

**STANDAR EFEKTIF PENERAPAN *RUBBER SPEED BUMP*
TERHADAP PELAKSANAAN PERATURAN KEMENHUB NO. 3 TAHUN 1994
(Studi Kajian pada Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh)**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry
Darussalam Banda Aceh sebagai Salah Satu Persyaratan
Penulisan Skripsi dalam Ilmu Hukum



Diajukan oleh

DALILA MIRANTI FAAT

Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum

Prodi Ilmu Hukum

Nim: 140106017

**FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI (UIN) AR-RANIRY
DARUSSALAM – BANDA ACEH
2018 / 1439 H**

**STANDAR EFEKTIF PENERAPAN *RUBBER SPEED BUMP*
TERHADAP PELAKSANAAN PERATURAN KEMENHUB NO. 3 TAHUN
1994
(Studi Kajian pada Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh)**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry
Darussalam Banda Aceh Sebagai Salah Satu Persyaratan
Penulisan Skripsi pada Prodi Ilmu Hukum

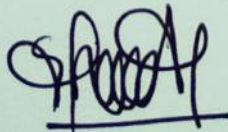
Oleh:

DALILA MIRANTI FAAT

Mahasiswa Fakultas Syariah Dan Hukum
Prodi Ilmu Hukum
NIM: 140106017

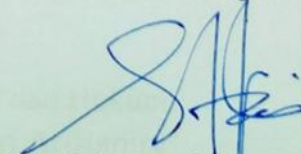
Disetujui untuk Diuji/Di Munaqasyahkan Oleh :

Pembimbing I



Muhammad Siddiq, M.H., PhD
NIP. 197703032008011015

Pembimbing II



Sitti Mawar, S.Ag., M.H
NIP. 197104152006042024

25/7/2018

**STANDAR EFEKTIF PENERAPAN *RUBBER SPEED BUMP*
TERHADAP PELAKSANAAN PERATURAN KEMENHUB NO. 3 TAHUN
1994
(Studi Kajian pada Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh)**

SKRIPSI

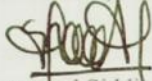
Telah Diuji oleh Panitia Ujian *Munqasyah* Skripsi
Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry dan Dinyatakan Lulus
Serta Diterima Sebagai Salah Satu Beban Studi
Program Sarjana (S-1) dalam Ilmu Hukum

Pada Hari/Tanggal :

Rabu, 06 Juni 2018
21 Ramadhan 1439 H

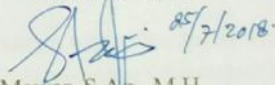
Di Darussalam-Banda Aceh
Panitia Ujian *Munqasyah* Skripsi

Ketua,



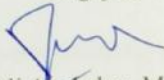
Muhammad Siddiq, M.H., PhD
NIP: 197703032008011015

Sekretaris,



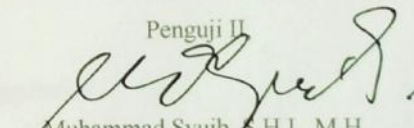
Sitti Mawar, S.Ag., M.H
NIP: 197104152006042024

Penguji I,



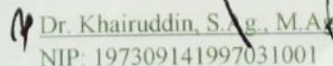
Dr. Ali Abubakar, M.Ag
NIP: 197101011996031003

Penguji II



Muhammad Syuib, S.H.I., M.H
NIP: 198109292005031001

Mengetahui,
Dekan Fakultas Syariah dan Hukum
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry
Darussalam Banda Aceh



Dr. Khairuddin, S.Ag., M.A
NIP: 197309141997031001



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM

Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp./Fax. 0651-7557442 Email: fsh@ar-raniry.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertandatangan di bawah ini

Nama : Dalila Miranti Faat
NIM : 140106017
Prodi : Ilmu Hukum
Fakultas : Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya :

- 1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan.*
- 2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.*
- 3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.*
- 4. Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data.*
- 5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggungjawab atas karya ini.*

Bila di kemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap untuk dicabut gelar akademik saya atau diberikan sanksi lain berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 06 Juni 2018

Yang Menyatakan



(Dalila Miranti Faat)

**STANDAR EFEKTIF PENERAPAN *RUBBER SPEED BUMP*
TERHADAP PELAKSANAAN PERATURAN KEMENHUB NO. 3 TAHUN
1994**

(Studi Kajian pada Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh)

ABSTRAK

Nama : Dalila Miranti Faat
NIM : 140106017
Fakultas/Jurusan : Syariah dan Hukum/Ilmu Hukum
Judul : Standar Efektif Penerapan *Rubber Speed Bump* Terhadap Pelaksanaan Peraturan Kemenhub No.3 Tahun 1994 (Studi Kajian pada Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh)
Tanggal Sidang : 06 Juni 2018
Tebal Skripsi : 89 Halaman
Pembimbing I : Muhammad Siddiq Armia, M.H., PhD
Pembimbing II : Sitti Mawar, S.Ag., M.H
Kata Kunci : Standar, Efektif dan *Rubber Speed Bump*

Kementerian Perhubungan mengeluarkan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan yang didalamnya mengatur tentang tata cara pemasangan *Rubber Speed Bump* yang sesuai dan memiliki standar nasional. Dalam skripsi ini, yang menjadi rumusan masalah adalah mengapa terjadi perbedaan penerapan yang dilakukan oleh masyarakat terhadap *Rubber Speed Bump* yang dipasangkan dan terkesan secara asal-asalan dan bagaimana tindakan Dinas Perhubungan terhadap pembuatan *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai aturan. Penulisan skripsi ini menggunakan penelitian kepustakaan (*library Research*) dan penelitian ini juga menggunakan penelitian lapangan (*Field Research*) dengan mengambil sampling pada 2 (dua) desa. Jenis penelitian skripsi ini adalah penelitian hukum normatif dengan melakukan inventarisasi terhadap peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen, dan dengan penelitian secara empiris. Hasil penelitian ditemukan bahwa dalam Pasal 6 dan Pasal 7 Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 menyatakan bahwa *Rubber Speed Bump* memiliki ketinggian maksimum 12 cm, kelandaian 15% dan lebar 15 cm yang terbuat dari karet, badan jalan atau bahan lain yang membuat nyaman pengendara. Tetapi dalam penerapannya, isi pasal tersebut tidak dijalankan oleh masyarakat. Mereka membuat *Rubber Speed Bump* sesuai dengan yang mereka inginkan, bahkan mereka juga tidak peduli dengan standar *Rubber Speed Bump* yang sesuai aturan. *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai aturan juga membuat kendaraan para pengendara kandas dan rusak. Daerah yang terdapat *Rubber Speed Bump* tersebut sangat tidak nyaman bagi pengendara. Dari paparan diatas dapat disimpulkan bahwa, isi dari Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan berbeda dengan praktek atau penerapannya di lapangan. Sanksi yang diberikan hanya berupa pembongkaran secara paksa terhadap *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai dengan aturan oleh Dinas Perhubungan.

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah penulis ucapkan kehadiran Allah SWT, atas segala limpahan Rahmat dan Karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan baik. Salawat beriring salam tak lupa pula penulis kirimkan atas pangkuan Nabi Besar Muhammad SAW, keluarga dan juga para sahabat beliau yang telah membantu Nabi dalam menegakkan agama islam dan juga telah membawa manusia ke alam yang penuh dengan ilmu pengetahuan. Skripsi yang berjudul **“Standar Efektif Penerapan *Rubber Speed Bump* Terhadap Pelaksanaan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 (Studi Kajian pada Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh)”**, ini merupakan hasil karya penulis berupa tugas akhir studi pada Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Kota Banda Aceh.

Secara ringkas, skripsi ini menjelaskan tentang bagaimana standar efektif penerapan *Rubber Speed Bump* yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Dalam proses penyusunan skripsi ini, penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini tidak akan terselesaikan tanpa adanya dukungan, bimbingan, bantuan serta dorongan semangat dari berbagai pihak. Maka dari itu, penulis mengucapkan terimakasih sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang telah membantu dengan sepenuh hati, baik berupa ide, doa, semangat, bantuan moril maupun materil sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Ucapan terimakasih yang tak terhingga penulis sampaikan kepada ayahanda Basir Tamaruddin dan ibunda

tercinta Nurjannah yang telah merawat dan membesarkan serta mendidik penulis dengan penuh kasih sayang dan dengan kesabaran yang luar biasa.

Selanjutnya penulis menyampaikan penghargaan yang tulus dan ucapan terimakasih yang mendalam kepada para pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini yaitu kepada :

1. Bapak Muhammad Siddiq, M.H., PhD sebagai pembimbing I dan Ibu Sitti Mawar, S.Ag., M.H sebagai pembimbing II, yang telah banyak meluangkan waktu untuk memberikan petunjuk dan bimbingan serta nasihat yang sangat berguna dalam penulisan skripsi ini.
2. Bapak Dr. Khairuddin, S.Ag., M.Ag selaku Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry.
3. Bapak Dr. Abdul Jalil Salam, S.Ag., M.Ag selaku Ketua Jurusan Ilmu Hukum dan seluruh staf dosen yang ada di Jurusan Ilmu Hukum yang tercinta.
4. Kakak, adik dan abang serta saudara-saudara yang sangat penulis sayangi, terimakasih atas doa, dukungan dan perhatiannya.
5. Semua sahabat-sahabat baik seperjuangan Ilmu Hukum leting 2014 dan sahabat-sahabat lainnya terimakasih atas segala *support* dan bantuannya dalam penyelesaian skripsi ini, penulis sangat bangga mempunyai sahabat seperti kalian.

Terimakasih atas semua bantuan yang telah diberikan kepada penulis, hanya Allah SWT yang dapat membalasnya. Dalam penulisan skripsi ini mungkin banyak terdapat kekurangan dan keterbatasan, penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya dan penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini.

Akhirnya kepada Allah SWT dimohonkan Taufiq dan Hidayah-Nya semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan bagi semua pembaca. *Amin Ya Rabbal 'Alamin.*

Banda Aceh, 2018

Penulis

(Dalila Miranti Faat)

TRANSLITERASI

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K
Nomor: 158 Tahun 1987 – Nomor: 0543 b/u/1987

1. Konsonan

No	Arab	Latin	Ket	No	Arab	Latin	Ket
1		Tidak dilambangkan		16		t	t dengan titik di bawahnya
2		B		17		z	z dengan titik di bawahnya
3		T		18		‘	
4		Tsâ		19		g	
5		S	s dengan titik di atasnya	20		f	
6		H	h dengan titik di bawahnya	21		q	
7		Kh		22		k	
8		D		23		l	
9		Z	zdengan titik di atasnya	24		m	
10		R		25		n	
11		Z		26		w	
12		S		27	هـ	h	
13		Sy		28		hamzah	
14		S	s dengan titik di bawahnya	29		y	
15		D	d dengan titik di bawahnya				

2. Vokal

Vokal Bahasa Arab, seperti vokal Bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

a. Vokal Tunggal

Vokal tunggal Bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat, transliterasinya sebagai berikut :

Tanda	Nama	Huruf Latin
	<i>Fathah</i>	a
	Kasrah	i
	Dhammah	u

b. Vokal Rangkap

Vokal rangkap Bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf yaitu :

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf
	<i>Fathah</i> dan ya	ai
	<i>Fathah</i> dan wau	au

Contoh:

كيف = *kaifa* = *haula*

3. Maddah

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu :

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda
/	<i>Fattah</i> dan alif atau ya	a
	<i>Kasrah</i> dan ya	i
	<i>Dhammah</i> dan waw	u

Contoh :

qāla =

rāma = ر

qīla = قيل

yaqūlu = يقول

4. Ta *Marbutah*()

Transliterasi untuk ta marbutah ada dua :

a. Ta *marbutah* () hidup

Ta marbutah () yang hidup atau mendapat harkat *fathah*, *kasrah*, *dammah*, transliterasinya adalah t.

b. Ta *marbutah* () mati

Ta marbutah () yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah h.

c. Kalau pada suatu kata yang akhir katanya ta *marbutah* () diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta bacaan kedua kata itu terpisah maka ta *marbutah* () itu ditransliterasikan dengan h

Contoh :

= *raudah al-atfal*

Catatan :

Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M. Syahudi Ismail. Sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh : Hamad Ibn Sulaiman

2. Nama negara dan kota ditulis menurut ejaan bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr; Beirut; bukan Bayrut; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam Kamus Bahasa Indoneia tidak ditransliterasikan. Contoh : Tasauf, bukan Tasawuf.

DAFTAR SINGKATAN

SWT	= <i>Subhanahu wa ta'ala</i>
SAW	= <i>Salallahu 'alaihi wa sallam</i>
Apbk	= Anggaran Pendapatan Belanja Kabupaten/Kota
Kemenhub	= Kementerian Perhubungan
H.	= Hijriah
Hlm.	= Halaman
Kbbi	= Kamus Besar Bahasa Indonesia
UUD	= Undang-Undang Dasar
SDM	= Sumber Daya Manusia
Kel.	= Kelurahan
Kec.	= Kecamatan
SMP	= Sekolah Menengah Pertama
SIM	= Surat Izin mengemudi
JL.	= Jalan
LLAJ	= Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 2.1	: Gambar Pembatas Jalan
GAMBAR 2.2	: Gambar Pembatas Jalan
GAMBAR 2.3	: Gambar Pagar Pembatas jalan
GAMBAR 2.4	: Gambar Kerucut Lalu Lintas
GAMBAR 2.5	: Gambar Kanstin
GAMBAR 2.6	: Gambar Kanstin
GAMBAR 2.7	: Gambar <i>Rubber Speed Bump</i>
GAMBAR 2.8	: Gambar Alat Pembatas Tinggi dan Lebar Kendaraan
GAMBAR 2.9	: Gambar Pita Penggaduh
GAMBAR 3.10	: Gambar <i>Rubber Speed Bump</i> yang Sejenis
GAMBAR 3.11	: Gambar <i>Rubber Speed Bump</i> yang Sejenis
GAMBAR 3.12	: Gambar <i>Rubber Speed Bump</i> yang Sejenis
GAMBAR 3.13	: Gambar <i>Rubber Speed Bump</i> yang Sesuai Standar
GAMBAR 3.14	: Gambar <i>Rubber Speed Bump</i> yang Tidak Sesuai Standar
GAMBAR 3.15	: Gambar <i>Rubber Speed Bump</i> yang Tidak Sesuai Standar
GAMBAR 3.16	: Gambar <i>Rubber Speed Bump</i> yang Tidak Sesuai Standar
GAMBAR 3.17	: Gambar <i>Rubber Speed Bump</i> yang Tidak Sesuai Standar

DAFTAR TABEL

- TABEL 3.1 : Tabel jumlah Rubber Speed Bump di Desa Labuy Kel.
Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman
- TABEL 3.2 : Tabel jumlah Rubber Speed Bump di Desa Teladan Kel.
Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman

DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1 : Lampiran Inventarisasi *Rubber Speed Bump* dalam Kota Banda Aceh
- LAMPIRAN 2 : Lampiran Pedoman Wawancara
- LAMPIRAN 3 : Lampiran Pedoman Observasi
- LAMPIRAN 4 : Lampiran Verbatim Wawancara dengan Keuchik Ateuk Pahlawan
- LAMPIRAN 5 : Lampiran Verbatim Wawancara dengan Dinas Perhubungan
- LAMPIRAN 6 : Lampiran Verbatim Wawancara dengan pengendara Roda Dua
- LAMPIRAN 7 : Lampiran Verbatim Wawancara dengan Pengendara Roda Empat
- LAMPIRAN 8 : Lampiran Hasil Observasi

DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL	
PENGESAHAN PEMBIMBING	
PENGESAHAN SIDANG	
ABSTRAK.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
TRANSLITERASI.....	viii
DAFTAR SINGKATAN.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
DAFTAR ISI	xvi

BAB SATU : PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Rumusan Masalah	6
1.3. Tujuan dan Manfaat Pembahasan	7
1.4. Metode dan Lokasi Penelitian	7
1.5. Penjelasan Istilah.....	12
1.6. Kajian Pustaka	14
1.7. Sistematika Pembahasan.....	15

BAB DUA : DASAR HUKUM RUBBER SPEED BUMP

2.1. Pengertian <i>Rubber Speed Bump</i>	17
2.1.1. <i>Rubber Speed Bump</i> Menurut Istilah.....	17
2.1.2. <i>Rubber Speed Bump</i> Menurut Islam	19
2.2. Klasifikasi <i>Rubber Speed Bump</i>	21
2.3. Dasar hukum <i>Rubber Speed Bump</i>	29
2.4. Tata Cara Pembuatan <i>Rubber Speed Bump</i> yang Sesuai dengan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994	32
2.5. Mekanisme Pemberlakuan <i>Rubber Speed Bump</i>	35

BAB TIGA : PENERAPAN RUBBER SPEED BUMP DI KOTA BANDA ACEH

3.1. Penerapan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 di Kota Banda Aceh.....	38
3.2. Standar Efektif Penerapan <i>Rubber Speed Bump</i> yang Sesuai dengan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 Kota Banda Aceh.....	48
3.3. Hambatan Dalam Penerapan <i>Rubber Speed Bump</i> di Kota Banda Aceh.....	54
3.3.1. Hambatan Dari Dinas Perhubungan	54
3.3.2. Hambatan Dari Masyarakat.....	56

3.4. Tindakan yang Dilakukan oleh Dinas Perhubungan Terhadap Pembuatan <i>Rubber Speed Bump</i> yang Tidak Sesuai dengan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994	57
--	----

BAB EMPAT : PENUTUP

4.1. Kesimpulan	60
4.2. Saran	62

DAFTAR PUSTAKA.....	63
INVENTARISASI RUBBER SPEED BUMP DI KOTA BANDA ACEH.....	66
PEDOMAN WAWANCARA	72
PEDOMAN OBSERVASI	77
VERBATIM WAWANCARA DENGAN KEUCHIK ATEUK PAHLAWAN	78
VERBATIM WAWANCARA DENGAN DINAS PERHUBUNGAN	80
VERBATIM WAWANCARA DENGAN PENGENDARA RODA DUA.....	83
VERBATIM WAWANCARA DENGAN PENGENDARA RODA EMPAT	85
HASIL OBSERVASI	87
RIWAYAT HIDUP PENULIS	89

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kemajuan teknologi semakin berkembang pesat sesuai dengan perkembangan zaman dan juga cara berpikirnya manusia. Seiring berjalannya waktu, perkembangan transportasi pun juga semakin maju. Hal ini tentunya dipicu dengan kemajuan teknologi yang semakin canggih. Di zaman sekarang ini, semua orang bisa mengendarai kendaraan. Baik itu sepeda motor maupun mobil. Tidak hanya dari kalangan dewasa, bahkan anak-anak pun juga bisa mengendarai kendaraan bermotor. Tentu itu merupakan hal yang sudah sangat lumrah di kalangan masyarakat pada saat ini. Anak-anak tersebut tidak memperdulikan lagi tentang usia mereka yang masih di bawah umur yang tidak boleh mengendarai kendaraan selain sepeda.

Sebelum kita mengupas lebih dalam tentang aturan berkendara dalam berlalu lintas, terlebih dahulu kita melihat kebelakang tentang sejarah undang-undang lalu lintas. Undang-undang lalu lintas sudah ada sebelum kemerdekaan Indonesia yang dibuat oleh pemerintah Hindia-Belanda yang waktu itu berkuasa di Indonesia. Dibuat aturan lalu lintas karena pada saat itu, jumlah warga Negara Belanda yang bermukim di Indonesia semakin banyak. Diikutinya pula dengan bertambah banyaknya jumlah mobil serta sepeda motor yang berlalu lalang di jalan raya. Kendaraan-kendaraan sebagian besar dimiliki oleh warga belanda.

Masyarakat Indonesia pada waktu itu belum banyak yang memiliki kendaraan kecuali orang kaya yang duduk di pemerintahan.¹

Selanjutnya kita melihat keseharian masyarakat pengguna jalan. Di era modern ini, transportasi banyak sekali kita jumpai di jalanan. Transportasi atau angkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain atau ke tempat tujuan dengan menggunakan sarana yang disebut dengan kendaraan. Yang harus diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda (bentuk atau jenis) angkutan dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angkutan.²

Transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk mewujudkan kawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar (UUD) 1945. Transportasi di jalan sebagai salah satu moda transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang didata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan, mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan memadukan moda transportasi lainnya.

Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur,

¹ Witono Hidayat Yuliadi, *undang-undang lalu lintas dan aplikasinya*, (Jakarta Timur : Dunia Cerdas, 2015), hlm. 01.

² Suwardjoko P. Warpani, *pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*, (Bandung : ITB, 2002), hlm. 01.

nyaman dan efisien.³ Perkembangan transportasi yang semakin meningkat juga menjadi salah satu pendorong angka kecelakaan di sebuah negara. Banyak sekali yang menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan. Salah satunya adalah kurangnya sarana rambu-rambu peringatan di jalanan. Lalu bagaimanakah penerapan undang-undang lalu lintas dan sosialisasinya ? apakah sudah berjalan dengan baik ?

Penerapan regulasi Undang-Undang lalu lintas bermanfaat untuk mengurangi angka kecelakaan. Pemerintah dalam hal ini adalah Dinas perhubungan dan kepolisian, sehingga apabila koordinasi ini berjalan sesuai rencana, maka sosialisasi Undang-Undang lalu lintas kepada masyarakat dapat tersampaikan dengan tepat. Sosialisasi secara aktif dilakukan sebagai upaya membangun dan mewujudkan kesadaran masyarakat terhadap ketertiban berlalu lintas. Komunikasi secara terus-menerus dilakukan melalui berbagai macam cara agar masyarakat semakin tergugah kesadarannya.⁴

Membicarakan masalah rambu-rambu lalu lintas, tentu kita juga membicarakan masalah sarana-sarana yang di buat oleh Dinas Perhubungan. Salah satunya adalah *Rubber Speed Bump*. *Rubber Speed Bump* adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatan jalannya.

³ Bachsan Mustafa, *sistem hukum administrasi negara indonesia*, (Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2001), hlm. 149.

⁴ Witono Hidayat Yuliadi, *undang-undang lalu lintas dan aplikasinya*, (Jakarta Timur : Dunia Cerdas, 2015), hlm. 35.

Rubber Speed Bump atau yang biasa dikenal dengan “polisi tidur” merupakan sebuah alat atau sarana yang sengaja dibangun oleh Dinas Perhubungan untuk membuat pengemudi mengurangi kecepatannya. *Rubber Speed Bump* dalam Kota Banda Aceh mulai di berlakukan pada tahun 2014, dengan sumber anggaran dari Anggaran Pendapatan Belanja Kabupaten/Kota (APBK) kota Banda Aceh sampai dengan sekarang ini. *Rubber Speed Bump* biasanya terdapat di jalan utama atau jalan kota (inventarisasi terlampir) yang ramai dilewati pengendara. Akan tetapi pada kenyataannya juga terdapat di jalan-jalan kampung dan jalanan kecil lainnya. *Rubber Speed Bump* dibangun karena banyaknya pengendara yang sering ugal-ugalan di jalanan, sehingga membahayakan dirinya dan juga orang lain. Alat ini dibuat dengan menggunakan bahan yang sesuai dengan bahan dari badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang mempunyai pengaruh serupa.⁵

Dampak positif dari membangun *Rubber Speed Bump* ini adalah kendaraan yang melewatinya akan berhati-hati dengan mengurangi kecepatan kendaraannya. Namun terdapat juga dampak negatif dari “polisi tidur”, dampak negatifnya adalah apabila polisi tidur dengan tidak wajar dibangun maka akan membuat kesulitan pada kendaraan yang akan melewatinya, kendaraan cepat rusak dan juga akan menimbulkan kemacetan.⁶ Di kota Banda Aceh terdapat beberapa lokasi atau jalan yang telah menggunakan alat pembatas kecepatan yang sesuai dengan aturan. Namun terdapat juga jalan atau tempat yang membuat

⁵ Peraturan kemenhub No.3 Tahun 1994, hlm. 4-5.

⁶ <http://kampanyek3.blogspot.co.id/2014>. Diakses pada tanggal 10 April 2017.

“polisi tidur” ini tidak sesuai dengan aturan sehingga membuat pengendara yang lewat merasa terganggu dan tidak nyaman.

Yang menjadi permasalahan utama dalam skripsi ini adalah standar efektif *Rubber Speed Bump* yang digunakan apakah sudah memenuhi standarisasi sesuai dengan ketentuan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 atau belum, dan standar penggunaan status *Rubber Speed Bump* seharusnya di gunakan pada jalan-jalan tertentu. Inilah yang menjadi masalah dalam penggunaan *Rubber Speed Bump*. Jika diperhatikan, *Rubber Speed Bump* yang dibangun sekarang ini sangat bervariasi. Yang terjadi saat ini adalah orang membangun *Rubber Speed Bump* sendiri yang terkesan asal-asalan. Sebenarnya, tidak sembarangan orang dapat membuat atau memasang “polisi tidur”. Hanya orang yang diberi izin oleh Kepala Dinas Perhubungan sajalah yang dapat membuat atau memasangnya, dan juga membangun polisi tidur hendaknya harus sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan.⁷

Kemudian, bagaimana pemakaian *Rubber Speed Bump* yang di duplikat oleh masyarakat Kota Banda Aceh, sebagai pembatas jalan yang sama sekali tidak memenuhi standar sebuah *Rubber Speed Bump* sebagaimana yang telah ditentukan oleh Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh. *Rubber Speed Bump* yang dibangun pada saat tidak sesuai dengan aturan, Tingkat kemiringan yang sangat berlebihan, tinggi rendahnya tidak sesuai aturan dan bahkan ada *Rubber Speed Bump* yang dibangun dengan warna yang sama dengan jalan, sehingga membuat

⁷ <http://www.hukumonline.com>. Diakses pada tanggal 10 April 2017.

pengendara kurang ketajaman dalam memperhatikan kecepatan kendaraan dan sangat memungkinkan terjadinya tabrakan.

Dari tahun ke tahun jumlah permintaan pembuatan *Rubber Speed Bump* semakin meningkat, di kota Banda Aceh sendiri sudah terdapat 1.768 (seribu tujuh ratus enam puluh delapan) unit *Rubber Speed Bump* yang dibangun oleh Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dan telah sesuai dengan peraturan sebagaimana yang terdapat dalam Pasal 6 dari Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994, dari mulai jalan kota hingga jalan perkampungan. Namun, tidak sedikit juga masyarakat membangun *Rubber Speed Bump* sendiri yang tidak sesuai dengan aturan sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994, sehingga *Rubber Speed Bump* dibangun dan terkesan “asal-asalan”, dan membuat para pengguna jalan mengeluh dan hingga kemungkinan dapat terjadinya kecelakaan.

Berdasarkan uraian serta berbagai masalah yang timbul dari latar belakang tersebut diatas, maka dari itulah penulis merasa tertarik untuk mengkajinya dalam judul **“Standar Efektif Penerapan *Rubber Speed Bump* Terhadap Pelaksanaan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 (Studi Kajian pada Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh)”**.

1.2. Rumusan Masalah

Dari latar belakang masalah yang telah diuraikan, dapat dirumuskan masalah di dalam penelitian ini antara lain :

1. Bagaimana standar efektif penerapan *Rubber Speed Bump* yang sesuai dengan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 di Kota Banda Aceh ?
2. Bagaimana tindakan yang dapat dilakukan oleh Dinas Perhubungan terhadap pembuatan *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai ?

1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Penulis mempunyai beberapa tujuan yang hendak dicapai dalam melakukan pembahasan ini, yaitu :

1. Untuk mengetahui prosedur dalam membuat alat pembatas kecepatan yang baik dan benar.
2. Untuk mengetahui tindakan Dinas Perhubungan terhadap pembuatan alat pembatas kecepatan jalan yang tidak sesuai dengan aturan.

Manfaat dari penelitian ini adalah untuk menambah ilmu pengetahuan bagi penulis, khususnya permasalahan yang mengenai tentang standar efektif penggunaan alat pembatas kecepatan jalan, dan juga dapat menjadi bahan bacaan kepada masyarakat.

1.4. Metode dan Lokasi Penelitian

Metode penelitian merupakan sekumpulan peraturan kegiatan dan prosedur yang digunakan oleh pelaku disiplin ilmu sehingga peneliti bisa mendapatkan jawaban dari pertanyaan-pertanyaan tertentu secara sistematis, metodologis, dan konsisten.

Dalam skripsi ini, penulis menggunakan metode penelitian *Socio Legal Method*. *Socio Legal Method* merupakan suatu metode yang bersifat

Interdisipliner, yaitu konsep dan teori dari berbagai disiplin ilmu yang dikombinasikan dan digabungkan untuk mengkaji fenomena hukum yang tidak diisolasi dari konteks-konteks sosial, politik, ekonomi, budaya dimana hukum itu berada. Metode ini mempelajari tentang hukum dari berbagai perspektif masyarakat, dan bagaimana kerjanya suatu hukum dalam hidup keseharian warga masyarakat. *Socio Legal Method* juga merupakan suatu pendekatan hukum yang bisa menjelaskan hubungan antara hukum dan masyarakat.⁸

1.4.1. Jenis Penelitian

Penulisan ini menggunakan jenis penelitian kualitatif, yaitu jenis penelitian yang menekankan pada *quality* atau hal terpenting suatu barang atau jasa yang berupa kejadian, fenomena, dan gejala sosial adalah makna di balik kejadian tersebut yang dapat dijadikan pelajaran berharga bagi pengembangan konsep teori. Penelitian kualitatif dapat didesain untuk memberikan sumbangannya terhadap teori, praktis, kebijakan, masalah-masalah sosial, dan tindakan⁹.

1.4.2. Metode Pengumpulan Data

Untuk pengumpulan data dalam penulisan skripsi ini digunakan cara-cara sebagai berikut :

1. *library research*, merupakan penelitian kepustakaan seperti melakukan inventarisasi terhadap peraturan perundang-undangan, dokumen-

⁸ Sulistyowati Irianto, *Kajian Sosio-Legal*, (Bali : Pustaka Larasan, 2012), hlm. 2-3.

⁹ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2014), hlm. 123.

dokumen dan literatur-literatur yang berkaitan dengan penelitian yang dikaji.

2. *Field research*, merupakan penelitian lapangan, penelitian ini dimaksudkan untuk memperoleh data primer yang dilakukan melalui wawancara dengan pihak-pihak yang bisa memberikan informasi terhadap persoalan yang hendak diteliti.

1.4.3. Sumber Data

Untuk memperoleh sumber data yang berkaitan dengan masalah yang akan di bahas, maka penulis menggunakan dua sumber data sebagai berikut :

1. Data primer, merupakan data yang diperoleh langsung dari sumbernya, data primer yang akan peneliti temukan yaitu terdapat pada instrumen wawancara dan observasi (dapat dilihat dalam lampiran skripsi ini), seperti dari Dinas Perhubungan dan masyarakat pengguna jalan yang akan menjadi responden dalam penelitian ini. Selanjutnya dalam data primer terdapat peraturan perundang-undangan yakni Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 yang juga di lampirkan di dalam skripsi ini. Dalam melakukan proses wawancara, peneliti menggunakan alat perekam berupa 2 (dua) buah telepon genggam atau *Handphone* dengan merek Iphone 5S bernomor seri DX3MXMRUFRC6 yang diterbitkan pada tahun 2013 lalu, dan telepon genggam atau *Handphone* merek Asus Zenfone 5 dengan nomor seri E7AZCY394539 yang diterbitkan pada tahun 2014 silam.

Teknologi ini peneliti gunakan untuk merekam seluruh hasil wawancara sebagai bahan primer dan instrumen penelitian.

2. Data sekunder, ialah data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang sesuai dengan objek penelitian, skripsi, tesis, dan peraturan perundang-undangan.¹⁰ Data sekunder tersebut, dapat dibagi menjadi :

- a. Bahan Primer

Bahan primer merupakan bahan utama yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini dan diperoleh dari peraturan-perundang-undangan yang terkait dengan objek penelitian.

- b. Bahan Sekunder

Bahan sekunder merupakan bahan yang memperjelas data primer, yaitu seperti buku-buku dan tulisan-tulisan ilmiah hukum yang berkaitan dengan objek penelitian ini. Peneliti memperoleh data juga dari buku-buku, jurnal-jurnal, hasil penelitian, dan artikel lainnya yang berkaitan dengan topik yang sedang diteliti.

- c. Bahan tersier

Bahan tersier adalah petunjuk atau penjelasan mengenai bahan primer dan bahan sekunder. untuk data berupa data tersier atau yang biasa disebut sebagai data pendukung, akan peneliti peroleh dari koran-koran, majalah dan surat kabar, kamus, ensiklopedia, dan sebagainya.

¹⁰ Ibid, hlm. 106.

1.4.4. Analisa Data

Data yang diperoleh dari hasil penelitian kepustakaan dan penelitian lapangan diolah secara sistematis untuk mendapatkan gambaran yang sesuai dengan permasalahan dalam penelitian ini. Selanjutnya, keseluruhan data yang telah diolah tersebut dianalisa dengan menggunakan metode penelitian kualitatif yaitu suatu penelitian yang menghasilkan data-data yang berupa informasi-informasi, kemudian data tersebut diolah kedalam bentuk tulisan dan dikaitkan dengan data lainnya, sehingga bisa mendapatkan gambaran baru dan juga menguatkan gambaran yang telah ada.

1.4.5. Lokasi penelitian

Dalam penelitian ini, penulis memilih lokasi yang menurut penulis sangat cocok dengan objek yang hendak diteliti. Lokasi tersebut berada di Desa Labuy dan Desa Teladan Kelurahan Ateuk Pahlawan Kecamatan Baiturrahman Kota Banda Aceh. Alasan penulis memilih lokasi tersebut karena Desa Labuy dan Desa Teladan memiliki banyak sekali “polisi tidur” yang tidak sesuai aturan dan tidak memenuhi standar yang baik dan benar. Kemudian Desa Labuy dan Desa Teladan tersebut sangat cocok untuk dijadikan lokasi penelitian, dan juga menurut penulis kedua desa tersebut dapat menjadi sampel guna untuk menambah data dalam penelitian ini.

1.5. Penjelasan Istilah

Untuk menghindari kesalahpahaman dalam mengartikan kata-kata, ada baiknya penulis menjelaskan sedikit tentang beberapa istilah yang terdapat didalam judul ini. Adapun istilah-istilah yang perlu dijelaskan dalam judul skripsi ini adalah sebagai berikut :

1.5.1. *Rubber Speed Bump*

Pada Pasal 4 dan Pasal 5 Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 yang menyatakan bahwa *Rubber Speed Bump* (alat pembatas kecepatan jalan) adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi kendaraan mengurangi kecepatan kendaraannya. Maksud dari kelengkapan tambahan dapat berupa peninggian sebagian badan jalan yang melintang terhadap sumbu jalan yang lebar, tinggi, dan kelandaian tertentu.¹¹

1.5.2. Standar Efektif

Standar efektif merupakan suatu ukuran tertentu yang dipakai sebagai sebuah patokan. Dengan sesuatu yang dianggap tetap nilainya, sehingga dapat dipakai sebagai suatu ukuran nilai.¹²

1.5.3. Penerapan

Penerapan merupakan suatu cara mempraktekkan sebuah teori, metode, ataupun cara lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk kepentingan yang ingin dicapai oleh individu maupun kelompok yang rencananya sudah tersusun

¹¹ Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994, hlm. 4.

¹² <http://kbbi.co.id/arti-kata/standar>, Diakses pada tanggal 14 April 2017.

dengan baik. Penerapan dilakukan ke lapangan dengan cara-cara yang mudah di mengerti oleh masyarakat. Penerapan adalah tindakan pelaksanaan atau pemanfaatan keterampilan pengetahuan baru terhadap sesuatu bidang untuk suatu kegunaan ataupun tujuan khusus.¹³

1.5.4. Jalan

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, jalan merupakan seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah di bawah permukaan tanah dan atau air, serta diatas permukaan air.¹⁴ Jalan adalah suatu permukaan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), jalan merupakan tempat untuk lalu lintas orang (kendaraan maupun sebagainya).¹⁵ Yang dimaksud dengan kendaraan disini adalah suatu sarana angkutan jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Biasanya, jalan diberi perlengkapan rambu-rambu lalu lintas yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.¹⁶

¹³ <https://koreshinfo.blogspot.co.id/2016/01/memahami-beberapa-pengertian-dalam.html>, Diakses pada tanggl 17 April 2017.

¹⁴ Witono Hidayat Yuliadi, *undang-undang lalu lintas dan aplikasinya*, (Jakarta Timur : Dunia Cerdas, 2015), hlm. 50.

¹⁵ kbbi.web.id/jalan. Diakses pada tanggl 19 April 2017.

¹⁶ Witono Hidayat Yuliadi, *undang-undang lalu lintas dan aplikasinya*, (Jakarta Timur : Dunia Cerdas, 2015), hlm. 51

1.5.5. Pelaksanaan Peraturan

Pelaksanaan peraturan merupakan cara, proses ataupun suatu perbuatan dalam menjalankan atau melaksanakan peraturan yang sudah direncanakan dan ditetapkan secara teratur dan terarah guna mendapat keinginan yang hendak di capai.

1.6. Kajian Pustaka

Kajian pustaka dalam pembahasan ini pada dasarnya adalah untuk mendapatkan sebuah gambaran yang berhubungan dengan topik yang akan dibahas dengan penelitian sejenis yang mungkin pernah diteliti oleh peneliti-peneliti sebelumnya. Kemudian juga pada buku-buku dan karya ilmiah yang membahas tentang penelitian ini, sehingga dalam penulisan skripsi ini tidak ada pengulangan materi secara mutlak.

Menurut penelusuran yang telah dilakukan oleh peneliti, belum ada kajian yang secara detail dan lebih spesifik yang mengarah kepada standar efektif penggunaan alat pembatas kecepatan menurut Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994. Namun, ada beberapa tulisan yang sedikit berkaitan dengan persoalan lalu lintas.

Terkait dengan penelitian terdahulu, penelitian tentang lalu lintas memang sudah banyak ditulis dalam bentuk skripsi maupun yang lainnya. Penelitian yang pernah dilakukan oleh Mahasiswa Universitas Syiah Kuala Banda Aceh Fakultas Hukum yang bernama Sandy Afriansyah pada tahun 2016 dengan judul skripsi

“penjatuhan pidana denda terhadap pelanggaran lalu lintas di wilayah pengadilan negeri banda aceh”.¹⁷

Penelitian yang dilakukan oleh Mahasiswa Universitas Atma Jaya Yogyakarta yang bernama Hendra Suryadharma dengan judul skripsi *“kajian analisis tingkat layan pengaruh polisi tidur di jalan babarsari yogyakarta”*.¹⁸

Berbeda dengan penelitian diatas, dalam penelitin ini penulis meneliti tentang pemasangan alat pembatas kecepatan yang tidak memenuhi standar dan tidak sesuai dengan aturan sehingga dalam pemasangan *Rubber Speed Bump* tersebut dapat menimbulkan kecelakaan bagi pengendara dan bagaimana sanksi yang didapat bagi orang-orang yang membuat “polisi tidur” sembarangan.

1.7. Sistematika Pembahasan

Penulisan skripsi ini terdiri dari empat bab yang masing-masing dari bab itu terdiri dari sub-sub bab yang bersifat umum kepada yang bersifat khusus. Penulis telah merincikannya sebagai berikut :

Bab pertama berisi Pendahuluan, merupakan gambaran umum secara garis besar yang memuat antara lain mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penulisan, metode-metode penelitian yang digunakan untuk mengumpulkan data dan seterusnya di akhir bab ini diuraikan pula mengenai sistematika pembahasan yang menggambarkan isi skripsi ini secara singkat.

¹⁷ Sandy Afriansyah, *penjatuhan pidana denda terhadap pelanggaran lalu lintas di wilayah pengadilan negeri banda aceh*, (Skripsi yang Dipublikasikan), (Banda Aceh : Fakultas Hukum Unsyiah : 2016)

¹⁸ Hendra Suryadharma, *kajian analisis tingkat layan pengaruh polisi tidur di jalan babarsari yogyakarta*, (Skripsi yang tidak dipublikasikan), (Yogyakarta : Universitas Atma Jaya)(digilib.uinsby.ac.id). Diakses pada tanggal 21 April 2017.

Bab kedua berjudul tentang pengertian *Rubber Speed Bump*, klasifikasi *Rubber Speed Bump*, Dasar hukum *Rubber Speed Bump*, tata cara pembuatan *Rubber Speed Bump* yang sesuai dengan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994, serta mekanisme pemberlakuan *Rubber Speed Bump*.

Bab ketiga berisi tentang penjelasan mengenai penerapan dari Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 tentang alat pembatas kecepatan di Kota Banda Aceh, Standar efektif penerapan *Rubber Speed Bump* yang sesuai dengan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 kota Banda Aceh, hambatan dalam penerapan *Rubber Speed Bump* di Kota Banda Aceh yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, serta tindakan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan terhadap pembuatan *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai dengan Peraturan Kemenhub No. 3 tahun 1994

Bab keempat merupakan penutup yang didalamnya berisi kesimpulan dari bab-bab sebelumnya dan selain itu juga dikemukakan beberapa saran yang berkaitan dengan penulisan skripsi tersebut.

BAB DUA

DASAR HUKUM *RUBBER SPEED BUMP*

2.1. Pengertian *Rubber Speed Bump*

2.1.1. *Rubber Speed Bump* Menurut Istilah

Seiring dengan perkembangan zaman yang semakin maju, dan perkembangan teknologi yang semakin canggih, *Rubber Speed Bump* memiliki nama-nama lain yang tidak asing didengar dan dapat membuat masyarakat mengingat dengan mudah. Kata *Rubber Speed Bump* yang di dalam bahasa hukum menyebutnya dengan Alat Pembatas Kecepatan memiliki nama-nama tersendiri di kalangan masyarakat.

Sebelumnya, *Rubber Speed Bump* lebih di kenal dengan istilah nama “polisi tidur”. Tidak hanya “polisi tidur”, *Rubber Speed Bump* juga memiliki nama lain seperti alat pembatas kecepatan, benjolan, dan gundukan. Dengan nama dan istilah yang berbeda, akan tetapi maksud dan inti dari kata *Rubber Speed Bump* memiliki arti yang sama dan obyek yang sama.

Secara garis besar, *Rubber Speed Bump* merupakan salah satu alat kelengkapan pada jalan yang digunakan untuk menghambat laju kendaraan. Dalam hal tersebut, *Rubber Speed Bump* berperan penting dalam lalu lintas di suatu kota. Dengan adanya *Rubber Speed Bump*, pengendara akan lebih berhati-hati dalam mengendarai kendaraannya dan lebih waspada. *Rubber Speed Bump* biasanya di sebut juga sebagai “polisi tidur”.¹⁹

¹⁹ *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga*, (Jakarta : Balai Pustaka, 2002), hlm. 886

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), “polisi tidur” merupakan bagian dari permukaan jalan yang ditinggikan secara melintang yang berguna untuk menghambat laju kendaraan.²⁰ Kemudian, terdapat juga beberapa pengertian mengenai “polisi tidur” yang diungkapkan menurut pendapat pakar hukum.

Menurut Abdul chaer seorang ahli linguistik bahasa Indonesia yang mengungkapkan bahwa “polisi tidur” merupakan sebagai suatu rintangan berupa permukaan jalan yang ditinggikan yang gunanya untuk menghambat kecepatan kendaraan.

Dalam Pasal 3 ayat (1) Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan menyebutkan bahwa alat pembatas kecepatan adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatan kendaraannya.²¹

Pada Pasal 7 Undang-undang Kemenhub No. 3 Tahun 1994 dalam menyebutkan bahwa “polisi tidur” yang sesuai adalah “polisi tidur” yang dibuat dengan menggunakan bahan dari badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang mempunyai pengaruh serupa. Pemilihan bahan-bahan yang akan digunakan untuk membuat polisi tidur haruslah memperhatikan keselamatan pemakai jalan.²²

Dari beberapa pengertian tersebut diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa *Rubber Speed Bump* atau “polisi tidur” merupakan suatu alat yang digunakan untuk membuat pengendara lebih waspada dan menghambat kecepatan kendaraan

²⁰ Kbbi.web.id/polisi. Di akses pada tanggal 14 September 2017.

²¹ Undang-undang Kemenhub No. 3 Tahun 1994, hlm. 4.

²² Ibid, hlm. 5.

yang terbuat dari bahan yang aman untuk keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan. Selain itu, *Rubber Speed Bump* juga memiliki peran yang sangat penting di jalan yang membuat masyarakat lebih merasa aman bila terdapat *Rubber Speed Bump* di daerah tempat mereka tinggal.

2.1.2. *Rubber Speed Bump* Menurut Islam

Islam sebagai agama yang sempurna ternyata sudah mengajarkan kepada ummatnya agar senantiasa untuk berbuat baik dilingkungannya, karena hal tersebut merupakan salah satu cabang dari iman. Rasulullah SAW pernah bersabda:

عَنْ أَبِي هُرَيْرَةَ قَالَ قَالَ رَسُولُ اللَّهِ -صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ- «يَمَانِبُ ضَعُفٍ سَبْعُونَ نَوْ وَبَضْعُونَ شُعْبَةً فَأَفْ»
ضَلُّهَا قَوْلُ لَا إِلَهَ إِلَّا اللَّهُ وَأَدْنَاهَا إِمَاطَةُ الْأَذْعِنِ الطَّرِيقِ وَالْحَيَاءُ شُعْبَةٌ مِنَ الْإِيمَانِ

“Dari Abu Hurairah Radhiyallahu ‘anhu ia berkata : Rasulullah Shallallahu ‘alaihi wa sallam bersabda, “Iman itu ada tujuh puluh atau enam puluh cabang lebih, yang paling utama adalah ucapan ‘*Laailaahailallah*’, sedangkan yang paling rendahnya adalah menyingkirkan sesuatu yang mengganggu dari jalan, dan malu itu salah satu cabang keimanan” (HR. Bukhari dan Muslim).

Dalam teori iman menurut Ahlun Sunnah, terdapat 2 (dua) hal, yaitu *Qoulum* yang artinya perkataan dan *‘Amalun* yang artinya adalah perbuatan. Seseorang ummat tidak bisa mengaku bahwa dirinya beriman namun perbuatan yang ia lakukan tidak mencerminkan keimanan.

Dalam hadist diatas, begitu jelas disinggung bahwa menyingkirkan gangguan di jalan adalah sebagian dari iman dan ini merupakan salah satu bagian daripada perbuatan (*‘amalun*) dari sisi keimanan. Orang yang beriman pasti

memiliki kepedulian kepada orang lain termasuk lingkungannya. Untuk itulah diperintahkan kepada manusia agar menyingkirkan gangguan yang mengganggu aktivitas pada jalan.

Menurut Rasulullah SAW menyingkirkan gangguan pada jalan adalah salah satu cabang iman yang paling rendah. Rasulullah Shallallahu ‘alaihi wa sallam juga mengajarkan kepada ummatnya untuk beakhlak mulia dengan bersikap ramah pada lingkungan mereka. Salah satunya dengan menjaga lingkungan agar terbebas dari pengendara yang ugal-ugalan dan meminimalisir angka kecelakaan, diperlukan pembuatan *Rubber speed Bump* dengan memperhatikan ukuran, ketinggian, dan kemiringan dengan baik.

Dalam hal ini pun, Islam juga telah mengaturnya. Hal tersebut dilakukan pula dengan niat yang baik dan mencegah kemungkinan-kemungkinan bahaya yang akan terjadi. Rasulullah SAW juga menerangkan bahwa perbuatan seseorang dengan niat dan tujuannya benar untuk menghindari bahaya, maka jangan sampai mengakibatkan adanya bahaya bagi orang lain.²³ Meskipun terdapat perbedaan dikalangan para ulama, namun hal tersebut dapat diatasi dengan niat dan tujuan yang baik sesuai dengan catatan seperti :

1. Tidak menimbulkan bahaya bagi pengendara yang melintasi daerah tersebut dan diletakkan pada jalan-jalan yang memang rawan kecelakaan.

²³ <http://www.panjimas.com/kajian/2015/02/06/membuat-polisi-tidur-sembarangan-bukan-ciri-orang-beriman>, diakses pada tanggal 11 Maret 2018.

2. Pengendara dan pengguna jalan tidak merasa terganggu dengan adanya *Rubber speed Bump*.
3. Telah mendapatkan izin dari pemerintah yang berwenang dan memperoleh kesepakatan dari warga sekitar daerah setempat.
4. Dibuat atau dipasangkan sesuai dengan peraturan yang berlaku dengan melihat ukuran, ketinggian dan kemiringan dengan baik.

Hal-hal yang terkait dengan catatan diatas, dibuat supaya dalam pemasangan *Rubber speed Bump* tersebut dapat menjadi salah satu kemaslahatan bagi masyarakat sekitar. Tidak hanya pada masyarakat umum saja, tetapi juga keselamatan pengendara harus diperhatikan pula agar terhindar dari kecelakaan dan bahaya lainnya dan juga membuat para pengguna jalan merasa lebih aman.

2.2. Klasifikasi *Rubber Speed Bump*

Sebagaimana yang telah kita sebutkan diatas, bahwa *Rubber Speed Bump* merupakan alat yang digunakan untuk menghambat laju kendaraan. Selain itu, *Rubber Speed Bump* juga memiliki arti yang luas, tidak hanya tentang pembatas jalan atau yang sering disebut dengan “polisi tidur”, tetapi *Rubber Speed Bump* memiliki jenis lain yang berbeda. Pada jenisnya, *Rubber Speed Bump* mempunyai banyak macam bentuk dan tentunya berbeda kegunaan dan fungsinya.

Banyak sekali masyarakat yang hanya mengetahui suatu benda saja, namun tidak mengetahui apa nama benda tersebut dan apakah kegunaannya bila berada pada jalan. Pada klasifikasinya, alat pembatas jalan memiliki banyak jenis

yang serupa namun beda kegunaannya, berikut adalah beberapa jenis pembatas jalan serta kegunaannya:

1. *Road Barrier* / pembatas jalan

Road Barrier / pembatas jalan yang selanjutnya disebut juga dengan pemisah jalan merupakan bagian dari jalan yang tidak dapat dilalui oleh kendaraan, dengan bentuk yang memanjang sesuai dengan jalan yang memiliki tujuan untuk memisahkan antara jalur yang berbeda fungsi, misalnya seperti pemisah antara jalur cepat dengan jalur lambat.²⁴

Gambar 2.1.
Gambar Pembatas Jalan



²⁴ Energiputrabangsa.co.id/produk/pembatas-jalan-fiberglass. Di akses pada tanggal 28 September 2017

Gambar 2.2.



Picture source by : Google

2. *Guard Rail* / pagar pembatas jalan

Pagar pembatas jalan atau biasa disebut pagar pengaman merupakan kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi sebagai pencegah bagi kendaraan bermotor yang tidak dapat di kendalikan lagi agar tidak keluar dari jalur lalu lintas. Sebagaimana yang telah dijelaskan dalam Pasal 14 ayat (2) Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 bahwa *Guard Rail* atau pagar pengaman terbuat dari bahan baja atau lempengan-lempengan kontruksi dan atau batang besi, tiang penyangga dan pengikatnya yang di pasang di tepi jalan.²⁵ *Guard Rail* memiliki fungsi utama sebagai peredam energi jika sebuah kendaraan menabrak pembatas jalan. Redaman tersebut membuat kendaraan paling tidak terbalik atau terpelanting jauh dari lokasi kecelakaan.

²⁵ Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994, hlm. 8.

Gambar 2.3.



Picture source by : Google

3. *Traffic Cone* / Kerucut lalu lintas

Kerucut lalu lintas merupakan suatu alat perangkat pengaturan lalu lintas yang bersifat sementara yang berbentuk kerucut terbuat dari plastik atau karet. Kerucut lalu lintas banyak digunakan untuk mengarahkan lalu lintas untuk menghindari bagian jalan yang sedang ada perbaikan, mengalihkan lalu lintas pada saat terjadi kecelakaan, atau untuk melindungi pekerja di jalan yang sedang melakukan pekerjaan jalan. Kerucut lalu lintas dibuat dengan warna yang mencolok seperti oranye atau merah yang dilengkapi dengan pemantul cahaya, sehingga dapat terlihat jelas pada siang maupun pada malam hari.²⁶

²⁶ https://id.m.wikipedia.org/wiki/kerucut_lalu_lintas. Di akses pada tanggal 28-September-2017

Gambar 2.4.



Picture source by : Google

4. *Kanstin*

Kanstin merupakan bahan bangunan berupa beton yang berfungsi sebagai penguat yang dipasang di pinggir badan jalan, trotoar, jalan taman atau sebagainya. Fungsi penting *Kanstin* yakni merupakan pengunci agar susunan yang telah dipasang tidak bergeser.

Gambar 2.5



Gambar 2.6



Picture source by : Google

5. *Rubber Speed Bump*

Rubber Speed Bump atau yang biasa sering disebut dengan polisi tidur dinamis. *Rubber Speed Bump* ini terbuat dari karet. *Rubber Speed Bump* digunakan sebagai pengganti “polisi tidur” yang terbuat dari semen ataupun beton. *Rubber Speed Bump* ini lebih mudah dan lebih jelas terlihat karena warnanya yang mencolok sehingga dapat dilihat pada waktu malam hari.

Gambar 2.7



Picture source by : Google

6. Alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan

Dalam Pasal 8 Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994, dijelaskan pula tentang alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan yang merupakan suatu kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membataskan tinggi dan lebar kendaraan beserta muatannya memasuki suatu ruas jalan tertentu. Kelengkapan yang dimaksud dapat berupa portal atau sepasang tiang yang ditempatkan di sisi kiri dan sisi kanan jalur lalu lintas.²⁷

Gambar 2.8



Picture source by : Google

7. Pita Penggaduh

Pada Pasal 32 Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 menyebutkan secara detail mengenai definisi pita penggaduh. Pita penggaduh merupakan kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi lebih meningkatkan kewaspadaan. Pita

²⁷ Undang-undang Kemenhub No. 3 Tahun 1994, hlm. 5-6.

penggaduh dapat berupa suatu marka jalan atau bahan lain yang dipasang melintang jalur lalu lintas dengan ketebalan maksimum 4 cm.²⁸

Gambar 2.9



Picture source by : Google²⁹

Klasifikasi *Rubber Speed Bump* tersebut di atas adalah beberapa jenis marka jalan yang serupa dengan *Rubber Speed Bump*. Namun, alat-alat tersebut memiliki fungsi dan peranan tersendiri di jalanan yang berbeda dengan *Rubber Speed Bump*. *Rubber Speed Bump* berfungsi sebagai alat pembatas kecepatan jalan atau yang sering disebut polisi tidur dinamis yang digunakan untuk membuat pengendara berhati-hati dan lebih waspada.

Namun demikian, Semua jenis dan klasifikasi *Rubber Speed Bump* diatas memiliki tujuan yang sama, yaitu sama-sama melindungi para pengguna jalan dan pengendara dan memberikan keselamatan dan juga kenyamanan dalam berlalu-lintas khususnya pada jalan-jalan dan lokasi-lokasi tertentu. Dalam hal ini,

²⁸ Ibid, hlm. 13.

²⁹ Gambar diakses pada tanggal 11 Maret 2018`

kesadaran masyarakat dalam tertib berkendara juga sangat diperlukan untuk membantu kesejahteraan dalam berlalu lintas.

2.3. Dasar Hukum Penerapan *Rubber Speed Bump*

Pada hakikatnya, hukum itu adalah suatu perangkat instrumen yang ditangani sebuah institusi kekuasaan yang akan difungsikan guna mengontrol perilaku warga dalam kehidupan mereka sehari-hari. Sebagai instrumen kontrol, hukum ditengarai oleh sifatnya yang formal dan politis, tanpa peduli apakah warga itu suka atau rela atau tidak untuk menaatinya. Berkenyataan dengan itu, hukum akan dilaksanakan dan ditegakkan dengan ancaman sanksi terhadap siapapun yang diduga tidak mau menaatinya.³⁰

Secara garis besar, dasar merupakan suatu pokok maupun suatu pangkal yang dapat dijadikan pedoman.³¹ Dasar hukum merupakan suatu norma hukum yang tertulis dan terkodifikasikan, yang dapat dijadikan sebagai landasan bagi setiap tindakan hukum yang dilakukan oleh subyek hukum. Subyek hukum yang dimaksud disini dapat berupa perorangan atau individu maupun badan hukum atau lembaga hukum. Dalam penelitian ini, dasar hukum yang berkaitan dengan *Rubber Speed Bump* adalah Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan.

Secara keseluruhan, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 menjelaskan hal-hal secara umum tentang lalu lintas dan angkutan jalan beserta sanksi-sanksi yang

³⁰ Soetandyo Wignjosoebroto, *Hukum dan Masyarakat*, (Yogyakarta, Graha Ilmu, 2013), hlm. 87.

³¹ Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga, (Jakarta : Balai Pustaka, 2002), hlm. 238.

tegas yang didapat bila melanggarnya. Namun, pada ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat beberapa pasal yang sedikit menyinggung tentang *Rubber Speed Bump*. Seperti halnya yang terdapat pada Pasal 28 ayat (1) dan ayat (2) yang berisikan :

- (1) “Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan pada fungsi jalan”.
- (2) “Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada pasal 25 ayat (1)”.³²

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatas, tidak disebutkan secara detail dan jelas mengenai *Rubber Speed Bump* dan syarat-syarat dalam menerapkan *Rubber Speed Bump* tersebut. Karena dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, hanya memberikan gambaran umum tentang *Rubber Speed Bump* dan Sanksi yang di dapat bagi setiap orang yang melakukan kerusakan atau gangguan pada fungsi jalan. Seperti yang di jelaskan pada Pasal 274 ayat (1) yang berbunyi :

“Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan sebagaimana yang 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).”

Kemudian pada Pasal 275 ayat (1) berisikan pula pembahasan tentang sanksi kepada orang yang merusak rambu-rambu lalu lintas dan fasilitas-fasilitas bagi pengguna jalan, yang berbunyi sebagai berikut :

“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

³² Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, hlm. 20.

sebagaimana yang dimaksud pada 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).”³³

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur lebih tegas. Sanksi pidana disini hanya sanksi ringan yang berupa pelanggaran seperti denda dan kurungan. Menurut Bambang Poernomo bahwa pelanggaran adalah *Politis-on recht* dan kejahatan adalah *Crimineel-on recht*. *Politis-on recht* itu merupakan sesuatu yang tidak menaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa Negara. *Crimineel-on recht* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang. Dari beberapa pengertian diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut :

- a. Adanya perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang.
- b. Menimbulkan suatu akibat hukum, maka dari itu harus mempertanggung jawabkan atas perbuatannya tersebut.

Berdasarkan pengertian tersebut diatas, maka yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan atau peraturan perundang-undangan lainnya.³⁴

Bagi pelanggaran yang sifatnya ringan, dikenakan sanksi pidana kurungan atau denda yang relatif lebih ringan. Namun, terhadap pelanggaran berat dan terdapat unsur kesengajaan dikenakan sanksi pidana yang jauh lebih berat. Hal ini

³³ Ibid, hlm. 128.

³⁴ Sandy afriansyah, “*penjatuhan pidana denda terhadap pelanggaran lalu lintas di wilayah pengadilan negeri Banda Aceh*”, (Skripsi yang dipublikasi), Fakultas Hukum Unsyiah Banda Aceh, 2016, hlm. 29-30.

dimaksudkan agar dapat menimbulkan efek jera bagi pelaku pelanggaran dengan tidak terlalu membebani masyarakat.³⁵

Perbedaan sanksi dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 ini bertujuan untuk mendorong kesadaran masyarakat dan pengendara dalam berlalu lintas, budaya dalam berlalu lintas baik substansinya, strukturnya maupun keselamatan dalam berlalu lintas bagi pengguna jalan.³⁶ Terlepas dari apakah peraturannya sendiri baik atau buruk semua itu akhirnya tergantung pada manusia dan pribadi yang melaksanakannya.³⁷

2.4. Tata Cara Penerapan *Rubber Speed Bump* yang Sesuai dengan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994

Pada penjelasan dalam hal mengenai *Rubber Speed Bump* dijelaskan pada Peraturan Keputusan Menteri Perhubungan No. 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan. Dalam peraturan tersebut, Menteri Perhubungan mengeluarkan 1 (satu) pasal tentang *Rubber Speed Bump* yang mana dijelaskan tentang bentuk Alat Pembatas kecepatan yang baik dan benar, serta jalan-jalan yang seharusnya ditempatkan Alat Pembatas kecepatan tersebut. Pada Kemenhub No. 3 Tahun 1994 ini juga dijelaskan tentang syarat-syarat pemasangan Alat Pembatas kecepatan yang sesuai kriteria dan aman bagi pemakai jalan.

³⁵ Nomensen Sinamo, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: Jala Permata Aksara, 2014), hlm. 152.

³⁶ Ibid., hlm. 161.

³⁷ Soerjono Soekanto, *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, (Jakarta : Rajawali, 1987), hlm. 303.

Menurut Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994, alat pembatas kecepatan jalan dibuat dengan cara melintang di jalanan. Seperti yang telah tertuang dalam Pasal 6 Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 tentang syarat-syarat *Rubber Speed Bump* yang berisikan :

- (1) Bentuk penampang melintang alat pembatas kecepatan menyerupai trapesium dan bagian yang menonjol diatas badan jalan maksimum 12 cm.
- (2) Penampang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), kedua sisi miringnya mempunyai kelandaian yang sama maksimum 15%.
- (3) Lebar mendatar bagian atas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), proporsional dengan bagian menonjol diatas badan jalan dan masimum 15 cm.

Sebagaimana yang telah disebutkan diatas, bahwa *Rubber Speed Bump* mempunyai syarat-syarat tersendiri. Dalam penjelasannya, *Rubber Speed Bump* ini lebih sesuai karena tidak terlalu tinggi dan kelandaian yang tidak terlalu tajam membuat pengendara lebih nyaman tetapi juga waspada. *Rubber Speed Bump* juga harus diberi warna yang mencolok sehingga pengendara atau pengguna jalan dapat melihat *Rubber Speed Bump* dari jarak jauh dan membuat pengguna jalan lebih berhati-hati.

Dalam penerapannya, tentu saja *Rubber Speed Bump* memiliki bahan-bahan yang mudah, nyaman tetapi juga membuat para pengendara waspada, seperti yang tertuang pada Pasal 7 Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 yang menyebutkan tentang bahan-bahan dalam membuat alat pembatas kecepatan tersebut yang berisi :

- (1) Alat pembatas kecepatan dapat dibuat dengan menggunakan bahan yang sesuai dengan bahan dari badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang mempunyai pengaruh serupa.

- (2) Pemilihan bahan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus memperhatikan keselamatan pemakai jalan.³⁸

Tidak hanya tentang bentuk dan bahan dalam *Rubber Speed Bump*, jalan-jalan atau lokasi-lokasi yang strategis juga penting dalam menerapkan *Rubber Speed Bump*. Dalam Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 juga menjelaskan tentang hal lokasi-lokasi maupun jalan-jalan yang sesuai dalam pemasangan dan penerapan alat pembatas kecepatan jalan ini, yakni yang terdapat di dalam Pasal 4 yang berbunyi sebagai berikut :

- (1) Alat pembatas kecepatan ditempatkan pada :
 - a. Jalan di lingkungan pemukiman
 - b. Jalan lokal yang mempunyai kelas jalan III C
 - c. Pada jalan-jalan yang sedang dilakukan pekerjaan kontruksi.
- (2) Penempatan sebagaimana di maksud dalam ayat (1) dilakukan pada posisi melintang tegak lurus dengan jalur lalu lintas.
- (3) Lokasi dan pengulangan penempatan alat pembatas kecepatan sebagaimana di maksud dalam ayat (2), disesuaikan dengan hasil manajemen dan rekayasa lalu lintas.³⁹

Aturan jalan-jalan tersebut diatas tentu harus mendapatkan izin terlebih dahulu dari Kepala Dinas Perhubungan jika hendak membangun atau memasang “polisi tidur” yang baik dan benar, agar masyarakat maupun pengendara yang lewat lebih aman dan lebih waspada. Sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan dan akan lebih tertata sesuai dengan aturan.

Dalam hal ini, diperlukannya pula kesadaran dari masyarakat itu sendiri dalam menerapkan *Rubber Speed Bump* di suatu tempat. Karena pada saat ini seringkali kita lihat terutama pada orang awam adalah kepatuhan terhadap lalu lintas. Ada yang menyatakan bahwa derajat kepatuhan relatif rendah oleh karena

³⁸ Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994, hlm. 5.

³⁹ Ibid, hlm. 4.

kesadaran hukumnya tidak ada, oleh karena terlalu rendahnya kesadaran hukum tersebut.⁴⁰ Kesadaran dari masyarakat tentu menjadi hal yang paling penting dalam praktek suatu hukum. Masyarakat juga sebagai subyek hukum harus mematuhi dan menaati peraturan hukum yang telah dibuat oleh pemerintah. Dalam hal ini, peran antara pemerintah dan masyarakat juga termasuk sesuatu hal yang penting dalam menjalankan dan mempraktekkan hukum yang telah dibuat.

2.5. Mekanisme Pemberlakuan *Rubber Speed Bump*

Mekanisme pemberlakuan *Rubber Speed Bump* di kota Banda Aceh menjadi hal yang sangat penting untuk di lakukan penelitian. Hal ini merupakan suatu komponen yang sangat penting dalam penerapan *Rubber Speed Bump* di jalan karena mengingat semakin meningkatnya angka kecelakaan pada suatu daerah tersebut. Di samping itu, *Rubber Speed Bump* juga memiliki peran penting dalam berlalu-lintas. Jalan-jalan atau lokasi-lokasi yang strategis menjadi tempat yang cocok dalam penerapan *Rubber Speed Bump*.

Tentang hal ini, pemberlakuan *Rubber Speed Bump* memiliki kedudukan yang penting dalam berlalu lintas. Dalam hal penerapan *Rubber Speed Bump*, Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 telah menjelaskan tentang letak atau lokasi jalan yang tepat dalam pemasangan *Rubber Speed Bump* tersebut.

Pertama, yaitu pada jalan-jalan di lingkungan pemukiman. Jalan di lingkungan pemukiman adalah jalan yang sangat cocok untuk dipasangkan *Rubber Speed Bump* karena jalan lingkungan tersebut merupakan jalan yang

⁴⁰ Soerjono Soekanto, *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, (Jakarta : Rajawali, 1987), hlm. 206.

berada pada lingkungan-lingkungan pemukiman yang berfungsi sebagai penghubung kawasan dan atau antar pemukiman di dalam suatu desa. Tidak hanya itu, jalan pemukiman biasanya terdapat banyak anak-anak sehingga dapat dikatakan bahwa *Rubber Speed Bump* sangat diperlukan di jalan tersebut. *Rubber Speed Bump* di pasangkan pada jalan pemukiman dengan posisi melintang dengan jalur.

Kedua, jalan lokal yang mempunyai kelas jalan III C. Jalan lokal kelas III C merupakan jalan yang dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi dari 2,100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, dan muatan terberat yang diizinkan adalah sebesar 8 ton.⁴¹ Sangat diperlukan di jalan lokal kelas III C karena banyaknya pengendara yang melewati daerah ini.

Ketiga, pada jalan-jalan yang sedang dilakukan pekerjaan kontruksi, yaitu jalan-jalan yang sedang ada perbaikan maupun pekerjaan kontruksi, yang akan membahayakan bagi pengendara apabila membawa kendaraan dengan kecepatan diatas minimum, sehingga dipasangkan *Rubber Speed Bump* guna untuk mengurangi kecepatan pengendara yang melintas di sekitar jalan tersebut.

Lokasi-lokasi pada jalan diatas menjadi lokasi-lokasi yang sesuai untuk pemasangan *Rubber Speed Bump* dan sesuai dengan aturan. Tidak semua jalan yang ada pada suatu daerah dapat dilakukan pemasangan *Rubber Speed Bump*. Hanya lokasi-lokasi atau jalan-jalan yang telah ditentukan oleh Undang-Undang saja yang dapat dijadikan lokasi dalam pemasangan *Rubber Speed Bump* . Dalam

⁴¹ <https://www.kamusbesar.com/jalan-kelas-III-c>. Di akses pada tanggal 1 Oktober 2017.

penempatannya, *Rubber Speed Bump* dipasangkan pada posisi melintang tegak lurus dengan jalur lalu lintas sesuai yang tertera dalam Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994.

Namun yang harus diketahui bahwa, *Rubber Speed Bump* tidak bisa dipasang oleh sembarangan orang. *Rubber Speed Bump* hanya boleh dipasang apabila telah mendapat perizinan dari pihak Dinas Perhubungan, karena apabila di daerah-daerah maupun lokasi-lokasi tersebut hendak memasang *Rubber Speed Bump*, mereka harus mengirimkan surat permohonan ke Dinas Perhubungan agar *Rubber Speed Bump* bisa dipasangkan di daerah tersebut.

BAB TIGA

PENERAPAN *RUBBER SPEED BUMP* DI KOTA BANDA ACEH

3.1. Penerapan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 di Kota Banda Aceh

Sebelum penulis mengkaji lebih dalam tentang Penerapan peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan, terlebih dahulu penulis menjelaskan sedikit tentang apa itu Kementerian Perhubungan dan apa pula tugas-tugas dan kewajiban Kementerian Perhubungan di Indonesia.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia atau yang disingkat menjadi Kemenhub merupakan suatu lembaga pemerintahan yang membidangi urusan transportasi. Kementerian Perhubungan memiliki visi agar terwujudnya penyelenggaraan pelayanan perhubungan yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah. Misi Kementerian Perhubungan adalah :

1. Mempertahankan tingkat jasa pelayanan sarana dan prasarana perhubungan.
2. Melaksanakan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi di bidang sarana dan prasarana perhubungan.
3. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa perhubungan.

4. Meningkatkan kualitas pelayanan jasa perhubungan yang handal dan memberikan nilai tambah.⁴²

Kementerian Perhubungan bertugas untuk menyelenggarakan urusan di bidang perhubungan untuk meningkatkan pembangunan transportasi yang mempunyai pengaruh terhadap pembangunan perekonomian nasional. Tugas daripada Kementerian Perhubungan adalah antara lain :

1. Meningkatkan keselamatan, keamanan, dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal.
2. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah.
3. Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi.
4. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia (SDM) dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi.
5. Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim.⁴³

Selain itu, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia juga melibatkan peran serta dari masyarakat dalam proses perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan penyelenggaraan jasa transportasi untuk meningkatkan pembangunan

⁴² Dephub.go.id/ppid/kementerian/55. Diakses pada tanggal 30 Desember 2017.

⁴³ Profil Kementerian Perhubungan tahun 2009, hlm. 4-13

transportasi di Indonesia. Sehingga dapat memudahkan negara dalam menjalin hubungan kerjasama antar sesama negara.

Penyelenggaraan tersebut bertujuan untuk mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien yang didukung sumber daya manusia (SDM) transportasi yang berkompeten guna mendukung perwujudan Indonesia yang lebih sejahtera, sejalan dengan perwujudan Indonesia yang aman dan damai serta adil dan demokratis. Penyelenggaraan kegiatan transportasi yang efektif berkaitan dengan ketersediaan aksesibilitas optimalisasi kapasitas, maksimalisasi kualitas serta keterjangkauan dalam pelayanan, sedangkan penyelenggaraan transportasi yang efisien berkaitan dengan kemampuan pengembangan dan penerapan teknologi transportasi serta peningkatan kualitas sumber daya manusia transportasi yang berdampak kepada maksimalisasi dayaguna dan minimasi biaya yang menjadi beban masyarakat.⁴⁴

Adapun mengenai penerapan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan di Kota Banda Aceh sudah diterapkan sejak disahkannya Peraturan ini. Namun, hal yang menyangkut tentang *Rubber Speed Bump* dan mekanismenya baru diterapkan di Aceh pada tahun 2014 lalu. Pada tahun 2014 sejak dimulainya penerapan *Rubber Speed Bump*, masih banyak masyarakat yang kebingungan dan tidak mengetahui tentang fungsi dari alat tersebut. Sehingga, Dinas Perhubungan melakukan sosialisasi keseluruhan tempat dengan bantuan dari Keuchik daerah setempat. Dalam Undang-Undang No. 22

⁴⁴ Ibid., hlm. 12.

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga telah disebutkan tentang alat pembatas kecepatan jalan yang tidak dijelaskan secara lebih rinci.

Rubber Speed Bump yang tersebar saat ini merupakan *Rubber Speed Bump* dinamis yang tentunya sudah mengikuti aturan dan disetujui oleh Kementerian Perhubungan. Sebanyak 1.768 (seribu tujuh ratus enam puluh delapan ribu) unit *Rubber Speed Bump* telah tersebar di dalam Kota Banda Aceh.⁴⁵ Namun, selama penerapan dilakukan, ternyata masih banyak masyarakat yang tidak peduli dan membangun “polisi tidur” sendiri yang menurut mereka lebih gampang tanpa mengikuti prosedur yang panjang dan harus menunggu lama.

Dalam penerapannya, *Rubber Speed Bump* memiliki bermacam-macam bentuk dan memiliki ketinggian dan kelandaian yang berbeda. Tentu saja *Rubber Speed Bump* yang dimaksud bukanlah *Rubber Speed Bump* yang diterapkan atau dibuat oleh Dinas Perhubungan, melainkan *Rubber Speed Bump* yang dibuat sendiri oleh masyarakat. Hal ini tentu menimbulkan pertanyaan tentang bagaimana sebenarnya standar *Rubber Speed Bump* yang sesuai dengan aturan.

Seperti halnya yang terdapat dalam salah satu desa yang ada di kota Banda Aceh, yakni Desa Labuy dan Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman. Desa tersebut memiliki beraneka ragam bentuk yang membuat pengendara merasa tidak nyaman bila melewati daerah tersebut. Terlebih warna *Rubber Speed Bump* yang terdapat di desa tersebut menyerupai warna dengan badan jalan.

⁴⁵ Lampiran Dinas Perhubungan, *Inventarisasi Rubber Speed Bump Dalam Kota Banda Aceh*, Tahun 2014-2016.

Sebelum penulis membahas tentang polisi tidur yang terdapat di Desa Labuy dan Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman, terlebih dahulu penulis menjelaskan sedikit tentang Desa Labuy dan Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman yang memiliki aneka ragam *Rubber Speed Bump*. Kelurahan Ateuk Pahlawan Kecamatan Baiturrahman memiliki jumlah penduduk yakni 1.500 (seribu lima ratus) kartu keluarga dan 6.000 (enam ribu) jiwa. Jumlah luas wilayah di Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman adalah 49,8 (empat puluh sembilan koma delapan) Hektar, dan terdiri dari 23 (dua puluh tiga) jalan yang terdiri dari 5 (lima) Desa. Disini peneliti mengambil 2 (Dua) Desa sebagai sampel untuk penelitian ini. Desa yang di ambil adalah Desa Labuy dan Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman yang sangat cocok untuk dilakukannya kegiatan observasi.

Desa Labuy dan Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman memiliki 12 (dua belas) jalan-jalan pemukiman yang masing-masing dari jalan tersebut memiliki polisi tidur yang bermacam-macam bentuk dan ukurannya. Memang, dalam Pasal 4 Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 menjelaskan bahwa jalan dilingkungan pemukiman merupakan jalan yang cocok dan tepat untuk menerapkan *Rubber Speed Bump* itu sendiri. Selain cocok dalam menerapkan *Rubber Speed Bump*, jalan pemukiman juga terdapat banyak anak-anak, sehingga akan dapat membahayakan apabila didaerah tersebut tidak ada satupun atau sedikit yang memasang *Rubber Speed Bump*.

Setelah peneliti melakukan kegiatan observasi di Desa Labuy dan Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman, terdapat banyak sekali jalan-

jalan yang memiliki *Rubber Speed Bump* yang sama sekali tidak sesuai dengan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994. Di setiap jalan dalam Desa tersebut terdapat *Rubber Speed Bump* yang berbeda-beda ketinggian, kelandaian, ketajaman, serta kerendahan dengan *Rubber Speed Bump* yang ada di jalan lainnya. Dari segi bahan dalam pembuatan *Rubber Speed Bump* juga masyarakat Desa Labuy dan Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman menggunakan bahan seperti semen dan beton yang membuat pengendara merasa tidak nyaman.

Hal tersebut dibenarkan oleh Keuchik Desa Labuy dan Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman. Bahwasanya Keuchik Desa tersebut mengatakan bahwa Desa yang ia pimpin memiliki “polisi tidur” yang beraneka macam bentuk dan ketinggian. Tidak hanya itu, desa tersebut juga memiliki “polisi tidur” yang warnanya sama dengan jalan sehingga tidak akan kelihatan jika tidak diperhatikan dengan baik.

Keuchik Desa Labuy dan Desa Teladan menyadari bahwa “polisi tidur” di daerah mereka memang belum memenuhi standar, karena masih banyak kekurangan dalam pembuatan “polisi tidur”.⁴⁶ Keuchik Desa Labuy dan Desa Teladan juga menerangkan bahwa “polisi tidur” dibuat sendiri oleh masyarakat dikarenakan banyaknya pengendara yang ugal-ugalan ketika melewati daerah mereka, terutama pengendara yang masih dibawah umur atau yang masih menduduki bangku Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan yang belum memiliki

⁴⁶ Darmawan, *Keuchik Ateuk Pahlawan*, di Desa Labuy dan Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman, Wawancara tanggal 25 November 2017.

Surat Izin Mengemudi (SIM). Kemudian tidak hanya itu, masyarakat juga merasa kesal dan marah ketika ada pengendara yang membawa kendaraan dengan kecepatan tinggi di daerah mereka.

Dalam pembuatan *Rubber Speed Bump* masyarakat Desa Labuy dan Desa Teladan tidak hanya menggunakan bahan dari semen dan juga beton, mereka juga membuat “polisi tidur” dengan bahan dari kayu, dan bahkan batang-batang pohon yg dibelah menjadi dua.

Untuk rincian lebih jelas dapat diketahui bahwa berikut ini adalah tabel data dari jumlah *Rubber Speed Bump* atau “polisi tidur” yang terdapat disepanjang jalan Desa Labuy Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman adalah :

Tabel 3.1.
Data jumlah *Rubber Speed Bump* di Desa Labuy Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman

NO	NAMA TEMPAT	JUMLAH POLISI TIDUR	KET
1.	JL. Belibis	4 (Empat)	
2.	JL. Merpati	4 (Empat)	
3.	JL. Adam	6 (Enam)	
4.	JL. Sawah	8 (Delapan)	
5.	JL. Cempaka	3 (Tiga)	
6.	JL. T. Chik Ditiro	-	

7.	JL. T. Makam Pahlawan	-	
8.	JL. Sekolah	-	

Hasil Observasi Tahun 2017.

Berikut juga tertera tabel data dari jumlah *Rubber Speed Bump* ataupun polisi tidur yang terdapat disepanjang jalan Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman adalah :

Tabel 3.2
Data jumlah *Rubber Speed Bump* di Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec.
Baiturrahman

NO	NAMA TEMPAT	JUMLAH POLISI TIDUR	KET
1.	JL. Kamboja	1 (Satu)	
2.	JL. Tanggul	2 (Dua)	
3.	JL. Merpati	4 (Empat)	
4.	JL. Enau	2 (Dua)	

Hasil Observasi Tahun 2017.

Dari keterangan data tabel tersebut diatas, terdapat 25 (dua puluh lima) jumlah *Rubber Speed Bump* atau polisi tidur yang tidak sesuai dengan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 yang terdapat pada Desa Labuy Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman, dan 9 (sembilan) jumlah *Rubber Speed Bump* atau

polisi tidur yang terdapat di Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman yang ada di kota Banda Aceh. Jika di jumlah antara kedua desa tersebut terdapat sebesar 34 (tiga puluh empat) jumlah *Rubber Speed Bump* atau “polisi tidur” yang tidak sesuai dengan peraturan.

Rubber Speed Bump tersebut tidak memenuhi syarat dan memiliki warna yang sama dengan warna badan jalan. Kemudian, bentuk dan tinggi antara satu *Rubber Speed Bump* dengan *Rubber Speed Bump* yang lainnya tidak sama dan berbeda. Hal lainnya adalah, kelandaian pada suatu *Rubber Speed Bump* sangat tajam dan membuat para pengendara tidak nyaman ketika melewati daerah tersebut.

Kemudian, dalam pembuatan atau pemasangan *Rubber Speed Bump*, masyarakat di Desa Labuy dan Desa Teladan membuat sendiri secara manual “polisi tidur” yang terbuat dari semen, bahkan dari sisa-sisa aspal yang di buat menjadi sedikit lebih tinggi.⁴⁷ Kalau dilihat dari segi sistem peraturan yang dikeluarkan oleh Kemenhub, sangat jelas bahwa pembuatan “polisi tidur” tersebut tidak sesuai dengan sistem aturan, dan dapat membahayakan pengendara. Namun, masyarakat desa tersebut memiliki alasan-alasan sendiriterhadap pembangunan *Rubber Speed Bump* di desa mereka.

Dari pernyataan diatas, memang sangat masuk akal bagi masyarakat untuk membangun “polisi tidur” sendiri. Namun, yang menjadi masalah besar dalam hal

⁴⁷ Darmawan, *Keuchik Ateuk Pahlawan*, di Desa Labuy dan Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman, Wawancara tanggal 25 November 2017.

ini merupakan “polisi tidur” yang dibangun tersebut sama sekali tidak memenuhi standar yang diberikan oleh Dinas Perhubungan.

Dari hasil wawancara penulis di lapangan mengenai *Rubber Speed Bump* yang dibuat sendiri oleh masyarakat, tentu tidak sesuai aturan. Dinas Perhubungan mengatakan bahwa mereka tidak menghalangi masyarakat yang ingin membuat “polisi tidur” sendiri, karena itu merupakan inisiatif dari masyarakat yang ingin membangun “polisi tidur”. Tetapi, jika terjadi sesuatu yang merugikan pengendara dan masyarakat itu sendiri, Dinas Perhubungan tidak mau ikut campur ke dalam hal tersebut. Karena hal itu bukanlah tanggung jawab dari Dinas Perhubungan. Berkaitan dengan mekanisme dalam mengajukan keinginan pemasangan *Rubber Speed Bump*, peneliti telah melakukan kegiatan wawancara kepada narasumber tentang bagaimana proses dalam pemasangan *Rubber Speed Bump* di Kota Banda Aceh. Prosedur mekanisme tersebut telah ditentukan oleh Kemenhub.⁴⁸ Prosedur tersebut tentu harus dengan izin dari Dinas Perhubungan melalui mekanisme antara lain sebagai berikut :

1. Masyarakat melaporkan ke Keuchik Desa setempat dan menjelaskan bahwa di daerah mereka tersebut sering terjadi kecelakaan.
2. Keuchik Desa setempat akan mengirimkan surat permintaan ke Dinas Perhubungan untuk meminta alat bantuan berupa pemasangan alat *Rubber Speed Bump*.

⁴⁸ Aidin Fikri, *Staff Teknik LLAJ*, di kantor Dinas Perhubungan, Wawancara tanggal 18 Desember 2017.

3. Setelah menerima surat permintaan dari Dinas Perhubungan, Dinas Perhubungan bersama dengan Staff lapangan atau Staff LLAJ (Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) melakukan survei lapangan terlebih dahulu apakah di daerah tersebut memang sangat diperlukan untuk dipasang *Rubber Speed Bump* atau tidak. Misalnya daerah tersebut sering terjadi kecelakaan, dan juga survei lapangan untuk mengetahui berapa panjang dari *Rubber Speed Bump* yang dibutuhkan.
4. Setelah melakukan survei, Staff lapangan atau Staff LLAJ (Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) mencatat berapa unit *Rubber Speed Bump* yang hendak dipasang.
5. Apabila *Rubber Speed Bump* telah tersedia maka langsung dipasang ditempat tersebut, apabila *Rubber Speed Bump* belum tersedia, maka harus menunggu sampai barang tersebut ada.

Prosedur mekanisme tersebut diatas harus dilakukan agar pemasangan *Rubber Speed Bump* terdata dan tercatat di kantor Dinas perhubungan Kota Banda Aceh.

3.2. Standar Efektif Penerapan *Rubber Speed Bump* yang Sesuai dengan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 Kota Banda Aceh

Sebagaimana diketahui dalam pembahasan bab II (dua) sebelumnya, bahwa pengertian *Rubber Speed Bump* adalah *Rubber Speed Bump* merupakan salah satu alat kelengkapan pada jalan yang digunakan untuk menghambat laju kendaraan. *Rubber Speed Bump* berperan penting dalam lalu lintas di suatu kota.

Dengan adanya *Rubber Speed Bump*, pengendara akan lebih berhati-hati dalam mengendarai kendaraannya dan lebih waspada.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) kata standar merupakan suatu ukuran yang dipakai sebagai sebuah patokan, atau dapat diartikan sebagai sesuatu yang dianggap tetap nilainya sehingga dapat dipakai menjadi sebuah ukuran nilai.⁴⁹ Dalam menerapkan *Rubber Speed Bump* diperlukan standar yang sesuai dengan sistem aturan yang berlaku, sehingga *Rubber Speed Bump* tersebut dapat dijadikan patokan dalam membuat *Rubber Speed Bump*.

Adapun standar *Rubber Speed Bump* menurut jenis dan bentuknya dapat diketahui sebagai bukti gambar berikut :

Gambar 3.10.
Rubber Speed Bump yang Sejenis



⁴⁹ Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga, (Jakarta : Balai Pustaka, 2002), hlm. 1086.

Gambar 3.11.



Gambar 3.12.



Picture source by : Google

Dari beberapa gambar *Rubber Speed Bump* tersebut diatas merupakan *Rubber Speed Bump* yang sesuai dengan standar dan sistem aturan. Bentuk yang sesuai aturan dan warna yang mencolok menjadi unsur-unsur terpenting dalam membuat polisi tidur. Adapun dibawah ini gambar *Rubber Speed Bump* yang di bangun oleh masyarakat dan memiliki standar yang sesuai dengan *Rubber Speed Bump* dinamis :

Gambar 3.13.
Rubber Speed Bump yang Sesuai Standar



Rubber Speed Bump yang memiliki bentuk yang besar dan tinggi serta warna yang sama dengan badan jalan, tentu akan sangat mengganggu terutama bagi pengendara, seperti yang terdapat pada gambar dibawah ini, yang merupakan *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai dengan aturan :

Gambar 3.14.
Rubber Speed Bump yang Tidak Sesuai Standar



Gambar 3.15.



Picture Source by : Google⁵⁰

Gambar 3.16.



Gambar 3.17.



Hasil Observasi.⁵¹

⁵⁰ Gambar diakses pada tanggal 31 Desember 2017.

⁵¹ Gambar diambil pada tanggal 21 Oktober 2017 di Desa Labuy dan Desa Teladan.

Gambar diatas merupakan gambar polisi tidur yang telah menyalahi aturan, yang dibangun dengan semen dan dengan kayu. Contoh gambar diatas sangat jauh dari kata standar yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan. Ketika *Rubber Speed Bump* yang dibangun tidak sesuai, maka itu akan membahayakan pengendara, seperti dalam wawancara yang terekam terhadap pengendara jalan sebagai berikut :

Polisi tidur itu ada standarnya dari Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan memang sudah memiliki standar bahwa polisi tidur tidak boleh terlalu tinggi dan tidak boleh terlalu menonjol maksudnya tidak boleh terlalu tajam karna akan dapat membahayakan pengendara tersebut.⁵²

Dalam wawancara yang dilakukan oleh peneliti ke Dinas Perhubungan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, mereka menjelaskan dan membenarkan bahwasanya dalam penerapan *Rubber Speed Bump* yang sesuai dengan aturan tersebut adalah *Rubber Speed Bump* yang ketinggiannya tidak boleh lebih dari 5 cm. Jikalau *Rubber Speed Bump* tersebut lebih dari 5 cm, akan dapat membuat pengendara marah dan kesal dikarenakan *Rubber Speed Bump* yang terlalu tinggi, dan ukuran untuk panjang x lebar dari *Rubber Speed Bump* tersebut berjumlah 50cm x 50cm untuk 1 (satu) unit *Rubber Speed Bump*.

Dengan standar yang telah ditetapkan tersebut, akan lebih mudah bagi pengguna jalan untuk berkendara. Tidak hanya itu, tetapi pengendara akan merasa lebih nyaman ketika melewati sebuah “polisi tidur” yang dibuat sesuai aturan dengan warna yang lebih jelas dan mencolok, tentu akan sangat memudahkan

⁵² Reza Saputra, *Karyawan Toko / Masyarakat Pengguna Jalan*, di toko Digital Printing, Wawancara tanggal 13 Desember 2017.

pengendara untuk melihat bahwa jalan tersebut terdapat “polisi tidur”, sehingga dengan hal tersebut akan memberikan kesan waspada atau hati-hati kepada pengendara.

3.3. Hambatan Dalam Penerapan *Rubber Speed Bump* di Kota Banda Aceh

3.3.1. Hambatan Dari Dinas Perhubungan

Sebelum membahas tentang hambatan dalam penerapan *Rubber Speed Bump*, terlebih dahulu peneliti akan membahas tentang informasi-informasi yang diberikan kepada masyarakat tentang “polisi tidur”. Tentunya masyarakat tidak langsung mengetahui asal mula *Rubber Speed Bump* dan bagaimana bentuknya.

Setelah peneliti melakukan wawancara ke lembaga Dinas Perhubungan, mereka menjawab dengan tegas bahwa benar adanya mereka melakukan suatu usaha atau informasi tentang *Rubber Speed Bump*. Dalam lanjutan wawancara oleh Dinas Perhubungan, lembaga tersebut menjelaskan bahwa mereka melakukan suatu informasi sebagai berikut :

1. Dinas Perhubungan memberikan informasi kepada masyarakat tetapi melalui Keuchik. Mereka menjelaskan kepada Keuchik desa setempat bahwasanya ada sebuah alat yang digunakan untuk mengurangi kecepatan, sehingga pengendara bisa mengontrol kendaraannya dan tidak membawa dalam kecepatan tinggi dan kebut-kebutan, serta dapat meminimalisir kecelakaan.
2. Setelah Dinas Perhubungan menyatakan hal tersebut dan mendapat tanggapan yang sangat bagus dan menerima dengan baik dari Keuchik

desa tersebut, Dinas Perhubungan juga harus mendapatkan persetujuan dari keuchik desa setempat.

3. Kemudian setelah mendapatkan persetujuan dari Keuchik desa, Dinas Perhubungan dapat melakukan sosialisasi kepada masyarakat tentang kegunaan dan fungsi *Rubber Speed Bump* dan diharapkan masyarakat juga dapat memahami.
4. Setelah sosialisasi tentang *Rubber Speed Bump* selesai dilaksanakan, Dinas Perhubungan dapat membicarakan lagi mengenai pengadaan alat tersebut di desa setempat.

Dapat dikatakan bahwasanya Dinas Perhubungan memberikan informasi secara rutin kepada masyarakat tentang kegunaan dan fungsi *Rubber Speed Bump*, informasi yang diberikan tersebut berupa sosialisasi ke masyarakat desa tentu dengan bantuan dari Keuchik desa setempat, sehingga sosialisasi tersebut berjalan dengan lancar.

Dalam menerapkan sesuatu hal untuk masa kini maupun masa yang akan datang, tentunya banyak hambatan-hambatan yang didapat atau yang dihadapi. Hambatan-hambatan tersebut akan membuat orang dan atau badan yang menerapkan hal tersebut menjadi sulit. Sama halnya seperti penerapan *Rubber Speed Bump*. Dalam prakteknya, Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh menyatakan bahwa mereka tidak menemukan hambatan yang berat dalam melaksanakan tugas mereka dalam memberikan informasi kepada masyarakat. Karena sejauh ini, informasi dengan cara sosialisasi kepada masyarakat tersebut dilakukan dengan sangat baik dan berjalan lancar.

Responden juga mengatakan, bahwa hambatan yang didapat tidak terlalu menyulitkan mereka, seperti dalam wawancara yang terekam terhadap salah satu Staff Teknik LLAJ Dinas Perhubungan sebagai berikut:

untuk memberikan informasi tersebut, hambatan tidak ada (tidak terlalu sulit), hanya saja mungkin dari masyarakat yang bertanya-tanya apa kegunaan dari alat ini, apa fungsinya dan pada saat sudah dipasang mereka merasakan fungsinya bahwa alat ini (*Rubber Speed Bump*) sangat berguna bagi masyarakat disini.⁵³

Dinas Perhubungan juga mengatakan untuk terus menerus memberikan sosialisasi secara rutin kepada masyarakat, agar masyarakat mengerti dan juga untuk menambah wawasan bagi masyarakat. Namun, upaya ini sepertinya tidak terlalu berjalan dengan lancar, karena setelah melakukan upaya sosialisasi, masyarakat masih saja membangun polisi tidur sendiri yang tidak sesuai dengan sistem aturan. Hal tersebut membuat upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan seperti sia-sia, karena pada kenyataannya masih banyak masyarakat yang membangun *Rubber Speed Bump* yang menyalahi sistem aturan.

3.3.2. Hambatan Dari Masyarakat

Sama halnya dengan Dinas Perhubungan, Keuchik Desa juga memberikan informasi berupa sosialisasi kepada masyarakat. Keuchik Desa Labuy dan Desa Teladan mengatakan, bahwa lembaga yang ia pimpin memberikan sosialisasi kepada masyarakat minimal selama 3 (tiga) bulan sekali. Hal itu dilakukannya untuk menambah wawasan dari masyarakat agar tidak membuat atau membangun *Rubber Speed Bump* secara “asal-asalan”.

⁵³ Aidin Fikri, *Staff Teknik LLAJ*, di kantor Dinas Perhubungan, Wawancara tanggal 18 Desember 2017.

Hambatan yang didapatkan adalah kurangnya kesadaran dari masyarakat itu sendiri dalam mempraktikkan sosialisasi yang diberikan kedalam kehidupan sehari-hari. Dalam hal pemberian informasi berupa sosialisasi kepada masyarakat tersebut, tampaknya belum membuat masyarakat sadar dan juga masyarakat seakan tidak peduli dan tetap saja membangun *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai dengan sistem aturan yang berlaku. Upaya sosialisasi yang diberikan oleh Dinas Perhubungan dan Keuchik Desa setempat seharusnya mampu membuat masyarakat sadar dan tidak lagi membangun *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai dengan aturan tersebut, Namun sepertinya hal ini tidak terlalu efektif dan hanya meningkatkan sedikit kesadaran dari masyarakat.

Sebenarnya hambatan-hambatan yang didapatkan bisa diselesaikan dengan baik. Hambatan tersebut dapat ditanggulangi oleh lembaga dari Dinas Perhubungan dan Keuchik Desa setempat dalam memberikan upaya-upaya yang lebih mampu menyadarkan masyarakat untuk dapat berubah menjadi lebih baik dari sebelumnya, serta menyadarkan masyarakat untuk mau berubah demi kenyamanan dan kesejahteraan mereka bersama.

3.4. Tindakan yang Dilakukan oleh Dinas Perhubungan Terhadap Pembuatan *Rubber Speed Bump* yang Tidak Sesuai dengan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994

Sudah menjadi rahasia umum bahwa *Rubber Speed Bump* atau “polisi tidur” yang ada di kota Banda Aceh memiliki banyak sekali bentuk yang tidak sesuai dengan sistem aturan dan bisa dikatakan ilegal. Hal tersebut membuat pengendara merasa tidak nyaman, bahkan tidak sedikit juga pengendara yang

tergelincir, bertabrakan dengan kendaraan yang lain, serta terjatuh yang disebabkan oleh *Rubber Speed Bump*, yang lebih parah ketika kendaraan milik si pengendara kandas ketika melewati *Rubber Speed Bump* yang memiliki ketajaman yang tinggi.

Hal tersebut tidak dapat dipungkiri oleh Keuchik Desa Labuy dan Desa Teladan yang di daerah tersebut memang rata-rata “polisi tidur” yang ada sama sekali tidak sesuai dengan aturan. Menurutny, hal itu dilakukan oleh masyarakat karena masyarakat yang merasa kesal ketika banyaknya pelajar yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) membawa kendaraan secara ugal-ugalan di desa mereka. Masyarakat juga membuat *Rubber Speed Bump* agar terhindar dari kecelakaan-kecelakaan yang sering terjadi di daerah mereka.

Hal tersebut juga membuat para pengendara merasa kesal dan marah, pengendara juga menyayangi sikap dan perbuatan dari masyarakat yang sangat agresif dalam pembuatan atau pembangunan *Rubber Speed Bump*, pengendara juga mempertanyakan bagaimana sebenarnya bentuk *Rubber Speed Bump* yang sesuai standar tersebut.

Keuchik Desa Labuy dan Desa Teladan juga menyadari, bahwa *Rubber Speed Bump* yang ada di Desa tersebut sama sekali tidak sesuai dengan aturan. Tetapi, Ia juga tidak bisa menahan inisiatif dari masyarakat untuk membuat *Rubber Speed Bump* sendiri. Keuchik Desa Labuy dan Desa Teladan juga hanya menegur secara lisan kepada masyarakat bilamana mereka membuat *Rubber Speed Bump* yang terlalu besar dan terlalu tajam.

Setelah mengetahui adanya *Rubber Speed Bump* yang telah menyalahi aturan tersebut, tentu Dinas Perhubungan melakukan tindakan-tindakan untuk menanggulangi hal tersebut. Dinas Perhubungan mengatakan bahwa mereka melakukan koordinasi terlebih dahulu kepada keuchik setempat di daerah yang membuat *Rubber Speed Bump* “asal-asalan” tersebut, mengapa di daerah tersebut dipasang *Rubber Speed Bump* yang bukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku yang dibuat sendiri oleh masyarakat. Oleh karena itu mereka harus melakukan tindakan koordinasi terlebih dahulu kepada Keuchik setempat. Apabila alasannya tepat, maka mereka dapat memaklumi alasan tersebut, kalau tidak, maka mereka terpaksa harus membongkar secara paksa *Rubber Speed Bump* tersebut. Karena apabila ketinggiannya melebihi batas yang telah ditentukan, itu sudah tidak sesuai lagi dengan ketentuan yang berlaku.⁵⁴

Untuk Perihal sanksi, Dinas Perhubungan tidak memberikan sanksi dalam bentuk apapun kepada masyarakat, karena hal itu dilakukan juga untuk kebaikan dan keamanan Desa tersebut. Selanjutnya, Dinas Perhubungan juga menghargai inisiatif dari masyarakat yang membuat *Rubber Speed Bump* sendiri, walaupun *Rubber Speed Bump* tersebut tidak sesuai dengan aturan yang berlaku.

⁵⁴ Aidin Fikri, *Staff Teknik LLAJ*, di kantor Dinas Perhubungan, Wawancara tanggal 18 Desember 2017.

BAB EMPAT

PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat di tarik kesimpulan serta saran sebagai berikut :

1. Standar dalam pembuatan atau pembangunan *Rubber Speed Bump* menurut Pasal 6 dan Pasal 7 Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 memiliki ketinggian maksimum 12 cm, kelandaian 15%, dan lebar 15 cm yang terbuat dari karet, badan jalan, atau bahan lainnya yang membuat nyaman pengendara, dengan diaturnya standar *Rubber Speed Bump* tersebut, akan membuat masyarakat untuk memikirkan terlebih dahulu sebelum membuat *Rubber Speed Bump*.
2. Dinas Perhubungan dan Keuchik melakukan musyawarah untuk memberikan informasi kepada masyarakat mengeni hal *Rubber Speed Bump*. Sosialisasi yang dilakukan selama 3 (tiga) bulan sekali ini diadakan secara rutin. Namun hal ini masih membuat masyarakat kebingungan dan menganggap remeh akan *Rubber Speed Bump* tersebut. Menurut mereka jika harus mengajukan *Rubber Speed Bump* ke Dinas Perhubungan akan membuang-buang waktu.
3. Keuchik atau Kepala Desa setempat harus memberitahukan hal tersebut ke Dinas Perhubungan, selaku lembaga yang berwenang dalam bidang yang dimaksud. Dalam penerapannya, sangat banyak ditemukan *Rubber*

Speed Bump yang menyalahi sistem aturan, maka dari itu Dinas Perhubungan berwenang untuk mengambil tindakan untuk membongkar secara paksa *Rubber Speed Bump* tersebut.

4. Alasan-alasan masyarakat yang menjadi landasan sebelum dibangunnya *Rubber Speed Bump* harus dikompromikan terlebih dahulu kepada Keuchik atau Kepala Desa setempat, agar pembangunan tersebut dapat terealisasi dengan baik, sesuai dengan aturan walaupun dibawah kata standar.
5. Untuk sanksi, Keuchik Desa Labuy dan Desa Teladan akan menegur secara lisan kepada masyarakat bilamana mereka membuat *Rubber Speed Bump* yang terlalus besar dan terlalu tajam. Dinas Perhubungan juga tidak memberikan sanksi dalam bentuk apapun kepada masyarakat, karena hal itu dilakukan juga untuk kebaikan dan keamanan desa tersebut. Selanjutnya, Dinas Perhubungan juga menghargai inisiatif dari masyarakat yang membuat *Rubber Speed Bump* sendiri, walaupun *Rubber Speed Bump* tersebut tidak sesuai dengan aturan yang berlaku.

4.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan dari penelitian ini, maka dapat dikemukakan beberapa saran sebagai berikut :

1. Diharapkan kepada Keuchik Desa Labuy dan Teladan agar lebih mempertegas lagi kepada masyarakat untuk tidak membuat *Rubber Speed Bump* yang menyalahi aturan dan jauh dari kata standar. Kemudian

Keuchik Desa Labuy dan Teladan juga harus lebih memberikan informasi kepada masyarakat mengenai pemasangan *Rubber Speed Bump* yang baik dan benar.

2. Diharapkan kepada Dinas Perhubungan selaku Lembaga yang membidangi masalah Lalu Lintas dan Angkutan jalan untuk lebih memberikan sanksi yang lebih tegas kepada masyarakat yang membangun atau membuat *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai sistem aturan tersebut. tidak hanya sebatas membongkar secara paksa, namun juga memberikan sanksi berupa denda kepada masyarakat yang membangun *Rubber Speed Bump* yang menyalahi aturan tersebut, agar memberikan efek jera kepada masyarakat.
3. Kepada Dinas Perhubungan dan Keuchik juga perlu mempertimbangkan dan memperhatikan perilaku pengguna jalan yang mengendarai kendaraan secara ugal-ugalan terutama anak-anak dibawah umur yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang membuat masyarakat merasa terganggu ketika daerah mereka dilewati oleh pengendara tersebut.
4. Dalam memberikan Upaya-upaya informasi kepada masyarakat, lembaga-lembaga yang berwenang haru memberikan upaya yang membuat kesadaran masyarakat lebih bertambah dari sebelumnya. Tidak hanya sekedar memberikan informasi saja.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

Bachsan Mustafa, *Sistem Hukum Administrasi Negara Indonesia*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, 2001.

Hendra Suryadharma, *kajian analisis tingkat layan pengaruh polisi tidur di jalan babarsari yogyakarta*, (Skripsi yang tidak dipublikasikan), (Yogyakarta : Universitas Atma Jaya)

Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga, Jakarta , Balai Pustaka, 2002.

Lampiran Dinas Perhubungan, *Inventarisasi Rubber Speed Bump Dalam Kota Banda Aceh*, Tahun 2014-2016.

Nomensen Sinamo, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, Jala Permata Aksara, 2014.

Profil Kementerian Perhubungan tahun 2009.

Sandy afriansyah, “*Penjatuhan Pidana Denda Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Wilayah Pengadilan Negeri Banda Aceh*”, (Skripsi yang dipublikasi), Fakultas Hukum Unsyiah Banda Aceh, 2016.

Soerjono Soekanto, *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, Jakarta, Rajawali, 1987.

Soetandyo Wignjosoebroto, *Hukum dan Masyarakat*, Yogyakarta, Graha Ilmu, 2013.

Sulistyowati Irianto, *Kajian Sosio-Legal*, Bali, Pustaka Larasan, 2012.

Suwardjoko P. Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung, ITB, 2002.

Witono Hidayat Yuliadi, *Undang-Undang Lalu Lintas dan Aplikasinya*, Jakarta Timur, Dunia Cerdas, 2015.

Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Sinar Grafika, 2014.

B. INTERNET

Dephub.go.id/ppid/kementerian/55.

Energiputrabangsa.co.id/produk/pembatas-jalan-fiberglass.

[Https://id.m.wikipedia.org/wiki/kerucut_lalu_lintas](https://id.m.wikipedia.org/wiki/kerucut_lalu_lintas).

[Http://kampanyek3.blogspot.co.id/2014](http://kampanyek3.blogspot.co.id/2014)

[Http://kbbi.co.id/arti-kata/standar](http://kbbi.co.id/arti-kata/standar)

[Https://koreshinfo.blogspot.co.id/2016/01/memahami-beberapa-pengertian-dalam.html](https://koreshinfo.blogspot.co.id/2016/01/memahami-beberapa-pengertian-dalam.html).

[Http://www.hukumonline.com](http://www.hukumonline.com).

[Https://www.kamusbesar.com/jalan-kelas-III-c](https://www.kamusbesar.com/jalan-kelas-III-c).

[Http://www.panjimas.com/kajian/2015/02/06/membuat-polisi-tidur-sembarangan-bukan-ciri-orang-beriman](http://www.panjimas.com/kajian/2015/02/06/membuat-polisi-tidur-sembarangan-bukan-ciri-orang-beriman)

Kbbi.web.id/jalan.

Kbbi.web.id/polisi.

C. PERUNDANG-UNDANGAN

Peraturan Kementrian Perhubungan No. 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan.

Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

D. INTERVIEW

Aidin Fikri, *Staff Teknik LLAJ*, di kantor Dinas Perhubungan, Wawancara tanggal 18 Desember 2017.

Khansa Atikah, Masyarakat Pengguna Sepeda Motor, Wawancara Tanggal 14 Desember 2017.

M. Reza Saputra, Masyarakat Pengguna Mobil, Wawancara Tanggal 13 Desember 2017.

Darmawan, *Keuchik Ateuk Pahlawan*, di Desa Labuy dan Desa Teladan Kel. Ateuk Pahlawan Kec. Baiturrahman, Wawancara tanggal 25 November 2017.

.

.

.



**KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY Banda Aceh
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM**

Jl. Syekh AbdurRauk Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp. (051) 7557112 Email: info@uin-ar-raniry.ac.id

**SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
UIN AR-RANIRY Banda Aceh
Nomor: 1793/Un.08/I-SH/PP 00 9/05/2017**

P E N T A N

PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM

- Menimbang**
- a. Bahwa untuk kelancaran bimbingan KKU Skripsi pada Fakultas Syariah dan Hukum maka dipandang perlu menunjukkan pembimbing KKU Skripsi tersebut
 - b. Bahwa yang namanya dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan layak serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai pembimbing KKU Skripsi
- Mengingat**
1. Undang-undang No. 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional
 2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen
 3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi
 4. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005 tentang Standar Operasional Pendidikan
 5. Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi
 6. Peraturan Presiden Nomor 64 Tahun 2013 tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri IAIN Ar-Raniry Banda Aceh Menjadi Universitas Islam Negeri
 7. Keputusan Menteri Agama 492 Tahun 2003 tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan dan Pemberhentian PNS dilingkungan Departemen Agama RI
 8. Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh
 9. Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2015 tentang Statuta Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh
 10. Surat Keputusan Rektor UIN Ar-Raniry Nomor 01 Tahun 2015 tentang Pemberian Kuasa dan Pendelegasian Wewenang Kepada Para Dekan dan Direktur Program Pasca Sarjana dalam Lingkup UIN Ar-Raniry Banda Aceh

M E M U T U S K A N

Menetapkan

P e r t a m a

- MengunjukSaudara (i)
1. Muhammad Sidiq M.H.P.H.D. Sebagai Pembimbing
 2. Siti Mawar S.Ag. M.H. Sebagai Pembimbing

untuk membimbing KKU Skripsi Mahasiswa

- N. t. m. 1. Dailia Miranti Fadhil
N. t. m. 2. 140106011
J. m. 3. ILM
J. m. 4. Standar Elektif Penerapan *Runter Speed duno* Terhadap Pelaksanaan Peraturan
KemenHub No. 3 Tahun 1994 Studi Pada Disnub Kota Banda Aceh

K e d u a

Kepada pembimbing yang tercantum namanya di atas diberikan honorarium sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku

K e t i g a

Tempelannya dibuat keputusan ini dibatalkan pada 2017 UIN Ar-Raniry Tahun 2017

K e e m p a t

Surat Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya apabila ternyata terdapat kekeliruan dalam keputusan ini

Kutipan Surat Keputusan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan sebagaimana mestinya

Ditetapkan di Banda Aceh
pada tanggal 19 Mei 2017
Dekan

Khairuddin

Tembusan :

1. Rektor UIN Ar-Raniry
2. Ketua Prodi ILM
3. Mahasiswa yang bersangkutan
4. Arsip

Lampiran 2 :

INTERVIEW PROTOCOL

(Adapted From Creswell, 2008)

**PROJECT : STANDAR EFEKTIF PENERAPAN *RUBBER SPEED BUMP*
TERHADAP PELAKSANAAN PERATURAN KEMENHUB NO. 3 TAHUN 1994
(STUDI KAJIAN PADA DISHUB KOTA BANDA ACEH)**

Waktu Wawancara :

Tanggal :

Tempat :

Pewawancara :

Narasumber :

Jabatan Narasumber :

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama :

Jenis Kelamin :

Tempat Tanggal lahir/Umur :

Alamat :

Dengan ini menyatakan setuju untuk melakukan proses wawancara mengenai *Rubber Speed Bump*/Alat Pembatas Kecepatan dan bersedia menjadi narasumber dengan sukarela tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Banda Aceh, 2017

Narasumber

(.....)

Peraturan Sebelum Melakukan Wawancara :

- A. Sebelum memulai wawancara, Pewawancara harus menggambarkan dan menceritakan tentang :
- (a) Tujuan dilakukannya wawancara.
 - (b) Narasumber sebagai sumber data yang dikumpulkan.
 - (c) Apa yang dilakukan dengan data yang didapat dari Narasumber akan dilindungi dan dirahasiakan dengan baik.
 - (d) Berapa lama wawancara akan berlangsung.
- B. Narasumber harus membaca dan menandatangani formulir persetujuan untuk diwawancara.
- C. Hidupkan alat perekam dan mulailah wawancara.

Daftar Pertanyaan RM 1 :

1. Apakah yang bapak/ibu/saudara/i ketahui mengenai *Rubber Speed Bump* ?
2. Apakah yang bapak/ibu/saudara/i ketahui tentang peraturan Kemenhub No. 3 tahun 1994 ?

Probing:

- ✓ *Sejak kapan Rubber Speed Bump di berlakukan di kota Banda Aceh ?*
- ✓ *Berapa banyak Rubber Speed Bump yang ada di kota Banda Aceh ?*
- ✓ *Apakah sesuai dengan aturan ?*

3. Bagaimana penerapan *Rubber Speed Bump* di kota Banda Aceh ? apakah sudah memadai ?

Probing:

- ✓ *Apakah Rubber Speed Bump membuat nyaman masyarakat ?*

4. Bagaimana tingkat kecelakaan sebelum adanya *Rubber Speed Bump* ? apakah mengalami peningkatan ?

Probing:

- ✓ *Berapa banyak kecelakaan sebelum adanya Rubber Speed Bump ?*
- ✓ *Berapa kasus kecelakaan dalam 1 bulan dan dalam 1 tahun ?*

5. Bagaimana tingkat kecelakaan sesudah adanya *Rubber Speed Bump* ?
apakah mengalami penurunan ?

Probing:

- ✓ *Berapa banyak kecelakaan sesudah adanya Rubber Speed Bump ?*
- ✓ *Berapa kasus kecelakaan dalam 1 bulan dan dalam 1 tahun ?*

6. Bagaimana sebenarnya *Rubber Speed Bump* yang sesuai dengan peraturan ?

Probing:

- ✓ *Dalam bentuk seperti apa Rubber Speed Bump itu ?*

7. Bagaimana tingkat kenyamanan pengendara dan pengguna jalan terhadap penerapan *Rubber Speed Bump* ?

Probing:

- ✓ *Apakah pengendara mengeluh tentang Rubber Speed Bump ?*
- ✓ *Bagaimana tindak lanjut dari keluhan tersebut ?*

8. Bagaimana standar *Rubber Speed Bump* yang sesuai dengan Kemenhub No. 3 tahun 1994 ?

Probing:

- ✓ *Apakah Rubber Speed Bump sekarang ini sudah memenuhi standar ?*
- ✓ *Apakah sudah memadai ?*

Daftar Pertanyaan RM 2 :

1. Apakah bapak/ibu/saudara/i tahu kegunaan atau fungsi *Rubber Speed Bump* ?

Probing:

- ✓ *Mengapa harus ada Rubber Speed Bump ?*
- ✓ *Seberapa pentingkah Rubber Speed Bump di kehidupan masyarakat ?*

2. Apakah lembaga yang bapak/ibu/saudara/i pimpin memberikan informasi secara rutin kepada masyarakat mengenai *Rubber Speed Bump* ?

Probing:

- ✓ *Dalam bentuk apa informasi tersebut ?*

✓ *Berapa kali dalam 1 bulan dan dalam 1 tahun ?*

3. Bagaimana bentuk usaha-usaha yang diberikan oleh lembaga yang bapak/ibu/saudara/i pimpin untuk meminimalisir *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai aturan?

Probing:

- ✓ *Dalam bentuk apa usaha-usaha tersebut ?*
- ✓ *Berapa kali usaha itu dilakukan dalam 1 bulan dan dalam 1 tahun ?*
- ✓ *Apa ang didapat dari hasil usaha-usaha tersebut ?*

4. Apakah bapak/ibu/saudara/i tahu mengenai *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai ?

Probing:

- ✓ *Berapa banyak Rubber Speed Bump yang tidak sesuai ?*
- ✓ *Bagaimana bentuk Rubber Speed Bump tersebut ?*

5. Bagaimana hambatan yang didapat oleh lembaga ini dalam memberikan informasi kepada masyarakat ?

Probing:

- ✓ *Apakah banyak hambatan tersebut ?*
- ✓ *Dalam bentuk apa hambatan yang di dapat ?*

6. Apakah lembaga ini melakukan suatu tindakan setelah melihat atau mendengar adanya *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai aturan ?

Probing:

- ✓ *Tindakan apa yang dilakukan ?*
- ✓ *Berapa lama tindakan dilak Rubber Speed Bump ukan ?*

7. Bagaimana tindakan lembaga yang bapak/ibu/saudara/i pimpin berikan terhadap masyarakat yang membuat polisi tidur tidak sesuai ?

Probing:

- ✓ *Dalam bentuk apa tindakan tersebut ?*
- ✓ *Apa hambatan dalam melakukan tindakan tersebut ?*

✓ *Bagaimana hasil yang didapat dari tindakan tersebut ?*

8. Bagaimana sanksi yang didapat terhadap masyarakat yang membuat polisi tidur tidak sesuai ?

Probing:

✓ *Dalam bentuk apa sanksi tersebut ?*

✓ *Bagaimana cara penerapan sanksi tersebut ?*

Lampiran 3 :

PEDOMAN OBSERVASI

Tentang Standar Efektif Penerapan *Rubber Speed Bump* Terhadap Pelaksanaan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 di Kota Banda Aceh pada Desa labuy dan Desa Teladan

No.	Komponen yang diamati	Diskripsi
1.	Jumlah <i>Rubber Speed Bump</i> yang terdapat di Desa labuy dan Desa Teladan.	
2.	Jumlah <i>Rubber Speed Bump</i> yang memenuhi standar.	
3.	Jumlah <i>Rubber Speed Bump</i> yang memiliki warna yang sama dengan warna jalan.	
4.	Kendaraan yang mengalami kerusakan akibat <i>Rubber Speed Bump</i> yang tidak sesuai.	
5.	Kendaraan yang tergelincir karena <i>Rubber Speed Bump</i> yang terlalu tinggi.	
6.	<i>Rubber Speed Bump</i> yang tidak memenuhi standar.	
7.	Ukuran <i>Rubber Speed Bump</i> yang terdapat di Desa labuy dan Desa Teladan.	
8.	<i>Rubber Speed Bump</i> yang terlalu tajam dan terlalu tinggi yang terdapat di Desa labuy dan Desa Teladan.	
9.	Kecelakaan yang terjadi dan disebabkan oleh <i>Rubber Speed Bump</i> .	
10.	Hambatan Keuchik Desa labuy dan Desa Teladan dalam melakukan proses sosialisasi kepada masyarakat.	

Lampiran 4 :

Verbatim Wawancara : K. G. AP. 18 Desember 2017

No	T/J	Isi Wawancara
1.	T	Berapa jumlah penduduk Gampong Ateuk Pahlawan?
2.	J	Penduduk Gampong Ateuk Pahlawan semuanya berjumlah 1.500 KK dan 6.000 jiwa.
3.	T	Berapa jumlah Luas wilayah Gampong Ateuk Pahlawan dan berapa jalan/lorong ?
4.	J	Jumlah luas wilayah Gampong Ateuk Pahlawan adalah 49,8 Hektar, dan terdiri dari 23 jalan/lorong yang terdiri dari 5 dusun.
5.	T	Apa yang bapak ketahui tentang polisi tidur ?
6.	J	Polisi tidur itu adalah nama lain dari menjaga lalu lintas menghambat atau mengurangi kecepatan.
7.	T	Bagaimana tindakan bapak dalam memberikan informasi mengenai polisi tidur ?
8.	J	Dari segi lembaga kita memberikan sosialisasi kepada masyarakat bahwa kecepatan di desa tidak boleh melebihi dari 20km/jam
9.		khusus di daerah gampong, dan memberi peringatan saja, bila ada
10.		terjadi kecelakaan ringan akan diselesaikan digampong sesuai
11.		dengan kesepakatan yang dibuat, bila kecelakaan berat
12.		diselesaikan oleh pihak kepolisian.
13.	T	Bagaimana tingkat kecelakaan sebelum dan sesudah adanya polisi tidur ?
14.	J	Sebenarnya tidak terdata, misalnya dalam sebulan itu lebih
15.		kurang 10 kali terjadi kecelakaan sebelum adanya polisi tidur, dan
16.		setelah adanya polisi tidur itu lebih mengurangi terjadinya
17.		kecelakaan misalnya lebih kurang 2 kali dalam sebulan, yang
18.		namanya kecelakaan pasti adalah. Biasanya yang mengalami kecelakaan itu adalah orang luar yang datang ke gampong dan kebut-kebutan. Biasanya anak SMP yang tidak memiliki SIM.
19.	T	Apakah polisi tidur yang terdapat di gampong Labuy dan Teladan sudah memenuhi standar ?
20.	J	Belum memenuhi standar, karena masih banyak kekurangan dalam polisi tidur yang dibuat.
21.	T	Apakah tindakan yang pak keuchik lakukan setelah melihat polisi tidur yang tidak sesuai tersebut ?
22.	J	Kalau masalah itu, itu harus di revisi, artinya harus diperbaiki dan
23.		dibongkar dan harus sesuai dengan standar dari Dinas Perhubungan.
24.	T	Apakah masyarakat yang membuat polisi tidur tersebut dikenakan sanksi ?
25.	J	Tidak, hanya diberikan teguran secara lisan. Ada teguran secara

26.		lisan dan tertulis, Cuma kita hanya memberikan teguran secara lisan saja mengapa dibuat sedemikian karena itu hanya masyarakat gampong.
27.		
28.	T	Apakah penduduk gampong mengeluh dengan adanya polisi tidur ?
29.	J	Masyarakat tidak mengeluh, masyarakat juga menanggapi secara positif karena mengingat kecelakaan tadi.
30.		
31.	T	Berapa kali sosialisasi dilakukan ?
32.	J	Biasanya sosialisasi diberikan dalam 3 bulan sekali.
33.	T	Apakah polisi tidur yang ada di Gampong Labuy dan Teladan sudah sesuai ?
34.		
35.	J	Polisi tidur di Gampong tidak sesuai, yang sesuai tersebut adalah yang dibuat oleh Dinas Perhubungan. Sebenarnya polisi tidur yang ada di gampong tersebut bukan perintah dari pak keuchik, tetapi masyarakat sendiri yang membuat untuk menghindari kecelakaan. Kalau dari pak keuchik hanya dibuat polisi tidur di daerah rawan kecelakaan.
36.		
37.		
38.		

Lampiran 5 :

Verbatim Wawancara : S.T. LLAJ. DP. 18 Desember 2017

No	T/J	Isi Wawancara
1.	T	Apa yang bapak ketahui tentang polisi tidur ?
2.	J	Disini polisi tidur itu sebagai alat penghambat kecepatan bagi kendaraan, sehingga kendaraan tersebut bisa mengontrol kecepatannya apabila melewati persimpangan ataupun ada daerah-daerah rawan kecelakaan di daerah tersebut.
3.		
4.		
5.	T	Apakah yang bapak ketahui tentang peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 ?
6.	J	Yang saya ketahui, Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 3 Tahun 1994 menyebutkan tentang alat pengendali dan pengaman pemakai jalan, sehingga diperaturan tersebut itu menyebutkan alat-alat apa saja dan pengaman apa saja yang dapat di gunakan untuk mengurangi kecelakaan contohnya seperti <i>Rubber Speed Bump</i> atau polisi tidur.
7.		
8.		
9.		
10.		
11.	T	Menurut bapak, apakah polisi tidur yang ada di kota Banda Aceh ini sudah memadai atau belum ?
12.	J	Untuk sekarang, dari pihak-pihak keuchik ataupun dari pihak camat banyak yang meminta <i>Rubber Speed Bump</i> atau polisi tidur. Penerapannya di kota Banda Aceh sekarang ini masih kurang karena masih minimnya alat tersebut sehingga apabila mau menggunakan alat ini harus terlebih dahulu memasukkan surat dari keuchik ataupun dari camat sehingga pada tahun berikutnya baru dapat kita melakukan pemasangan di mana harus dipasang <i>Rubber Speed Bump</i> atau polisi tidur tersebut.
13.		
14.		
15.		
16.		
17.		
18.		
19.	T	Bagaimana tingkat kecelakaan sebelum dan sesudah adanya polisi tidur pak, bisa dijelaskan persentase nya ?
20.	J	Misalnya kita ambil contoh di daerah lingke, sebelum adanya polisi tidur di daerah lingke khususnya pada paud-paud ataupun sekolah dasar, disana banyak kendaraan yang lalu lintas itu tidak terkontrol, sehingga di daerah tersebut sering terjadi kecelakaan, misalnya seminggu itu bisa dua kali ditempat tersebut terjadi kecelakaan, setelah dilakukan pemasangan <i>Rubber Speed Bump</i> , disitu terjadi penurunan dikarenakan kecepatan kendaraan pada saat melewati <i>Rubber Speed Bump</i> berkurang sehingga pengendara pun bisa mengontrol kecepatannya.
21.		
22.		
23.		
24.		
25.		
26.		
27.	T	Kemudian, bagaimana sebenarnya standar polisi tidur yang sesuai dengan peraturan Kemenhub tersebut ?
28.	J	Kalau yang sesuai dengan peraturan, polisi tidur itu sebenarnya ketinggiannya tidak boleh lebih dari 5 cm. Kalau lebih dari 5 cm itu akan membuat pengendara banyak yang komen karena itu
29.		
30.		

31.		terlalu tinggi, dan ukuran untuk panjang x lebar nya itu 50cmx50cm untuk 1 unit <i>Rubber Speed Bump</i> .
32.	T	Bagaimana tanggapan bapak setelah mengetahui tentang <i>Rubber Speed Bump</i> yang tidak sesuai ?
33. 34. 35. 36. 37.	J	Kalau menurut saya itu masyarakat yang membuat sendiri. Bukan tidak sesuai tetapi mereka ada inisiatif sendiri untuk membuat polisi tidur sendiri walaupun mereka tidak tahu berapa standarnya. Jadi kita tidak menghalangi mereka untuk membuat polisi tidur itu. Itu bukan salah karena kalau yang sesuai aturan itu kita yang pasang dan itu sesuai dengan yang berlaku.
38. 39.	T	Apakah Dinas Perhubungan ini memberikan informasi secara rutin kepada masyarakat mengenai polisi tidur pak ?
40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47.	J	Untuk itu, pertama-tama kita ada memberikan informasi kepada masyarakat tapi melalui keuchik bahwasanya ada alat yang digunakan untuk mengurangi kecepatan sehingga pengendara bisa mengontrol kendaraannya dan tidak ngebut dan dapat meminimalisir kecelakaan dan tanggapan dari pak keuchik tersebut sangat bagus. Dia setuju dengan pengadaan alat tersebut, dan jika ingin menggunakan atau memasang alat tersebut pak keuchik harus merekomendasi dahulu ke Dinas Perhubungan apakah alat tersebut tersedia atau belum. Kalau belum maka harus menunggu sampai alat itu ada.
48.	T	Dalam memberikan informasi tersebut apakah ada hambatan yang diterima oleh Dinas Perhubungan ?
49. 50. 51. 52.	J	Untuk memberikan informasi tersebut, hambatan tidak ada, hanya saja mungkin dari masyarakat yang bertanya-tanya apa kegunaan dari alat ini, apa fungsinya dan pada saat sudah dipasang mereka merasakan fungsinya bahwa ini sangat berguna bagi masyarakat disini.
53.	T	Apakah tindakan yang dilakukan Dinas Perhubungan setelah melihat polisi tidur yang tidak sesuai tersebut ?
54. 55. 56. 57. 58. 59. 60.	J	Kita melakukan koordinasi terlebih dahulu kepada pak keuchik, mengapa di daerah tersebut dipasang <i>Rubber Speed Bump</i> yang bukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku karena dibuat sendiri oleh masyarakat. Oleh karena itu kita harus melakukan tindakan koordinasi terlebih dahulu ke pak keuchik. Apabila alasannya tepat, kita dapat memaklumi, kalau tidak, terpaksa harus dibongkar secara paksa. Karena apabila ketinggiannya melebihi batas yang telah ditentukan, itu sudah tidak sesuai lagi dengan ketentuan yang berlaku.
61.	T	Apakah ada sanksinya pak ?
62.	J	Untuk sanksi tidak ada, karena itu kan inisiatif dari masyarakat itu sendiri.
63.	T	Bagaimana mekanisme bagi masyarakat yang ingin memasang <i>Rubber Speed Bump</i> ini ?
64.	J	Kita lihat dari lapangan terlebih dahulu apakah di daerah tersebut

65.		memang sangat perlu untuk dipasang <i>Rubber Speed Bump</i> .
66.		Contohnya pada daerah tersebut sering terjadi kecelakaan, berapa
67.		kali, apa apa saja faktornya dan jika memang memungkinkan
68.		masyarakat tersebut datang ke pak keuchik dan menjelaskan
69.		bahwa didaerah tersebut sering terjadi kecelakaan, nantinya pak
70.		keuchik yang akan mengirimkan surat ke dinas provinsi untuk
71.		meminta alat bantuan berupa <i>Rubber Speed Bump</i> tersebut. Pada
72.		saat setelah surat diterima oleh Dinas Perhubungan, kami sebagai
73.		staff lapangan atau staff LLAJ mengecek lapangan untuk
		mengetahui berapa panjang dari <i>Rubber Speed Bump</i> yang
		dibutuhkan, apabila telah tersedia maka langsung dipasang
		ditempat tersebut.
74.	T	Apakah benar bahwa <i>Rubber Speed Bump</i> itu harus dibeli dari Dinas Perhubungan ?
75.		Itu tidak benar sama sekali. Ada namanya pengadaan dari
76.		pemerintah kota khusus untuk masyarakat, jadi dari masyarakat
77.		itu ke keuchik yang meminta rekomendasi untuk pemasangan
78.	J	tersebut, jika memang barang itu ada, kami langsung survei
79.		lapangan dan langsung dipasang jika tempat itu memang cocok
80.		untuk dipasang. Tidak ada namanya pembelian <i>Rubber Speed</i>
81.		<i>Bump</i> ke Dinas Perhubungan. Memang dari sumber pemerintah
82.		kota Banda Aceh yang mengadakan <i>Rubber Speed Bump</i> tersebut,
		tapi untuk pertahun nya terbatas, dan menggunakan anggaran dari APBK.

Lampiran 6 :

Verbatim Wawancara : M. P.SM. 14 Desember 2017

No	T/J	Isi Wawancara
1.	T	Apa yang kakak ketahui tentang polisi tidur ?
2.	J	Polisi tidur itu digunakan untuk supaya orang tidak balap-balap di
3.		jalan dan untuk <i>Safety</i> juga bagi pengguna jalan.
4.	T	Apakah polisi tidur itu membuat nyaman pengendara ?
5.	J	Membuat nyaman itu tergantung dari polisi tidur nya yang seperti
6.		apa. Kalau misalnya yang seperti di jalan-jalan besar yang kecil
7.		yang kalau dilewati tidak membuat ban sepeda motor rusak dan
8.		tidak kandas itu nyaman. Tetapi kalau yang di daerah-daerah
9.	T	Apakah polisi tidur itu penting ?
10.	J	Penting, karena supaya menghindari balap-balap liar dan
11.	T	menghindari kecelakaan juga.
12.		Apakah kakak pribadi pernah mengalami kecelakaan karena
13.	J	polisi tidur ? atau kendaraan pribadi pernah rusak atau kandas
14.		karena polisi tidur ?
15.		Iya, itu pernah saya alami dan itu seringnya di daerah gampong-
16.		gampong, seperti di daerah dekat dengan rumah saya, polisi
17.	T	tidurnya terbuat dari semen jadi polisi tidur tersebut bentuknya
18.	J	tinggi dan tidak bundar, jadinya suka kandas. Terkadang kita suka
19.	T	rem tiba-tiba karena terlalu tinggi polisi tidur tersebut.
20.	J	Bagaimana sebenarnya standar polisi tidur yang baik dan benar
21.		menurut yang kakak tahu?
22.		Sepertinya yang berwarna hitam kuning yang tidak terlalu tinggi.
23.		Bagaimana tanggapan kakak terhadap polisi tidur yang terbuat
24.	T	dengan beton, semen dan sebagainya ?
25.	J	Itu akan membuat pengendara kurang nyaman apalagi kalau
26.		polisi tidur yang dibuat terlalu tinggi. Kemudian ada polisi tidur
27.		yang dibuat dengan kayu yang membuat ban sepeda motor rusak,
28.		bahkan kayu yang dipasang di jalan tersebut tidak diberi perekat
29.	T	yang membuat kayu tersebut tergeser, itu sangat tidak nyaman.
30.	T	Menurut kakak, bagus atau tidakkah adanya polisi tidur ?
31.	J	Kalau ada polisi tidur sebenarnya bagus, tetapi memang polisi
32.		tidur yang benar-benar harus sesuai dengan ketentuan yang baik
33.	T	dan benar seperti itu.
34.	T	Apa perasaan kakak ketika melewati polisi tidur yang tidak sesuai
35.	J	tersebut ?
36.	J	Terkadang merasa kesal tersendiri, tetapi tidak tahu harus gimana.

29.	T	Apa saran kakak untuk orang yang membangun polisi tidur yang tidak sesuai tersebut ?
30. 31. 32. 33.	J	Saran saya sih apabila ingin membangun polisi tidur itu harus dilihat-lihat terlebih dahulu, kalau bisa ajukan saja ke Dinas Perhubungan untuk membangun polisi tidur dan mungkin akan segera ditindaklanjuti, tidak harus membuat sendiri, dan juga sudah ada aturan-aturannya.
34.	T	Apa saran kakak untuk lembaga yang khusus membidangi tentang polisi tidur tersebut ?
38.	J	Saran saya, lembaga tersebut harus lebih bersosialisasi lagi tentang penggunaan polisi tidur dan pembangunan polisi tidur kepada masyarakat, agar tidak ada lagi polisi tidur liar yang dibangun yang tidak sesuai aturan.

Lampiran 7 :

Verbatim Wawancara : M. PM. 14 Desember 2017

No	T/J	Isi Wawancara
1.	T	Apa yang anda ketahui tentang polisi tidur ?
2.	J	Polisi tidur itu setahu saya yang jelas ada baiknya ada buruknya. Di satu sisi
3.		bagi pengendara yang ingin buru-buru otomatis akan mengganggu apabila
4.		ia membawa orang sakit atau buru-buru mengejar sesuatu.
5.	T	Apakah polisi tidur itu membuat nyaman pengendara ?
6.	J	Pribadi saya sih, kalau untuk nyaman sih enggak, tergantung kegunaannya.
7.		Di satu sisi polisi tidur itu banyak kita jumpai di komplek-komplek terutama
8.		yang banyak anak-anak, itu sangat membantu anak-anak agar terhindar dari
9.		kecelakaan. Tapi disatu sisi ditempat lain khususnya di jalan yang memang
10.		tidak diperlukan ya otomatis menurut saya sih tidak perlu dibuat polisi tidur.
11.	T	Apakah polisi tidur itu penting ?
12.	J	Kalau dibilang penting tergantung kegunaan juga. Ada juga yang membuat
13.		polisi tidur yang memang seperti di komplek ataupun di perumahan-
14.		perumahan dan terhindar dari balap-balap motor, kemudian tidak menabrak
15.		anak-anak khususnya yang di komplek ataupun di perumahan.
16.	T	Apakah anda mengetahui bagaimana sebenarnya bentuk polisi tidur yang sesuai dengan aturan ?
17.	J	Itu yang perlu di klarifikasi, dalam artian polisi tidur itu kan ada standarnya
18.		dari Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan memang sudah memiliki
19.		standar bahwa polisi tidur tidak boleh terlalu tinggi dan tidak boleh terlalu
20.		menonjol maksudnya tidak boleh terlalu tajam karna akan dapat membahayakan pengendara tersebut.
21.	T	Apakah anda pribadi pernah mengalami kecelakaan karena polisi tidur ?
22.		atau kendaraan pribadi pernah rusak atau kandas karena polisi tidur ?
23.	J	Kalau kandas sih sering ya, apalagi rumah saya terutama rumah nenek saya
24.		itu sering dan setiap hari lewat didaerah tersebut, dan banyak polisi tidur
25.		yang terutama terkena kendaraan saya dan kandas dan itu sangat merugikan
26.		saya. Tetapi disisi lain mungkin yang membuat pun mempunyai alasan
27.		sendiri, misalnya untuk anak-anak kemudian mempunyai manfaat tersendiri
28.		agar tidak terjadi kecelakaan ataupun yang lainnya. Kalau saya pribadi
29.		belum pernah kecelakaan tetapi kalau terpeleset atau hampir jatuh karena polisi tidur itu sudah sering.
30.	T	Menurut anda, bagus atau tidakkah adanya polisi tidur ?
31.	J	Kalau dibilang bagus sih tergantung keperluannya ya, kalau menurut saya
32.		bagus tetapi harus dikondisikan dimana tempat membuatnya. Dalam artian
33.		jangan juga jalan yang tidak banyak anak-anak malah mereka membuat
34.		polisi tidur ditempat itu, apalagi di tempat-tempat umum terutama yang di
35.		daerah-daerah rumah sakit ataupun puskesmas dalam arti untuk membawa
36.		penumpang atau pasien terutama yang keluarganya sakit atau siapa dan itu
37.		sangat mengganggu dan sangat merugikan bagi yang sakit, karena itu dapat
38.		menambah orang yang sakit menjadi tambah sakit. Tapi kalau dibilang
39.		bermanfaat ya untuk terhindar dari kecelakaan atau apa dan menghindari

40.		orang yg kebut-kebutan khususnya di jalan gampong tentu itu sangat bermanfaat.
41.	T	Apa perasaan anda ketika melewati polisi tidur yang tidak sesuai tersebut ?
42.	J	Yang jelas mungkin pribadi saya sangat marah apalagi di satu sisi jarak jalan dengan jalan berikutnya disaat kita mau berbelok ke kanan, jalan lurus tersebut berkisar antara 300m sampai 400m lebih kurangnya dan terdapat 10 atau 11 polisi tidur, dan itu sering kita jumpai karena mereka pun membuat polisi tidur juga sesuka mereka dan bagaimana pemikiran mereka sendiri dan tidak melihat bagaimana standarnya di Dinas Perhubungan, bagaimana tata cara letak agar orang yang lewat tidak jatuh, tidak terpeleset ataupun tertabrak.
43.		
44.		
45.		
46.		
47.		
48.		
49.	T	Apa saran anda untuk orang yang membangun polisi tidur yang tidak sesuai tersebut ?
50.	J	Saran saya, memang mungkin dulu sudah ada standar polisi tidur agar terhindar dari kebut-kebutan di jalan apalagi khususnya di jalan gampong yang terutama banyak anak-anak yang khususnya anak-anak sekolah kemudian tempat bermain anak-anak. Intinya kalau saran saya sih kalau membuat polisi tidur itu harus mengkonsultasikan dahulu ke Dinas Perhubungan sehingga pengendara yang lewat juga tidak kesal ataupun marah, sehingga tidak membuat rusak kendaraan dari pengendara yang lewat tersebut.
51.		
52.		
53.		
54.		
55.		
56.	T	Apa saran anda untuk lembaga Dinas Perhubungan yang khusus membidangi tentang polisi tidur tersebut ?
57.	J	Saran saya untuk Dinas Perhubungan harus lebih bersosialisasi kepada masyarakat terutama ke kepala masyarakat tersebut, apakah itu dari kecamatan atau ke keuchik yang bersangkutan agar setiap masyarakat yang membangun polisi tidur pun bisa sesuai standar seperti yang diinginkan oleh Dinas Perhubungan tersebut karena polisi tidur juga sudah ada standar sendiri sehingga tidak mengganggu dan membahayakan bagi pengendara.
58.		
59.		
60.		
61.		
62.		

Lampiran 8 :

HASIL OBSERVASI

Rubber Speed Bump merupakan kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatan kendaraannya. *Rubber Speed Bump* biasanya juga sering disebut sebagai “polisi tidur”. Namun, dalam penerapannya banyak ditemukan *Rubber Speed Bump* yang menyalahi aturan. Dalam observasi yang dilakukan oleh peneliti di salah satu desa yang ada di kota Banda Aceh yakni di Desa Labuy dan Desa Telaadan Kel. Ateuk Pahlawan kec. Baiturrahman, ditemukan fakta-fakta sebagai berikut :

No.	Komponen yang diamati	Keterangan
1.	Jumlah <i>Rubber Speed Bump</i> yang terdapat di Desa labuy dan Desa Teladan.	Terdapat sebesar 34 (tiga puluh empat) jumlah <i>Rubber Speed Bump</i> .
2.	Jumlah <i>Rubber Speed Bump</i> yang memenuhi standar.	-
3.	Jumlah <i>Rubber Speed Bump</i> yang memiliki warna yang sama dengan warna jalan.	Terdapat sebesar 27 (dua puluh tujuh) <i>Rubber Speed Bump</i> yang sama dengan warna jalan
4.	Kendaraan yang mengalami kerusakan akibat <i>Rubber Speed Bump</i> yang tidak sesuai.	Lebih dari 5 kali kasus
5.	Kendaraan yang tergelincir karena <i>Rubber Speed Bump</i> yang terlalu tinggi.	Lebih dari 10 kali kasus
6.	<i>Rubber Speed Bump</i> yang tidak memenuhi standar.	Terdapat sebesar 34 (tiga puluh empat) jumlah <i>Rubber Speed Bump</i> tidak memenuhi standar.

7.	Ukuran <i>Rubber Speed Bump</i> yang terdapat di Desa labuy dan Desa Teladan.	Ukuran bervariasi
8.	<i>Rubber Speed Bump</i> yang terlalu tajam dan terlalu tinggi yang terdapat di Desa labuy dan Desa Teladan.	Lebih dari 10 <i>Rubber Speed Bump</i> yang tajam dan tinggi
9.	Kecelakaan yang terjadi dan disebabkan oleh <i>Rubber Speed Bump</i> yang tidak sesuai.	Lebih dari 7 kali kasus

*Hasil observasi tanggal 21 oktober 2017.

Dari hasil observasi diatas, terdapat banyak sekali *Rubber Speed Bump* yang menyalahi sistem aturan yang berlaku. *Rubber Speed Bump* tersebut dibuat oleh masyarakat sekitar dikarenakan banyaknya pengendara yang ugal-ugalan ketika melewati daerah mereka. Masyarakat juga membuat *Rubber Speed Bump* sendiri dengan bahan dari semen, batang pohon dan bahan lainnya. Hal tersebut dinilai telah menyalahi aturan yang berlaku, karena tidak sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam pembuatan *Rubber Speed Bump* yang seharusnya.

DAFTAR WAWANCARA

Rumusan Masalah I

1. Bagaimana standar efektif penerapan *Rubber Speed Bump* yang sesuai dengan peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 di Kota Banda Aceh ?

Daftar Pertanyaan :

1. Apakah yang bapak/ibu/saudara/i ketahui mengenai *Rubber Speed Bump* ?
2. Apakah yang bapak/ibu/saudara/i ketahui tentang peraturan Kemenhub No. 3 tahun 1994 ?
3. Bagaimana penerapan *Rubber Speed Bump* di kota Banda Aceh ? apakah sudah memadai ?
4. Bagaimana tingkat kecelakaan sebelum adanya *Rubber Speed Bump* ? apakah mengalami peningkatan ?
5. Bagaimana tingkat kecelakaan sesudah adanya *Rubber Speed Bump* ? apakah mengalami penurunan ?
6. Bagaimana sebenarnya *Rubber Speed Bump* yang sesuai dengan peraturan ?
7. Bagaimana tingkat kenyamanan pengendara dan pengguna jalan terhadap penerapan *Rubber Speed Bump* ?
8. Bagaimana standar *Rubber Speed Bump* yang sesuai dengan Kemenhub No. 3 tahun 1994 ?

Rumusan Masalah 2

2. Bagaimana tindakan yang dapat dilakukan oleh Dinas Perhubungan terhadap pembuatan *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai ?

Daftar Pertanyaan :

1. Apakah bapak/ibu/saudara/i tahu kegunaan atau fungsi *Rubber Speed Bump* ?
2. Apakah lembaga yang bapak/ibu/saudara/i pimpin memberikan informasi secara rutin kepada masyarakat mengenai *Rubber Speed Bump* ?
3. Bagaimana bentuk usaha-usaha yang diberikan oleh lembaga yang bapak/ibu/saudara/i pimpin untuk meminimalisir *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai aturan?
4. Apakah bapak/ibu/saudara/i tahu mengenai *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai ?
5. Bagaimana hambatan yang didapat oleh lembaga ini dalam memberikan informasi kepada masyarakat ?
6. Apakah lembaga ini melakukan suatu tindakan setelah melihat atau mendengar adanya *Rubber Speed Bump* yang tidak sesuai aturan ?
7. Bagaimana tindakan lembaga yang bapak/ibu/saudara/i pimpin berikan terhadap masyarakat yang membuat polisi tidur tidak sesuai ?
8. Bagaimana sanksi yang didapat terhadap masyarakat yang membuat polisi tidur tidak sesuai ?

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Dalila Miranti Faat
2. Tempat / tanggal lahir : Banda Aceh, 7 Desember 1996
3. Jenis Kelamin : Perempuan
4. Pekerjaan / Nim : Mahasiswi / 140106017
5. Agama : Islam
6. Kebangsaan / Suku : Indonesia / Aceh
7. Status : Belum Kawin
8. Alamat : Jln. Tgk. Chik Ditiro Lr. Belibis No. 4
Labuy Sp. Surabaya, Banda Aceh
9. Nama Orang Tua / Wali
 - a. Ayah : Basir Tamaruddin
 - b. Ibu : Nurjannah
10. Alamat Orang Tua / Wali : Jln. Tgk. Chik Ditiro Lr. Belibis No. 4
Labuy Sp. Surabaya, Banda Aceh
11. Pendidikan
 - a. SD : SDN 43 Banda Aceh tahun 2008
 - b. SMPN : SMPN 13 Banda Aceh Tahun 2011
 - c. SMAN : SMAN 4 Banda Aceh Tahun 2014
 - d. S1 : Universitas Islam Negeri Ar-Raniry
Fakultas Syariah dan Hukum Prodi Ilmu Hukum

Demikianlah daftar riwayat hidup penulis, dibuat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Banda Aceh, 2018

Dalila Miranti Faat