

## **BAB II**

### **KETENTUAN DAN KRITERIA DALAM PEMBUATAN *SPEED* *BUMP* DI INDONESIA**

#### **2.1. Spesifikasi Pembangunan *Speed Bump* di Indonesia**

Lalu lintas merupakan proses di jalan raya. Jalan raya adalah salah satu unsur yang sangat penting dalam kehidupan bersama dalam masyarakat. Adanya jalan raya merupakan salah satu kebutuhan dasar bagi manusia dan sarana untuk memenuhi kebutuhan dasar lainnya. Jalan raya merupakan suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Selanjutnya jalan mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, politik, sosial budaya, pertahanan keamanan dan hukum serta dipergunakan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Dengan demikian, maka jalan merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berbeda dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hubungan hierarkhi.

Lalu lintas berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Tinjauan utama dari peraturan lalu lintas ini dibuat adalah untuk mempertinggi mutu kelancaran dan keamanan dari semua lalu lintas

di jalan-jalan. Identifikasi masalah-masalah yang dihadapi di jalan raya berkisar pada lalu lintas. Masalah-masalah lalu lintas, secara konvensional berkisar pada kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, kesabaran dan pencemaran lingkungan.<sup>14</sup> Fasilitas keselamatan lalu lintas sebagai alat kontrol dan pengendali arus lalu lintas dan pengguna lain di jalan diperlukan untuk memperingatkan adanya kondisi bahaya yang potensial di depan, mengatur agar menghasilkan arus lalu lintas kendaraan yang efisien, mengikuti kaidah keselamatan dan keamanan diseluruh ruas jalan.<sup>15</sup>

Alat pembatas kecepatan ini pertama kali dicetuskan oleh seorang fisikawan bernama Arthur Holly Compton. Ketika itu, ia merasa terganggu dengan cepatnya laju kendaraan yang melintas di depan kantornya yang begitu bising terdengar. Maka keluarlah gagasan untuk membuat sebuah konsep pembatas kecepatan laju kendaraan di tahun 1927, yang hingga kini sering disebut alat pembatas kecepatan. Alat pengendali kecepatan *speed bump* atau yang lebih dikenal dengan polisi tidur merupakan salah satu alat rekayasa lalu lintas yang berfungsi untuk mengendalikan kecepatan. Kendaraan yang melintas di suatu ruas jalan, terutama di kawasan perumahan guna melindungi pejalan kaki, pengendara sepeda, anak-anak maupun lanjut usia. Akan tetapi banyak sekali variasi bentuk yang dibuat oleh masyarakat sehingga menyebabkan alat pengendali kecepatan ini tidak nyaman untuk dilewati oleh pengendara kendaraan. Selain itu, pemasangan alat pengendali kecepatan ini

---

<sup>14</sup> Soerjono Soekanto, 1989, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial*, Bandung: Citra Aditya Bakti, h. 58

<sup>15</sup> Saidul Bahri, *Penempatan Alat Pembatas Kecepatan Kendaraan Bermotor berdasarkan Perda Nomor 4 Tahun 2013 tentang Lalu Lintas di Kota Padang*, dikutip dari <http://journal.Unitaspg.ac.id/>, di akses pada 13 Desember 2023, pukul 18.03

tidak disertakan dengan pemasangan tanda dan rambu sehingga menyebabkan efek kejut kepada pengendara.<sup>16</sup> Alat pembatas kecepatan adalah alat yang diciptakan untuk menjamin keselamatan dan menunjang keamanan di jalan sehingga alat pembatas kecepatan selaras dengan salah satu asas dalam hukum administrasi Negara yaitu Asas Penyelenggaraan Kepentingan Umum yang berdasarkan pada wewenang negara untuk melindungi dan mengatur kepentingan dalam kehidupan bermasyarakat. Dalam hal ini negara dapat menyesuaikan diri dengan semua keadaan dan peristiwa yang bersangkutan dengan kepentingan umum. Jadi hukum tidak terkait dengan batas-batas wilayah suatu negara. Asas ini diperlukan untuk masyarakat bahwa peristiwa yang menjadibeban buat masyarakat setempat itu untuk menjadi kepentingan bersama untuk mengatur dan melindungi setiap peristiwa yang sudah terjadi.<sup>17</sup>

Alat pembatas kecepatan bagian dari kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatan kendaraannya berupa peninggian sebagian badan jalan yang melintang terhadap sumbu jalan dengan lebar, tinggi, dan kelandaian tertentu. Alat pembatas kecepatan adalah fasilitas yang dirancang dalam bentuk gangguan geometrik vertikal untuk memberikan efek paksaan bagi pengemudi untuk menurunkan kecepatan dimana penurunan kecepatan ini dibutuhkan untuk mengantisipasi kondisi jalan yang kurang menguntungkan didepannya. Fasilitas ini merupakan adopsi dari *UK Department for Transport* untuk mengatasi permasalahan

---

<sup>16</sup> Laksamana, 2010, *Kesadaran Berlalu Lintas Untuk Mencegah Angka Kecelakaan*, Jurnal Ilmiah, Abdi Ilmu, h. 8-9

<sup>17</sup> Suwardjoko Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bandung*: Penerbit Institut Teknologi Bandung (ITB), h. 102

pelanggaran kecepatan yang mengakibatkan tingginya tingkat kecelakaan. Alat pembatas kecepatan bertujuan untuk menurunkan kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata guna lahan yang kurang menguntungkan, sampai 40%.<sup>18</sup> Fungsi lain dari dibentuknya *speed bump* diantaranya meliputi:<sup>19</sup>

1. Mengurangi Kecepatan Kendaraan: *Speed Bump* dirancang untuk memaksa pengemudi untuk melambat, sehingga dapat mengurangi kecepatan kendaraan di area yang dianggap berisiko tinggi, seperti di dekat sekolah atau pemukiman. Hal ini dapat meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki dan pengendara sepeda.
2. Mengurangi Kebisingan: *Speed Bump* juga dapat membantu mengurangi lalu lintas terutama di area residensial. Dengan memaksa kendaraan untuk melambat, *speed bump* juga dapat membantu mengurangi tingkat kebisingan yang dihasilkan oleh lalu lintas kendaraan bermotor.
3. Meningkatkan Keselamatan: Fungsi utama dari *speed bump* adalah untuk keselamatan jalan raya. Mereka membantu mengurangi kecepatan kendaraan, yang pada gilirannya dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas dan tingkat keparahan cedera akibat kecelakaan.

Kesadaran masyarakat terhadap hukum masih dalam tahap pemahaman tentang hukum, karena dalam prakteknya masih belum mengerti tentang peraturan

---

<sup>18</sup> Ahmad Munawar, 2004, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Yogyakarta: Penerbit Beta Offset, h. 99

<sup>19</sup>UK Department for Transport, "Tujuan dari Speed Bump dan Mengapa Penting untuk Dibangun" [www.roadtrafficsigns.com/blog/the-purpose-of-speed-bumps-and-why-they-are-important/](http://www.roadtrafficsigns.com/blog/the-purpose-of-speed-bumps-and-why-they-are-important/). Diakses pada 13 Desember 2023.

yang ditetapkan oleh pemerintah. Efektivitas 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.<sup>20</sup> Beberapa faktor yang mempengaruhi efektivitas pemasangan *speed bump* di Indonesia antara lain:

1. Jenis dan Desain: Jenis dan Desain *speed bump* yang dipasang dapat memengaruhi efektivitasnya. Misalnya, *speed bump* berbahan aspal karet, atau logam, serta tinggi, lebar, dan kemiringan *speed bump* dapat memengaruhi seberapa efektifnya dalam mengurangi kecepatan kendaraan.
2. Lokasi Pemasangan: Lokasi dimana *speed bump* dipasang juga mempengaruhi efektivitasnya. Pemasangan *speed bump* di daerah dengan lalu lintas tinggi, dekat dengan sekolah, area pemukiman, atau tempat umum lainnya cenderung lebih efektif dalam mengurangi kecepatan kendaraan.
3. Kepatuhan Pengendara: Tingkat kepatuhan pengendara dalam menurunkan kecepatan saat melintasi *speed bump* juga memengaruhi efektivitasnya. Pemasangan *speed bump* perlu disertai dengan tanda

---

<sup>20</sup> Otje Salman dan Anton F. Susanto, 2004, *Teori Hukum Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali*, Bandung: PT Refika Aditama, h. 153-154

peringatan yang jelas untuk meningkatkan kepatuhan pengendara.

4. Peraturan dan Standar: Kepatuhan terhadap peraturan dan standar pemasangan *speed bump*, seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.<sup>21</sup> Dengan memperlihatkan faktor- faktor ini, pemasangan *speed bump* di Indonesia dapat menjadi lebih efektif dalam mengurangi kecepatan kendaraan dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan.

*Speed Bump* atau yang dapat disebut Polisi Tidur merupakan hal lazim yang dapat ditemui di Indonesia, bagi masyarakat Indonesia kita sering melihat adanya *speed bump* dimanapun kita berada bahkan di pelosok Indonesia pun. Ditetapkannya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 yang kemudian diperbarui menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2021 Tentang Alat Pengendalian Pengaman Pengguna Jalan adalah sebagai pedoman penggunaan fasilitas perlengkapan jalan dan diharapkan dapat membantu dalam mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Peraturan Menteri Perhubungan tersebut merupakan Kaitan dari Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>22</sup> Hal ini telah diubah di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman

---

<sup>21</sup> Ari Setiawan, Rulhendri, Alimuddin, Nurul Chayati, 2023, *Efektivitas Polisi Tidur (Road Humps) dalam Mereduksi kecepatan pada Ruas Jalan H.M. Syarifudin di Kota Bogor*, Jurnal Komposit: Jurnal Ilmu-Ilmu Teknik Sipil, Vol.7.No1, h. 17 – 23.

<sup>22</sup> Risdianti, 2021, *Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 Dalam Rangka Standarisasi Penerapan Speed Hump Di Kecamatan Medan Perjuangan*, Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ilmu Sosial dan Politik, Vol 1, h. 2

Pengguna Jalan, sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan dinyatakan telah dicabut dan sudah tidak berlaku. Menurut Pasal 2 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No 48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan yang menjelaskan bahwa alat pembatas kecepatan sendiri terbagi menjadi 3, yaitu meliputi *speed bump*, *speed hump*, dan *speed table*.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2023 Pasal 3 menjelaskan bahwa:

1. *Speed Bump* sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a merupakan alat pembatas kecepatan yang digunakan hanya pada area parkir, jalan privat, atau jalan lingkungan terbatas dengan kecepatan operasional dibawah 10 (sepuluh) kilometer per jam.
2. Sedangkan *Speed Hump* yang dimaksud didalam Peraturan Menteri Perhubungan No 48 Tahun 2023 tersebut adalah sebagaimana pada ayat (2) huruf b merupakan alat pembatas kecepatan yang digunakan hanya pada jalan local dan jalan lingkungan serta tempat penyebrangan jalan (*raised crossing/raised intersection*).
3. Dan *Speed Table* sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c merupakan alat pembatas kecepatan yang digunakan pada jalan kolektor, jalan local, dan jalan lingkungan serta tempat penyebrangan jalan (*raised crossing/raised intersection*).

Dalam setiap pembangunan yang berada di sektor pelayanan masyarakat, pentingnya untuk mengetahui manfaat dari pembangunan tersebut. Perencanaan yang matang memungkinkan pemerintah atau lembaga terkait untuk memahami kebutuhan masyarakat dan merancang pembangunan yang sesuai. Perencanaan yang baik juga mencakup aspek keberlanjutan, memastikan bahwa pembangunan tersebut dapat bertahan dan memberikan manfaat jangka panjang. Karena setiap pembangunan yang tidak direncanakan baik yang telah diatur secara hukum

maupun tidak pasti akan menimbulkan kerugian. Sehingga diperlukan pembangunan yang terencana sehingga bermanfaat bagi masyarakat.

Seperti pembangunan pada *speed bump*, pembangunan *speed bump* dirancang untuk mengurangi kecepatan kendaraan dengan menciptakan elevasi pada permukaan jalan yang berguna untuk membantu mencegah laju kendaraan yang terlalu tinggi, khususnya di area-area yang memerlukan kecepatan terbatas. *Speed Bump* juga berperan sebagai alat pencegah pelanggaran kecepatan, ketinggian dan desain dari *speed bump* yang dibangun dengan khusus untuk pengemudi agar dapat memperlambat kendaraan mereka. Keberadaan *speed bump* dapat meningkatkan kesadaran pengemudi tentang batas kecepatan di suatu area, *speed bump* dapat membantu menciptakan perilaku berkendara yang lebih aman dan patuh terhadap aturan lalu lintas setempat. Selain itu, *speed bump* sendiri berfungsi sebagai tanda visual bagi pengemudi untuk memperlambat kendaraan mereka yang berfungsi untuk membantu menciptakan zona keamanan di sekitar *speed bump*.

Maka dari itu, penting untuk mengetahui bahwa desain dan pemasangan *speed bump* harus memperhatikan faktor-faktor seperti ketebalan, panjang, dan lokasi agar dapat memenuhi tujuan utama tanpa mengakibatkan ketidaknyamanan berlebihan bagi pengguna jalan atau merusak kendaraan bahkan sampai menimbulkan korban kecelakaan. Berdasarkan Pasal 3 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan No.48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan menyebutkan bahwa Alat pembatas kecepatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Ayat (2) huruf a digunakan memperlambat kecepatan

kendaraan berupa peninggian sebagian badan jalan dengan lebar dan kelandaian tertentu yang posisinya melintang terhadap badan jalan.

Terjadi perbedaan sebelum dicabutnya dan setelah ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan. Di dalam Pasal 3 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan No 82 Tahun 2018 jo Peraturan Menteri Perhubungan No 14 Tahun 2021 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan yang mengatur mengenai spesifikasi *speed bump*. Pada Pasal 3 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan No.82 Tahun 2018 jo Peraturan Menteri Perhubungan No.14 Tahun 2021 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan menjelaskan bahwa:

1. Terbuat dari bahan badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang memiliki kinerja serupa;
2. Ukuran tinggi antara 5 cm (lima sentimeter) sampai dengan 9 cm (sembilan sentimeter), lebar total antara 35 cm (tiga puluh lima sentimeter) sampai dengan 39 cm (tiga puluh sembilan sentimeter) dengan kelandaian paling tinggi 50% (lima puluh persen); dan
3. Kombinasi warna kuning atau putih dan warna hitam berukuran antara 25 cm (dua puluh lima sentimeter) sampai dengan 50 cm (lima puluh sentimeter)

Lalu selanjutnya setelah dicabutnya dan sudah tidak berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan No 82 Tahun 2018 jo Peraturan Menteri Perhubungan No 14 Tahun 2021 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Alat Pengguna Jalan dan ditetapkannya Peraturan Menteri Perhubungan No.48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan dalam Pasal 3 Ayat (3) menjelaskan bahwasannya:

1. *Speed Bump* sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a merupakan alat pembatas kecepatan yang digunakan hanya pada area parkir, Jalan

privat, atau Jalan lingkungan terbatas dengan kecepatan operasional dibawah 10 (sepuluh)kilometer per jam.

Hal ini telah diubah di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan dinyatakan telah dicabut dan sudah tidak berlaku. Jika di Peraturan Menteri Perhubungan No 82 Tahun 2018 jo Peraturan Menteri Perhubungan No 14 Tahun 2021 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Alat Pengguna Jalan membahas secara rinci mengenai kriteria dan spesifik mulai dari bahan material, kombinasi warna tentang *speed bump*, area penempatan *speed bump*, kecepatan operasional *speed bump*. Maka di Peraturan Menteri Perhubungan No.48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan hanya membahas mengenai area penempatan *speed bump*, dan kecepatan operasional saja.

Dalam membuat alat Pembatas Kecepatan ini, masyarakat atau oknum yang tidak bertanggung jawab dan juga bahkan dari pihak yang berwenangpun lalai dalam hal tersebut. Sering kali tidak mengikuti petunjuk teknis mengenai pemasangan alat pembatas kecepatan tersebut dan mengabaikan keamanan dan kenyamanan pengguna jalan, hal ini dapat dilihat dari warna alat pembatas kecepatan yang hampir serupa dengan warna jalan karena tidak diberi garis serong dari cat berwarna putih atau kuning, bentuknya terlalu tinggi yaitu melebihi ukuran yang telah ditentukan oleh peraturan perundangan, dan tidak melalui izin dari Dinas Perhubungan Kabupaten atau Kota setempat. Hal ini tentu saja dapat

menimbulkan kecelakaan dan menyalahi peraturan perundangan yang telah ada.

Selanjutnya seperti yang diberitakan oleh beberapa media online bahwa terjadi kecelakaan lalu lintas akibat *speed bump* yang dialami oleh pengendara motor. Seperti yang merujuk apada rtikel terbitan Kompas.com, diungkapkan video kecelakaan tersebut diunggah oleh akun Instagram @asil.nganjuk. Tampak dalam video tersebut, *speed bump* yang berada di jalan besar tidak diberi penanda. Sebuah mobil melakukan pengereman mendadak, sehingga pengendara motor kaget dan menarik rem hingga terjatuh. Menanggapi insiden ini Sony Susmana, Training Director Safety Defensive Consultant Indonesia (SDCI), mengatakan *speed bump* dibuat hanya untuk jalan lingkungan di perumahan. Tujuannya, supaya pengemudi menjaga kecepatannya atau tidak mengebut. Sehingga pembangunan *speed bump* di jalan besar merupakan pembangunan yang tidak sesuai standar dan mengakibatkan kecelekaan.<sup>23</sup>

Selain itu, ada juga sebuah *speed bump* di Jalan Danau Sunter Selatan, Sunter Agung, Tanjung Priok menjadi pemicu kecelakaan. Hanya selang satu menit kecelakaan terjadi di jalan tersebut. Beberapa video yang tersebar melihatkan sejumlah kecelakaan yang diakibatkan oleh *speed bump* di Jalan Danau Sunter Selatan direkam oleh netizen. Kecelakaan yang terjadi akibat sebuah *speed bump* tersebut dikarenakan *speed bump* yang dipasang di jalan raya itu dibuat menyerupai warna zebra cross yang membuat pengendara tidak menyadari dengan adanya *speed bump* di jalan tersebut sehingga tidak kurangi kecepatan saat

---

<sup>23</sup> Andriana Oky, "Viral Video Ukuran Polisi Tidur Non-standar Bikin Pengendara Motor Kecelakaan", <https://pop.grid.id/amp/303789258/viral-video-ukuran-polisi-tidur-non-standar-bikin-pengendara-motor-kecelakaan>, Diakses 17 Januari 2024.

melintas. Akibatnya, kendaraan motor terjatuh saat melintasi *speed bump* tersebut. Selain itu, dalam video yang dibagikan terlihat seorang wanita pingsan di jalan tersebut diduga karena alami kecelakaan di dekat *speed bump* tersebut.<sup>24</sup>

Dalam peristiwa yang terjadi pemasangan *speed bump* secara liar dan tidak sesuai dengan standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, sehingga dikenai sanksi pada Pasal 274 dan Pasal 275. Dalam hal ini Pemerintah di Indonesia seharusnya menanggapi dengan serius tentang terjadinya korban kecelakaan yang diakibatkan oleh *speed bump* sehingga dapat mengurangi korban-korban yang ditimbulkan akibat kecelakaan *speed bump*.

## 2.2. Mekanisme Penerapan *Speed Bump* di Indonesia

Kesejahteraan masyarakat terwujud otomatis karena terciptanya keamanan. Keamanan cakupannya cukup luas salah satu bentuk bisa kita artikan juga keamanan dilingkungan kita maupun keamanan dalam segi menggunakan jalan raya. Lalu lintas dan angkutan jalan suatu hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial dan sangat sering diperlukan oleh masyarakat. Setiap saat masyarakat terus beradaptasi dengan angkutan jalan dengan berbagai macam kepentingan.<sup>25</sup> Melihat perkembangan yang semakin cepat dengan adanya pembangunan yang berwawasan kebangsaan maka pengendara kendaraan

---

<sup>24</sup> Desy Selviany, "Gara-gara Polisi Tidur, Kecelakaan Terjadi Setiap 1 Menit di Jalan Danau Sunter Selatan", <https://wartakota.tribunnews.com/amp/2022/08/25/gara-gara-polisi-tidur-kecelakaan-terjadi-setiap-1-menit-di-jalan-danau-sunter-selatan>, Diakses 17 Januari 2024.

<sup>25</sup> Ibid, h. 78

merupakan kebutuhan yang sangat terpenting dalam tiap kawasan.

Dijelaskan penyelenggaraan jalan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa penyelenggaraan jalan adalah pihak yang mengatur peraturan, pengawasan, pembinaan, dan pembangunan jalan berdasarkan dengan kewenangannya. Pada Pasal 25 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa jalan yang dibuat untuk pengendara umum harus ada pelengkap jalan yaitu berupa pengendali jalan, diatur dalam Pasal 45 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengamanan Pengguna Jalan. Hal ini telah diubah di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengamanan Pengguna Jalan, sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021 Tentang Alat Pengendali dan Pengamanan Pengguna Jalan dinyatakan telah dicabut dan sudah tidak berlaku, pelengkap jalan yang berupa pengendali jalan terdiri atas:

1. Adanya polisi tidur, agar memperlambat laju kendaraan dengan bentuk tinggi sebagian ruas jalan dengan meluas yang bentuknya seperti gunung yang sesuai dengan aturannya, dan
2. Polisi tidur lebarnya serta tingginya berfungsi sebagai pelengkap tambahan agar pengendara membatasi laju dan tingginya pengendara yang mana bertanda bahwa masuk jalur yang tertentu.

Polisi Tidur atau yang disebut dengan *speed bump* sesuai dengan penjelasan pada bab sebelumnya dapat ditemukan di daerah pemukiman, gang – gang kecil, dan lingkungan jalan umum di kota atau kabupaten di Indonesia. *Speed Bump* sendiri telah diatur dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas

dan Angkutan Jalan dengan tujuan dibangunnya *speed bump* berfungsi untuk menjaga ketentraman serta meminimalisir kecelakaan yang terjadi. Dalam pembuatan *speed bump* arus sesuai dengan peraturan yang telah diatur, dimana pembuatan bahan, ketinggian, serta kombinasi garis warna telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Pasal 3 No 48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.

Wewenang penyelenggaraan pembuatan *speedbump* diatur dalam Pasal 26 Undang-Undang Nomer 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut:

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

Dengan adanya peraturan yang telah diatur di dalam regulasi yang berwenang maka masyarakat tidak memiliki hak dan kewenangan untuk membuat *speedbump* tanpa perizinan. Jika masyarakat ingin membangun *speedbump* maka seharusnya terlebih dahulu untuk mengajukan izin sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Ketika dalam pembangunan *speedbump* oleh sebagian masyarakat tidak memiliki izin kepada pihak yang berwenang 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 paal 28 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas

dan Angktan Jalan, yaitu:

- 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)

Dalam hal ini kewenangan pemerintah sangat dibutuhkan terkait pembangunan *speed bump*. Kewenangan pemerintah dapat berbeda-beda tergantung pada yurisdiksi dan tingkatan pemerintahan seperti pada pemerintah pusat, daerah, atau lokal. Di berbagai negara, pemerintah sering memiliki kewenangan untuk mengatur dan memutuskan mengenai infrastruktur jalan, termasuk pembangunan *speed bump*. Berikut adalah beberapa aspek kewenangan terkait pembangunan *speed bump*:

1. Penetapan Kebijakan dan Standar: Pemerintah memiliki kewenangan untuk menetapkan kebijakan dan standar terkait infrastruktur jalan, termasuk polisi tidur. Standar ini dapat mencakup ukuran, desain, dan lokasi polisi tidur untuk memastikan keselamatan pengguna jalan.
2. Pemberian Izin dan Persetujuan: Pada tingkat lokal, pemerintah biasanya memiliki kewenangan untuk memberikan izin atau persetujuan terkait pembangunan polisi tidur. Proses ini mungkin melibatkan otoritas setempat seperti pemerintah kota atau kabupaten.
3. Pengawasan dan Pemeliharaan: Setelah pembangunan, pemerintah memiliki tanggung jawab untuk mengawasi dan memastikan pemeliharaan polisi tidur. Ini dapat mencakup peran dalam pemantauan kondisi polisi tidur, penanganan perbaikan, atau penghapusan jika

diperlukan.

4. Koordinasi antara Tingkatan Pemerintahan: Jika pembangunan polisi tidur melibatkan beberapa tingkatan pemerintahan (misalnya, pemerintah pusat dan pemerintah daerah), koordinasi antar tingkatan pemerintahan diperlukan untuk memastikan konsistensi dalam penerapan kebijakan dan standar.
5. Kepentingan Masyarakat dan Konsultasi Publik: Pemerintah seringkali memiliki kewajiban untuk mendengarkan kepentingan masyarakat dan melakukan konsultasi publik sebelum atau selama proses pembangunan polisi tidur. Ini dapat memastikan bahwa keputusan yang diambil mencerminkan kebutuhan dan pandangan masyarakat setempat.

Kewenangan ini dapat bervariasi di setiap negara dan bahkan di dalam suatu negara, tergantung pada hukum dan peraturan setempat. Oleh karena itu, untuk memahami secara detail kewenangan pemerintah terkait pembangunan polisi tidur, penting untuk merujuk pada hukum dan peraturan setempat yang berlaku. Peraturan dan spesifikasi mengenai *speed bump* telah diatur di dalam regulasi pemerintahan namun pada kenyataannya keberadaan *speed bump* telah menjadi sorotan sebab belum memenuhi standar pembuatan yang telah diatur. Hal ini membuktikan bahwa kurangnya pengawasan dari pemerintahan setempat. Dalam pembangunan *speed bump* Dinas Perhubungan yang selanjutnya disebut DISHUB berwenang untuk membangun *speed bump* sesuai dengan spesifikasi yang diatur di dalam peraturan perundang – undangan. Namun karena kurangnya pengawasan dari Dinas Perhubungan mengenai legalitas pembangunan *speed bump*. Tujuan awal

dibangunnya *speed bump* adalah 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 ketidaknyamanan bagi masyarakat di kawasan tersebut.

DISHUB juga memiliki kewenangan memberitau bagaimana pembuatan *speed bump* ini yang benar sesuai dengan aturan yang berlaku. Pastinya *speed bump* sendiri juga sangat berpengaruh untuk RUNK (Rencana Umum Nasional Keselamatan) maka dari itu untuk pembuatan *speed bump* ini sebenarnya harus sesuai dengan prosedur yang ada, dan yang berfungsi untuk memperlambat kecepatan kendaraan bermotor bukan nya malah membuat kecelakaan. Namun 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.
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

Selain itu sering dijumpai juga faktor- faktor yang menghambat dalam penerapan larangan pemasangan speedbump antara lain yaitu:<sup>26</sup>

1. Berkembangnya konsep ketidak patuhan selektif terhadap hukum di tengah masyarakat. Warga masyarakat mempunyai kecenderungan tidak patuh terhadap kebijakan-kebijakan tentang ketertiban umum dan ketenteraman masyarakat.
2. Rendahnya empati pengendara
3. Kurangnya tegasnya dari aparat pelaksana untuk melakukan tindakan penertiban.
4. Kurangnya prioritas anggaran untuk pengadaan rambu-rambu lalu lintas dan alat pengendali kecepatan.
5. Sebagian besar warga masyarakat memaklumi bahwa untuk mencegah kecelakaan memang perlu dipasang polisi tidur sebagai alat pengendali kecepatan kendaraan yang melewati jalan lingkunganatau pemukiman.

Peraturan pembuatan *speed bump* telah diatur oleh DISHUB, tetapi pada kenyataannya pun pihak DISHUB juga melanggar dan lalai dalam mengawasi pembangunan *speed bump* tersebut. Pengawasan tentunya sudah harus diperketat kembali, Pengawasan merupakan suatu bentuk tindakan yang akan mempermudah pihak terkait untuk melakukan evaluasi kerja. Untuk mengetahui penerapan tersebut sudah sesuai standard yang ada di peraturan atau belum. Peraturan atau

---

<sup>26</sup> Sunarso, 2022, *Evaluasi Kebijakan Larangan Pemasangan Polisi Tidur (Speed Bump dan Speed Hump) di Kabupaten Ponorogo*, Vol 5, Nomor 12, h. 10

kebijaksanaan yang dianggap sebagai pedoman oleh pihak terkait maupun unsur pelaksana. Dibutuhkan kerjasama antar beberapa pihak terkait. Di dalam hal ini yang berhak melakukan pengawasan diantaranya ada Dinas Perhubungan dan Kepolisian. Dibutuhkan kerjasama diantar keduanya agar tujuan penerapan *speed bump* sesuai kebijakan dapat tercapai sesuai yang diinginkan.<sup>27</sup>

Dinas Perhubungan perlu meningkatkan komunikasinya dengan masyarakat. Hal ini dapat dilakukan dengan cara penyuluhan dengan pemerintahan setempat. Melibatkan masyarakat dalam proses pengambilan keputusan dan implementasi dapat meningkatkan pemahaman mereka terhadap peraturan dan meningkatkan dukungan mereka terhadap penerapan *speed bump*. Dinas Perhubungan perlu mengelola anggaran dengan efisien dan mengalokasikan sumber daya secara bijaksana untuk kegiatan komunikasi dan pemahaman masyarakat serta melakukan evaluasi berkala terhadap efektivitas program dan mendengarkan umpan balik dari masyarakat.

Dinas Perhubungan memiliki peran penting dalam pembangunan *speed bump* di Indonesia. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, DISHUB bertanggung jawab untuk:

1. Melakukan pengawasan terhadap pemasangan dan pemeliharaan alat pemberi isyarat lalu lintas, rambu lalu lintas, alat pemberi peringatan, marka jalan, alat pengaman pengguna jalan, dan fasilitas pendukungnya.
2. Melakukan pengawasan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan

---

<sup>27</sup> Ibid, h. 8

angkutan jalan.

Sesuai dengan peraturan yang telah dijelaskan DISHUB memiliki tugas untuk menyusun perencanaan pembangunan *speed bump* di wilayah Indonesia. Perencanaan ini harus memperhatikan aspek- aspek untuk keselamatan pengguna jalan. Pembangunan *speed bump* harus disesuaikan dengan standar yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan. Dalam membangun *speed bump* DISHUB harus berkoordinasi dengan pihak terkait seperti Kepolisian, Dinas Pekerjaan Umum, dan pemerintahan setempat. Hal ini perlu disampaikan kepada masyarakat setempat agar tidak membangun *speed bump* secara liar.

Masyarakat harus diberi pemahaman mengenai pembangunan *speed bump*, seperti yang telah dijelaskan dalam Permenhub 48/2023 telah diatur tata kelola perizinan pembangunan bahwa perizinan pembangunan *speed bump* di Indonesia diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan. Berdasarkan peraturan tersebut, pembangunan *speed bump* harus mendapatkan izin dari Dinas Perhubungan setempat.

Permohonan izin pembangunan *speed bump* harus dilengkapi dengan dokumen-dokumen berikut:

1. Surat permohonan
2. Studi kelayakan
3. Survei lokasi
4. Desain *speed bump*
5. Rencana pembangunan

Dalam membangun *speed bump* memang tidak dapat dilakukan secara sembarangan dikarenakan ketika membangun *speed bump* secara liar dapat membuat kerugian bagi masyarakat setempat. Proses permohonan izin pembangunan *speed bump* umumnya memakan waktu sekitar 14 hari kerja. Setelah izin diterbitkan, pembangunan *speed bump* dapat dilaksanakan.