

Al-Balad: Journal of Constitutional Law

Volume 3 Nomor 3 2021

ISSN Online: 2775-6467

Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah)

UIN Maulana Malik Ibrahim Malang

Available at: <http://urj.uin-malang.ac.id/index.php/albalad>

Efektivitas Penggunaan *speed bump* Sebagai Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan Berdasarkan Pasal 11 Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2013 (Studi Di Dinas Perhubungan Surakarta)

Sulistyo Nugroho

Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang

Sulis.dx.kt.sn@gmail.com

Abstrak

Pertumbuhan jumlah kendaraan dikota Surakarta di Provinsi Jawa Tengah meningkat 15% per tahun. Kecelakaan kendaraan bermotor meningkat usia korban kecelakaan didominasi usia produktif. Yakni mulai dari 17 tahun sampai dengan 30 tahun. Tetapi, Bambang menyampaikan korban yang terlibat kecelakaan tidak didominasi pelajar. Dari pemaparan diatas, dapat disimpulkan bahwa Kota Surakarta perlu dilakukan peninjauan kembali tentang ketertiban lalu lintas. Seperti saat ini yang dimana masyarakat Kota Surakarta masih belum mengetahui peraturan lalu lintas seperti membuat rambu-rambu tanpa izin dengan ketentuan hukum yang berlaku. Misalnya dalam pembuatan "*Speed Bump*" atau yang dikenal dengan polisi tidur. Metode penelitian yang digunakan bersifat yuridis empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis. Hasil dari penelitian ini Efektivitas hukum dipengaruhi oleh masyarakatnya dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan tetapi pada kenyataannya masyarakat di Kota Surakarta masih banyak yang melanggar aturan dalam pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan ini. Dasar hukum *speed bump* tidak terdapat secara eksplisif pada peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia. Peraturan Daerah Kota Surakarta belum mengatur secara jelas mengenai mekanisme pembuatan polisi tidur, pemberian peringatan atau sanksi terhadap pelanggaran pembuatan polisi tidur

Kata Kunci: *Speed Bump*, Peraturan Daerah, Polisi Tidur

Pendahuluan

Seiring perkembangan zaman yang sangat pesat membawa kemajuan pada hampir seluruh aspek kehidupan. Perkembangan ini tidak luput dengan keinginan manusia untuk menciptakan dan melakukan hal-hal yang bermanfaat bagi seluruh dunia. Perkembangan yang dimaksud ialah perkembangan jalan, jalan yang dimana berguna untuk mempermudah manusia melakukan perjalanan dengan rute yang mudah. Pada zaman dahulu sebelum adanya jalan aspal atau cor seperti saat ini, manusia melakukan perjalanan dengan sangat

sulit seperti melewati jalan hutan, semak-semak belukar atau disebut rumput liar dan menyeberangi sungai. Perihal inilah yang membuat manusia ingin membuat akses atau rute jalan dengan melakukan pembukaan lahan agar dapat berpindah tempat ke suatu tempat lain.

Pertumbuhan jumlah kendaraan dikota Surakarta di Provinsi Jawa Tengah meningkat 15% per tahun. Jumlah itu tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan dan fasilitasnya yang hanya 0,1% pertahunnya. Kepala Dinas Perhubungan Kominukasi dan Informatika (dishubkominfo) Pemkot Surakarta Yosca Herman Sudrajat mengatakan jumlah kendaraan tersebut sangat cepat dibanding dengan penambahan jalan baru. “Sampai saat ini tercatat 470.000 kendaraan bermotor dengan nomor Plat motor polisi Solo, sedangkan penduduk di kota ini mencapai sekitar 570.000 Jiwa,”¹

Mengutip dari SOLO, Solotrust.com. Dinas Perhubungan Kota Surakarta memprediksi jumlah kendaraan yang keluar masuk Kota Solo akan naik selama periode tahun 2018. Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Ari Wibowo mengungkapkan tahun ini akan terjadi kenaikan jumlah kendaraan yang melintas Kota Solo sebesar 3% dari tahun sebelumnya. “Berdasarkan data tahun lalu sebanyak 7,9 juta kendaraan keluar masuk Kota Solo. Tahun ini diperkirakan naik 3% atau mencapai 8,1 juta kendaraan,” ujarnya saat ditemui solotrust.com di CC Room Dishub Solo, selasa (13/6/2018).²

Angka kecelakaan diwilayah Kota Solo mengalami peningkatan sebesar 26,3% dibandingkan tahun sebelumnya. Tercatat mulai Januari sampai akhir Agustus jumlah kecelakaan yang terjadi mencapai 734 kejadian, sedangkan di akhir tahun 2018 dalam periode yang sama jumlah kejadian hanya 541 kecelakaan. Tidak hanya jumlah kejadian yang mengalami peningkatan, jumlah korban meninggal juga mengalami peningkatan. “Tahun ini jumlah korban meninggal sebanyak 42 orang, meningkat 4,8% dibandingkan tahun lalu yang hanya 40 kejadian”, kata Kanitlaka Lantas Polresta Surakarta, Iptu Bambang Subekti mewakili Kasatlantas Kopol Busroni, sabtu (31/8). Dengan jumlah ini, rata-rata setiap bulan ada 5 orang yang meninggal dunia karena terjadinya kecelakaan. Selain korban meninggal, jumlah korban luka ringan juga meningkat sebanyak 24,9% disbanding tahun lalu. “Jumlah korban yang mengalami luka ringan, lanjutnya sebanyak 775 orang. Sementara korban luka ringan tahun lalu hanya sebanyak 582 orang,” tambahnya.

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

Polisi tidur dibuat agar menjaga ketentrman bagi pengguna jalan yang melintas pada kawasan tertentu. Dimana hal ini memunculkan inisiatif dari kelompok masyarakat dikawasan tersebut untuk membatasi kecepatan kendaraan dengan cara membuat polisi tidur agar pengendara yang melintasi kawasan tersebut mengurangi laju kendaraannya, akan tetapi inisiatif dari masyarakat dengan membuat polisi tidur ini justru menimbulkan

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

²Farida Trisnaningtyas, Volume kendaraan Masuk Solo Naik Sejak 3 Hari Menjelarang Larangan Mudik, <http://solotrust.com/> diakses pada 21 april 2020

resiko permasalahan baru seperti kerusakan pada kendaraan, mencelakai orang lain dan juga justru mencelakai para pengguna jalan itu sendiri. Hal tersebut terjadi disebabkan penempatan polisi tidur yang telah banyak dijumpai menyalahi aturan dan tidak sesuai dengan standar yang telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna jalan. Kemudian pada Kota Surakarta yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Pasal 11 Nomor 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. masih belum terealisasi dengan baik, oleh karena itu diperlukan adanya studi evaluasi tentang efektivitas dalam pembuatan polisi tidur yang berada di beberapa jalan kota Surakarta.

Berdasarkan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa pada Peraturan Daerah Kota Surakarta pasal 11 nomer 1 Jika dilihat dari hukum *Siyasah Syar'iyah* boleh dilakukan karena merupakan suatu tindakan yang secarapraktis dapat membawa manusia dekatdengan kemaslahatan dan terhindar dari kerusakan. Masyarakat yang membuat polisi tidur atau "speed bump" di jalan pada umumnya bertujuan untuk kemaslahatan orang banyak. Karena kebanyakan masyarakat yang membuat polisi tidur di jalan pada umumnya bertujuan untuk kemaslahatan orang banyak. Apabila dikatakan bahwa pembuatan polisi tidur merupakan suatu kemaslahatan, maka hal tersebut berarti bahwa pembuatan polisi tidur diperoleh manfaat lahir dan batin bagi pengguna jalan yang melintas.³

Metode Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis empiris, yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku, serta apa yang terjadi dalam kenyataan di masyarakat.⁴ Atau dengan kata lain yaitu suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan atau yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudia menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.⁵

Dalam upaya proses penelitian, peneliti menggunakan penelitian empiris karena objek yang diteliti berada di lapangan dan fungsi daripada penelitian empiris untuk menganalisis hukum yang dilihat sebagai perilaku masyarakat yang berpola dalam kehidupan masyarakat yang selalu berinteraksi dan berhubungan dalam aspek kemasyarakatan.⁶ Oleh karenanya, penelitian ini selanjutnya disebut sebagai Penelitian Hukum Sosiologis (socio legal research).⁷ Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan realita yang sesuai dengan fenomena secara rinci dan tuntas, serta pengumpulan data dari latar alami dengan memanfaatkan diri peneliti sebagai instrumen kunci sebagai pengupas dari permasalahan yang akan diteliti. sesuai dengan penelitian yang akan diteliti yaitu terkait penggunaan *speed bump* sebagai pengendali dan pengaman pengguna jalan berdasarkan Pasal 11 Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggara Perhubungan

³Atho' bin Kholil, *Ushul fiqh, kajian ushul fiqh mudah dan praktis*, (Jakarta: pustaka thariqul izzah, 2003), 97.

⁴Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2002),15

⁵Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2002),16

⁶Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2003), 43

⁷Soerj Soekamto mengemukakan bahwa terdapat dua macam penelitian hukum ditinjau dari tujuan penelitian, yaitu Penelitian Hukum Normatif dan Penelitian Hukum Sosiologis atau Empiris. Lihat Soerjono Soekamto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 1986), 51.

Efektivitas Pembangunan “*Speed Bump*” Atau Polisi Tidur Sebagai Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan

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

“Terkait pembangunan polisi tidur yang ada di Kota Surakarta, sudah pastinya efektif atau tidaknya pembangunan polisi tidur tergantung dari masyarakat Kota Surakarta itu sendiri. Pembangunan polisi tidur yang dibuat oleh masyarakat yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dan juga pembangunan polisi tidur yang dibuat oleh pemerintah sangat efektif untuk penerapannya di Kota Surakarta. Tetapi dikarenakan masyarakat yang tidak taat aturan, karena mereka membangunnya tidak sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan, maka sering terjadi kecelakaan dimana yang membuat pembangunan polisi tidur itu menjadi tidak efektif”.⁸

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

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

⁸Mudo Prayitno, *wawancara*, Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

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

Dalam Teori efektivitas menurut Soerjono Soekanto, penegakan suatu hukum dapat dibagi menjadi 5 (lima) faktor, yaitu: 1) Faktor Hukum, 2) Faktor Penegak Hukum, 3) Faktor Sarana atau Fasilitas Pendukung, 4) Faktor Masyarakat, 5) Faktor Kebudayaan. Dalam suatu penegakan hukum, kelima faktor tersebut saling berkaitan dalam halnya untuk menciptakan suatu penegakan hukum yang baik.⁹

Secara aturan yang benar, Diatas adalah kegiatan yang benar sesuai dengan aturan yang ada untuk menyelenggarakan alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan Tetapi kenyataannya yang terjadi di masyarakat sendiri hal diatas ini tidak lah diterapkan dan tidak dipenuhi yang dimana masyarakat tidak melakukan izin dahulu kepada Dinas Perhubungan dan langsung membuat polisi tidur atau tanggul jalan sesuka hati yang pembuatannya tidak sesuai aturan yang dimana saat ini pihak Dinas Perhubungan sendiri juga berusaha untuk melakukan penyuluhan tentang aturan pembuatannya mapun izinnya agar masyarakat juga mengerti bagaiman prosedur yang sesuai. Lalu lalang kendaraan roda dua ataupun roda empat di lingkungan pemukiman warga seringkali membuat masyarakat cemas. Pasalnya, jalan yang mulus serta tanpa hambatan dapat membuat pengendara menggunakan kecepatan tinggi sehingga dapat membahayakan masyarakat di sekitar lingkungan tersebut. Terlebih, jika di lingkungan tersebut terdapat sekolah ataupun pusat bermain anak-anak yang menambah rasa was-was para orang tua karena banyak anak yang beraktivitas. Dan prosedur yang dilakukan masyarakat tidak ada sama sekali yaitu membuat langsung dengan kemauan mereka sendiri tanpa mengetahui aturan yang benar bagaimana. Berdasarkan wawancara bersama Warga jalan Dokter Cipto Mangunkusumo, Mangkubumen, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta, Jawa Tengah.¹⁰

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

Beberapa alasan masyarakat membuat polisi tidur yaitu pengguna jalan yang melintas mengendarai dalam kecepatan tinggi, niat masyarakat mengurangi kecelakaan lalu lintas, menjaga keamanan kampungnya dari pengguna jalan yang tidak sopan santun, polisi tidak selalu ada di jalan, banyak anak kecil dan agar pengguna jalan berhati-hati. Padahal ada aturan larangan membuat polisi tidur. Pada dasarnya setiap orang dilarang memasang alat pembatas kecepatan dan perbuatan ini dapat berakibat rusaknya jalan atau fungsi jalan (Pasal 28 ayat (1) UU LLAJ). Alat pengendali kecepatan juga tidak dibenarkan karena dapat mengganggu fungsi perlengkapan jalan (Pasal 28 ayat (2) UU LLAJ).

⁹Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. (Jakarta:PT.Raja Grafindo Persada, 2007) 5

¹⁰Warga jalan Dokter Cipto Mangunkusumo, Mangkubumen, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta, Jawa Tengah, Pada 18 Juni 2021

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

Pada pasal 274 disebutkan bahwa setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Sementara, dalam pasal 275 disebutkan bahwa setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Maka dari itu, masyarakat yang hendak membangun pengendali kecepatan atau polisi tidur, dapat menghubungi Dinas Perhubungan setempat dengan memberikan keterangan berupa alasan mengapa perlu dibangunnya polisi tidur. Nantinya, pihak Dinas Perhubungan akan membantu serta mengarahkan selama proses pembangunan polisi tidur agar sesuai dengan standar yang ditetapkan pemerintah.¹¹

“Masyarakat membuat polisi tidur secara mandiri sebenarnya sangat tidak dibenarkan Sebelum membuat polisi tidur, sebaiknya masyarakat meminta izin kepada pihak yang berwenang. Masyarakat biasanya membuat polisi tidur tidak secara proporsional dan tidak sesuai aturan sehingga dapat menimbulkan ketidaknyamanan. Masyarakat membuat polisi tidur bertujuan agar pengguna jalan mengurangi kecepatan. Masyarakat membuat polisi tidur dengan jumlah banyak dan tinggi-tinggi. Harapannya pengguna jalan agar pelan-pelan. Tetapi masyarakat sering mengabaikan keselamatan pengguna jalan jika polisi tidurnya tidak sesuai aturan”

Membuat polisi tidur sudah ada tata aturannya. Polisi tidur masuk kategori alat pengendali pengguna jalan (Pasal 25 ayat (1) huruf e UU LLAJ). Sehingga masyarakat tidak lagi semena-mena membuat polisi tidur dan semaunya sendiri. Membuat polisi tidur

¹¹Wawancara dengan Hanif Ferdiansyah, staf manajemen bidang lalu lintas dan keselamatan, Pada 18 Juni 2021

harus memperhatikan kenyamanan pengguna jalan. Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 82 Tahun 2018 Pasal 2 ada tiga spesifikasi polisi tidur atau alat pengendali pengguna jalan yaitu *speed bump*, *speed hump*, dan *speed table*

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

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

Pasal 3 ayat (5) Permenhub Nomor 82 Tahun 2018, *speed table* berbentuk penampang melintang dengan spesifikasi terbuat dari bahan badan jalan atau blok terkunci dengan mutu setara K-300 untuk material permukaan *speed table*, memiliki ukuran tinggi antara 8 cm sampai 9 cm, lebar bagian atas 660 cm dengan kelandaian paling tinggi 15 % dan memiliki kombinasi warna kuning atau warna putih berukuran 20 cm dan warna hitam berukuran 30 cm. *speed table* dipasang pada jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan serta tempat penyeberangan jalan dengan kecepatan dibawah 40 km/jam. Berdasarkan wawancara bersama Hanif Ferdiansyah, staf manajemen bidang lalu lintas dan keselamatan:¹²

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

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

Faktor Penghambat Pembangunan “*Speed Bump*” Atau Polisi Tidur Sebagai Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan

¹² Wawancara dengan Hanif Ferdiansyah, staf manajemen bidang lalu lintas dan keselamatan, Pada 18 Juni 2021.

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

Usaha-usaha untuk meningkatkan kesadaran hukum bagi masyarakat, Karena semakin tingkin derajat kesadaran hukum maka ketaatan masyarakat terhadap hukum tinggi dan hukum berfungsi dengan efektif. Faktor yang berkaitan tentang peningkatan kesadaran hukum di masyarakat sebagai berikut:¹³

Pertama pengetahuan hukum, secara yuridis peraturan perundangan yang telah diterbitkan dan diundangkan sesuai dengan tahapan dan prosedur yang sah, maka telah dapat dikatakan berlaku secara yuridis dan perlu diketahui oleh masyarakat.

Kedua Pemahaman hukum kepada masyarakat diharapkan dapat menafsirkan suatu peraturan perundangan sehingga tujuan yang hendak dicapai oleh pembentukan pperaturan perundangan dapat terlaksanakan dan dicapai demi ketertiban bersama

Ketiga Ketaatan hukum masyarakat dipengaruhi oleh adanya sanksi yang berlaku jika melanggar suatu peraturan, atau kesesuaian hukum dengan nilai-nilai yang dimiliki oleh masyarakat sehingga masyarakat mentaati hokum

Keempat pengharapan terhadap hukum, masyarakat dapat merasakan ketertiban dan ketentrman dalam dirinya sebagai penghargaan atas keberlakuan suatu norma hokum

Kelima kesadaran hukum, memiliki tujuan agar masyarakat dapat memahami hukum dan mengetahui hukum terutama mengenai pembuatan *speed bump* atau tanggul jalan tanpa ijin.

Faktor Penghambat

Berikut merupakan faktor penghambat yang diperoleh dari hasil wawancara bersama bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, yakni:¹⁴

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

¹³ ZainuddinAAli, 2014, SosiologiAHukum. ASinarAGrafika, Jakarta, hlm.66-69

¹⁴ wawancara bersama bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, 19 Juni 2021

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

Solusi Pelaksanaan Pembangunan Polisi Tidur “*Speed Bump*”

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

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

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

Sarana dan Prasarana pendukung pada dasarnya sudah sesuai untuk pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan, dalam hal ini Dinas Perhubungan berkerja sama dengan Dinas Perkerjaan Umum untuk membuat polisi tidur atau tanggul jalan yang sesuai aturan, Tetapi pada kenyataannya Dinas Perhubungan sangat kesulitan untuk melakukan penyuluhan dikarenakan keterbatasan nya personil. Dalam hal ini seharusnya Dishub berupaya secara maksimal dengan kondisi personil yang terbatas dan bagaimana bisa tetap untuk mengatur dan menjamin keselamatan dan keamanan pengguna jalan. Dinas Perhubungan sebenarnya juga bisa untuk berkerja sama dengan pihak kepolisian di bidang lalu lintas, Tokoh masyarakat untuk melakukan penyuluhan ataupun edukasi. Pada faktor masyarakat sendiri yaitu memang memiliki tujuan yang baik membuat polisi tidur atau tanggul jalan tetapi

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

Dan dalam upaya mennelesaikan kebiasaan masyarakat dalam kegiatan membangun tanggul jalan secara mandiri tanpa ijin dan sangat menyalahi kualifikasi pembuatan ideal nya tanggul jalan yg telah diatur dalam Permenhub, Disini Dinas Perhubungan berusaha menjalin kerjasama dengan Polantas maupun kelompok masyarakat. Dan masyarakat yg telah terlanjur membangun tanggul jalan namun tidak sesuai dengan spesifikasi aturan, Tidak dikenai sanksi sebagaimana yg tertulis dalam Undang- Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UULLAJ), namun Masyarakat diminta menyesuaikan agar tanggul jalannya disesuaikan dengan spesifikasi Peraturan Menteri Perhubungan (PERMENHUB) yang ada. Hal ini demi keselamatan sesama pengguna jalan. Dan sebaiknya hukum tetap ditegakkan dan dilaksanakan secara tegas.

Upaya Hukum Dalam Mengatasi Pembangunan “*Speed Bump*” Atau Polisi Tidur Yang Belum Sesuai Dengan Perda (Peraturan Daerah) Kota Surakarta Pasal 11 Nomer 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggara Perhubungan

Keberadaan dan eksistensi *speed bump* di masyarakat ini diatur dalam Pasal 11 ayat (1) huruf e Peraturan Daerah Kota Surakarta tentang Penyelenggara Perhubungan, mengenai perlengkapan jalan meliputi alat pengendali yang terdiri dari alat pembatasan kecepatan dan alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan. Ketentuan pada Pasal 12 ayat (1) Peraturan Daerah Kota Surakarta tentang Penyelenggara Perhubungan, mengatur mengenai pemasangan perlengkapan jalan dilakukan oleh Dinas sesuai dengan persyaratan teknis dan Rencana Induk Jaringan, pemasangan perlengkapan jalan yang dilakukan oleh Badan atau perorangan harus sesuai dnegan persyaratan teknis dan dengan izin dinas.¹⁵

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

¹⁵ Peraturan Daerah Kota Surakarta No 11 Tahun 2013 tentang Penyelenggara

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

Peraturan pembuatan polisi tidur (*speed bump*) selanjutnya diatur dalam pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan dan kemunian diterapkan didalam Kota Surakarta yang dimana diatur dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Berikut merupakan upaya pemerintah Kota Surakarta yang diperoleh dengan hasil wawancara bersama bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas:¹⁶

“Tindakan pemerintah adalah dengan memeriksa terlebih dahulu kondisi polisi tidur (*speed bump*) yang ada dilapangan. Memberikan edukasi atau sosialisasi tatacara pemasangan polisi tidur (*speed bump*) yang sesuai dengan standar teknis dan aturan yang berlaku, baik lokasi pemasangan, jenis bahan yang dipergunakan dan tinggi dan lebar polisi tidur (*speed bump*).Memasang atau mengganti polisi tidur (*speed bump*) yang sesuai dengan standar teknis di lokasi (jalan lingkungan) yang rawan terjadi kecelakaan lalu lintas.”¹⁷

Berdasarkan data yang diperoleh peneliti dari hasil wawancara dengan bapak Mudo Prayitno selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta terkait tindakan dan upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Surakarta yang ditindak lanjuti oleh Dinas Perhubungan maka menurut peneliti sudah sangat baik untuk masyarakat Kota Surakarta. Edukasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surakarta sangat bermanfaat dan berdampak positif bagi masyarakat Kota Surakarta, dimana dapat membuka kesadaran masyarakat akan bahayanya pembangunan polisi tidur (*speed bump*) yang tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dan dapat menumbuh kembangkan kesadaran masyarakat agar membangun polisi tidur (*speed bump*) yang standard dan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Adapun upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Surakarta yakni memasang atau mengganti polisi tidur (*speed bump*) yang sesuai dengan standar teknis di lokasi sehingga dapat mengurangi atau meminimalisir tingkat kecelakaan lalu lintas di lokasi tersebut.

Peraturan Daerah Kota Surakarta belum mengatur secara jelas mengenai mekanisme pembuatan polisi tidur, pemberian peringatan atau sanksi terhadap pelanggaran pembuatan polisi tidur. Berbeda dengan di Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta, menurut Pasal 53 huruf b Perda DKI Jakarta 12/2003. Setiap orang tanpa izin dari Kepala Dinas Perhubungan dilarang membuat atau memasang tanggul pengaman jalan dan pita

¹⁶Mudo Prayitno, *Wawancara*, Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

¹⁷Mudo Prayitno, *Wawancara*, Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

penggaduh (speed trap). Pelanggar diancam pidana kurungan maksimum 3 bulan atau denda maksimum Rp 5 juta. Begitu juga di Bandung, Pasal 37 huruf n perda No 3 dan 11/2005, "Siapapun dilarang pasang polisi tidur pada jalan umum tanpa izin walikota atau pejabat lain yang ditunjuk. Dan bagi pelanggarnya bisa dikenakan pembebanan biaya paksaan penegakan hukum 1 juta rupiah, dan atau penahanan KTP, dan atau pengumuman di media massa.

Usaha-usaha untuk meningkatkan kesadaran hukum bagi masyarakat, Karena semakin tingkin derajat kesadaran hukum maka ketaatan masyarakat terhadap hukum tinggi dan hukum berfungsi dengan efektif. Faktor yang berkaitan tentang peningkatan kesadaran hukum di masyarakat sebagai berikut:¹⁸

Pertama pengetahuan hukum, secara yuridis peraturan perundangan yang telah diterbitkan dan diundangkan sesuai dengan tahapan dan prosedur yang sah, maka telah dapat dikatakan berlaku secara yuridis dan perlu diketahui oleh masyarakat.

Kedua pemahaman hukum kepada masyarakat diharapkan dapat menafsirkan suatu peraturan perundangan sehingga tujuan yang hendak dicapai oleh pembentukan pperaturan perundangan dapat terlaksanakan dan dicapai demi ketertiban bersama

Ketiga ketaatan hukum masyarakat dipengaruhi oleh adanya sanksi yang berlaku jika melanggar suatu peraturan, atau kesesuaian hukum dengan nilai-nilai yang dimiliki oleh masyarakat sehingga masyarakat mentaati hokum

Keempat pengharapan terhadap hukum, masyarakat dapat merasakan ketertiban dan ketentraman dalam dirinya sebagai penghargaan atas keberlakuan suatu norma hukum.

Kelima kesadaran hukum, memiliki tujuan agar masyarakat dapat memahami hukum dan mengetahui hukum terutama mengenai pembuatan *speed bump* atau tanggul jalan tanpa ijin.

Kesimpulan

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

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

Faktor penghambat dalam pembangunan polisi tidur (*speed bump*) terletak pada masyarakat Kota Surakarta itu sendiri, dimana diperlukannya kesadaran masyarakat akan pentingnya pembangunan polisi tidur (*speed bump*) yang sesuai dengan peraturan yang

¹⁸ZainuddinAAli, 2014, SosiologiAHukum. ASinarAGrafika, Jakarta, hlm. 66-69

telah ditetapkan agar terciptanya kenyamanan dan keamanan dijalanan dalam berkendara. Dasar hukum *speed bump* tidak terdapat secara eksplisif pada peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia. Peraturan Daerah Kota Surakarta belum mengatur secara jelas mengenai mekanisme pembuatan polisi tidur, pemberian peringatan atau sanksi terhadap pelanggaran pembuatan polisi tidur

Daftar Pustaka

Buku-buku

- Adi, Sasmita.S.A, *Perencanaan Pembangunan Infra Struktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Grahaha Ilmu 2012.
- Amiruddin dan Asikin, Zainal. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006.
- Departemen Agama. *Al Qur'an dan Terjemahannya*. Bandung: A Hikmah, 2007.
- Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*. Malang: Fakultas Syariah, 2012.
- Iqbal, Muhammad. *Fiqh Siyasah Kontektualisasi Doktrin Politik Islam*. Jakarta: Gaya Media Pratama, 2007.
- Johan, Bahder. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: CV.Mandar Maju, 2008.
- Kholil, A. Bin. *Ushul fiqh. kajian ushul fiqh mudah dan praktis*. Jakarta: pustaka thariqul izzah, 2003.
- Manan, Abdul. *Reformasi Hukum Islam di IndonesiaI*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006.
- Narbu, Cholid dan Achmadi, Abu. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara, 2007.
- Ridwan. *Fiqh Politik Gagasan Harapan dan Kenyataan*. Yogyakarta: FHUII Press, 2007.
- Ridwan, H.R. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2008.
- Said, H. Salim dan Nurbani, E. Septiana. *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi*. Jakarta: Rajawali Pers, 2013.
- Saifuddin, Anwar. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2004.
- Soekanto, soerjono. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada, 2007.
- Syafrudin, Ateng. *Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggung Jawab*. Jurnal Projustisia Edisi IV. Bandung: Universitas Parahyangan, 2000.
- Syarif, N. Ibnu dan Zardha, Kahana. *Fiqh Siyasah Doktrin dan Pemikiran Politik Islam*. Surabaya: Erlangga, 2008.
- Utrecht, *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1989.
- Waluyo, Bambang. *Penelitian Hukum Dalam Praktek* Jakarta : Sinar Grafika, 2002.
- Yusdani. *Fiqh Politik Muslim Doktrik Sejarah dan Pemikiran*. Yogyakarta: Amara Books, 2011.

Undang-undang

Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Undang-undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-undang Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.

Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Internet

Sarmun, Budi Setiap Bulan, Lima Orang Meninggal Akibat Kecelakaan Di Solo, 1 September 2019, diakses 21 April 2020, <https://newsreal.id/2019/09/01/setiap-bulan-lima-orang-meninggal-akibat-kecelakaan-di-solo>

Jelata, Rakyat, Dampak positif pembangunan jalan, 15 April 2019, diakses 20 April 2020 <https://www.teknikarea.com/dampak-positif-pembangunan-jalan-di-indonesia>

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