pembatas kecepatan serta tidak sesuai dengan standar dan mengabaikan aturan maupun keamanan lalu lintas yang akan mengakibatkan fungsi jalan terganggu dan tidak sesuai dengan sebagaimana mestinya yang telah diatur dalam pasal 28 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu:<sup>43</sup>

- 1) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan.
  - 2) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagai mana dimaksud dalam pasal 25 ayat (1)
- Didalam Kota Surakarta dalam wewenang penyelenggaraan pembuatan perlengkapan jalan (*speed bump*) telah diatur dalam Peraturan Daerah Kota

---

<sup>43</sup>Pasal 28 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan pada Bagian Kedua Tentang Perlengkapan Jalan Pasal 12 yang menyebutkan:<sup>44</sup>

- 1) Pemasangan perlengkapan jalan dilakukan oleh dinas sesuai dengan persyaratan teknis dan rencana induk jaringan.
- 2) Pemasangan perlengkapan jalan yang dilakukan oleh Badan atau perorangan harus sesuai dengan persyaratan teknis dan dengan izin dinas.

---

<sup>44</sup>Pasal 12 Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

### **BAB III**

## **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Deskripsi Wilayah**

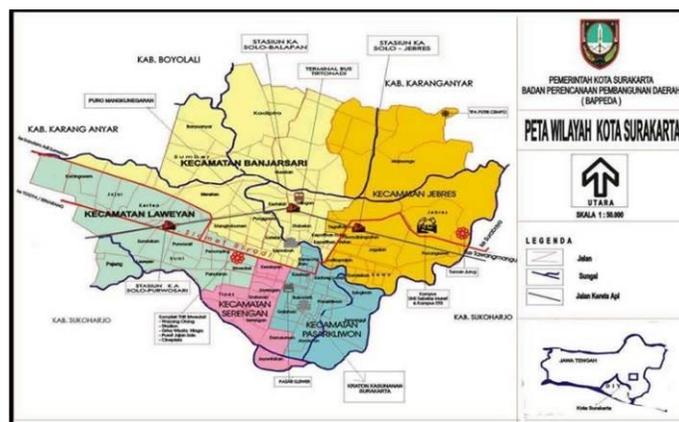
##### **1. Gambaran Umum Kota Surakarta**

Kota Surakarta juga disebut Solo atau Sala, adalah sebuah Kota yang terletak di Provinsi Jawa Tengah, Indonesia. Nama Surakarta digunakan dalam konteks formal, sedangkan nama Solo untuk konteks informal. Kota Surakarta berbatasan dengan Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Boyolali disebelah Utara, Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Sukoharjo disebelah Timur dan Barat, dan Kabupaten Sukoharjo di sebelah Selatan. Kota Surakarta juga merupakan Kota terbesar ke-tiga di pulau Jawa dibagian Selatan setelah Bandung dan Malang menurut jumlah penduduknya. Sisi timur Kota Surakarta dilewati oleh sungai yang diabadikan dalam salah-satu lagu kroncong, yaitu Bengawan Solo. Bersama dengan Yogyakarta, Surakarta merupakan pewaris kesultanan Mataram yang dipecah melalui perjanjian Gianti pada tahun 1755.

Kota Surakarta terletak diantara jalur Selatan Jawa dan jalur Semarang-Madiun yang menjadikan posisinya sangat strategis sebagai kota transit. Kota Surakarta dilintasi oleh jalan Nasional rute 15 yang menghubungkan antara Surabaya dan Yogyakarta, jaringan jalan tol Trans Jawa yang menghubungkan Surakarta dengan Jakarta, Semarang, dan Surabaya, serta jalan Provinsi yang

menghubungkan Surakarta dengan kota-kota lain di Jawa Tengah dan Jawa Timur. Kota Surakarta merupakan Kota yang terkurung daratan, sehingga tidak memiliki alat Transportasi air. Kota Surakarta juga dikenal sebagai daerah tujuan wisata yang biasanya didatangi oleh wisatawan dari kota-kota besar. Biasanya wisatawan yang berlibur ke Yogyakarta juga akan singgah ke Kota Surakarta, bisa juga sebaliknya. Yang menjadi tujuan utama wisata di Kota Surakarta adalah Kraton Surakarta, Pura Mangkunegaran, dan kampung-kampung batik serta pasar-pasar tradisionalnya. Wisata Sejarah bekas pabrik gula bernama De Tjolomadoe, Colomadu, Karanganyar. Di Kota Surakarta juga terdapat beberapa city walk yang ditujukan untuk para pejalan kaki dan pengendara sepeda, antara lain dikoridor ngarsopuro, disepanjang jalan Slamet Riyadi, dan disepanjang jalan Printis Kemerdekaan. Tempat-tempat yang ditunjuk sebaga city walk tidak boleh dilalui oleh kendaraan bermotor.

**Gambar 4.1**



**a. Keadaan Geografi**

Kota Surakarta terletak antara 110°45'15" dan 110°45'35" Bujur Timur dan antara 7°36' dan 7°56' Lintang Selatan. Kota Surakarta merupakan salah satu kota besar di Jawa Tengah yang menunjang kota-kota lain seperti Semarang dan Yogyakarta. Wilayah Kota Surakarta atau lebih dikenal dengan "Kota Solo" merupakan dataran rendah dengan ketinggian kurang lebih 92meter dari permukaan laut. Suhu udara rata-rata di Kota Surakarta adalah mencapai 21,8°C sampai dengan 33.1°C. sedangkan kelembaban udara antara 77% sampai dengan 95%. Berikut merupakan batasan wilayah pada Daerah Surakarta, yaitu:<sup>45</sup>

**Tabel 4.1**

Sebelah Utara	Kabupaten Boyolali
Sebelah Timur	Kabupaten Karanganyar
Sebelah Selatan	Kabupaten Sukoharjo
Sebelah Barat	Kabupaten Sukoharjo

---

<sup>45</sup>Si.Disperakim.Jatengprov.go.id, *Profil Kondisi Geografis Kota Surakarta*, diakses pada 25 Mei 2020.

## b. Luas Wilayah

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kota Surakarta, Kota Surakarta memiliki luas wilayah 46,01km<sup>2</sup>dengan kepadatan penduduk 12.220 jiwa/km<sup>2</sup>. Dan terbagi mejadi 5 (Lima) Kecamatan dengan 54 Kelurahan. 5 (lima) Kecamatan tersebut terdiri dari:<sup>46</sup>

**Tabel 4.2**

No	Kecamatan	Jumlah kelurahan	Daftar Kelurahan
1.	Banjarsasi, Surakarta  Luas Wilayah: 14,81km <sup>2</sup> atau 33,63%	15	1. Banyuanyar 2. Banjarsari 3. Gilingan 4. Joglo 5. Kadipiro 6. Keprabon 7. Kestalan 8. Ketelan 9. Manahan 10. Mangkubumen 11. Nusukan 12. Punggawan 13. Setabelan 14. Sumber 15. Timuran
2.	Jebres, Surakarta  Luas Wilayah: 12,58km <sup>2</sup> atau 28,57%	11	1. Gandekan 2. Jagalan 3. Jebres 4. Kepatihan wetan 5. Kepatihan kulon 6. Mojosongo 7. Pucang sawit 8. Purwodiningratan 9. Sewu

<sup>46</sup>Badan Pusat Statustik Kota Surakarta, diakses pada 25 Mei 2020

			10. Sudiro prajan 11. Tegalharjo
3.	Laweyan, Surakarta  Luas Wilayah: 8,64km <sup>2</sup> atau 19,62%	11	1. Bumi 2. Jajar 3. Karangasem 4. Kerten 5. Laweyan 6. Pajang 7. Panularan 8. Penumping 9. Purwosari 10. Sondakan 11. Sriwedari
4.	Pasar Kliwon, Surakarta  Luas Wilayah: 4,82km <sup>2</sup> atau 10,95%	10	1. Baluwarti 2. Gajahan 3. Joyosoran 4. Kampung baru 5. Kauman 6. Kedung lumbu 7. Mojo 8. Pasar kliwon 9. Sangkrah 10. Semanggi
5.	Serengan, Surakarta  Luas Wilayah: 3,19km <sup>2</sup> atau 7,24%	7	1. Danu kusuman 2. Jayengan 3. Joyotakan 4. Kemlayan 5. Kratonan 6. Serengan 7. Tipes

Sumber Data: Badan Pusat Statustik Kota Surakarta

## **2. Dinas Perhubungan Kota Surakarta**

### **a. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Surakarta**

Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang berlokasi di Jalan Menteri Supeno Nomor 7 Manahan, Banjarsari, Kota Surakarta yang terletak di Provinsi Jawa Tengah. Dinas Perhubungan Kota Surakarta memiliki tugas untuk menyelenggarakan urusan kebijakan perhubungan atau transportasi untuk wilayah Kota Surakarta. Fungsi dari Dinas Perhubungan yakni untuk merumuskan kebijakan bidang perhubungan dalam wilayah kerjanya, kebijakan teknis bidang perhubungan, penyelenggaraan administrasi termasuk perizinan angkutan perhubungan, evaluasi dan laporan terkait bidang perhubungan. Disisi lain Dinas Perhubungan juga menyiapkan SDM sedini mungkin dengan sekolah-sekolah binaan dibidang transportasi seperti Sekolah Tinggi Transportasi Darat (STTD) dan lainnya. Dinas Perhubungan juga memiliki wewenang untuk memberikan izin persuratan terkait transportasi dan perhubungan seperti urusan izin usaha angkutan, izin angkutan penumpang umum, izin angkutan barang, penerbitan izin trayek dan Kartu Pengawasan Angkutan Penumpang Umum, Izin Trayek Angkutan Antar Jemput, Izin Operasi Angkutan Sewa, Izin Operasi Angkutan Pariwisata, Surat Persetujuan

Izin Trayek, Izin Operasi Angkutan Taksi Antar Kota dalam Provinsi, dan urusan lalu lintas lainnya.<sup>47</sup>

b. Visi & Misi Dinas Perhubungan Kota Surakarta

1) Visi

Visi dari Dinas Perhubungan Kota Surakarta yakni Terwujudnya Lalu Lintas Angkutan Jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur dan nyamab serta efesien yang mampu memadukan modal transportasi sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan sector transportasi yang berwawasan lingkungan di Kota Surakarta.

Maksud dari visi Dinas Perhubungan Kota Surakarta tersebut diharapkan melalui penyelenggaraan pelayanan yang professional mampu membuka kesadaran masyarakat untuk berlalu lintas sesuai dengan peraturan yang berlaku, sehingga terciptanya lalu lintas yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, dan nyaman. Sehingga terciptanya keamanan dan kenyamanan saat berlalu lintas.

2) Misi

Dinas Perhubungan Kota Surakarta memiliki misi sebagai berikut:

- a) Menyelenggarakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta memberikan keselamatan dan ketertiban lalu lintas.

---

<sup>47</sup>Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

- b) Meningkatkan kesadaran masyarakat dalam menjaga sarana dan prasarana transportasi serta melaksanakan usaha tertib lalu lintas
  - c) Menyelenggarakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor dan perbengkelan
  - d) Menyelenggarakan pelayanan angkutan umum yang aman dan terjangkau oleh daya beli masyarakat
  - e) Menyelenggarakan pelayanan moda angkutan umum, penumpang, sarana dan prasarana Terminal Tirtonadi
  - f) Menyelenggarakan pelayanan aktivitas, sarana dan prasarana perparkiran
  - g) Menggali potensi serta meningkatkan pendapatan asli daerah
  - h) Menyelenggarakan administrasi keuangan, SDM, sarana dan prasarana perkantoran
- c. Tugas dan Fungsi

Dinas Perhubungan Kota Surakarta menyelenggarakan urusan pemerintah, angkutan, teknis sarana dan prasarana. Dinas Perhubungan Surakarta terbagi menjadi 3 bidang, yaitu:

- 1) Bidang Pengujian dan Perbengkelan yang bertugas sebagai berikut:
  - a) Melaksanakan pengelolaan, pemantauan dan penilaian terhadap penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor wajib uji.

- b) Melaksanakan pengaturan pemeliharaan, perawatan dan perbaikan fasilitas dan pralatan uji berkala secara priodit dan/atau secara insidentil.
  - c) Memberikan pertimbangan teknis persyaratan yang harus dimiliki stiap pemilik kendaraan bermotor wajib uji.
  - d) Memberikan pertimbangan teknis perizinan operasional bengkel umum dan/atau bengkel khusus.
  - e) Melakukan pembinaan, pengawasan dan evaluasi perbengkelan dan teknis kontruksi kendaraan yang bermotor.
  - f) Melaksanakan pemeliharaan, perawatan dan perbaikan fasilitas dan peralatan secara periodik dan/atau secara insidentil, pengaturan waktu kalibrasi dantera, inventarisasi fasilitas dan peralatan uji berkala.
- 2) Bidang Lalu Lintas yang bertugas sebagai berikut:
- a) Merumuskan kebijakan teknis dibidang lalu lintas
  - b) Merumuskan penetapan rencana induk jaringan lalu lintas
  - c) Menyelenggarakan penyediaan perlengkapan jalan di jalan daerah.
  - d) Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan daerah rekomendasi persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan di daerah.

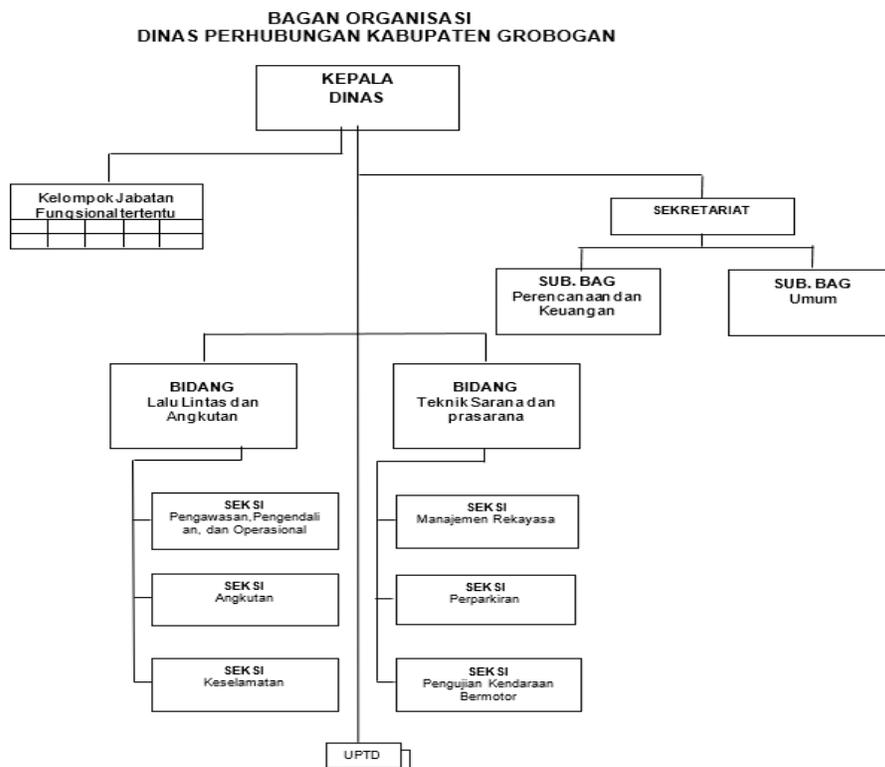
- e) Menyelenggarakan audit dan inspeksi keselamatan lalu lintas angkutan jalan di daerah.
- f) Melaksanakan pengembangan dan pengendalian jaringan intelegent transport sistem dan telekomunikasi.
- g) Merumuskan kebijakan teknis dibidang manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam lingkup kewenangannya.
- h) Merumuskan kebijakan teknis dibidang bimbingan, keselamatan dan ketertiban dalam lingkup kewenangannya.
- i) Memberikan pertimbangan teknis dan memantau atas penyelenggaraan penetapan rencana umum jaringan transportasi jalan di wilayah kota.
- j) Memberikan pertimbangan teknis dan memantau atas penilaian rekomendasi andalalin.
- k) Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang mejadi lingkup tugasnya.
- l) Melaksanakan penilaian inerja jaringan jalan diwilayah kota.
- m) Melaksanakan pengendalian lalu lintas berdasarkan peraturan perundang-undangan.
- n) Merumuskan kebutuhan, pengadaan, penempatan, pemasangan dan pemeliharaan rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat

lalu lintas serta prasarana lalu lintas yang lain sesuai peraturan perundang-undangan.

- 3) Bidang sekretariat yang bertugas sebagai berikut:
- a) Merumuskan kebijakan teknis, pembiinaan pengkoordinasian penyelebgaraan urusan kesekretariatan.
  - b) Mengelola administrasi perencanaan, evaluasi dan pelaporan.
  - c) Mengelola administrasi keuangan.
  - d) Mengelola administrasi umum.
  - e) Mengelola administrasi kepegawaian.
  - f) Melaksanakan penyusunan indicator dan pengukuran kinerja di bidang perencanaan, evaluasi dan pelaporan, keuangan, umum dan kepegawaian.
  - g) Melaksanakan koordinasidan verifikasi laporan penyusunan rencana strategis, rencana kerja, LKJIP, LKPJ, LPPD, dan EKPPD Dinas.

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang dipimpin oleh seorang Kepala Dinas dan dibantu beberapa Kepala Sub Bagian. Berikut adalah bagan dari Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta:

Gambar 4.2



**B. Efektivitas Pembangunan Polisi Tidur “*Speed Bump*” sebagai Alat Pengendali dan Pengaman Penggunaan Jalan**

Kota Surakarta merupakan Kota dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi, kecelakaan lalu lintas pun hampir tidak mungkin bisa dihindari. Demi meningkatkan keamanan dan kenyamanan lalu lintas, Pemerintah Kota Surakarta melengkapi fasilitas jalan, yakni salah satunya adalah pembangunan polisi tidur (*speed bump*). Adapun Pembangunan polisi tidur harus sesuai dengan aturan yang telah

ditetapkan. Sayangnya pembangunan polisi tidur (*speed bump*) sering kali dibangun tidak sesuai dengan peraturan yang telah dibuat.

Pihak DISHUB juga memiliki kewenangan memberitau bagaimana pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini yang benar sesuai dengan aturan yang berlaku. Pastinya polisi tidur atau tanggul jalan sendiri juga sangat berpengaruh untuk RUNK (Rencana Umum Nasional Keselamatan) maka dari itu untuk pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini sebenarnya harus sesuai dengan prosedur yang ada, dan yang berfungsi untuk memperlambat kecepatan kendaraan bermotor bukan nya malah membuat kecelakaan.<sup>48</sup>

Dan pada permasalahan ini pihak Dinas Perhubungan sebagai pembuat peraturan dan pihak yang menegakan hukum sudah memiliki aturan yang jelas tentang bagaimana pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan yang benar dan itu sudah dilakukan sosialisasi kepada masyarakat dan jika berbicara kembali kepada efektivitasnya yaitu ada ditentukan oleh 5 (lima) faktor, yaitu:

1. Faktor hukumnya sendiri (undang-undang)
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.

---

<sup>48</sup>Hasil wawancara dengan Hanif Ferdiansyah, staf manajemen bidang lalu lintas dan keselamatan Pada 18 Juni 2020 (Dinas perhubungan)

4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup

Disini bahwa efektivitas hukum juga sangat dipengaruhi oleh masyarakatnya juga yang dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan tetapi pada kenyataannya masyarakat di Kota Surakarta masih banyak yang melanggar aturan dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini, Yang dimana padahal dari pihak Dishub juga sudah membuat peraturan tentang itu, Tujuan dari masyarakat sebenarnya baik adalah membuat keadaan disekitarnya bisa aman dalam berkendara, tetapi dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini juga harus sesuai aturan yang berlaku. Dan tindakan tegas juga harus ditegakkan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Surakarta agar masyarakat di Kota Surakarta ini bisa tertib dan mematuhi peraturan yang ada dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini.

Tetapi pada kenyataannya juga yang ada pihak Dinas Perhubungan sebagai pembuat peraturan tersebut belum sangat tegas dalam menindak para masyarakat yang membuat polisi tidur atau tanggul jalan yang tidak sesuai aturan yang ada, Pihak Dinas Perhubungan bisa lebih tegas lagi dalam melakukan penindakan mungkin masyarakat juga paham bahwa yang mereka lakukan itu adalah hal yang salah dan tidak akan melakukan hal yang sama lagi yaitu membuat polisi tidur atau tanggul jalan sesuka hati

mereka yang tidak sesuai aturan yang berlaku. Masyarakat sendiri dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan pasti diawali oleh masyarakat yang pada awalnya membuat secara asal-asalan dan tidak sesuai dengan peraturan yang ada ini yang menyebabkan masyarakat lain nya ikut membuat polisi tidur atau tanggul jalan secara asal-asalan padahal pada kenyataannya pembuatannya sendiri pun ada aturan dan bisa dilihat bahwa secara teori dari efektivitas hukum menurut Soejono Soekanto.<sup>49</sup> Faktor dari masyarakat ini yaitu lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan belum sangat efektif di dalam masyarakat, masyarakat juga banyak yang tidak mengerti bagaimana pembuatan yang benar dan dari faktor penegakan hukum seharusnya lebih tegas menindak hal yang seperti ini, Jika dirasa masih kekurangan sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum mungkin bisa melakukan kerjasama yang lebih baik lagi dengan pihak kepolisian untuk menindak tegas masyarakat agar kejadian tersebut tidak terulang kembali di masyarakat yang lainnya. Jika hal tersebut dibiarkan secara terus-menerus akibatnya adalah akan menjadi suatu kebiasaan, dan pada teori efektivitas hukum yaitu faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup seperti masyarakat budaya masyarakat kita yg lebih takut pada orang-nya dari pada aturan hukumnya. Berarti budaya masyarakat kita lebih taat dan takut melanggar pada aparat penegaknya dibanding dengan sanksinya atau aturan hukumnya. Dari pihak Dishub mungkin harus lebih berkerjasama dengan pihak kepolisian bisa lebih

---

<sup>49</sup>efektivitas hukum menurut Soejono Soekanto

tegas dalam menindak, agar tidak ada pembuatan tanggul jalan atau polisi tidur yang tidak sesuai aturan lagi.

Teori efektivitas menurut Soerjono Soekanto, penegakan suatu hukum dapat dibagi menjadi 5 (lima) faktor, yaitu:

- 1) Faktor Hukum
- 2) Faktor Penegak Hukum
- 3) Faktor Sarana atau Fasilitas Pendukung
- 4) Faktor Masyarakat
- 5) Faktor Kebudayaan. Dalam suatu penegakan hukum,

kelima faktor tersebut saling berkaitan dalam halnya untuk menciptakan suatu penegakan hukum yang baik.<sup>50</sup>

Di Kota Surakarta sering kali terjadi pelanggaran hukum, salah satu diantaranya yakni dengan adanya pembuatan polisi tidur (*Speed Bump*) oleh masyarakat Kota Surakarta yang belum sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Akibat dari pembangunan polisi tidur (*Speed Bump*) yang asal-asalan, dimana menimbulkan suatu perkara yakni kecelakaan lalu lintas. Untuk mengatasi hal itu Pemerintah Kota Surakarta perlu menerapkan kelima faktor penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto demi kesejahteraan sosial. Menurut data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan Bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manajemen dan

---

<sup>50</sup>Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. (Jakarta:PT.Raja Grafindo Persada, 2007) 5

Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Surakarta tentang bagaimana efektivitas pembangunan polisi tidur (*Speed Bump*) yang telah diterapkan di Kota Surakarta.

“Terkait pembangunan polisi tidur yang ada di Kota Surakarta, sudah pastinya efektif atau tidaknya pembangunan polisi tidur tergantung dari masyarakat Kota Surakarta itu sendiri. Pembangunan polisi tidur yang dibuat oleh masyarakat yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dan juga pembangunan polisi tidur yang dibuat oleh pemerintah sangat efektif untuk penerapannya di Kota Surakarta. Tetapi dikarenakan masyarakat yang tidak taat aturan, karena mereka membangunnya tidak sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan, maka sering terjadi kecelakaan dimana yang membuat pembangunan polisi tidur itu menjadi tidak efektif”.<sup>51</sup>

Menurut data yang diperoleh peneliti dari hasil wawancara dengan bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta terkait efektivitas pembangunan polisi tidur (*speed bump*), maka menurut peneliti bahwa pembangunan polisi tidur yang diterapkan di Kota Surakarta belum efektif, dikarenakan masih banyak dijumpai polisi tidur (*speed bump*) yang dibangun oleh masyarakat masih belum sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, diperlunya kesadaran masyarakat dalam pembangunan polisi tidur (*speed bump*) yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan agar pembangunan polisi tidur (*speed bump*) tersebut menjadi efektif di Kota Surakarta.

---

<sup>51</sup>Mudo Prayitno, *wawancara*, Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

Dan pada saat Penulis telah melakukan pendataan melalui questioner, yang penulis sebar pada masyarakat disekitar jalan Kota Surakarta yang bermasalah dan yang turut melakukan pembuatan tanggul jalan. Berikut adalah hasil jajak pendapat yang telah penulis lakukan secara acak pada pengguna lalu lintas di wilayah yang ada pembuatan tanggul jalan atau polisi tidur, Penulis menganalisa bahwa ketidaktahuan masyarakat akan adanya peraturan pembuatan tanggul jalan atau polisi tidur menjadi faktor utama pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan yang tidak sesuai, Dan penulis menemui 20 orang responden di bagi di masing-masing wilayah Kota Surakarta yang ada pembuatan tanggul jalan atau polisi tidur yang tidak sesuai dengan aturan dengan hasil sebagai berikut:

No	Pertanyaan	Ya	Tidak
1.	Apakah saudara mengetahui fungsi polisi tidur atau tanggul jalan?	12	8
2.	Apakah saudara mengetahui bahwa pembuatan polisi tidur ada ketentuan nya tersendiri?	7	13
3.	Apakah saudara mengerti bagaimana pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini yang sesuai dengan aturan yang ada?	15	5
4.	Apakah saudara pernah menjadi korban polisi tidur	14	6

	atau tanggul jalan dilokasi jalan umum ini		
5.	Apakah Menurut saudara polisi tidur atau tanggul jalan ini mampu meminimalisir pelanggaran lalu lintas utamanya adalah dalam hal kecepatan?	17	3
6.	Apakah menurut saudara Polisi Tidur atau Tanggul Jalan ini sangat berpengaruh terhadap kertetiban masyarakat dalam berkendara?	16	4
7.	Apakah saudara mengerti tentang standar ukuran polisi tidur atau tanggul jalan dari aturan hukum yang ada?	2	18
8.	Apakah saudara mengerti bahan standar pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan yang sesuai dengan aturan hukum yang ada?	4	16
9.	Apakah pernah anda ketahui tentang adanya penyuluhan tentang bagaimana pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan yang benar dan sesuai dengan aturanc hukum yang berlaku?	3	18

10.	Apakah saudara mengharapkan adanya penyuluhan dari pihak terkait yaitu Dinas Perhubungan dan Pemerintah Kota Surakarta yaitu melakukan penyuluhan tentang pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini agar pembuatannya sesuai dengan aturan hukum yang berlaku?	18	2
-----	--	----	---

Sumber Data: Data Sekunder Olahan Penulis 2021

Jadi dari data yang penulis dapatkan dari questioner tersebut diatas bahwa banyak yang tidak mengetahui bagaimana pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan sesuai dengan aturan yang ada dan banyak juga yang menjadi korban dari pembuatan polisi tidur di masing-masing jalan tersebut. Dan dari fakta yang ada dalam masyarakat yaitu terkendalanya adalah masalah pengetahuan masyarakat yang sangat terbatas dalam memahami pembuatan tanggul jalan atau polisi tidur sesuai aturan yang ada. Dan dari sini ketidaktahuan masyarakat akan suatu hukum atau aturan yang ada merupakan suatu alasan pemaaf, Alasan pemaaf adalah alasan yang menghapus kesalahan dari si pelaku suatu tindak pidana, sedangkan perbuatannya tetap melawan hukum. Jadi, dalam alasan pemaaf dilihat dari sisi orang/pelakunya (subjektif). Karena disini dari masyarakat sangat tidak mengetahui bagaimana pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan yang benar,

Sehingga tidak dapat mempertanggungjawabkan perbuatannya itu. Maka merujuk kembali kepada teori efektivitas hukum, bahwa sudah seharusnya pihak yang berwenang perlu lagi meningkatkan pengetahuan bagi masyarakat agar kejadian pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan yang tidak sesuai aturan ini tidak terulang lagi.

Dalam Teori efektivitas menurut Soerjono Soekanto, penegakan suatu hukum dapat dibagi menjadi 5 (lima) faktor, yaitu: 1) Faktor Hukum, 2) Faktor Penegak Hukum, 3) Faktor Sarana atau Fasilitas Pendukung, 4) Faktor Masyarakat, 5) Faktor Kebudayaan. Dalam suatu penegakan hukum, kelima faktor tersebut saling berkaitan dalam halnya untuk menciptakan suatu penegakan hukum yang baik.<sup>52</sup>

Adapun hasil foto dan penjelasan dari penulis yang menjelaskan kesalahan pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan dan lokasinya yaitu:

1. Foto Polisi Tidur (Speed Bump) yang tidak sesuai standar



Gambar 1

Jalan Wijaya Kusuma, Tipes, Kecamatan Serengan Kota Surakarta  
Jawa Tengah

---

<sup>52</sup>Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. (Jakarta:PT.Raja Grafindo Persada, 2007) 5

Pada foto atau gambar no 1 ini yaitu terdapat di wilayah Jl Wijaya Kusuma, Tipe Kecamatan Sragen Kota Surakarta Jawa Tengah yang berlaku yang dimana pada foto tersebut b polisi tidur . Dan pada saat penulis melakukan wawancara pada pihak DISHUB ternyata pernah juga ada laporan mengenai polsi tidur atau tanggul jalan tersebut, Dan polisi tidur tersebut tidak hanya ada 1 melainkan jumlah nya yaitu 9 polisi tidur, dan tidak semua diberi warna terang yang dimana seharusnya diberi warna terang agar pengguna jalan tersebut melihat saat malam hari.



Gambar 2

Jalan Dokter Cipto Mangunkusumo, Sriwedari, Kecamatan Laweyan Kota Surakarta, Jawa Tengah

Pada foto atau gambar no 2 ini yaitu jalan Dokter Cipto Mangkusumo Sriwedari Kecamatan Laweyan Surakaarta Jawa tengah polisi tidur atau tanggul jalan melainkan pita penggaduh dan untuk jumlah nya ada 5 polisi tidur



Gambar 3

Jalan Dokter Cipto Mangunkusumo, Mangkubumen, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta, Jawa Tengah

Pada gambar 3 terdapat pada jalan Dokter Cipto Mangunkusumo, Mangkubumen, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta, Jawa Tengah , polisi tidur berjumlah 12 polisi tidur sepanjang jalan dokter cipto mangkusumo

Secara aturan yang benar, Diatas adalah kegiatan yang benar sesuai dengan aturan yang ada untuk menyelenggarakan alat pengendali dan pengaman pengguna jalan Tetapi kenyataan nya yang terjadi di masyarakat sendiri hal diatas ini tidak lah diterapkan dan tidak dipenuhi yang dimana masyarakat tidak melakukan izin dahulu kepada Dinas Perhubungan dan langsung membuat polisi tidur atau tanggul jalan sesuka hati yang pembuatan nya tidak sesuai aturan yang dimana saat ini pihak Dinas Perhubungan sendiri juga berusaha untuk melakukan penyuluhan tentang aturan pembuatan nya mapun izin nya agar masyarakat juga mengerti bagaiman

prosedur yang sesuai. Lalu lalang kendaraan roda dua ataupun roda empat di lingkungan pemukiman warga seringkali membuat masyarakat cemas. Pasalnya, jalan yang mulus serta tanpa hambatan dapat membuat pengendara menggunakan kecepatan tinggi sehingga dapat membahayakan masyarakat di sekitar lingkungan tersebut. Terlebih, jika di lingkungan tersebut terdapat sekolah ataupun pusat bermain anak-anak yang menambah rasa was-was para orang tua karena banyak anak yang beraktivitas. Dan prosedur yang dilakukan masyarakat tidak ada sama sekali yaitu membuat langsung dengan kemauan mereka sendiri tanpa mengetahui aturan yang benar bagaimana. Berdasarkan wawancara bersama Warga jalan Dokter Cipto Mangunkusumo, Mangkubumen, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta, Jawa Tengah.<sup>53</sup>

“Untuk menyasati pengendara berkecepatan tinggi, seringkali masyarakat di lingkungan tersebut membuat pengendali kecepatan yakni *speed bump* atau yang biasa dikenal dengan polisi tidur, dan polisi tidur dianggap efektif untuk mengurangi kecepatan bagi pengendara khususnya di lingkungan padat penduduk. Namun, pembuatan polisi tidur ternyata ada aturan yang harus diikuti”

Beberapa alasan masyarakat membuat polisi tidur yaitu pengguna jalan yang melintas mengendarai dalam kecepatan tinggi, niat masyarakat mengurangi kecelakaan lalu lintas, menjaga keamanan kampungnya dari pengguna jalan yang tidak sopan santun, polisi tidak selalu ada di jalan, banyak anak kecil dan agar

---

<sup>53</sup>Warga jalan Dokter Cipto Mangunkusumo, Mangkubumen, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta, Jawa Tengah, Pada 18 Juni 2021

pengguna jalan berhati-hati. Padahal ada aturan larangan membuat polisi tidur. Pada dasarnya setiap orang dilarang memasang alat pembatas kecepatan dan perbuatan ini dapat berakibat rusaknya jalan atau fungsi jalan (Pasal 28 ayat (1) UU LLAJ). Alat pengendali kecepatan juga tidak dibenarkan karena dapat mengganggu fungsi perlengkapan jalan (Pasal 28 ayat (2) UU LLAJ).

Polisi tidur yang tidak sesuai aturan dapat menyebabkan beberapa kerugian, baik kerugian secara materi yakni kendaraan dapat mudah rusak hingga mengancam nyawa pengendara maupun kerugian secara fisik yakni rasa mual akibat guncangan ketika roda kendaraan melewati polisi tidur. Selain dapat merugikan orang lain, pembuatan polisi tidur secara asal-asalan juga dapat dikenakan sanksi pidana yang tertuang dalam UU No. 22 Tahun 2009 pasal 274 dan 275. Dan untuk selama ini sendiri sanksi bagi pembuat polisi tidur atau tanggul jalan yang tidak sesuai aturan belum berdampak sama sekali kepada masyarakat karena pihak Dishub sendiri juga memberikan toleransi kepada masyarakat yaitu pengetahuan perihal pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan yang sesuai pada saat ada laporan keluhan masuk ataupun pada saat penyuluhan. Untuk saat ini sanksi sebenarnya sudah ditegakan tetapi dari pihak Dinas Perhubungan juga mentoleransi ketidaktahuan masyarakat akan pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan yang pembuatan sesuai aturan dan prosedurnya bagaimana, Dinas Perhubungan juga memiliki keterbatasan personil untuk melakukan penyuluhan terkait prosedur pembuatan dan pembuatan

sesuai aturan yang berlaku, Kecuali jika sudah berulang kali diberi peringatan masih tetap tidak sesuai prosedur pihak Dinas Perhubungan sudah tidak memberikan toleransi lagi dan akan diberi sanksi tegas.

Pada pasal 274 disebutkan bahwa setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Sementara, dalam pasal 275 disebutkan bahwa setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Maka dari itu, masyarakat yang hendak membangun pengendali kecepatan atau polisi tidur, dapat menghubungi Dinas Perhubungan setempat dengan memberikan keterangan berupa alasan mengapa perlu dibangunnya polisi tidur. Nantinya, pihak Dinas Perhubungan akan membantu serta mengarahkan selama proses pembangunan polisi tidur agar sesuai dengan standar yang ditetapkan pemerintah.<sup>54</sup>

“Masyarakat membuat polisi tidur secara mandiri sebenarnya sangat tidak dibenarkan Sebelum membuat polisi tidur, sebaiknya masyarakat meminta izin kepada pihak yang berwenang. Masyarakat biasanya membuat polisi

---

<sup>54</sup>Wawancara dengan Hanif Ferdiansyah, staf manajemen bidang lalu lintas dan keselamatan, Pada 18 Juni 2021

tidur tidak secara proporsional dan tidak sesuai aturan sehingga dapat menimbulkan ketidaknyamanan. Masyarakat membuat polisi tidur bertujuan agar pengguna jalan mengurangi kecepatan. Masyarakat membuat polisi tidur dengan jumlah banyak dan tinggi-tinggi. Harapannya pengguna jalan agar pelan-pelan. Tetapi masyarakat sering mengabaikan keselamatan pengguna jalan jika polisi tidurnya tidak sesuai aturan”

Membuat polisi tidur sudah ada tata aturannya. Polisi tidur masuk kategori alat pengendali pengguna jalan (Pasal 25 ayat (1) huruf e UU LLAJ). Sehingga masyarakat tidak lagi semena-mena membuat polisi tidur dan semaunya sendiri. Membuat polisi tidur harus memperhatikan kenyamanan pengguna jalan. Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 82 Tahun 2018 Pasal 2 ada tiga spesifikasi polisi tidur atau alat pengendali pengguna jalan yaitu *speed bump*, *speed hump*, dan *speed table*

Pasal 3 ayat (3) Permenhub Nomor 82 Tahun 2018, *speed bump* berbentuk penampang melintang dengan spesifikasi terbuat dari bahan badan jalan, karet atau bahan lainnya yang memiliki pengaruh serupa, memiliki ukuran tinggi antara 8 cm sampai dengan 15 cm, lebar bagian atas antara 30 cm sampai 90 cm dengan kelandaian paling banyak 15% dan memiliki kombinasi warna kuning atau putih berukuran 20 cm dan warna hitam berukuran 30 cm. Fungsi *speed bump* untuk pembatas kecepatan dan dipasang di area parkir, jalan privat atau jalan lingkungan terbatas dengan kecepatan dibawah 10 km/jam

Pasal 3 ayat (4) Permenhub Nomor 82 Tahun 2018, speed hump berbentuk penampang melintang dengan spesifikasi terbuat dari bahan badan jalan atau bahan lainnya yang memiliki pengaruh serupa, ukuran tinggi antara 5 cm sampai dengan 9 cm, lebar total antara 35 cm sampai dengan 390 cm dengan kelandaian maksimal 50 %, kombinasi warna kuning atau putih berukuran 20 cm dan warna hitam berukuran 30 cm. Speed hump peruntukannya pada jalan lokal dan jalan lingkungan dengan kecepatan dibawah 20 km/jam.

Pasal 3 ayat (5) Permenhub Nomor 82 Tahun 2018, speed table berbentuk penampang melintang dengan spesifikasi terbuat dari bahan badan jalan atau blok terkunci dengan mutu setara K-300 untuk material permukaan speed table, memiliki ukuran tinggi antara 8 cm sampai 9 cm, lebar bagian atas 660 cm dengan kelandaian paling tinggi 15 % dan memiliki kombinasi warna kuning atau warna putih berukuran 20 cm dan warna hitam berukuran 30 cm. speed table dipasang pada jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan serta tempat penyeberangan jalan dengan kecepatan dibawah 40 km/jam. Berdasarkan wawancara bersama Hanif Ferdiansyah, staf manajemen bidang lalu lintas dan keselamatan:<sup>55</sup>

“Masyarakat tidak dibenarkan membuat polisi tidur secara sembarangan. Sebab polisi tidur yang tidak sesuai aturan dan dibuat oleh yang bukan berwenang dapat menyebabkan terganggunya pengguna jalan dan bisa jadi berakibat kecelakaan lalu lintas. Seyogyanya masyarakat harus lebih berhati-hati dalam membuat polisi tidur. Polisi dan pihak yang berwenang lainnya dapat memberikan penyuluhan tentang tata cara pembuatan polisi

---

<sup>55</sup>Wawancara dengan Hanif Ferdiansyah, staf manajemen bidang lalu lintas dan keselamatan, Pada 18 Juni 2021.

yang benar. Paling penting semua pengguna jalan harus sopan santun dan beretika dalam berkendara”

Berdasarkan hasil dari wawancara adalah Masyarakat tidak dibenarkan membuat polisi tidur secara sembarangan. Sebab polisi tidur yang tidak sesuai aturan dan dibuat oleh yang bukan berwenang dapat menyebabkan terganggunya pengguna jalan dan bisa jadi berakibat kecelakaan lalu lintas. Seyogyanya masyarakat harus lebih berhati- hati dalam membuat polisi tidur. Polisi dan pihak yang berwenang lainnya dapat memberikan penyuluhan tentang tata cara pembuatan polisi yang benar. Paling penting semua pengguna jalan harus sopan santun dan beretika dalam berkendara

**C. Faktor Penghambat Pembangunan “*Speed Bump*” atau Polisi Tidur sebagai Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan**

Kesadaran masyarakat terhadap hukum masih dalam tahap pemahaman tentang hukum, karena dalam prakteknya masih belum mengerti tentang peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah. Efektifitas implementasi hukum secara teoritis membicarakan daya kerja hukum untuk mengatur atau memaksa masyarakat untuk taat terhadap hukum. Kesenjangan implementasi hukum antara masyarakat dengan pemerintahan sering terjadi, baik itu kesalahan pemerintah dalam menegakkan hukum atau kurangnya pemahaman dan kesadaran masyarakat mengenai hukum. Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan masyarakat menaati hukum, faktor-faktor tersebut adalah:<sup>56</sup>

- a) *Compliance*, diartikan sebagai suatu kepatuhan yang didasarkan pada harapan akan suatu imbalan dan usaha untuk menghindarkan diri dari hukum atau sanksi yang mungkin dikenakan apabila seseorang melanggar ketentuan hukum. Kepatuhan ini sama sekali tidak didasarkan pada suatu keyakinan pada tujuan kaidah hukum yang bersangkutan dan lebih didasarkan pada pengendalian dari pemegang kekuasaan. Sebagai akibat kepatuhan hukum akan ada apabila ada pengawasan yang ketat terhadap pelaksanaan kaidah–kaidah hukum tersebut

---

<sup>56</sup>Otje Salman dan Anton F. Susanto, 2004, *Teori Hukum Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali*, PT Refika Aditama, Bandung, hal 153- 154.

- b) *Identification*, terjadi apabila kepatuhan terhadap kaidah hukum ada bukan karena nilai instrinsiknya, akan tetapi agar keanggotaan kelompok tetap terjaga serta ada hubungan baik dengan mereka yang diberi wewenang untuk menerapkan kaidah– kaidah hukum tersebut. Daya tarik untuk patuh adalah keuntungan yang diperoleh dari hubungan–hubungan tersebut sehingga kepatuhan tergantung pada baik buruknya interaksi tadi
- c) *Internatization*, pada tahap ini seseorang mematuhi kaidah-kaidah hukum di karenakan secara instrinsik kepatuhan tadi mempunyai imbalan. Isi kaidah-kaidah tersebut adalah sesuai dengan nilai–nilai diri pribadi yang bersangkutan atau oleh karena dia mengubah nilai-nilai yang semula dianutnya.
- d) Kepentingan-kepentingan para warga masyarakat terjamin oleh wadah hukum yang ada.

Selain faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat untuk mematuhi hukum, terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi hukum sehingga dapat berfungsi di masyarakat, antara lain:<sup>57</sup>

- a) Kaidah hukum, pada teori-teori ilmu hukum terdapat tiga macam keberlakuan hukum sebagai suatu kaidah, yaitu: Kaidah hukum berlaku secara yuridis; Kaidah hokum berlaku secara sosiologis; Kaidah hukum berlaku secara filosofis.

---

<sup>57</sup>ZainuddinAAli, 2014, SosiologiAHukum. ASinarAGrafika, Jakarta, hlm.66-69

- b) Penegak hukum, seorang atau sekelompok orang yang bertugas menerapkan dan menegakan hukum. Dalam menerapkan hukum, seyogianya petugas memiliki pedoman tertulis untuk mengatur ruang lingkup tugas.
- c) Sarana dan fasilitas, berperan penting dalam mengefektifkan suatu peraturan, seperti sarana fisik yang berfungsi sebagai faktor pendukung.
- d) Masyarakat, derajat kepatuhan masyarakat terhadap hukum merupakan indikator berfungsinya hukum

Berdasarkan faktor yang mempengaruhi hukum sehingga berfungsi dimasyarakat, maka dalam kasus pembuatan polisi tidur yang belum relevan dengan peraturan perundangan. Bisa diklarifikasi bahwa titik kesenjangan berada pada tahap penegak hukum yang belum efisien dalam melakukan pengawasan yang terjadi di masyarakat. Kesenjangan terjadi pada tahap sarana atau fasilitas, karena belum ada pemahaman hukum pada masyarakat, sosialisasi atau komunikasi tentang peraturan pembuatan polisi tidur yang dilakukan oleh penegak hukum. Kesalahan terjadi pada faktor warga masyarakat yang tingkat kesadaran tentang hukum masih rendah ini terbukti bahwa tidak ada upaya yang nyata untuk memahami hukum atau peraturan yang dibuat oleh pemerintah

Usaha-usaha untuk meningkatkan kesadaran hukum bagi masyarakat, Karena semakin tingkin derajat kesadaran hukum maka ketaatan masyarakat

terhadap hukum tinggi dan hukum berfungsi dengan efektif. Faktor yang berkaitan tentang peningkatan kesadaran hukum di masyarakat sebagai berikut:<sup>58</sup>

- a) Pengetahuan hukum, secara yuridis peraturan perundangan yang telah diterbitkan dan diundangkan sesuai dengan tahapan dan prosedur yang sah, maka telah dapat dikatakan berlaku secara yuridis dan perlu diketahui oleh masyarakat.
- b) Pemahaman hukum kepada masyarakat diharapkan dapat menafsirkan suatu peraturan perundangan sehingga tujuan yang hendak dicapai oleh pembentukan peraturan perundangan dapat terlaksanakan dan dicapai demi ketertiban bersama
- c) Ketaatan hukum masyarakat dipengaruhi oleh adanya sanksi yang berlaku jika melanggar suatu peraturan, atau kesesuaian hukum dengan nilai-nilai yang dimiliki oleh masyarakat sehingga masyarakat mentaati hukum
- d) Pengharapan terhadap hukum, masyarakat dapat merasakan ketertiban dan ketentraman dalam dirinya sebagai penghargaan atas keberlakuan suatu norma hukum
- e) Kesadaran hukum, memiliki tujuan agar masyarakat dapat memahami hukum dan mengetahui hukum terutama mengenai pembuatan *speed bump* atau tanggul jalan tanpa ijin.

---

<sup>58</sup> ZainuddinAli, 2014, SosiologiAHukum. ASinarAGrafika, Jakarta, hlm.66-69

## 1. Faktor Penghambat

Berikut merupakan faktor penghambat yang diperoleh dari hasil wawancara bersama bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, yakni:<sup>59</sup>

“Masih banyak masyarakat yang belum paham tentang tata cara pemasangan polisi tidur (*speed bump*); Masih belum pahamnya masyarakat akan fungsi polisi tidur (*speed bump*), bahwa polisi tidur (*speed bump*) adalah alat pembatas kecepatan bukan alat penghambat lalu lintas, sehingga sering kali pemasangan polisi tidur (*speed bump*) yang terlalu rapat jaraknya akan mengganggu kenyamanan berlalu lintas; Keterbatasan waktu sosialisasi kepada masyarakat dan Harga polisi tidur (*speed bump*) yang berbahan karet relatif mahal.

Berdasarkan pemaparan diatas yang diperoleh peneliti dari hasil wawancara dengan bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, menurut peneliti bahwasannya point besar terkait faktor penghambat dalam pembangunan polisi tidur (*speed bump*) terletak pada masyarakat Kota Surakarta itu sendiri, dimana diperlukannya kesadaran masyarakat akan pentingnya pembangunan polisi tidur (*speed bump*) yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan agar terciptanya kenyamanan dan keamanan dijalanan dalam berkendara.

---

<sup>59</sup> wawancara bersama bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, 19 Juni 2021

## 2. Solusi Pelaksanaan Pembangunan Polisi Tidur “*Speed Bump*”

Untuk kendala sendiri berdasarkan hasil wawancara saya dengan pihak DISHUB yang bernama Hanif Ferdiansyah bagian staf bidang manajemen staf bidang lalu lintas rekayasa dan keselamatan lalu lintas:

“yang paling menjadi kendala yaitu faktor sosial dan faktor lingkungan sekitar, dari pihak Dinas Perhubungan (DISHUB) sendiri saat ini sudah berusaha untuk melakukan sosialisasi dengan cara online yaitu melalui media sosial, dan langsung terjun ke lapangan, Hal tersebut juga masih belum maksimal dikarenakan dari pihak Dinas Perhubungan (DISHUB) sendiri dalam hal ini terkendala dengan terbatasnya personil yang turun ke lapangan. Maka dari hal tersebut pihak dishub juga berusaha memberikan edukasi melalui media sosial, Dan media sosial disini yaitu hanyalah Instagram saja yang dari pihak Dinas Perhubungan mempunyai program 1 hari 1 postingan. Tetapi hal tersebut kuranglah efektif karena tidak semua masyarakat Kota Surakarta serta-merata mempunyai alat komunikasi yang mumpuni dan mempunyai media sosial khususnya instagram, sebaiknya lebih sosialisasi langsung ke masyarakat adalah hal yang baik”

Disini bahwa efektivitas hukum juga sangat dipengaruhi oleh masyarakatnya juga yang dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan tetapi pada kenyataannya masyarakat di Kota Surakarta masih banyak yang melanggar aturan dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini, Yang dimana padahal dari pihak dishub juga sudah membuat peraturan tentang itu, tujuan dari masyarakat sebenarnya baik adalah membuat keadaan disekitarnya bisa aman dalam berkendara, tetapi dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini juga harus sesuai aturan yang berlaku. Dan tindakan tegas juga harus ditegakan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Surakarta agar masyarakat di Kota Surakarta ini bisa tertib

dan mematuhi peraturan yang ada dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini.

Tetapi pada kenyataannya juga ada pihak Dinas Perhubungan sebagai pembuat peraturan tersebut belum sangat tegas dalam menindak para masyarakat yang membuat polisi tidur atau tanggul jalan yang tidak sesuai aturan yang ada, Pihak Dinas Perhubungan bisa lebih tegas lagi dalam melakukan penindakan mungkin masyarakat juga paham bahwa yang mereka lakukan itu adalah hal yang salah dan tidak akan melakukan hal yang sama lagi yaitu membuat polisi tidur atau tanggul jalan sesuka hati mereka yang tidak sesuai aturan yang berlaku. Masyarakat sendiri dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan pasti diawali oleh masyarakat yang pada awalnya membuat secara asal-asalan dan tidak sesuai dengan peraturan yang ada ini yang menyebabkan masyarakat lainnya ikut membuat polisi tidur atau tanggul jalan secara asal-asalan padahal pada kenyataannya pembuatan sendiri pun ada aturan dan bisa dilihat bahwa secara teori dari efektivitas hukum menurut Soejono Soekanto.<sup>60</sup> faktor dari masyarakat ini yaitu lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan belum sangat efektif di dalam masyarakat, masyarakat juga banyak yang tidak mengerti bagaimana pembuatan yang benar dan dari faktor penegakan hukum seharusnya lebih tegas menindak hal yang seperti ini, Jika dirasa masih kekurangan sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum mungkin bisa melakukan kerjasama yang lebih baik lagi dengan pihak

---

<sup>60</sup>efektivitas hukum menurut Soejono Soekanto

kepolisian untuk menindak tegas masyarakat agar kejadian tersebut tidak terulang kembali di masyarakat yang lain nya. Jika hal tersebut dibiarkan secara terus-menerus akibatnya adalah akan menjadi suatu kebiasaan, dan pada teori efektivitas hukum yaitu faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup seperti masyarakat budaya masyarakat kita yg lebih takut pada orang-nya dari pada aturan hukumnya. Berarti budaya masyarakat kita lebih taat dan takut melanggar pada aparat penegaknya disbanding dengan sanksinya atau aturan hukumnya. Dari pihak Dishub mungkin harus lebih berkerjasama dengan pihak kepolisian bisa lebih tegas dalam menindak, agar tidak ada pembuatan tanggul jalan atau polisi tidur yang tidak sesuai aturan lagi.

Sarana dan Prasarana pendukung pada dasarnya sudah sesuai untuk pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan, dalam hal ini Dinas Perhubungan berkerjasama dengan Dinas Perkerjaan Umum untuk membuat polisi tidur atau tanggul jalan yang sesuai aturan, Tetapi pada kenyataanya Dinas Perhubungan sangat kesulitan untuk melakukan penyuluhan dikarenakan keterbatasan nya personil. Dalam hal ini seharusnya Dishub berupaya secara maksimal dengan kondisi personil yang terbatas dan bagaimana bisa tetap untuk mengatur dan menjamin keselamatan dan keamanan pengguna jalan. Dinas Perhubungan sebenarnya juga bisa untuk berkerjasama dengan pihak kepolisian di bidang lalu lintas, Tokoh masyarakat untuk melakukan

penyuluhan ataupun edukasi. Pada faktor masyarakat sendiri yaitu memang memiliki tujuan yang baik membuat polisi tidur atau tanggul jalan tetapi lingkungan di sekitar masyarakat juga sangat berpengaruh bagaimana masyarakat tersebut bertingkah laku, faktor budaya masyarakat disekitar dan sebenarnya jika sanksi ditegakan secara tegas mungkin masyarakat akan berfikir 2 kali untuk membuatnya karena sudah ada sanksi yang tegas mengatur agar tidak merubah fungsi jalan yaitu pada Undang- Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dan jika sanksi ini bisa terlaksana dengan baik dan tidak ada pembuat polisi tidur atau tanggul jalan yang tidak sesuai aturan lagi yaitu dari pihak Dinas Perhubungan Lebih melakukan pendekatan lagi dan memberi pengertian kepada masyarakat dan sanksi lebih tegas ditegakan, Dan juga faktor dari masyarakat nya sendiri juga harus bisa mendukung dan lebih mengetahui aturan agar bisa lebih baik kedepannya dalam segala hal jika sudah bisa menaati peraturan yang berlaku dan ada.

Dan dalam upaya menyelesaikan kebiasaan masyarakat dalam kegiatan membangun tanggul jalan secara mandiri tanpa ijin dan sangat menyalahi kualifikasi pembuatan idealnya tanggul jalan yg telah diatur dalam Permenhub, Disini Dinas Perhubungan berusaha menjalin kerjasama dengan Polantas maupun kelompok masyarakat. Dan masyarakat yg telah terlanjur membangun tanggul jalan namun tidak sesuai dengan spesifikasi aturan, Tidak dikenai sanksi

sebagaimana yg tertulis dalam Undang- Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UULLAJ), namun Masyarakat diminta menyesuaikan agar tanggul jalannya disesuaikan dengan spesifikasi Peraturan Menteri Perhubungan (PERMENHUB) yang ada. Hal ini demi keselamatan sesama pengguna jalan. Dan sebaiknya hukum tetap ditegakkan dan dilaksanakan secara tegas.

Sedangkan menurut para ahli yaitu menurut J.F. Glasra Van Loon<sup>12</sup> fungsi dan penerapan hukum di masyarakat adalah:

- a. Menertibkan masyarakat dan pengaturan pergaulan hidup.
- b. Menyelesaikan pertikaian
- c. Memelihara dan mempertahankan tata tertib dan aturan-aturan jika perlu dengan kekerasan.
- d. Memelihara dan mempertahankan hak tersebut.
- e. Mengubah tata tertib dan aturan-aturan dalam rangka penyesuaian dengan kebutuhan masyarakat.
- f. Memenuhi tuntutan keadilan dan kepastian hukum dengan cara merealisasi fungsi-fungsi di atas.

Sedangkan menurut Prof.Dr. Soerjono Soekanto.<sup>61</sup> Adalah:

- a. Alat ketertiban dan ketentraman masyarakat
- b. Sarana untuk mewujudkan keadilan sosial lahir bathin
- c. Sarana penggerak pembangunan.

---

<sup>61</sup>efektivitas hukum menurut soejono soekanto

**D. Upaya Hukum Dalam mengatasi Pembangunan “*Speed Bump*” atau Polisi Tidur yang Belum Sesuai dengan PERDA (Peraturan Daerah) Kota Surakarta**

Istilah *speed bump* atau lebih dikenal di masyarakat dengan sebutan polisi tidur, merupakan gundukan aspal atau semen melintang pada badan jalan tidak dikenal dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat Undang Undang LLAJ) dan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Keberadaan *speed bump* termasuk kedalam area manajemen dan rekayasa lalu lintas, yaitu serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mendukung, mewujudkan, memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas

Keberadaan dan eksistensi *speed bump* di masyarakat ini diatur dalam Pasal 11 ayat (1) huruf e Peraturan Daerah Kota Surakarta tentang Penyelenggara Perhubungan, mengenai perlengkapan jalan meliputi alat pengendali yang terdiri dari alat pembatasan kecepatan dan alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan. Ketentuan pada Pasal 12 ayat (1) Peraturan Daerah Kota Surakarta tentang Penyelenggara Perhubungan, mengatur mengenai pemasangan perlengkapan jalan dilakukan oleh Dinas sesuai dengan persyaratan teknis dan Rencana Induk Jaringan, pemasangan

perlengkapan jalan yang dilakukan oleh Badan atau perorangan harus sesuai dengan persyaratan teknis dan dengan izin dinas.<sup>62</sup>

Penggunaan atau pemasangan *speed bump* tidak seluruhnya memiliki izin atau mendapat rekomendasi. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 2004 (selanjutnya disingkat Permenhub No.3/2004), pada Pasal 5 ditentukan mengenai kriteria pembangunan *speed bump* atau pembatas kecepatan kendaraan bermotor. Ketinggian maksimal dari *speed bump* adalah 12 cm, lebar minimal 15 cm, dan sisi miring dengan kelandaian maksimal 15%. Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 Permenhub No.3/2004 tidak seluruhnya diterapkan dalam pembangunan *speed bump* sehingga menimbulkan ketidaknyamanan para pengemudi dalam melakukan perjalanannya. Pasal 4 Permenhub No.3/2004 menentukan bahwa jalan yang memiliki polisi tidur atau *speed bump* wajib memiliki rambu peringatan.

*Speed bump* seharusnya terbuat dari material karet (rubber) sehingga tidak merusak kendaraan, serta tidak membuat tubuh pengendara menjadi terhempas ketika melewatinya, selanjutnya diberi cat warna garis belang hitam dan kuning, atau hitam dan putih dengan komposisi hitam panjang 30 cm dan putih/kuning 20 cm agar pengguna kendaraan bermotor dapat melihat dengan jelas dan lebih waspada dalam melewatinya. Standar mengenai pembangunan *speed bump* lebih jelas ditetapkan pemerintah berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat

---

<sup>62</sup>Peraturan Daerah Kota Surakarta No 11 Tahun 2013 tentang Penyelenggara

Kementerian Perhubungan No.AJ.003/5/9/DRJD/2011 tentang Petunjuk Teknis Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan.

Ketentuan mengenai *speed bump* diatur melalui Pasal 4 ayat (5) huruf b Peraturan Menteri Perumahan Rakyat Nomor 10 Tahun 2010 tentang Acuan Pengelolaan Lingkungan Perumahan Rakyat. Pada pasal tersebut mengatur mengenai pengelolaan lingkungan perumahan yang mencakup pelayanan jasa, meliputi ketertiban dan keamanan lingkungan. Sebagai wujud dari kegiatan pelayanan jasa yang berkaitan dengan ketertiban dan keamanan lingkungan mengatur mengenai pemasangan portal jalan dan polisi tidur di jalan lingkungan. Ketentuan ini hanya berlaku bagi jalan khusus, yakni jalan yang dibangun atas swadaya masyarakat setempat yang bukan merupakan kategori jalan umum dan jalan protokol.

Didalam Pasal 3 peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimana menjelaskan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan demi terwujudnya pelayanan Lalu Lintas yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu.<sup>63</sup> Salah satu pelayanan Lalu Lintas yang diberikan oleh Pemerintah adalah marka jalan. Marka jalan yang dimaksud adalah pembuatan polisi tidur (*speed bump*).

Peraturan pembuatan polisi tidur (*speed bump*) selanjutnya diatur dalam pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan dan kemunian diterapkan didalam Kota

---

<sup>63</sup>Pasal 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Surakarta yang dimana diatur dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Dalam pembangunan Polisi tidur (*speed bump*) di Kota Surakarta jelasnya masih banyak masyarakat yang pembuatannya masih belum sesuai dengan peraturan yang telah diatur atau ditetapkan. Pemerintah Kota Surakarta melakukan tindakan dan upaya dalam hal menangani pembangunan polisi tidur (*speed bump*) dengan peraturan yang telah ditetapkan.

Berikut merupakan upaya pemerintah Kota Surakarta yang diperoleh dengan hasil wawancara bersama bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas:<sup>64</sup>

“Tindakan pemerintah adalah dengan memeriksa terlebih dahulu kondisi polisi tidur (*speed bump*) yang ada dilapangan. Memberikan edukasi atau sosialisasi tatacara pemasangan polisi tidur (*speed bump*) yang sesuai dengan standar teknis dan aturan yang berlaku, baik lokasi pemasangan, jenis bahan yang dipergunakan dan tinggi dan lebar polisi tidur (*speed bump*).Memasang atau mengganti polisi tidur (*speed bump*) yang sesuai dengan standar teknis di lokasi (jalan lingkungan) yang rawan terjadi kecelakaan lalu lintas.”<sup>65</sup>

Berdasarkan data yang diperoleh peneliti dari hasil wawancara dengan bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta terkait tindakan dan upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Surakarta yang ditindak lanjuti oleh Dinas Perhubungan maka

---

<sup>64</sup>Mudo Prayitno, *Wawancara*, Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

<sup>65</sup>Mudo Prayitno, *Wawancara*, Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

menurut peneliti sudah sangat baik untuk masyarakat Kota Surakarta. Edukasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surakarta sangat bermanfaat dan berdampak positif bagi masyarakat Kota Surakarta, dimana dapat membuka kesadaran masyarakat akan bahayanya pembangunan polisi tidur (*speed bump*) yang tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dan dapat menumbuh kembangkan kesadaran masyarakat agar membangun polisi tidur (*speed bump*) yang standard dan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Adapun upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Surakarta yakni memasang atau mengganti polisi tidur (*speed bump*) yang sesuai dengan standar teknis di lokasi sehingga dapat mengurangi atau meminimalisir tingkat kecelakaan lalu lintas di lokasi tersebut.

Peraturan Daerah Kota Surakarta belum mengatur secara jelas mengenai mekanisme pembuatan polisi tidur, pemberian peringatan atau sanksi terhadap pelanggaran pembuatan polisi tidur. Berbeda dengan di Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta, menurut Pasal 53 huruf b Perda DKI Jakarta 12/2003, setiap orang tanpa izin dari Kepala Dinas Perhubungan dilarang membuat atau memasang tanggul pengaman jalan dan pita penghaduh (*speed trap*). Pelanggar diancam pidana kurungan maksimum 3 bulan atau denda maksimum Rp 5 juta. Begitu juga di Bandung, Pasal 37 huruf n perda No 3 dan 11/2005, “Siapapun dilarang pasang polisi tidur pada jalan umum tanpa izin walikota atau pejabat lain yang ditunjuk. Dan bagi pelanggarnya bisa dikenakan pembebanan biaya paksaan

penegakan hukum 1 juta rupiah, dan atau penahanan KTP, dan atau pengumuman di media massa.

Kesadaran masyarakat terhadap hukum masih dalam tahap pemahaman tentang hukum, karena dalam prakteknya masih belum mengerti tentang peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah. Efektifitas implementasi hukum secara teoritis membicarakan daya kerja hukum untuk mengatur atau memaksa masyarakat untuk taat terhadap hukum. Kesenjangan implementasi hukum antara masyarakat dengan pemerintahan sering terjadi, baik itu kesalahan pemerintah dalam menegakkan hukum atau kurangnya pemahaman dan kesadaran masyarakat mengenai hukum. Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan masyarakat menaati hukum, faktor-faktor tersebut adalah:<sup>66</sup>

1. Compliance, diartikan sebagai suatu kepatuhan yang didasarkan pada harapan akan suatu imbalan dan usaha untuk menghindarkan diri dari hukum atau sanksi yang mungkin dikenakan apabila seseorang melanggar ketentuan hukum. Kepatuhan ini sama sekali tidak didasarkan pada suatu keyakinan pada tujuan kaidah hukum yang bersangkutan dan lebih didasarkan pada pengendalian dari pemegang kekuasaan. Sebagai akibat kepatuhan hukum akan ada apabila ada pengawasan yang ketat terhadap pelaksanaan kaidah-kaidah hukum tersebut.

---

<sup>66</sup>Otje Salman dan Anton F. Susanto, 2004, Teori Hukum Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali, PT Refika Aditama, Bandung, hal 153- 154

2. Identification, terjadi apabila kepatuhan terhadap kaidah hukum ada bukan karena nilai instrinsiknya, akan tetapi agar keanggotaan kelompok tetap terjaga serta ada hubungan baik dengan mereka yang diberi wewenang untuk menerapkan kaidah– kaidah hukum tersebut. Daya tarik untuk patuh adalah keuntungan yang diperoleh dari hubungan–hubungan tersebut sehingga kepatuhan tergantung pada baik buruknya interaksi tadi.
3. Internatization, pada tahap ini seseorang mematuhi kaidah– kaidah hukum di karenakan secara instrinsik kepatuhan tadi mempunyai imbalan. Isi kaidah– kaidah tersebut adalah sesuai dengan nilai-nilai diri pribadi yang bersangkutan atau oleh karena dia mengubah nilai–nilai yang semula dianutnya.
4. Kepentingan-kepentingan para warga masyarakat terjamin oleh wadah hukum yang ada.

Selain faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat untuk mematuhi hukum, terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi hukum sehingga dapat berfungsi di masyarakat, antara lain:<sup>67</sup>

1. Kaidah hukum, pada teori-teori ilmu hukum terdapat tiga macam keberlakuan hukum sebagai suatu kaidah, yaitu: Kaidah hukum berlaku secara yuridis; Kaidah hokum berlaku secara sosiologis; Kaidah hukum berlaku secara filosofis.

---

<sup>67</sup>ZainuddinAAli, 2014, SosiologiAHukum. ASinarAGrafika, Jakarta, hlm.76

2. Penegak hukum, seorang atau sekelompok orang yang bertugas menerapkan dan menegakan hukum. Dalam menerapkan hukum, seyogianya petugas memiliki pedoman tertulis untuk mengatur ruang lingkup tugas.
3. Sarana dan fasilitas, berperan penting dalam mengefektifkan suatu peraturan, seperti sarana fisik yang berfungsi sebagai faktor pendukung.
4. Masyarakat, derajat kepatuhan masyarakat terhadap hukum merupakan indikator berfungsinya hukum

Berdasarkan faktor yang mempengaruhi hukum sehingga berfungsi dimasyarakat, maka dalam kasus pembuatan polisi tidur yang belum relevan dengan peraturan perundangan. Bisa diklarifikasi bahwa titik kesenjangan berada pada tahap penegak hukum yang belum efisien dalam melakukan pengawasan yang terjadi di masyarakat. Kesenjangan terjadi pada tahap sarana atau fasilitas, karena belum ada pemahaman hukum pada masyarakat, sosialisasi atau komunikasi tentang peraturan pembuatan polisi tidur yang dilakukan oleh penegak hukum. Kesalahan terjadi pada faktor warga masyarakat yang tingkat kesadaran tentang hukum masih rendah ini terbukti bahwa tidak ada upaya yang nyata untuk memahami hukum atau peraturan yang dibuat oleh pemerintah.

Usaha-usaha untuk meningkatkan kesadaran hukum bagi masyarakat, Karena semakin tingkin derajat kesadaran hukum maka ketaatan masyarakat terhadap

hukum tinggi dan hukum berfungsi dengan efektif. Faktor yang berkaitan tentang peningkatan kesadaran hukum di masyarakat sebagai berikut:<sup>68</sup>

1. Pengetahuan hukum, secara yuridis peraturan perundangan yang telah diterbitkan dan diundangkan sesuai dengan tahapan dan prosedur yang sah, maka telah dapat dikatakan berlaku secara yuridis dan perlu diketahui oleh masyarakat.
2. Pemahaman hukum kepada masyarakat diharapkan dapat menafsirkan suatu peraturan perundangan sehingga tujuan yang hendak dicapai oleh pembentukan peraturan perundangan dapat terlaksanakan dan dicapai demi ketertiban bersama
3. Ketaatan hukum masyarakat dipengaruhi oleh adanya sanksi yang berlaku jika melanggar suatu peraturan, atau kesesuaian hukum dengan nilai-nilai yang dimiliki oleh masyarakat sehingga masyarakat mentaati hukum
4. Pengharapan terhadap hukum, masyarakat dapat merasakan ketertiban dan ketentraman dalam dirinya sebagai penghargaan atas keberlakuan suatu normahukum.
5. Kesadaran hukum, memiliki tujuan agar masyarakat dapat memahami hukum dan mengetahui hukum terutama mengenai pembuatan *speed bump* atau tanggul jalan tanpa ijin.

---

<sup>68</sup>ZainuddinAAli, 2014, SosiologiAHukum. ASinarAGrafika, Jakarta, hlm. 66-69

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dipaparkan oleh peneliti diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa Efektivitas pembangunan polisi tidur (*speed bump*) di Kota Surakarta masih belum efektif, dikarenakan beberapa faktor yakni:

1. Efektifitas penggunaan polisi tidur (*speed bump*) sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan berdasarkan Pasal 11 Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2013. Efektivitas hukum dipengaruhi oleh masyarakatnya dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan tetapi pada kenyataannya masyarakat di Kota Surakarta masih banyak yang melanggar aturan dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini, Yang dimana padahal dari pihak dishub juga sudah membuat peraturan tentang itu, tujuan dari masyarakat sebenarnya baik adalah membuat keadaan disekitarnya bisa aman dalam berkendara, tetapi dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini juga harus sesuai aturan yang berlaku. Dan tindakan tegas juga harus ditegakan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Surakarta, agar masyarakat di Kota Surakarta ini bisa tertib dan mematuhi peraturan yang ada dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini.
  
2. faktor penghambat dalam pembangunan polisi tidur (*speed bump*) terletak pada masyarakat Kota Surakarta itu sendiri, dimana diperlukannya kesadaran

masyarakat akan pentingnya pembangunan polisi tidur (*speed bump*) yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan agar terciptanya kenyamanan dan keamanan dijalanan dalam berkendara.

3. Dasar hukum *speed bump* tidak terdapat secara eksplisif pada peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia. Peraturan Daerah Kota Surakarta belum mengatur secara jelas mengenai mekanisme pembuatan polisi tidur, pemberian peringatan atau sanksi terhadap pelanggaran pembuatan polisi tidur

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dipaparkan oleh peneliti diatas, maka peneliti memberi saran sebagai berikut:

1. Kepada masyarakat Kota Surakarta diharapkan agar lebih mematuhi peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah tentang pembangunan polisi tidur (*speed bump*). Sehingga dapat terwujudnya lalu lintas yang aman, lancar, terpadu dan selamat bagi masyarakat Kota Surakarta.
2. Kepada Dinas Perhubungan Kota Surakarta diharapkan lebih memberikan waktu dibagian sosialisasi terhadap masyarakat, dimana sosialisasi tersebut merupakan faktor utama sebagai pengetahuan masyarakat untuk membangun polisi tidur (*speed bump*) yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Sehingga tercapainya kesejahteraan umum dalam berlalu lintas di Kota Surakarta.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku-buku

- Adi, Sasmita.S.A, *Perencanaan Pembangunan Infra Struktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Grahaha Ilmu 2012.
- Amiruddin dan Asikin, Zainal. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006.
- Departemen Agama. *Al Qur'an dan Terjemahannya*. Bandung: A Hikmah, 2007.
- Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*. Malang: Fakultas Syariah, 2012.
- Iqbal, Muhammad. *Fiqh Siyasa Kontektualisasi Doktrin Politik Islam*. Jakarta: Gaya Media Pratama, 2007.
- Johan, Bahder. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: CV.Mandar Maju, 2008.
- Kholil, A. Bin. *Ushul fiqh. kajian ushul fiqh mudah dan praktis*. Jakarta: pustaka thariqul izzah, 2003.
- Manan, Abdul. *Reformasi Hukum Islam di IndonesiaI*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006.
- Narbu, Cholid dan Achmadi, Abu. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara, 2007.
- Ridwan. *Fiqh Politik Gagasan Harapan dan Kenyataan*. Yogyakarta: FHUII Press, 2007.
- Ridwan, H.R. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2008.
- Said, H. Salim dan Nurbani, E. Septiana. *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi*. Jakarta: Rajawali Pers, 2013.
- Saifuddin, Anwar. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2004.
- Soekanto, soerjono. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada, 2007.

- Syafrudin, Ateng. *Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggung Jawab*. Jurnal Projustisia Edisi IV. Bandung: Universitas Parahyangan, 2000.
- Syarif, N. Ibnu dan Zardha, Kahana. *Fiqh Siyash Doktrin dan Pemikiran Politik Islam*. Surabaya: Erlangga, 2008.
- Utrecht, *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1989.
- Waluyo, Bambang. *Penelitian Hukum Dalam Praktek* Jakarta : Sinar Grafika, 2002.
- Yusdani. *Fiqh Politik Muslim Doktrik Sejarah dan Pemikiran*. Yogyakarta: Amara Books, 2011.

## **Undang-undang**

- Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.
- Undang-undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-undang Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.
- Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

## **Internet**

- Sarmun, Budi Setiap Bulan, Lima Orang Meninggal Akibat Kecelakaan Di Solo, 1 September 2019, diakses 21 April 2020, <https://newsreal.id/2019/09/01/setiap-bulan-lima-orang-meninggal-akibat-kecelakaan-di-solo>
- Jelata, Rakyat, Dampak positif pembangunan jalan, 15 April 2019, diakses 20 April 2020 <https://www.teknikarea.com/dampak-positif-pembangunan-jalan-di-indonesia>

Trisnaningtyas, Farida, Volume kendaraan Masuk Solo Naik Sejak 3 Hari Menjelang Larangan Mudik, 13 November 2019, diakses 21 April 2021 <http://solotrust.com/Volume-kendaraan-masuk-solo-naik-sejak-3-hari-menjelang-larangan-mudik>

## LAMPIRAN-LAMPIRAN

### Foto-foto

1. Foto wawancara bersama narasumber Bapak Mudo Prayitno (Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas) Dinas Perhubungan Kota Surakarta.



**2. Foto wawancara bersama narasumber masyarakat pengguna jalan dan masyarakat sekitar**



**3. Foto Polisi Tidur (*Speed Bump*) yang tidak sesuai standar**



Lokasi: Jalan Wijaya Kusuma, Tipes, Kecamatan Serengan Kota Surakarta Jawa Tengah



Lokasi: Jalan Dokter Cipto Mangunkusumo, Sriwedari, Kecamatan Laweyan Kota Surakarta, Jawa Tengah



Lokasi: Jalan Dokter Cipto Mangunkusumo, Mangkubumen, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta, Jawa Tengah

4. Foto proses pembuatan Polisi Tidur (*Speed Bump*) oleh Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang Sesuai Standar

