

SKRIPSI ALIP FIX BISMILLAH

by pkpa.fhuwks@yopmail.com 1

Submission date: 10-Jan-2024 12:39AM (UTC-0600)

Submission ID: 2266875309

File name: SKRIPSI_ALIP_FIX_BISMILLAH.docx (339.88K)

Word count: 12409

Character count: 80562

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KORBAN
KECELAKAAN YANG DIAKIBATKAN OLEH POLISI
TIDUR (*SPEED BUMP*)**

SKRIPSI



OLEH :

ALTHARIQ FASYDAFFA ALIFIAN RUSHPAKA

NPM: 20300098

**UNIVERSITAS WIJAYA KUSUMA SURABAYA
FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM PROGRAM SARJANA
2023**

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KORBAN
KECELAKAAN YANG DIAKIBATKAN OLEH POLISI
TIDUR (*SPEED BUMP*)**

SKRIPSI

UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN PERSYARATAN GUNA MEMPEROLEH
GELAR SARJANA HUKUM PADA PROGRAM STUDI HUKUM PROGRAM
SARJANA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS WIJAYA KUSUMA
SURABAYA



OLEH :

ALTHARIQ FASYDAFFA ALIFIAN RUSHPAKA

NPM: 20300098

**UNIVERSITAS WIJAYA KUSUMA SURABAYA
FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM PROGRAM SARJANA
2023**

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KORBAN
KECELAKAAN YANG DIAKIBATKAN OLEH POLISI
TIDUR (*SPEED BUMP*)**

SKRIPSI

UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN PERSYARATAN GUNA MEMPEROLEH
GELAR SARJANA HUKUM PADA PROGRAM STUDI HUKUM PROGRAM
SARJANA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS WIJAYA KUSUMA
SURABAYA



OLEH :

ALTHARIQ FASYDAFFA ALIFIAN RUSHPAKA

NPM: 20300098

SURABAYA,

MENGESAHKAN,

DEKAN,

PEMBIMBING,

Dr. UMI ENGGARSASI, S.H., M.Hum.

Dr. UMI ENGGARSASI, S.H., M.Hum.

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KORBAN
KECELAKAAN YANG DIAKIBATKAN OLEH POLISI
TIDUR *SPEED BUMP***

DIPERSIAPKAN DAN DISUSUN

OLEH :

ALTHARIQ FASYDAFFA ALIFIAN RUSHPAKA

NPM: 20300098

TELAH DIPERTAHANKAN

DI DEPAN DEWAN PENGUJI PADA TANGGAL

DAN DINYATAKAN TELAH MEMENUHI PERSYARATAN

SUSUNAN DEWAN PENGUJI

1..... (KETUA) 1.....

2..... (ANGGOTA) 2.....

3..... (ANGGOTA) 3.....

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat rahmat dan karunianya saya dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KORBAN KECELAKAAN YANG DIAKIBATKAN OLEH POLISI TIDUR (SPEED BUMP)”** dengan tepat waktu dan diselesaikan dengan baik.

Skripsi ini diajukan untuk memenuhi syarat kelulusan mata kuliah Skripsi di Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya. Tentunya, dalam penulisan skripsi ini diperlukan usaha dan tekad yang kuat sehingga karya penulisan ini dapat diselesaikan dengan sempurna. Oleh karenanya, mengawali dengan penuh rasa hormat penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sangat mendalam dan tak terhingga kepada :

1. Rektor Universitas Wijaya Kusuma Surabaya Prof. Dr. H. Widodo Ario Kentjono, dr. Sp. T.H.T.KL.(K) yang telah memberi kesempatan penulis untuk menjadi bagian dari Civitas Akademika.
2. Dekan Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya, Dr. Umi Enggarsasi, S.H., M.Hum. yang telah menyediakan berbagai fasilitas sebagai penunjang pembelajaran selama penulis mengikuti perkuliahan.
3. Ibu Dr. R. Besse Kartoningrat, S.H., M.H. Selaku Dosen Wali yang telah memberikan dukungan pengarahan selama masa perkuliahan.
4. Ibu Nur Khalimatus Sa'diyah, S.H. Selaku Dosen Tutor Sidang Proposal Skripsi yang penuh kesabarannya telah membimbing saya hingga dapat menulis skripsi ini
5. Ibu Dr. Umi Enggarsasi, S.H., M.Hum. Selaku Dosen Pembimbing yang dengan penuh kesabaran telah meluangkan waktu dan memberi pengarahan sehingga mampu menyelesaikan penulisan skripsi ini.
6. Ibu Septiana Prameswari, S.H., M.H. Selaku Dosen Fakultas Hukum yang telah membantu untuk membimbing saya selama penulisan skripsi ini.
7. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Wijaya Kusuma Surabaya yang

telah memberi bekal ilmu hukum dan membimbing dengan baik selama mengikuti perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya.

8. Kepala Tata Usaha berserta jajarannya di Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya.
9. Untuk orang tua tercinta, Bapak Nursyam Bagus Sudharsono dan Ibu Nanik Setijowati juga Bapak Agus Raspoko Sarwo Wicaksono dan Ibu Heni, Kakak tersayang Nurinda Sari, Bunga Nirwana Venda Rushpaka, Adik tersayang Cahaya Nirmala Cantika, Cahaya Lintang Shadiva serta Keluarga Besar yang senantiasa memberikan dorongan moral maupun materil dan doa yang tidak pernah berhenti.
10. Teruntuk teman-teman dan sahabat saya selama dibangku perkuliahan yang telah memberikan dorongan moral dan dukungan penuh selama pengerjaan skripsi ini.
11. Dan semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu yang telah membantu pengerjaan skripsi ini baik lewat pikiran, semangat, dan semoga kebaikan kembali pada kalian semua.

Penulis menyadari skripsi ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu penulis sangat mengharapkan kritik dan saran. Besar harapan penulis agar skripsi ini dapat memberikan manfaat kepada setiap insan yang membaca. Demikianlah yang dapat penulis sampaikan. Akhir kata, penulis ucapkan terimakasih dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa.

Surabaya, 8 Januari 2024

Penulis

Althariq Fasyadaffa Alifian

Rushpaka

SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Althariq Fasyadaffa Alifian Rushpaka
NPM : 20300098
Alamat : Tawangsari Permai DD-36
No. Telp (HP) : 0896-7640-4699

Menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul: “Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Yang Diakibatkan Oleh Polisi Tidur (*Speed Bump*)” adalah murni gagasan saya yang belum pernah saya publikasikan di media, baik majalah maupun jurnal ilmiah dan bukan tiruan (plagiat) dari karya orang lain.

Apabila ternyata nantinya ditemukan adanya unsur plagiarisme maupun autoplagiarisme, saya siap menerima sanksi akademi yang akan dijatuhkan oleh Fakultas.

Demikian pernyataan ini saya buat sebagai bentuk pertanggungjawaban etika akademik yang harus dijunjung di lingkungan Perguruan Tinggi.

Surabaya,

Yang Menyatakan,

ALTHARIQ FASYDAFFA ALIFIAN RUSHPAKA

NPM: 20300098

ABSTRACT

In public life it is often the wrong that people make. Like ² in the construction of speed bump or the free-falling cops. The proliferation of speed bump development wildly took place in social life, leading to an accident. So legal protection was needed against a crash victim caused by a speed bump.

The aim of the study is to know that speed bump has a rule governing the 22-year 2009 constitution of the republic of Indonesia on traffic and road transport, which explains that the arrangements for roads are those authorizing regulations, supervision, demolition, and road construction. Article 25 of the 22nd law no. 22 in 2009 stipulates that roads made for general drivers should be complemented by the 48th 2023 call for controlling and controlling devices on the streets, so the speed bump would be referred to as the speed bump.

The results of this study were to bring people to a level and evaluate their performance over the control of the speed bump, to take care of the construction of the speed bump that resulted in the crash victim, and to the government's accountability of the accident victim that the speed bump had caused in this case also affected the region

Keywords : *Speed Bump, Crash Victim, Legal Protection*

ABSTRAK

Dalam kehidupan bermasyarakat seringkali terjadinya kesalahan yang diperbuat oleh masyarakat itu sendiri. Seperti dalam pembangunan speed bump atau polisi tidur secara liar. Semakin maraknya pembangunan *speed bump* secara liar terjadi dalam kehidupan bermasyarakat sehingga menimbulkan korban kecelakaan. Sehingga dibutuhkan Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Yang Diakibatkan Oleh Polisi Tidur (*Speed Bump*).

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bahwa *speed bump* mempunyai peraturan yang mengatur yaitu dalam Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menjelaskan bahwa penyelenggaraan jalan adalah pihak yang mengatur peraturan, pengawasan, pembinaan, dan pembangunan jalan berdasarkan dengan kewenangannya. Pasal 25 UU No. 22 Tahun 2009 menegaskan bahwa jalan yang dibuat untuk pengendara umum harus ada pelengkap jalan yaitu berupa pengendali jalan, yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan, jadi alat Pembatas Kecepatan yang dimaksud adalah polisi tidur atau *speed bump*.

Hasil dari penelitian ini adalah untuk mengedukasi masyarakat serta mengevaluasi kinerja pemerintah mengenai pengawasan pembangunan *speed bump*, agar tidak lalai dalam pembuatan *speed bump* yang mengakibatkan korban kecelakaan, serta pertanggungjawaban pemerintah terhadap korban kecelakaan yang diakibatkan oleh *speed bump* tersebut dalam hal ini pun korban juga membutuhkan perlindungan hukum. Sehingga dapat terciptanya fasilitas masyarakat yang tenang, aman, dan nyaman bagi pengguna jalan. Pemerintah juga harus melibatkan peran serta masyarakat dalam pembangunan *speed bump* ini, dari mulai pengawasan sampai tahap akhir dari pembuatan *speed bump* tersebut.

Kata Kunci : *Speed Bump*, Korban Kecelakaan, Perlindungan Hukum

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS	vi
ABSTRACT	vii
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
I. Latar Belakang	1
II. Rumusan Masalah	6
III. Tujuan Penelitian	7
IV. Manfaat Penelitian	7
V. Kerangka Konseptual	8
VI. Metode Penelitian	16
BAB II KETENTUAN DAN KRITERIA DALAM PEMBUATAN <i>SPEED BUMP</i> DI INDONESIA.....	20
I. Urgensi Pembangunan <i>Speed Bump</i> di Indonesia	20
II. Mekanisme Penerapan Speedbump di Indonesia	32
BAB III PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KORBAN KECELAKAAN YANG DIAKIBATKAN OLEH <i>SPEED BUMP</i>	42
I. Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan <i>Speed Bump</i>	42
II. Pertanggungjawaban Hukum Atas Kecelakaan Yang Diakibatkan Oleh <i>Speed Bump</i>	54
BAB IV PENUTUP	60
I. Kesimpulan	60
II. Saran.....	61
DAFTAR BACAAAN	63

BAB I

PENDAHULUAN

I. Latar Belakang

5
Kesejahteraan masyarakat terwujud otomatis terciptanya keamanan. Keamanan cakupannya luas salah satu bentuk bisa kita artikan juga keamanan dilindungan kita maupun keamanan dalam segi menggunakan jalan raya.¹ Bangsa Indonesia adalah negara yang berbangsa hukum, sesuai dengan pasal yang tertera yaitu Pasal 1 ayat (3) Undang- Undang Dasar Tahun 1945, yang menjelaskan bahwa Negara Indonesia adalah negara hukum.² Van Apeldoorn mengemukakan bahwa hukum sering dikatakan sama rata. Akan tetapi perlu digaris bawahi bahwa suatu norma aturan tentang hukum yang merupakan ruang lingkup dari hukum tersebut harus mempunyai definisi yang cukup dalam perkataan, tetapi mudah dipahami.³

Indonesia juga merupakan negara yang diperintah oleh hukum dan diatur oleh Konstitusi Republik Indonesia sesuai dengan Pasal 1 paragraf 3 Undang – Undang Dasar Republik Indonesia 1945. Hukum adalah aturan dalam bentuk aturan dan persetujuan yang bertujuan melindungi perilaku manusia, disiplin, keadilan, dan perlindungan dari kepunahan. Hukum terikat untuk memastikan kepercayaan hukum di masyarakat dan hukum tidak dapat dipisahkan dari masyarakat. Negara hadir untuk melayani dan melindungi masyarakat serta negara sebagai instrumen

¹ Ari Dermawan, 2020, Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Menurut UU.No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkatan Jalan, Doktrina: Journal of Law Vol 3 (1), hal 78.

² Nasir Djamil, 2013, *Anak Bukan Untuk Dihukum*, Jakarta: Sinar Grafika.

³ Sahnan, 2018, *Hukum Agraria Indonesia*, Malang: Setara Press.

yang diperlukan untuk menciptakan dan mempertahankan tata tertib sosial yang baik. Fungsi utama negara adalah memastikan keadilan sosial, pendistribusian sumber daya yang adil, serta penyediaan layanan publik seperti pendidikan, kesehatan, dan perlindungan sosial. Setiap warga negara wajib menjunjung tinggi persatuan dan integritas serta semua hak dan kewajibannya. Pertumbuhan terbaik bagi suatu negara adalah pertumbuhan global, pertumbuhan ekonomi, pertumbuhan digital, dan lain-lain, serta berbagai undang-undang dan peraturan yang mengikuti perkembangan. Lahirnya peraturan hukum dimulai dengan aturan atau kebiasaan di masyarakat. Adanya hukum dan peraturan yang telah dirumuskan dan disusun berdasarkan UUD 1945, sebagaimana tercantum dalam adopsi paragraf keempat dengan kajian jadi alih-alih membentuk pemerintah yang melindungi semua rakyat dan untuk meningkatkan kesejahteraan, mendidik kehidupan bangsa dan berpartisipasi dalam tatanan dunia yang didasarkan Kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, kemerdekaan nasional.

Konstitusi Republik Indonesia menyatakan dalam pembukaan bahwa negara Indonesia didasarkan atas Ketuhanan Yang Maha Esa. Pernyataan tersebut mencerminkan nilai-nilai religiusitas dalam kehidupan bermasyarakat Indonesia. Penekanan pada keadilan dan keberadaban juga menunjukkan komitmen untuk menciptakan tata tertib yang adil dan beradab yang mengindikasikan keyakinan bahwa aturan positif atau hukum memiliki dampak positif pada kehidupan individu. Pernyataan ini mencerminkan pandangan bahwa hukum bukan hanya seperangkat peraturan, tetapi juga alat untuk menciptakan ketertiban dan kesejahteraan dalam masyarakat. Salah satu tujuan dari kebijakan hukum adalah untuk mengatur

kehidupan organisasi dalam masyarakat mencakup regulasi terhadap berbagai entitas seperti pemerintah, lembaga swasta, dan organisasi masyarakat.

³ Fakta hukum di masyarakat terjadi kegiatan sehari-hari seperti kepentingan pribadi hingga keluarganya yang pastinya tidak lepas dari suatu sengketa. Agar terhindar dari hal tersebut, maka mencari jalan yang netral, dengan cara membuat peraturan yang ada norma hukum dan harus diterapkan, agar dapat menjadi tentram dan sejahtera dengan disertai sanksi apabila melanggar ketentuan tersebut.⁴ Adanya aturan hukum yang ketat juga disertai sanksi hukum dan berlaku juga dalam peraturan berkendara di masyarakat. Masyarakat dapat saling melindungi dengan cara patuh terhadap peraturan berkendara lalu lintas sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Transportasi juga merupakan salah satu peranan penting dalam kehidupan sehari-hari agar terciptanya kesejahteraan lingkungan. Transportasi juga merupakan bagian terpenting dalam membangun suatu perekonomian. hal ini terkait fungsi adanya pelaksanaan transportasi sendiri diantaranya juga berkaitan dengan penyaluran masyarakat, penyaluran benda atau alat, untuk membangun suatu daerah, dan memajukan perekonomian daerah. Melihat perkembangan yang semakin cepat dengana adanya pembangunan yang berwawasan kebangsaan maka pengendara kendaraan merupakan kebutuhan yang sangat terpenting dalam tiap kawasan.

³ Retnowulan Sutantio dan Iskandar Oeripkartawinata, 2009, *Hukum Acara Perdata Dalam Teori Dan Praktek*, Bandung: Mandar Maju.

³ 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. Pasal 25 UU No. 22 Tahun 2009 menegaskan bahwa jalan yang dibuat untuk pengendara umum harus ada pelengkap jalan yaitu berupa pengendali jalan, diatur dalam ³ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan, 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.
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.

Melihat uraian tersebut, Jadi alat Pembatas Kecepatan yang dimaksud adalah Polisi Tidur Kecelakaan di jalan raya merupakan salah satu penyebab masalah di jalan raya yang banyak terjadi diseluruh penjuru dunia.⁵ Perkembangan yang semakin berkembang di suatu wilayah ada Polisi Tidur di berbagai lingkungan jalan. Fakta hukum yang ada bahwa banyak terjadi pembuatan polisi tidur sebab tindakan dan perbuatan masyarakat yang sewenang-wenang secara sepihak dan tidak sesuai dengan apa-apa yang telah diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan

³ Andrew R. Cecil, 2011, *Penegak Hukum Lalu Lintas*, Bandung: Nuansa.

³ Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali dan Pengamanan Pengguna Jalan, sehingga banyak kasus kecelakaan yang terjadi di lingkungan masyarakat selalu membuat terkejut dan marah dengan adanya polisi tidur yang digunakan untuk keamanan agar tidak terjadi kebut-kebutan di jalanan.

Namun keberadaan polisi tidur itu dapat menimbulkan banyak pertanyaan bagi pengguna jalan, masyarakat menilai polisi tidur itu dapat mengganggu kenyamanan berkendara di jalanan selain banyaknya kasus kecelakaan yang terjadi akibat polisi tidur pembuatan polisi tidur dinilai sangat mengganggu keindahan jalan serta jalanan tidak rata juga mengancam keselamatan bagi para pengguna roda dua maupun roda empat. Tak jarang juga pengguna roda dua maupun roda empat yang melakukan rem mendadak saat hendak melintasi polisi tidur. Kondisi semacam ini dapat mengancam kerusakan permukaan jalan. Hal ini suatu kejadian yang melawan Hukum karena terjadinya suatu kecelakaan karena kesengajaan seseorang yang menimbulkan kerugian akan melahirkan suatu perbuatan Hukum.⁶

Akibat perbuatan masyarakat sekitar yang sewenang-wenangnya secara sepihak dan tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali dan Pengamanan Pengguna mengakibatkan kecelakaan mengenai masyarakat dan kehidupan pada umumnya. Ditekankan bahwa perilaku masyarakat yang sewenang – wengangnya dapat mengganggu kenyamanan berkendara mencakup perilaku seperti parkir sembarangan, menghalangi jalan, atau tindakan lain yang dapat menghambat

³ Gunawan Widjaja dan Kartini Muljadi, 2017, *Seri Hukum Perikatan-Perikatan Yang Lahir Dari Undang-Undang*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.

kelancaran lalu lintas. Tindakan sewenang-wenang masyarakat dapat menyebabkan kecelakaan yang serius, bahkan hingga menyebabkan hilangnya nyawa. Hal tersebut menyoroti dampak serius dari perilaku yang melanggar ketentuan yang ada dan menempatkan keselamatan orang lain dalam risiko. Perilaku masyarakat yang sewenang – wenang merupakan sesuatu yang tidak sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali dan Pengamanan Pengguna Jalan.

⁵ Kemudian apabila dilihat dari kaedah hukum yang berlaku memberikan perlindungan hukum bagi pihak korban dalam kasus ganti kerugian korban kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan uraian diatas terdapat beberapa masalah yang perlu dikaji dan dianalisis mengenai bentuk Perlindungan Hukum bagi Korban Lalu Lintas Menurut UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Prosedur untuk memperoleh Hak Korban Kecelakaan Lalu Lintas dengan demikian urusan dianggap selesai, padahal seharusnya pihak korban harus juga mendapat perlindungan hukum terutama tentang hak-haknya.⁷

II. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang diatas, dapat dirumuskan permasalahan yang akan menjadi pokok perumusan penelitian hukum ini sebagai berikut :

⁷ Ari Dermawan, 2020, Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Menurut UU.No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Doktrina: Journal of Law Vol 3 (1), Hal 80.

1. Bagaimana Pengaturan dan Kriteria Dalam Pembuatan *Speed Bump*?
2. Bagaimana Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Yang Diakibatkan Oleh *Speed Bump* Yang Tidak Sesuai Aturan?

III. Tujuan Penelitian

Dengan uraian rumusan masalah tersebut, maka tujuan penelitian dalam penulisan proposal ini tidak lain yaitu:

1. Untuk mengetahui dan menganalisa Bagaimana Pengaturan dan Kriteria Dalam Pembuatan *Speed Bump*.
2. Untuk mengetahui dan menganalisa Bagaimana Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Yang Diakibatkan Oleh *Speed Bump* Yang Tidak Sesuai Aturan.

IV. Manfaat Penelitian

A. Manfaat Praktis

1. Dari segi praktis, penelitian ini diharapkan menjadi wawasan tambahan bagi para praktisi agar dapat menerapkan hukum yang seharusnya, dan membawa keadilan bagi para pihak yang bersangkutan di dalamnya.
2. Dapat memberikan ilmu dan pengetahuan terhadap masyarakat mengenai Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Yang Diakibatkan Oleh *Speed Bump*.

B. Manfaat Akademis

1. Memberikan sumbangan pemikiran mengenai pengembangan ilmu pengetahuan biasanya dan ilmu aturan dalam khususnya.
2. Untuk menambah dan memperluas wawasan terhadap penelitian yang akan dilakukan selanjutnya, serta dapat memberikan kontribusi positif terhadap perkembangan ilmu pengetahuan.

V. Kerangka Konseptual

1. Hubungan Hukum

Hubungan hukum yaitu hubungan yang diatur oleh hukum hal tersebut berarti hubungan yang tidak diatur oleh hukum bukan merupakan hubungan hukum. Hubungan hukum dapat terjadi di antara sesama subjek hukum dan antara subjek hukum dengan barang. Hubungan antara subjek hukum dan antara subjek hukum dapat terjadi antara seorang dan seorang lainnya, antara seseorang dan suatu badan hukum, serta antara suatu badan hukum lainnya.

Hubungan hukum (*rechtbetrekkingen*) diartikan sebagai hubungan antara dua atau lebih subyek hukum, hubungan mana terdiri atas ikatan antara individu dengan individu, antara individu dengan masyarakat atau antara masyarakat yang satu dengan masyarakat yang lain. Dalam hubungan ini hak dan kewajiban pihak yang satu berhadapan dengan hak dan kewajiban pihak yang lain⁸ Hukum memberikan kualifikasi terhadap

⁸ Soeroso, 2006, Pengantar Ilmu Hukum, Penerbit: Sinar Grafika, Cetakan Kedelapan. Hal 39

hubungan-hubungan tertentu yang dipilihnya. Dengan adanya pengkualifikasian oleh hukum ini, maka menjadilah hubungan-hubungan itu hubungan hukum. Agar terjadi hubungan hukum diperlukan pihak-pihak yang melakukan hal itu yang disebut juga sebagai subjek hukum. Sedangkan yang menjadi sasaran dari jalinan hubungan tersebut objek hukum⁹

2. Speed Bump

¹
Speed Bump adalah salah satu alat pengendali lalu lintas yang berfungsi untuk mengurangi kecepatan kendaraan. *Speed Bump* biasanya dipasang di daerah pemukiman, sekolah, dan tempat-tempat lain yang memiliki tingkat kecelakaan tinggi. Dasar Hukum pemasangan *Speed Bump* di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) Pasal 25 ayat (1) UU LLAJ menyebutkan bahwa perlengkapan jalan meliputi alat pengendali dan pengaman pengguna jalan. *Speed Bump* termasuk dalam alat pengendali lalu lintas.¹⁰

Pemasangan *Speed Bump* harus memenuhi ketentuan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan. Pasal 28 ayat (1) Permenhub 82/2018 menyebutkan bahwa *Speed Bump* harus dipasang di jalan

⁹ Satjipto Rahardjo, 2012, Ilmu Hukum, Bandung: Citra Aditya Bakti, Cetakan Ketujuh, hal 40

¹⁰ Ari Dermawan, 2020, Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Menurut UU.No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkatun Jalan, Doktrina: Journal of Law, Vol 3 (1) Hal. 78-90.

lingkungan dengan kecepatan operasi kurang dari 20 kilometer per jam. *Speed Bump* harus dipasang dengan ketinggian maksimal 10 sentimeter dan lebar maksimal 30 sentimeter. *Speed Bump* juga harus dilengkapi dengan adanya rambu-rambu peringatan yang dipasang di jarak 100 meter sebelum dan sesudah *Speed Bump*. Hal ini telah diubah di ¹Peraturan 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.

Pemasangan *Speed Bump* yang tidak memenuhi ketentuan dapat dikenakan sanksi pidana. Pasal 28 ayat (2) Permenhub 82/2018 menyebutkan bahwa setiap orang yang memasang alat pengendali dan pengaman pengguna jalan yang tidak memenuhi standar dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000 Juta Rupiah. Berikut ini adalah merupakan beberapa hal penting yang perlu untuk diperhatikan pada saat pemasangan *Speed Bump* :

1. *Speed Bump* harus dipasang di jalan lingkungan dengan kecepatan operasi kurang dari 20 kilometer per jam.
2. *Speed Bump* juga harus dipasang dengan ketinggian maksimal 10 sentimeter dan lebar maksimal 30 sentimeter.

3. *Speed Bump* harus dilengkapi dengan rambu-rambu peringatan yang dipasang di jarak 100 meter sebelum dan sesudah *Speed Bump*.
4. *Speed Bump* harus dipasang dengan baik dan tidak menimbulkan kerusakan pada kendaraan.
5. *Speed Bump* harus dijaga kebersihannya agar tidak menjadi sarang penyakit.¹¹.

Hal ini telah diubah di ¹Peraturan 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.

3. Korban Kecelakaan

Kecelakaan adalah suatu peristiwa yang tidak menentu kapan akan terjadi, kecelakaan selalu terjadi di situasi yang dimana seseorang atau pengguna jalan telah gagal mengatasi lingkungan mereka. Filosofi penelitian kecelakaan menganggap kecelakaan sebagai suatu peristiwa yang acak dari dua aspek yaitu lokasi dan waktu.

¹¹ Budiono, A., Damayanti, N., & Kurniawan, A. 2016. *Pengaruh Pemasangan Speed Bump Terhadap Pengurangan Kecepatan Kendaraan di Jalan Lingkungan Perumahan*. Jurnal Teknik Sipil, 13(2), hal.125-132.

Kecelakaan merupakan penggambaran kerusakan komponen perjalanan dan performa dari satu atau lebih. Kecelakaan selalu menimbulkan korban yang disebabkan dari kelemahan dan gangguan yang diakibatkan oleh lalu lintas.

Menurut UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa:

1. Korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan.
2. Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan.
3. Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian diatas.

⁴ 4. **Perlindungan Hukum**

Perlindungan Hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum atau dengan kata lain perlindungan hukum adalah berbagai upaya hukum yang harus diberikan oleh aparat penegak hukum untuk memberikan rasa aman, baik secara pikiran maupun fisik dari gangguan dan berbagai ancaman dari pihak manapun.

Menurut Setiono, Perlindungan Hukum adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.¹²

Menurut Muchsin, Perlindungan Hukum merupakan kegiatan untuk melindungi individu dengan menyasikan hubungan nilai-nilai atau kaidah- kaidah yang menjelma dalam sikap dan tindakan dalam menciptakan adanya ketertiban dalam pergaulan hidup antar sesama manusia.

Perlindungan Hukum adalah segala upaya pemenuhan hak dan pemberian bantuan untuk memberikan rasa aman kepada saksi dan/atau korban, perlindungan hukum korban kejahatan sebagai bagian dari perlindungan masyarakat, dapat diwujudkan dalam berbagai bentuk, seperti melalui pemberian restitusi, kompensasi, pelayanan medis, dan bantuan hukum. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mengartikan perlindungan hukum adalah tempat berlindung, perbuatan (hal dan sebagainya) melindungi. Pemaknaan kata perlindungan secara kebahasaan tersebut memiliki kemiripan unsur-unsur, yaitu unsur tindakan melindungi, unsur cara-cara melindungi. Dengan demikian, kata melindungi dari pihak-pihak tertentu dengan menggunakan cara tertentu.¹³

¹² Setiono, *Supremasi Hukum*, (Surakarta: UNS, 2004), hal. 3.

¹³ Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Edisi Kedua, Cet 1, (Jakarta: Balai Pustaka, hal. 595.

Menurut Muchsin, Perlindungan Hukum merupakan suatu hal yang melindungi subyek-subyek hukum melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku dan dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi. Perlindungan hukum dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

1. Perlindungan Hukum Preventif Perlindungan yang diberikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Hal ini terdapat dalam peraturan perundang-undangan dengan maksud untuk mencegah suatu pelanggaran serta memberikan rambu-rambu atau batasan-batasan dalam melakukan kewajiban.
2. Perlindungan Hukum Represif merupakan perlindungan akhir berupa sanksi seperti denda, penjara, dan hukuman tambahan yang diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran.

Menurut Philipus M. Hadjon berpendapat bahwa Perlindungan Hukum adalah perlindungan akan harkat dan martabat, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia yang dimiliki oleh subyek hukum berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan. Menurut Satjipto Raharjo mendefinisikan Perlindungan Hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.

5. Pertanggung Jawaban

Pertanggung Jawaban pidana dalam istilah asing tersebut juga dengan *teorekenbaardheid* atau *criminal responsibility* yang menjurus kepada pemidanaan petindak dengan maksud untuk menentukan apakah seseorang terdakwa atau tersangka dipertanggung jawabkan atas suatu tindakan pidana yang terjadi atau tidak.

Dalam Pasal 34 Naskah Rancangan KUHP Baru dirumuskan bahwa pertanggungjawaban pidana adalah diteruskannya celaan yang objektif pada tindak pidana berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku. Secara subjektif kepada pembuat yang memenuhi syarat-syarat dalam undang-undang (pidana) untuk dapat dikenai pidana karena perbuatannya itu. Sedangkan, syarat untuk adanya pertanggungjawaban pidana atau dikenakannya suatu pidana, maka harus ada unsur kesalahan berupa kesengajaan atau kealpaan.¹⁴ Pasal 27 konsep KUHP 1982/1983 mengatakan pertanggungjawaban pidana adalah diteruskannya celaan yang objektif ada pada tindakan berdasarkan hukum yang berlaku, secara subjektif kepada pembuat yang memenuhi syarat-syarat undang-undang yang dapat dikenai pidana karena perbuatannya itu.¹⁵ Konsep Rancangan KUHP Baru Tahun 2004/2005, di dalam Pasal 34 memberikan definisi pertanggungjawaban pidana sebagai berikut: Pertanggungjawaban pidana ialah diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada tindak pidana dan secara subjektif

¹⁴ Hamzah Hatrik, 1996, *Asas Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta: Raja Grafindo, hal 11.

¹⁵ Djoko Prakoso, 1987, *Pembaharuan Hukum Pidana Di Indonesia*, Yogyakarta: Liberty, hal 75.

kepada seseorang yang memenuhi syarat untuk dapat dijatuhi pidana karena perbuatannya itu.

Di dalam penjelasannya dikemukakan: Tindak pidana tidak berdiri sendiri, itu baru bermakna manakala terdapat pertanggungjawaban pidana. Ini berarti setiap orang yang melakukan tindak pidana tidak dengan sendirinya harus dipidana. Untuk dapat dipidana harus ada pertanggungjawaban pidana. Pertanggungjawaban pidana lahir dengan diteruskannya celaan (*vewijbaarheid*) yang objektif terhadap perbuatan yang dinyatakan sebagai tindak pidana yang berlaku, dan secara subjektif kepada pembuat tindak pidana yang memenuhi persyaratan untuk dapat dikenai pidana karena perbuatannya.

VI. Metode Penelitian

A. Tipologi Penelitian dan Metode Pendekatan

Penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif. Penelitian Yuridis Normatif ialah suatu metode penelitian aturan yang dilakukan menggunakan cara meneliti bahan pustaka. Penelitian ini tentang sisi Perundang-Undangan itu sendiri, bukan meneliti tentang gejala sosial akibat Perundang-Undangan yang ada. Metode pendekatan yang dipakai pada penelitian ini merupakan pendekatan Perundang-Undangan (*statue approach*). Pendekatan ini dipakai karena pada pembahasan pada skripsi ini akan mengacu dalam Undang-Undang.

B. Bahan Hukum

Bahan hukum yang digunakan pada penulisan skripsi ini diantaranya bisa dibedakan sebagai bahan hukum primer serta bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer merupakan bahan yang berupa peraturan Perundang-Undangan yang mengatur dan berkaitan dengan permasalahan yang dibahas pada penelitian ini. Sedangkan bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang dipakai untuk memperjelas bahan aturan primer.

1. Bahan Hukum Primer

1. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018, tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, 31 Agustus 2018.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder berasal dari literatur, teks ilmiah khususnya hukum perbankan, hukum perjanjian kredit, karya hukum, jurnal dan disertasi artikel atau buku, serta penelitian hukum yang digunakan untuk mengidentifikasi masalah hukum praktis, oleh penulis dengan prinsipal penelitian ini.

C. Metode Pengumpulan Bahan Hukum

Ada banyak cara untuk memperoleh data dalam tulisan ini, antara lain dengan mengumpulkan, memilah, dan menafsirkan bahan hukum primer, mengklasifikasikannya lebih lanjut secara sistematis, dan kemudian menganalisisnya untuk menjawab pertanyaan yang ada. Bahan hukum sekunder digunakan untuk mendukung bahan yang mengandung bahan hukum primer, dimana kumpulan bahan hukum diproses dan dianalisis, dan hasilnya disajikan secara argumentatif.

D. Analisa Bahan Hukum

Analisa yang digunakan penulis merupakan analisa deduktif, analisa ini dilandasi dari norma-norma, asas-asas hukum dan nilai-nilai yang telah diakui, kemudian diinterpretasikan pada suatu sistem hukum tersendiri guna dikaitkan dengan permasalahan pada penelitian ini.

VII. Pertanggung Jawaban Sistematika Penulisan

Hasil penelitian ini disusun menjadi karya ilmiah dalam bentuk skripsi yang terbagi dalam 4 bab, dilakukan pembagian agar memudahkan terhadap materi, pembagian ini dilakukan secara sistematis sesuai dengan tahapan urutan skripsi pada setiap babnya dan disajikan dalam bentuk deskripsi sehingga berkaitan erat satu sama lain dan menjadi kesatuan yang menyeluruh. Dalam penulisan skripsi penelitian hukum ini penulis membuat pertanggung jawaban sistematika sebagai berikut :

Bab I, Dalam bab ini berisi pendahuluan memuat latar belakang, rumusan masalah, tujuan, dan manfaat penelitian, kerangka konseptual, metode penelitian, serta pertanggungjawaban sistematika. Selain itu pada pada Bab I ini juga dijelaskan tata cara dan prosedur penelitian hukum yuridis normatif, sehingga dapat diperoleh hasil yang sesuai dengan norma-norma yang berlaku di masyarakat.

Bab II Merupakan hasil penelitian dan pembahasan pada rumusan masalah pertama yaitu Bagaimana Pengaturan dan Kriteria Dalam Pembuatan Speed Bump.

Bab III Merupakan hasil pembahasan terhadap rumusan masalah kedua yang akan membahas mengenai Bagaimana Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Yang Diakibatkan Oleh Speed Bump Yang Tidak Sesuai Aturan.

Bab IV merupakan pembahasan akhir dari penulisan berupa penutup, yang berisi kesimpulan dari hasil penelitian dan pembahasan terhadap rumusan masalah serta saran.

BAB II

KETENTUAN DAN KRITERIA DALAM PEMBUATAN *SPEED*

***BUMP* DI INDONESIA**

I. Urgensi 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 hierarki.

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.¹⁶ Fasilitas keselamatan lalu lintas sebagai alat kontrol dan pengendali arus lalu lintas dan penguasaan 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.¹⁷

¹ 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

¹⁶ Soerjono Soekanto, 1989, Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial, Bandung: Citra Aditya Bakti, hal 58.

¹⁷ Saidul Bahri, Penempatan Alat Pembatas Kecepatan Kendaraan Bermotor berdasarkan Perda Nomor 4 Tahun 2013 tentang Lalu Lintas di Kota Padang, dikutip dari <http://journal.Unitaspdg.ac.id/>, di akses pada 13 Desember 2023, pukul 18.03

1 tidak disertakan dengan pemasangan tanda dan rambu sehingga menyebabkan efek kejut kepada pengendara.¹⁸ 1 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 1 buat masyarakat setempat itu untuk menjadi kepentingan bersama untuk mengatur dan melindungi setiap peristiwa yang sudah terjadi.¹⁹ 1 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 pelanggaran kecepatan yang mengakibatkan

¹⁸ Laksamana, 2010, Kesadaran Berlalu Lintas Untuk Mencegah Angka Kecelakaan, (Jurnal IlmiahAbdi Ilmu).

¹⁹ Suwardjoko Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* Bandung: Penerbit Institut Teknologi Bandung (ITB), hal 102.

¹ 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%.²⁰ Fungsi lain dari dibentuknya *speed bump* diantaranya meliputi :²¹

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.

² Kesadaran masyarakat terhadap hukum masih dalam tahap pemahaman tentang hukum, karena dalam prakteknya masih belum mengerti tentang peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah. Efektivitas implementasi hukum secara teoritis

¹
²⁰ Ahmad Munawar, 2004, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Yogyakarta: Penerbit Beta Offset, hal 99.

²¹ www.roadtrafficsigns.com/blog/the-purpose-of-speed-bumps-and-why-they-are-important/. Diakses pada 13 Desember 2023.

² 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.²²

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 peringatan yang jelas untuk meningkatkan kepatuhan pengendara.

²² Otje Salman dan Anton F. Susanto, 2004, Teori Hukum Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali, Bandung: PT Refika Aditama, hal 153-154.

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.²³ 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.²⁴ Hal ini telah diubah di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Nomor

²³ 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, pp.17 – 23.

²⁴ Risdayanti, 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, Hal. 2

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 3² 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*).

Kegunaan *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 ¹ 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 ¹Peraturan 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 ¹Peraturan 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.

¹Dalam membuat alat Pembatas Kecepatan ini, masyarakat atau oknum yang tidak bertanggung jawab dan juga bahkan dari pihak yang berwenang pun lalai dalam hal tersebut. ¹Sering 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 di beritakan dalam beberapa media online Times Indonesia pada 20 Juli 2023 terjadi kecelakaan lalu lintas di Jalan Raya Lingkar Luar, Kota Malang, Jawa Timur. Kecelakaan tersebut melibatkan sebuah mobil sedan yang melaju dengan kecepatan tinggi dan menabrak *speed bump*. Akibatnya, mobil tersebut mengalami kerusakan parah dan pengemudinya mengalami luka-luka. Pengemudi mobil sedan tersebut, berinisial A, mengaku bahwa ia tidak mengetahui adanya *speed bump* tersebut. Ia mengatakan bahwa ia melaju dengan kecepatan tinggi karena sedang mengejar waktu. Pihak kepolisian telah melakukan penyelidikan atas kecelakaan tersebut. Hasil penyelidikan menunjukkan bahwa *speed bump* tersebut telah dipasang secara tidak sesuai dengan standar. *Speed Bump* tersebut terlalu tinggi dan tidak dilengkapi dengan rambu peringatan. Akibat kecelakaan tersebut, pihak kepolisian menetapkan pemilik *speed bump*, yaitu Pemerintah Kota Malang, sebagai tersangka. Pemilik *speed bump* tersebut disangkakan dengan Pasal 310 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ada juga yang di beritakan Sorot Jogja pada tanggal 20 Desember 2022 telah terjadi kecelakaan lalu lintas di Jalan Raya Kaliurang, Yogyakarta. Kecelakaan tersebut melibatkan sebuah sepeda motor yang melaju dengan

kecepatan tinggi dan menabrak speed bump. Akibatnya, pengendara sepeda motor tersebut mengalami luka-luka berat dan meninggal dunia di rumah sakit. Pengendara sepeda motor tersebut, berinisial B, diketahui merupakan seorang mahasiswa. Ia sedang dalam perjalanan pulang ke rumah setelah menghadiri acara kampus. Pihak kepolisian telah melakukan penyelidikan atas kecelakaan tersebut. Hasil penyelidikan menunjukkan bahwa speed bump tersebut telah dipasang secara tidak sesuai dengan standar. Speed bump tersebut terlalu tinggi dan tidak dilengkapi dengan rambu peringatan. Akibat kecelakaan tersebut, pihak kepolisian menetapkan pemilik speed bump, yaitu Pemerintah Kota Yogyakarta, sebagai tersangka. Pemilik speed bump tersebut disangkakan dengan Pasal 310 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam hal ini kecelakaan di Jalan Raya Lingkar Luar, Kota Malang, pemilik *speed bump* ditetapkan sebagai tersangka karena *speed bump* tersebut telah dipasang secara tidak sesuai dengan standar, Dalam kasus kecelakaan di Jalan Raya Kaliurang, Yogyakarta, pemilik *speed bump* juga ditetapkan sebagai tersangka karena speed bump tersebut telah dipasang secara tidak sesuai dengan standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, 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*.

II. Mekanisme Penerapan Speedbump di Indonesia

⁵ 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.²⁵ ³ Melihat perkembangan yang semakin cepat dengan adanya pembangunan yang berwawasan kebangsaan maka pengendara kendaraan 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 ³ 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 Pengaman Pengguna Jalan. Hal ini telah diubah di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan

⁵ Ari Dermawan, Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Menurut UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Doktrina: Journal of Law, 3 (1) April 2020, Hal. 78

Pengaman Pengguna Jalan, sebagaimana ¹ 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, ¹ 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 ⁶ 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 ² *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 48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.

² 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 usaha 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 Angkutan 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 ² 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 ² 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:²⁶

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 lingkungan atau 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 kebijakan yang dianggap sebagai pedoman oleh pihak terkait maupun unsur

²⁶ Sunarso, Evaluasi Kebijakan Larangan Pemasangan Polisi Tidur (Speed Bump dan Speed Hump) di Kabupaten Ponorogo, Volume 5, Nomor 12, Desember 2022.

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.²⁷

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 ² 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 angkutan jalan.

²⁷ Ibid, Hal. 8

² 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.

BAB III

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KORBAN

KECELAKAAN YANG DIAKIBATKAN OLEH *SPEED BUMP*

I. Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan *Speed Bump*

Perlindungan Hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum atau dengan kata lain perlindungan hukum adalah berbagai upaya hukum yang harus diberikan oleh aparat penegak hukum untuk memberikan rasa aman, baik secara pikiran maupun fisik dari gangguan dan berbagai ancaman dari pihak manapun. Menurut Setiono, Perlindungan Hukum adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.²⁸

Perlindungan hukum merupakan upaya dan mekanisme yang ada dalam sistem hukum suatu negara untuk melindungi hak-hak, kebebasan, dan kepentingan individu atau kelompok dalam masyarakat, Tujuan utama dari perlindungan hukum adalah untuk memastikan bahwa setiap orang memiliki akses yang sama terhadap keadilan, mendapatkan perlakuan yang adil, dan dijamin hak-haknya oleh hukum.

²⁸ Setiono, *Supremasi Hukum*, (Surakarta: UNS, 2004), hlm. 3.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mengartikan perlindungan hukum adalah tempat berlindung, perbuatan (hal dan sebagainya) melindungi. Pemaknaan kata perlindungan secara kebahasaan tersebut memiliki kemiripan unsur-unsur, yaitu unsur tindakan melindungi, unsur cara-cara melindungi. Dengan demikian, kata melindungi dari pihakpihak tertentu dengan menggunakan cara tertentu.²⁹

Perlindungan Hukum merupakan suatu hal yang melindungi subyek-subyek hukum melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku dan dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi. Perlindungan hukum dapat dibedakan menjadi dua,yaitu:

1. Perlindungan Hukum Preventif Perlindungan yang diberikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Hal ini terdapat dalam peraturan perundang-undangan dengan maksud untuk mencegah suatu pelanggaran serta memberikan rambu-rambu atau batasan-batasan dalam melakukan suatu kewajiban.
2. Perlindungan Hukum Represif merupakan perlindungan akhir berupa sanksi seperti denda, penjara, dan hukuman tambahan yang diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran.

Menurut *Opini Archives* Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Perlindungan Hukum juga mempunyai beberapa aspek yang meliputi bentuk bentuk Perlindungan Hukum,Tujuan Perindungan Hukum dapat dilihat yaitu:

²⁹ Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Edisi Kedua, Cet. 1, (Jakarta: Balai Pustaka), hlm. 595.

1. Aspek substansi, yaitu perlindungan terhadap hak-hak, kebebasan, dan kepentingan individu atau kelompok yang dijamin oleh hukum. Hak-hak, kebebasan, dan kepentingan tersebut dapat berupa hak asasi manusia, hak konstitusional, dan hak-hak lainnya yang dijamin oleh hukum.
2. Aspek formil, yaitu perlindungan terhadap proses penegakan hukum yang menjamin keadilan dan kepastian hukum. Proses penegakan hukum yang menjamin keadilan dan kepastian hukum harus memenuhi prinsip-prinsip hukum, seperti kepastian hukum, keterbukaan, independensi, dan akuntabilitas.
3. Aspek kelembagaan, yaitu perlindungan terhadap lembaga-lembaga hukum yang berperan dalam penegakan hukum. Lembaga-lembaga hukum yang berperan dalam penegakan hukum, seperti kepolisian, kejaksaan, dan pengadilan, harus independen dan bebas dari intervensi pihak manapun.

Ada juga berbagai bentuk-bentuk Perlindungan Hukum, Perlindungan Hukum dapat diwujudkan dalam berbagai bentuk, Antara lain:

1. Penegakan hukum, yaitu upaya untuk menegakkan hukum yang berlaku di masyarakat. Penegakan hukum dapat dilakukan oleh aparat penegak hukum, seperti kepolisian, kejaksaan, dan pengadilan.
2. Advokasi, yaitu upaya hukum yang diberikan oleh Advokat kepada Kliennya untuk membela kepentingan hukumnya. Advokat berperan

sebagai penasihat hukum, pembela hukum, dan mediator dalam upaya perlindungan hukum.

3. Bantuan hukum, yaitu bantuan yang diberikan kepada seseorang atau kelompok yang tidak mampu untuk memperoleh akses terhadap keadilan. Bantuan hukum dapat diberikan oleh pemerintah, lembaga swadaya masyarakat, atau advokat.
4. Hak asasi manusia, yaitu hak-hak dasar yang melekat pada diri setiap manusia sejak lahir dan tidak dapat dikurangi oleh siapapun. Hak asasi manusia merupakan dasar bagi perlindungan hukum.

Selain itu, Perlindungan hukum juga memiliki tujuan diantara lain adalah untuk:

1. Melindungi hak-hak, kebebasan, dan kepentingan individu atau kelompok dalam masyarakat. Perlindungan hukum bertujuan untuk menjamin agar hak-hak, kebebasan, dan kepentingan individu atau kelompok tidak dilanggar oleh siapapun.
2. Menegakkan keadilan. Perlindungan hukum bertujuan untuk mewujudkan keadilan dalam masyarakat. Keadilan dapat diwujudkan dengan penegakan hukum yang adil dan tidak diskriminatif.
3. Menciptakan kepastian hukum. Perlindungan hukum bertujuan untuk menciptakan kepastian hukum dalam masyarakat. Kepastian hukum dapat diwujudkan dengan penegakan hukum yang konsisten dan tidak berubah-ubah.

4. Meningkatkan kualitas penegakan hukum. Perlindungan hukum bertujuan untuk meningkatkan kualitas penegakan hukum. Kualitas penegakan hukum dapat ditingkatkan dengan peningkatan profesionalisme aparat penegak hukum dan penguatan lembaga-lembaga hukum. Perlindungan Hukum di Indonesia juga telah diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.³⁰

Seperti yang sudah dijelaskan pada bab sebelumnya bahwa subjek hukum yang dimaksud adalah korban kecelakaan akibat *speed bump* yang membutuhkan perlindungan. Korban suatu kejahatan tidaklah selalu berupa individu atau perorangan namun bisa juga berupa sekelompok orang, masyarakat maupun badan hukum. Selain itu, dalam kejahatan tertentu dapat pula berupa tumbuhan, hewan maupun ekosistem. Korban adalah mereka yang menderita jasmaniah dan rohaniah sebagai akibat tindakan orang lain yang mencari pemenuhan kepentingan diri sendiri atau orang lain yang bertentangan dengan kepentingan dan hak asasi yang menderita. Secara umum, korban merupakan individu atau kelompok yang menderita secara fisik, mental, dan sosial karena tindakan kejahatan. Subjek hukum yang membutuhkan dari korban kecelakaan *speed bump* diantaranya ada manusia adalah subjek hukum yang paling utama yang membutuhkan perlindungan dari korban kecelakaan *speed bump*. Manusia dapat mengalami kerugian materi maupun immaterial akibat kecelakaan *speed bump*. Kerugian materi dapat berupa biaya

³⁰ <https://fahum.umsu.ac.id/perlindungan-hukum-indonesia-pengertian-aspek-unsur-dan-contoh/#:~:text=Perlindungan%20hukum%20mengacu%20pada%20upaya,individu%20atau%20kelompok%20dalam%20masyarakat.>

pengobatan, biaya perawatan, biaya rehabilitasi, dan biaya penggantian barang-barang yang rusak. Kerugian immaterial dapat berupa rasa sakit, penderitaan, dan cacat tubuh. Ada juga badan hukum juga dapat mengalami kerugian akibat kecelakaan *speed bump*. Kerugian tersebut dapat berupa kerusakan kendaraan, kerusakan barang dagangan, dan kerugian reputasi.

Hal ini melandasi tentang perlindungan hukum korban kecelakaan yang diakibatkan oleh *speed bump*, dengan adanya Penggolongan dan Penanganan Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Pasal 229 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa :

1. Pasal 229 Ayat (1) UU No.22 Tahun 2009 (LLAJ) Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:
 - a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
 - b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
 - c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.
2. Pasal 229 Ayat (2) UU No.22 Tahun 2009 (LLAJ) Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
3. Pasal 229 Ayat (3) UU No.22 Tahun 2009 (LLAJ) Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
4. Pasal 229 Ayat (4) UU No.22 Tahun 2009 (LLAJ) Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan

kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

5. Pasal 229 Ayat (5) UU No.22 Tahun 2009 (LLAJ) Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

Lalu diperkuat kembali dalam Pasal 240 UU No.22 Tahun 2009 (LLAJ)

Korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapatkan:

1. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah;
2. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas; dan
3. Santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi.

Dalam Pasal 241 UU No.22 Tahun 2009 (LLAJ) menyatakan bahwa “Setiap korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak memperoleh pengutamaan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

⁶ Ahmad Miru dalam bukunya menyebutkan, secara umum terdapat beberapa hak yang dapat diterima oleh korban (victim) dalam suatu tindak pidana antara lain.³¹

⁶
³¹ Adi Mansar, Hukum Acara Pidana Indonesia Dalam Perspektif Advokat dan Bantuan Hukum, Medan: CV Jabal Rahmat, 2007, halaman 121.

- a. Korban berhak mendapatkan kompensasi atas penderitannya, sesuai dengan kemampuan yang memberikan kompensasi yang dalam hal ini adalah si pembuat korban dan taraf keterlibatan atau partisipasi ataupun peranan si korban dalam terjadinya tindak kejahatan, delikueni dan penyimpangan tersebut.
- b. Berhak menolak kompensasi untuk kepentingan perbuatan korban atau tidak mau menerima kompensasi karena tidak memerlukannya.
- c. Berhak mendapatkan kompensasi, dalam hal ini untuk ahli warisnya bila si korban meninggal dunia karena tindakan tersebut.
- d. Berhak mendapat pembinaan dan rehabilitasi
- e. Berhak mendapat hak miliknya.
- f. Berhak menolak untuk menjadi saksi jika hal tersebut akan membahayakan dirinya dan keluarganya.
- g. Berhak mendapat perlindungan dari ancaman pembuat korban, jika melapor dan menjadi saksi
- h. Berhak mendapat bantuan penasehat hukum
- i. Berhak mempergunakan upaya hukum (rechtsmiddelent).

Dengan demikian pemenuhan perlindungan hukum bagi korban meliputi penggolongan dan penanganan korban kecelakaan juga disebutkan mengenai hak korban. Hak hak korban juga menjadi jawaban atas perlindungan korban ketika korban merasa bingung untuk meminta pertanggung jawaban kepada siapa. Pengertian hak adalah segala sesuatu yang harus didapatkan oleh setiap orang yang telah ada sejak lahir bahkan sebelum lahir. Di dalam Kamus Bahasa Indonesia, hak

memiliki pengertian tentang sesuatu hal yang benar, milik, kepunyaan, kewenangan, kekuasaan untuk berbuat sesuatu karena telah ditentukan oleh undang-undang, aturan dan lain sebagainya., kekuasaan yang benar atas sesuatu atau untuk menuntut sesuatu, derajat atau martabat. Dari pengertian ini bahwa Hak Korban Kecelakaan Lalu Lintas adalah sesuatu yang harus didapatkan oleh korban akibat terjadinya kecelakaan lintas yang di akibatkan oleh *speed bump* dengan menggunakan kekuasaannya untuk menuntut sesuatu yang telah ditentukan menurut peraturan perundang-undangan. Maka dengan adanya ³ UU No.22 Tahun 2009 (LLAJ) perlindungan atas korban kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh *speed bump* dapat teratasi dengan adanya undang-undang tersebut, termasuk perlindungan korban, pemenuhan hak korban dan tanggung jawab terhadap korban.

Sesuai dengan yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa korban kecelakaan lalu lintas menderita akibat peristiwa merugikan secara fisik atau mental, emosional, ekonomi, atau gangguan substansial yang telah dialaminya sehingga menyebabkan gangguan-gangguan untuk melanjutkan kehidupannya. Akibat dari kerugian-kerugian yang dialami korban kecelakaan lalu lintas maka diperlukan hak-hak yang menjamin keselamatan, keamanan, perlindungan dan pertolongan korban. Adapun beberapa hak umum yang diperuntukkan kepada korban atau keluarga korban, antara lain :³²

- a. hak untuk memperoleh ganti kerugian atas penderitaan yang dialaminya, pemberian ganti kerugian ini dapat diberikan oleh pelaku

³² Didik M. Arief Mansur dan Elisatris Gultom, Urgensi Perlindungan Korban Kejahatan Antara Norma Dan Realita, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada 2008), hlm 52.

atas pihak lainnya, seperti Negara atau lembaga khusus yang dibentuk untuk menangani masalah ganti kerugian korban.

- b. Hak untuk memperoleh pembinaan dan rehabilitasi.
- c. Hak untuk memperoleh perlindungan dari ancaman pelaku.
- d. Hak untuk memperoleh bantuan hukum
- e. Hak untuk memperoleh kembali hak (harta) miliknya.
- f. Hak untuk memperoleh akses pelayanan medis.
- g. Hak untuk diberi tahu bila pelaku kejahatan akan dikeluarkan dari tahanan sementara, atau apabila buron dari tahanan.
- h. Hak untuk memperoleh informasi dari penyelidikan polisi berkaitan dengan kejahatan yang memimpin korban.
- j. Hak atas kebebasan pribadi/kerahasiaan pribadi, seperti merahasiakan nomor telepon atau identitas korban lainnya.

Masyarakat perlu diberikan pendidikan dan sosialisasi tentang pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas, termasuk peraturan tentang kecelakaan. Pendidikan dan sosialisasi tersebut dapat dilakukan melalui berbagai media, seperti sekolah, media massa, dan kegiatan sosial. Sebelum terjadinya kecelakaan sudah sepatutnya para pihak yang berwenang ketika masyarakat sadar akan kecelakaan yang diakibatkan *speed bump* ini sudah terlalu sering dijumpai, pihak yang berwenang juga tidak boleh tutup mata akan hal tersebut karena adanya peran serta masyarakat seperti yang tertulis pada Pasal 256 UU No.22 Tahun 2009 (LLAJ) menyebutkan bahwa:

- (1) Masyarakat berhak untuk berperan serta dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
- a. pemantauan dan penjagaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - b. masukan kepada instansi pembina dan penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di tingkat pusat dan daerah dalam penyempurnaan peraturan, pedoman, dan standar teknis di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - c. pendapat dan pertimbangan kepada instansi pembina dan penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di tingkat pusat dan daerah terhadap kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menimbulkan dampak lingkungan; dan
 - d. dukungan terhadap penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Upaya peran masyarakat dalam hal ini juga sering mengundang hasil yang positif maupun hasil yang negatif penjelasan pada Pasal 256 UU No.22 Tahun 2009 (LLAJ) mengenai ke ikut sertaan peran masyarakat juga menjadi pertimbangan dalam Pasal 256 Ayat (3) yang menyebutkan bahwa “Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah mempertimbangkan dan menindaklanjuti masukan, pendapat, dan/atau dukungan yang disampaikan oleh masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (2)”. Hal ini menjadi bukti bahwa regulasi di Indonesia masih butuh kejelasan yang konkret, masyarakat menanggapi bahwa kejadian kecelakaan seperti ini harus

terarah dan jelas pertanggung jawabannya. Sehingga masyarakat bisa kembali percaya pada undang-undang atau peraturan yang berlaku. Pada kenyataannya, pemerintah selaku penyelenggara jalan yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat jalan yang rusak seringkali berdalih bahwa kecelakaan yang terjadi merupakan murni kesalahan human error dari pengendara itu sendiri dan bukan merupakan tanggung jawab dari Pemerintah, padahal hal tersebut merupakan dampak dari dibiarkannya jalan dalam kondisi yang rusak sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan korban.³³

Dalam mencapai tujuan tersebut, maka tersedianya infrastruktur dalam suatu negara untuk menunjang pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat merupakan hal mutlak yang harus diterima oleh rakyat dan dijamin oleh Pemerintah. Pelaksanaan tanggungjawab negara tersebut dilaksanakan oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah sesuai dengan pembagian kewenangan yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan. Jalan merupakan salah satu infrastruktur yang sangat penting dan menentukan bagi keberhasilan pemerintah dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya.³⁴

³³ Putusan Pengadilan Negeri Pematang Siantar No. 21/Pdt.G/2013/PN.Pms.

³⁴ Muhammad Siregar, Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Terhadap Korban Akibat Kerusakan Jalan Dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan. Tesis. Medan: Program Studi Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2019, halaman 2.

II. Pertanggungjawaban Hukum Atas Kecelakaan Yang Diakibatkan Oleh

Speed Bump

Kecelakaan yang disebabkan oleh *speed bump* merupakan isu penting dalam pengaturan lalu lintas di Indonesia. Penting untuk dicatat bahwa penerapan hukum pidana dalam kasus kecelakaan yang melibatkan *speed bump* harus memperhatikan bukti yang cukup dan keadaan khusus dari setiap kejadian. Penyelidikan yang dilakukan dengan cermat dan adil sangat penting untuk memastikan bahwa pelaku

Kecelakaan dikenai sanksi yang sesuai dengan tingkat kesalahannya. Dalam konteks hukum pidana, penting juga untuk memperhatikan hak-hak para korban dan perlindungan hukum bagi para korban kecelakaan, termasuk hak atas pembelaan hukum yang adil.³⁵ Penegakkan hukum yang adil dan tegas menjadi landasan yang penting dalam menjaga keamanan dan keadilan. Sanksi pidana yang sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan termasuk yang melibatkan *speed bump*, ialah langkah penting dalam mendisiplinkan pengemudi dan menciptakan lingkungan jalan yang aman bagi semua pengguna jalan.³⁶

Dalam bahasa Inggris pertanggungjawaban pidana disebut sebagai *responsibility*, atau *criminal liability*. Konsep pertanggungjawaban pidana sesungguhnya tidak hanya menyangkut soal hukum semata-mata melainkan juga

³⁵ K.G.R.L.Siar and C.E.M.Mamahit, "Pertanggungjawaban Penyelenggara Jalan Atas Kerusakan Jalan Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas," vol. 4, no. 1, pp. 88–100, 2023.

³⁶ M. Taufiq, 2019, "Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Terhadap Korban Akibat Kerusakan Jalan Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan," Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Terhadap Korban Akibat Kerusakan Jalan Dalam Undang. Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkut. Jalan, p. halaman 7.

menyangkut soal nilai-nilai moral atau kesusilaan umum yang dianut oleh suatu masyarakat atau kelompok-kelompok dalam masyarakat, hal ini dilakukan agar pertanggungjawaban pidana itu dicapai dengan memenuhi keadilan.³⁷ Pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk untuk menentukan apakah seorang tersangka atau terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang telah terjadi. Dengan kata lain pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk yang menentukan apakah seseorang tersebut dibebaskan atau dipidana.

Dalam pertanggungjawaban pidana maka beban pertanggungjawaban dibebankan kepada pelaku pelanggaran tindak pidana berkaitan dengan dasar untuk menjatuhkan sanksi pidana. Seseorang akan memiliki sifat pertanggungjawaban pidana apabila suatu hal atau perbuatan yang dilakukan olehnya bersifat melawan hukum, namun seseorang dapat hilang sifat bertaanggungjawabnya apabila didalam dirinya ditemukan suatu unsur yang menyebabkan hilangnya kemampuan bertanggungjawab seseorang.

Tanggung jawab pidana dalam kasus kecelakaan yang melibatkan *speed bump* di Indonesia mengacu pada serangkaian pasal yang terdapat dalam KUHP yang mengatur mengenai perbuatan pidana yang terjadi di Indonesia. Mengenai pasal yang terkait hukum pidana dan yang relevan dalam konteks kecelakaan yang melibatkan *speed bump* sebagai berikut:

- a. Pasal 359 pada KUHP lama dan Pasal 36 ayat (1) dan (2) pada KUHP baru. Dalam pasal ini menyebutkan bahwa setiap orang bisa dimintai

³⁷ Hanafi, Mahrus, *Sisitem Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan pertama, Jakarta, Rajawali Pers, 2015, hlm-16

pertanggungjawaban jika setiap orang tersebut melakukan suatu tindak pidana yang dilakukan dengan sengaja atau karena kealpaan.

- b. Pasal 360 pada KUHP lama dan Pasal 474 ayat (1), (2), dan (3) pada KUHP baru. Dalam pasal ini menyebutkan bahwa setiap orang yang karena kealpaan mengakibatkan luka ringan, luka berat, dan bahkan menyebabkan kematian maka dapat dipidana atau pidana denda sesuai dengan kategori yang berlaku.

Dengan hal ini telah dijelaskan juga pada ketentuan sanksi pidana, Ketentuan pidana bagi yang melanggar Pasal 28 ayat (1) dan (2) diancam hukuman pidana sebagaimana diterangkan dengan rinci pada Pasal 274 dan 275 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum bahwa:

- A. Pasal 274 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

Umum :

- 1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- 2) Ketentuan ancaman pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku pula bagi setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2).

B. Pasal 275 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum

- 1) 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 pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- 2) Setiap orang yang merusak Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sehingga tidak berfungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah)

Dalam meminta pertanggungjawaban selanjutnya korban kecelakaan dapat melaporkan kecelakaan akibat speedbump tersebut kepada pihak yang berwajib, yaitu kepolisian. Kepolisian akan melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap peristiwa kecelakaan tersebut. Jika ditemukan adanya unsur kelalaian atau pelanggaran hukum, maka pihak yang bertanggung jawab akan diproses secara hukum. Namun jika antara korban dan pihak yang bertanggung jawab atas kecelakaan akibat speed bump tidak menemukan solusi maka permasalahan

tersebut dapat diselesaikan melalui jalur pengadilan. Korban dapat mengajukan gugatan secara pidana kepada pihak yang bertanggung jawab tersebut.

Pentingnya memiliki aturan dan syarat yang tepat dalam pembuatan speedbump yang bertujuan untuk menghindari potensi kecelakaan dan memberikan dasar hukum yang memadai dalam menanggapi pelanggaran terhadap aturan tersebut. Dengan adanya sanksi secara pidana, baik dalam bentuk pidana denda atau penjara, bisa menjadi salah satu alat penegakan hukum untuk memastikan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas yang berkaitan dengan speedbump. Namun, dalam menentukan sanksi pidana, perlu diperhatikan bahwa sanksi tersebut sebaiknya sejalan dengan tujuan penerapan speedbump, yaitu untuk meningkatkan keamanan jalan raya dan menertibkan pengguna jalan. Jika sanksi pidana terlalu berat atau tidak sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan, sanksi pidana tersebut dapat menciptakan ketidakseimbangan dan tidak memenuhi tujuan keselamatan jalan. Selain itu, penting untuk melibatkan ahli teknis dan spesialis lalu lintas dalam perancangan dan implementasi speedbump seperti DISHUB maupun pihak kepolisian. Desain dari speedbump yang tepat dan mengikuti spesifikasi dari peraturan yang telah ditetapkan akan membantu mencegah potensi kecelakaan dan kerusakan kendaraan. Tanda peringatan yang jelas dan penerapan speedbump di area yang memadai juga menjadi faktor penting untuk mengurangi risiko kecelakaan.

Sumber daya hukum yang dapat merinci peraturan dan persyaratan untuk pembuatan speednump dapat ditemukan dalam Undang – Undang No 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan Permenhub No 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan serta dapat ditemukan didalam peraturan daerah, atau pedoman teknis yang dikeluarkan oleh otoritas terkait di suatu negara atau wilayah.

BAB IV

PENUTUP

I. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian sebagaimana yang telah diuraikan pada bab- bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Efektifitas penggunaan dan pembangunan *speed bump* sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan diatur di dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan No.48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan. Pelaksanaan pemasangan *speed bump* pada awalnya dilakukan sebagai respons terhadap perilaku pengguna jalan yang tidak mematuhi batas kecepatan, sehingga menyebabkan kekhawatiran terhadap keselamatan warga. Ketidakpahaman warga masyarakat terhadap aturan dan tata cara pembuatan alat pembatas kecepatan, serta lamanya proses pengurusan izin pemasangan *speed bump* yang diperoleh oleh masyarakat sehingga masyarakat memilih jalan pintas tanpa melalui proses izin, sehingga menimbulkan korban kecelakaan. Pihak DISHUB sudah membuat peraturan mengenai *speed bump*, 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 DISHUB agar masyarakat bisa lebih tertib dan mematuhi peraturan yang ada dalam pembuatan *speed bump* ini. *Speed bump* yang

sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan bertujuan untuk terciptanya kenyamanan dan keamanan dijalanan dalam berkendara. Maka peran pemerintahan dan DISHUB sangat dibutuhkan untuk mengawasi pembangunan *speed bump* di Indonesia supaya tidak menimbulkan korban kembali, sehingga selebihnya pemasangan *speed bump* dapat lebih teratur dan sesuai dengan prosedur serta regulasi yang telah ditetapkan.

2. Sebagaimana pengaturan dan perlindungan hukum yang telah ditetapkan di Indonesia tentang korban dari *speed bump*, yaitu Perlindungan Hukum korban telah dijelaskan dalam Pasal 229, 240, dan 241 ⁵ UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum. Tak lupa juga peranan masyarakat dalam pembangunan *speed bump* telah dijelaskan pada pasal 256 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum. Selanjutnya pemerintah memiliki kewenangan lebih untuk melanjutkan pertanggungjawaban mengenai ketidakpatuhan masyarakat kepada hukum atau ketidaksesuaian untuk mengikuti prosedur atau regulasi yang ada sehingga menimbulkan korban. Adanya ¹ ketentuan pidana bagi yang melanggar Pasal 28 ayat (1) dan (2) diancam hukuman pidana dan sanksi administratif sebagaimana diterangkan dengan rinci pada Pasal 274 dan 275 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum.

II. Saran

⁶ Bagi Pemerintah selaku Penyelenggara aktivitas jalan yang bertanggung jawab dalam proses, pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan

seharusnya lebih memperhatikan secara berkala dalam kondisi sarana dan prasarana agar masyarakat sadar akan hal penting kecelakaan yang diakibatkan oleh *speed bump*. Dalam hal ini masyarakat pun juga membutuhkan edukasi atau sosialisasi dari pemerintah agar terciptanya kondisi tentram, aman, dan nyaman dalam berkendara di lalu lintas hingga tidak menimbulkan korban kecelakaan akibat *speed bump* tersebut. Tidak hanya itu baik dari segi Pemerintah ataupun Masyarakat juga harusnya lebih meningkatkan integritas dalam pembangunan *speed bump* agar tidak membuat *speed bump* asal asalan, Masyarakat pun harusnya juga ikut andil dalam pembuatan *speed bump* ini dengan cara melakukan pengawasan apakah setiap ² *speed bump* yang dibangun sudah sesuai dengan regulasi yang sudah ada dan Pemerintah pun juga harusnya mengajak para masyarakat untuk membaur dalam visi misi yang sama dalam menciptakan kesejahteraan masyarakat.

DAFTAR BACAAAN

Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
(UU LLAJ).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018, tentang Alat
Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, 31 Agustus 2018.

Buku-Buku

Nasir Djamil, 20183 *Anak Bukan Untuk Dihukum*, Jakarta: Sinar Grafika.

Sahnan, 2018, *Hukum Agraria Indonesia*, Malang: Setara Press.

³ Retnowulan Sutantio dan Iskandar Oeripkartawinata, 2009, *Hukum Acara Perdata
Dalam Teori Dan Praktek*, Bandung: Mandar Maju.

³ Andrew R. Cecil, 2011, *Penegak Hukum Lalu Lintas*, Bandung: Nuansa.

³ Gunawan Widjaja dan Kartini Muljadi, 2017, *Seri Hukum Perikatan-Perikatan
Yang Lahir Dari Undang-Undang*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Johny Ibrahim, 2006, *Teory dan Metodologi Penelitian Hukum Normatifle*,
Malang: Bayu Media Publishing.

Soeroso, 2006, *Pengantar Ilmu Hukum*, Penerbit: Sinar Grafika, Cetakan
Kedelapan. Hal 39.

Satjipto Rahardjo, 2012, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, Cetakan
Ketujuh, hal 40.

- Eddy O.S Hiariej, 2016, *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*, Edisi Revisi, Cahaya Atmapustaka, Yogyakarta, hal.232
- Prof. Dr. Teguh Prasetyo, S.H.,M.Si., 2017, *Hukum Pidana Edisi Revisi*, Cetakan ke-8, Depok: Rajawali Pers, PT Raja Grafindo Persada.
- Setiono, 2004, *Supremasi Hukum*, Surakarta: UNS, hal. 3.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Edisi Kedua, Cet 1, (Jakarta: Balai Pustaka, hal. 595.
- Hamzah Hatrik, 1996, *Asas Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta: Raja Grafindo, hal 11.
- Djoko Prakoso, 1987, *Pembaharuan Hukum Pidana Di Indonesia*, Yogyakarta: Liberty, hal 75.
- Abu Daud Busroh, 2010, *Ilmu Negara*, Bumi Askara, Jakarta.
- Djamali, R. Abdoel. 2012, *Pengantar Hukum Indonesia*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Jurnal

- Ari Dermawan, ⁵2020, *Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Menurut UU.No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, (Doktrina: Journal of Law)*.
- Budiono, A., Damayanti, N., & Kurniawan, A. (2016). Pengaruh Pemasangan Speed Bump Terhadap Pengurangan Kecepatan Kendaraan di Jalan Lingkungan Perumahan. *Jurnal Teknik Sipil*, 13(2), hal.125-132.

Website

UK Department for Transport, diakses melalui,

www.roadtraffic signs.com/blog/the-purpose-of-speed-bumps-and-why-they-are-important/

Maksum Rangkuti, Perlindungan Hukum Indonesia : Pengertian, Aspek, Unsur, dan Contoh, diakses melalui,

<https://fahum.umsu.ac.id/perlindungan-hukum-indonesia-pengertian-aspek-unsur-dan-contoh/#:~:text=Perlindungan%20hukum%20mengacu%20pada%20upaya,individu%20atau%20kelompok%20dalam%20masyarakat.>