

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

ALTHARIQ FASYADAFFA ALIFIAN RUSHPAKA

Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya

Email: aliffasyadaffa20@gmail.com

## 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 serta diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan. Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif yaitu dengan pendekatan perundang – undangan dan konseptual.

Kesimpulan dari penelitian ini adalah speed bump memiliki spesifikasi dan kriteria yang telah ditetapkan sehingga masyarakat perlu mengikuti peraturan tersebut. Pemerintah perlu melibatkan peran masyarakat dalam pembangunan speed bump ini, dari mulai pengawasan sampai tahap akhir dari pembuatan speed bump tersebut sehingga meminimalisir pembangunan secara liar. Selain itu pemerintah perlu untuk menekankan terhadap perlindungan hukum dan pertanggungjawaban terhadap korban kecelakaan yang diakibatkan oleh speed bump sehingga dapat terciptanya fasilitas masyarakat yang tentram, aman, dan nyaman bagi pengguna jalan.

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

## **ABSTRACT**

*In social life, mistakes are often made by the community itself. Such as the illegal construction of speed bumps or speed bumps. The increasingly widespread illegal construction of speed bumps is occurring in social life, causing accident victims. So there is a need for legal protection for victims of accidents caused by speed bumps.*

*The purpose of this research is to find out that speed bumps have governing regulations, namely in Law of the Republic of Indonesia Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation and regulated in Minister of Transportation Regulation Number 48 of 2023 concerning Control and Safety Devices for Road Users. This research method uses a normative juridical research method, namely a statutory and conceptual approach.*

*The conclusion of this research is that speed bumps have specifications and criteria that have been set so that people need to follow these regulations. The government needs to involve the community's role in the construction of this speed bump, from monitoring to the final stage of making the speed bump so as to minimize illegal development. Apart from that, the government needs to emphasize legal protection and accountability for victims of accidents caused by speed bumps so that community facilities can be created that are peaceful, safe and comfortable for road users.*

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

## **PENDAHULUAN**

Penyediaan Kesejahteraan masyarakat terwujud otomatis terciptanya keamanan. Keamanan cakupannya luas salah satu bentuk bisa kita artikan juga keamanan dilingkungan kita maupun keamanan dalam segi menggunakan jalan raya. 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. 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.

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

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 melindungikeseluruhan rakyat dan untuk meningkatkan kesejahteraan, mendidik kehidupan bangsa dan berpartisipasi dalam tatanan dunia yang didasarkan Kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, kemerdekaan nasional.<sup>1</sup>

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.

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. 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 dengan adanya pembangunan yang berwawasan kebangsaan maka pengendaraan kendaraan merupakan kebutuhan yang sangat terpenting dalam tiap kawasan.

Dijelaskan penyelenggaraan jalan dalam Undang-Undang Republik Indonesia

---

<sup>1</sup> 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), h. 78.

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 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan, pelengkap jalan yang berupa pengendali jalan terdiri atas:<sup>2</sup>

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. 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 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 dijalanan.

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.<sup>3</sup>

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 – wenangnya dapat mengganggu kenyamanan berkendara mencakup perilaku seperti parkir sembarangan, menghalangi jalan, atau tindakan lain yang dapat

---

<sup>2</sup> Sahnan, 2018, *Hukum Agraria Indonesia*, Malang: Setara Press, h. 22

<sup>3</sup> Retnowulan Sutantio dan Iskandar Oeripkartawinata, 2009, *Hukum Acara Perdata*

*Dalam Teori Dan Praktek*, Bandung: Mandar Maju, h. 18

menghambat 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.<sup>4</sup>

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 bagu 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.

## **RUMUSAN MASALAH**

- A. Bagaimana Pengaturan dan Kriteria Dalam Pembuatan Speed Bump?
- B. Bagaimana Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Yang Diakibatkan Oleh Speed Bump Yang Tidak Sesuai Aturan?

---

<sup>4</sup> Gunawan Widjaja dan Kartini Muljadi, 2017, *Seri Hukum Perikatan-Perikatan Yang Lahir*

## **METODE**

### **Metode Penelitian**

Tipe penelitian ini adalah penelitian normatif yang menggunakan pendekatan peraturan undang-undang sehingga penelitian ini meneliti gejala sosial akibat Perundang-Undangan yang ada. Metode pendekatan yang digunakan dalam pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi. penelitian ini adalah pendekatan Perundang- Undangan (statue approach). Pendekatan ini digunakan karena dalam pembahasan dalam skripsi ini akan mengacu pada Undang-Undang.

### **Bahan Hukum.**

Bahan hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu dapat di bedakan menjadi 2 yaitu bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer ialah bahan yang meliputi Peraturan Perundang-Undangan yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian ini. Sedangkan bahan hukum sekunder ialah bahan yang memperjelas bahan hukum primer seperti buku-buku, jurnal, artikel dll.

## **PEMBAHASAN**

### **A. Ketentuan Dan Kriteria Dalam Pembuatan Speed Bump Di Indonesia**

Secara 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

*Dari Undang-Undang*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, h. 33-34

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. Fasilitas keselamatan lalu lintas sebagai alat kontrol dan pengendali arus lalu lintas dan pegguan lain di jalan diperlukan untuk memperingatkan adanya kondisi bahaya yang potensial di depan, mengatur agar menghasilkan arus lalu lintas kendaraan yang efisien, mengikuti kaidah keselamatan dan keamanan diseluruh ruas jalan.<sup>5</sup>

Alat pembatas kecepatan ini pertama kali dicetuskan oleh seorang fisikawan bernama Arthur Holly Compton. Ketika itu, ia merasa terganggu dengan cepatnya laju kendaraan yang melintas di depan kantornya yang begitu bising terdengar. Maka keluarlah gagasan untuk membuat sebuah konsep pembatas kecepatan laju kendaran 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 tidak disertakan dengan pemasangan tanda dan rambu sehingga menyebabkan efek kejutan kepada pengendara. 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 menjadi beban buat masyarakat setempat itu untuk menjadi kepentingan bersama untuk mengatur dan melindungi setiap peristiwa yang sudah terjadi.<sup>6</sup>

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 tingginya tingkat kecelakaan. Alat pembatas kecepatan bertujuan untuk menurunkan

---

<sup>5</sup> Saidul Bahri, *Penempatan Alat Pembatas Kecepatan Kendaraan Bermotor berdasarkan Perda Nomor 4 Tahun 2013 tentang Lalu Lintas di Kota Padang*, dikutip dari <http://journal.Unitaspdg.ac.id//>, di akses pada 13 Desember 2023, pukul 18.03

<sup>6</sup> Soerjono Soekanto, 1989, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial*, Bandung: Citra Aditya Bakti, h. 58

kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata guna lahan yang kurang menguntungkan, sampai 40%. Fungsi lain dari dibentuknya speed bump diantaranya meliputi:<sup>7</sup>

1. Mengurangi Kecepatan Kendaraan: Speed Bump dirancang untuk memaksa pengemudi untuk melambat, sehingga dapat mengurangi kecepatan kendaraan di area yang dianggap berisiko tinggi, seperti di dekat sekolah atau pemukiman. Hal ini dapat meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki dan pengendara sepeda.

2. Mengurangi Kebisingan: Speed Bump juga dapat membantu mengurangi lalu lintas terutama di area residensial. Dengan memaksa kendaraan untuk melambat, speed bump juga dapat membantu mengurangi tingkat kebisingan yang dihasilkan oleh lalu lintas kendaraan bermotor.

3. Meningkatkan Keselamatan: Fungsi utama dari speed bump adalah untuk keselamatan jalan raya. Mereka membantu mengurangi kecepatan kendaraan, yang pada gilirannya dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas dan tingkat keparahan cedera akibat kecelakaan.

Beberapa faktor yang mempengaruhi efektivitas pemasangan speed bump di Indonesia antara lain:<sup>8</sup>

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.

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. Dengan memperlihatkan faktor-faktor ini, pemasangan speed bump di Indonesia dapat menjadi lebih efektif dalam mengurangi kecepatan kendaraan dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan.

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

---

<sup>7</sup> Ahmad Munawar, 2004, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Yogyakarta: Penerbit Beta Offset, h. 99

<sup>8</sup> Ari Setiawan, Rulhendri, Alimuddin, Nurul Chayati, 2023, *Efektivitas Polisi Tidur (Road Humps)*

*dalam Mereduksi kecepatan pada Ruas Jalan H.M. Syarifudin di Kota Bogor*, Jurnal Komposit: Jurnal Ilmu-Ilmu Teknik Sipil, Vol.7.No1, h. 17 – 23.

Pasal 25 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa jalan yang dibuat untuk pengendara umum harus ada pelengkap jalan yaitu berupa pengendali jalan, diatur dalam Pasal 45 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan. Hal ini telah diubah di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan dinyatakan telah dicabut dan sudah tidak berlaku, pelengkap jalan yang berupa pengendali jalan terdiri atas:<sup>9</sup>

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.

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

---

<sup>9</sup> Desy Selviany, "Gara-gara Polisi Tidur, Kecelakaan Terjadi Setiap 1 Menit di Jalan Danau Sunter Selatan", <https://wartakota.tribunnews.com/amp/2022/08/25/gara-gara-polisi-tidur-kecelakaan-terjadi-setiap-1-menit-di-jalan-danau-sunter-selatan>, Diakses 17 Januari 2024.



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.

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 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.

Dinas Perhubungan perlu meningkatkan komunikasinya dengan masyarakat. Hal ini dapat dilakukan dengan cara penyuluhan dengan pemerintahan setempat. Melibatkan masyarakat dalam proses pengambilan keputusan dan implementasi dapat meningkatkan pemahaman mereka terhadap peraturan dan

meningkatkan dukungan mereka terhadap penerapan speed bump. Dinas Perhubungan perlu mengelola anggaran dengan efisien dan mengalokasikan sumber daya secara bijaksana untuk kegiatan komunikasi dan pemahaman masyarakat serta melakukan evaluasi berkala terhadap efektivitas program dan mendengarkan umpan balik dari masyarakat.

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

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

2. Melakukan pengawasan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

## **B. Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Yang Diakibatkan Oleh Speed Bump**

Seiring Manusia dapat mengalami kerugian materi maupun immaterial akibat kecelakaan speedbump. Kerugian materi dapat berupa biaya 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 di akibatkan 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:

Kecelakaan Lalu Lintas ringan;

Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau

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:<sup>10</sup>

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.

Ahmad Miru dalam bukunya menyebutkan, secara umum terdapat beberapa hak yang dapat diterima oleh korban (victim) dalam suatu tindak pidana antara lain:<sup>11</sup>

a. Korban berhak mendapatkan kompensasi atas penderitaannya, sesuai dengan kemampuan yang memberikan kompensasi yang

---

<sup>10</sup> Didik M. Arief Mansur dan Elisatris Gultom, *Urgensi Perlindungan Korban Kejahatan Antara Norma Dan Realita*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada 2008), h. 52

<sup>11</sup> uhammad 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, h. 2.

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*).

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.<sup>12</sup>

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

---

<sup>12</sup> Hanafi, Mahrus, 2015, *Sistem Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan pertama, Jakarta, Rajawali Pers, h. 16

menentukan bagi keberhasilan pemerintah dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya.<sup>13</sup>

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 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

<sup>13</sup> K.G.R.L.Siar and C.E.M.Mamahit, 2023, "Pertanggungjawaban Penyelenggara Jalan Atas

*Kerusakan Jalan Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas,*" vol. 4, no. 1, h. 88-100

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.<sup>14</sup>

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.

Pengaduan dan penerbitan laporan

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian sebagaimana yang telah di uraikan dalam bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- a. Pengaturan dan kriteria dalam pembuatan speed bump adalah sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan yang telah 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. Ketidakhahaman warga masyarakat terhadap aturan dan tata cara pembuatan 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. Maka peran pemerintahan dan DISHUB sangat dibutuhkan untuk mengawasi pembangunan speed bump di Indonesia

---

<sup>14</sup> 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 Angkutan Jalan, h. 7

supaya tidak menimbulkan korban kembali, sehingga selebihnya pemasangan speed bump dapat lebih teratur dan sesuai dengan prosedur serta regulasi yang telah ditetapkan.

- b. Perlindungan hukum yang telah ditetapkan di Indonesia tentang korban dari speed bump, yaitu Perlindungan Hukum korban telah dijelaskan dalam Pasal 229, 240, dan 241 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 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.

## SARAN

Berdasarkan hasil penelitian sebagaimana yang telah di uraikan dalam bab-bab sebelumnya, maka saran yang dikemukakan oleh penulis adalah:

- a. 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, serta adanya sosialisasi dari pemerintah mengenai speed bump sangat

diperlukan agar tercipta kondisi yang aman dan nyaman dalam berkendara di lalu lintas tanpa menimbulkan korban kecelakaan.

- b. Kepada Pemerintah dan masyarakat perlu meningkatkan integritas dalam pembangunan speed bump agar tidak membuat speed bump secara liar. Masyarakat pun harusnya juga ikut andil dalam pembuatan speed bump ini dengan cara melakukan pengawasan secara bertahap dalam lingkungan sekitarnya.

c.

## DAFTAR BACAAN

### Peraturan PerUndang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Undang – Undang No. 1 Tahun 1946 tentang Perlindungan Hukum Pidana

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

Abu Daud Busroh, 2010, *Ilmu Negara*, Bumi Askara, Jakarta.

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

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

Djamali, R. Abdoel. 2012, *Pengantar Hukum Indonesia*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Eddy O.S Hiariej, 2016, *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*, Edisi Revisi, Cahaya Atmapustaka, Yogyakarta, hal.232

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

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

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

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

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

Prof. Dr. Teguh Prasetyo, S.H., M.Si., 2017, *Hukum Pidana Edisi Revisi*, Cetakan ke-8, Depok: Rajawali Pers, PT Raja Grafindo Persada.

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

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

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

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

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

## Website

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

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

Maksum Rangkuti, “Perlindungan Hukum Indonesia: Pengertian, Aspek, Unsur; dan Contoh”, <https://fahum.umsu.ac.id/perlindungan-hukum-indonesia-pengertian-aspek-unsur-dan-contoh/#:~:text=Perlindungan%20hukum%20mengacu%20pada%20upaya,individu%20atau%20kelompok%20dalam%20masyarakat>, Diakses 13 Desember 2023.

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