

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Alat Pembatas Kecepatan

Alat pembatas kecepatan ini pertama kali dicetuskan oleh seorang fisikawan bernama Arthur Holly Compton. Ketika itu, ia merasa terganggu dengan cepatnya laju kendaraan yang melintas di depan kantornya yang begitu bising terdengar. Maka keluarlah gagasan untuk membuat sebuah konsep pembatas kecepatan laju kendaraan di tahun 1927, yang hingga kini sering disebut alat pembatas kecepatan. Alat pengendali kecepatan atau yang lebih dikenal dengan polisi tidur merupakan salah satu alat rekayasa lalu lintas yang berfungsi untuk mengendalikan kecepatan.

Kendaraan yang melintas di suatu ruas jalan, terutama di kawasan perumahan guna melindungi pejalan kaki, pengendara sepeda, anak-anak maupun lanjut usia. Akan tetapi banyak sekali variasi bentuk yang dibuat oleh masyarakat sehingga menyebabkan alat pengendali kecepatan ini tidak nyaman untuk dilewati oleh pengendara kendaraan. Selain itu, pemasangan alat pengendali kecepatan ini tidak disertakan dengan pemasangan tanda dan rambu sehingga menyebabkan efek kejutan kepada pengendara.¹⁴

Pasal 1 (satu) ayat 1 (satu) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan alat pembatas

¹⁴ Laksamana, *Kesadaran Berlalu Lintas Untuk Mencegah Angka Kecelakaan*, (Jurnal Ilmiah Abdi Ilmu, 2010).

kecepatan adalah alat yang digunakan hanya pada area parkir, jalan privat, atau jalan lingkungan terbatas dengan kecepatan operasional di bawah 10 (sepuluh) kilometer per jam.¹⁵

Kehadiran guncangan cepat dapat memperlambat kecepatan mobil dan motor. Benjolan cepat atau benjolan adalah tanda untuk tanda jalan tinggi, dan mereka berperan dalam memperlambat dan mengendalikan kendaraan dan memastikan keselamatan lalu lintas. Namun, beberapa pukulan tidak disengaja dan mengabaikan aturan dan peraturan yang berlaku. Dengan kata lain, polisi tidur adalah trotoar yang merupakan bagian dari alat kontrol jalan sebagai cara untuk membatasi kecepatan dan memiliki banyak nama, terutama yang disebut polisi tidur di Indonesia.

Alat pembatas kecepatan adalah alat yang diciptakan untuk menjamin keselamatan dan menunjang keamanan di jalan sehingga alat pembatas kecepatan selaras dengan salah satu asas dalam hukum administrasi Negara yaitu Asas Penyelenggaraan Kepentingan Umum yang berdasarkan pada wewenang negara untuk melindungi dan mengatur kepentingan dalam kehidupan bermasyarakat. Dalam hal ini negara dapat menyesuaikan diri dengan semua keadaan dan peristiwa yang bersangkutan dengan kepentingan umum. Jadi hukum tidak terkait dengan batas-batas wilayah suatu negara. Asas ini diperlukan untuk masyarakat bahwa peristiwa yang menjadi beban

¹⁵ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 diakses pada tanggal 9 Maret 2021, Pukul 15:55 WIB.

buat masyarakat setempat itu untuk menjadi kepentingan bersama untuk mengatur dan melindungi setiap peristiwa yang sudah terjadi.¹⁶

Alat pembatas kecepatan adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatan kendaraannya berupa peninggian sebagian badan jalan yang melintang terhadap sumbu jalan dengan lebar, tinggi, dan kelandaian tertentu. Alat pembatas kecepatan adalah fasilitas yang dirancang dalam bentuk gangguan geometrik vertikal untuk memberikan efek paksaan bagi pengemudi untuk menurunkan kecepatan dimana penurunan kecepatan ini dibutuhkan untuk mengantisipasi kondisi jalan yang kurang menguntungkan didepannya. Fasilitas ini merupakan adopsi dari *UK Department for Transport* untuk mengatasi permasalahan pelanggaran kecepatan yang mengakibatkan tingginya tingkat kecelakaan. Alat pembatas kecepatan bertujuan untuk menurunkan kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata guna lahan yang kurang menguntungkan, sampai 40%.¹⁷

Alat pembatas kecepatan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UULAJR) termasuk dalam area manajemen dan rekayasa lalu lintas. Alat pembatas kecepatan diatur dalam Pasal 25 ayat (1) huruf e Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Dijelaskan selanjutnya pada Pasal 27 ayat (2) bahwa

¹⁶ Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, (Bandung: Penerbit Institut Teknik Bandung (ITB), 2002), hal.102.

¹⁷ Ahmad Munawar, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, (Yogyakarta: Penerbit Beta Offset, 2004), hal.99.

ketentuan mengenai pemasangan perlengkapan jalan pada jalan lingkungan tertentu diatur dengan Peraturan Daerah. Selain Undang-Undang tersebut, lebih khusus diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan. Upaya untuk menekan resiko kecepatan dan banyaknya pengguna kendaraan yang lewat di jalan kampung, maka warga membuat alat pembatas kecepatan. Pembuatan alat pembatas kecepatan yang menjamur tidak dilakukan dengan benar dalam hal ketinggian, lebar, jarak, bahan tidak sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku serta tidak berdasarkan izin dari Dinas perhubungan.¹⁸

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan, (1994) disebutkan peraturan tentang alat pengendali atau pembatas kecepatan bahwa alat pengendali atau pembatas kecepatan adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatannya. Speed bump adalah alat pembatas kecepatan yang digunakan hanya pada area parkir, jalan privat, atau jalan lingkungan dengan kecepatan operasional dibawah 10 (sepuluh) kilometer per jam.¹⁹

Pasal 25 UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya menegaskan bahwa jalan yang dibuat untuk pengendara umum harus ada

¹⁸ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Diakses pada tanggal 21 Mei 2021 Pukul 09:48 WIB.

¹⁹ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 Diakses pada tanggal 21 Mei 2021 Pukul 10:00 WIB.

pelengkap jalan yaitu berupa pengendali jalan, diatur dalam Pasal 45 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jo. Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan, pelengkap jalan yang berupa pengendali jalan terdiri atas:

1. Adanya polisi tidur, agar memperlambat laju kendaraan dengan bentuk tinggi sebagian ruas jalan dengan meluas yang bentuknya seperti gunung yang sesuai dengan aturannya, dan
2. Polisi tidur lebarnya serta tingginya berfungsi sebagai pelengkap tambahan agar pengendara membatasi laju dan tingginya pengendara yang mana bertanda bahwa masuk jalur yang tertentu.²⁰

Melihat uraian tersebut, akibat perbuatan masyarakat yang sewenang-wenang secara sepihak dan tidak sesuai UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna mengakibatkan kecelakaan mengenai masyarakat dan kehidupan pada umumnya. Tindakan dan perbuatan tersebut juga dapat melibatkan keluhan terhadap masyarakat sekitarnya, mengganggu kenyamanan berkendara, rusaknya alat transportasi yang dikendarai hingga mengakibatkan hilangnya nyawa seorang karena akibat bentuknya melanggar ketentuan yang ada. Mengingat sangat banyaknya faktor penyebab kecelekaan dapat

²⁰ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Diakses pada tanggal 21 Mei 2021 Pukul 09:48 WIB.

dikatakan bahwa kecelakaan tersebut adalah bentuk perilaku tindakan dan perbuatan masyarakat yang sewenang-wenangnya secara sepihak dan tidak sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 tentang alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan yang akan dijadikan sebagai bahan pertimbangan baik secara tersirat maupun tersurat.

a. **Jenis Alat Pembatas Kecepatan**

Alat pembatas kecepatan meliputi:

- 1) *Speed Bump*
- 2) *Speed hump*
- 3) *Speed Table*.

Terkait jalanan kampung, jalan umum, jalan perumahan menurut Anda, dapat dilihat kaitannya pada masing-masing ketentuan di bawah ini.

a) **Ketentuan *Speed Bump***

Speed bump berbentuk penampang melintang dengan spesifikasi:

- a. Terbuat dari bahan badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang memiliki pengaruh serupa;
- b. Memiliki ukuran tinggi antara 8 cm sampai dengan 15 cm, lebar bagian atas antara 30 cm sampai dengan 90 cm dengan kelandaian paling banyak 15%; dan

- c. Memiliki kombinasi warna kuning atau putih berukuran 20 cm dan warna hitam berukuran 30 cm.²¹

Alat pembatas kecepatan berupa speed bump, dipasang pada area parkir, jalan privat, atau jalan lingkungan terbatas dengan kecepatan operasional di bawah 10 km/jam.

b) *Ketentuan Speed Hump*

Speed hump berbentuk penampang melintang dengan spesifikasi:

- 1) Terbuat dari bahan badan jalan atau bahan lainnya yang memiliki pengaruh serupa;
- 2) Ukuran tinggi antara 5 cm sampai dengan 9 cm, lebar total antara 35 cm sampai dengan 390 cm dengan kelandaian maksimal 50%;
- 3) Kombinasi warna kuning atau putih berukuran 20 cm dan warna hitam berukuran 30 cm.²²

Alat pembatas kecepatan berupa *speed hump* dipasang pada jalan lokal dan jalan lingkungan dengan kecepatan operasional di bawah 20 km/jam.

c) *Ketentuan Speed Table*

Speed table berbentuk penampang melintang dengan spesifikasi:

²¹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Pasal 3 ayat 3, diakses pada tanggal 9 Maret 2021, Pukul 15:43 WIB.

²² Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Pasal 3 ayat 4, diakses pada tanggal 9 Maret 2021, Pukul 15:45 WIB.

- 1) Terbuat dari bahan badan jalan atau blok terkunci dengan mutu setara K-300 untuk material permukaan *speed table*;
- 2) Memiliki ukuran tinggi antara 8 cm sampai dengan 9 cm, lebar bagian atas 660 cm dengan kelandaian paling tinggi 15%; dan
- 3) Memiliki kombinasi warna kuning atau warna putih berukuran 20 cm dan warna hitam berukuran 30 cm.²³

Alat pembatas kecepatan berupa *speed table* dipasang pada jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan serta tempat penyeberangan jalan (*raised crossing/raised intersection*) dengan kecepatan operasional di bawah 40 km/jam.

b. Kriteria Alat Pembatas Kecepatan

Untuk meningkatkan keselamatan dan kesehatan bagi pengguna jalan ketinggiannya diatur dan apabila melalui jalan yang akan dilengkapi dengan rambu-rambu pemberitahuan terlebih dahulu mengenai adanya alat pembatas kecepatan, khususnya pada malam hari, maka alat pembatas kecepatan dilengkapi dengan marka jalan dengan garis serong berwarna putih atau kuning yang kontras sebagai pertanda. Tetapi alat pembatas kecepatan yang umumnya ada di Indonesia lebih banyak yang bertentangan dengan desain polisi tidur yang diatur berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 tentang alat

²³ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Pasal 3 ayat 5, diakses pada tanggal 9 Maret 2021, Pukul 15:50 WIB.

pengendali dan pengaman pemakai jalan dan hal yang demikian ini bahkan dapat membahayakan keamanan dan kesehatan para pemakai jalan tersebut. Pasal 3 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan “ Alat pembatas kecepatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf a digunakan untuk memperlambat kecepatan kendaraan berupa peninggian sebagian jalan dengan lebar dan kelandaian tertentu yang posisinya melintang terhadap badan jalan”.²⁴

Alat pembatas kecepatan sebagaimana telah disebutkan pada pasal 3 ayat 2 huruf (a) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan berbentuk melintang penampang melimpang dengan spesifikasi terbuat dari badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang memiliki pengaruh serupa, memiliki ukuran tinggi antara 8 (delapan) sampai dengan 15 (lima belas) sentimeter, lebar bagian atas antara 30 (tiga puluh) sampai dengan 90 (sembilan puluh) sentimeter dengan kelandaian paling banyak 15 (lima belas) persen alat pembatas kecepatan tersebut juga harus diberi garis serong dengan cat putih agar terlihat jelas oleh para pengendara yang hendak melintas, memiliki kombinasi warna kuning atau putih berukuran 20 (dua puluh) sentimeter dan warna hitam berukuran 30 (tiga puluh) sentimeter. Alat pembatas kecepatan akan bermanfaat jika

²⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, Diakses pada tanggal 21 Mei 2021 pukul 10:00 WIB.

ditempatkan dan didesign sesuai dengan aturan misalkan di jalan lingkungan pemukiman, jalan lokal yang mempunyai yaitu jalan lokal dan jalan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton yang disebut (kelas jalan IIC), dan yang ketiga adalah pada jalan-jalan yang sedang dilakukan pekerjaan konstruksi. Kemudian untuk aturannya ketinggian maksimumnya tidak boleh lebih dari 15 cm, juga kemiringannya 15%.²⁵

Jika dibuat sesuai dengan kondisi diatas maka akan bermanfaat. Dampak positif dari membangun alat pembatas kecepatan ini adalah kendaraan yang melewatinya akan berhati- hati dengan mengurangi kecepatan kendaraannya. Dampak Negatifnya Alat pembatas kecepatan yang tidak sesuai standar bukan hanya merusak kendaraan, tapi juga membahayakan si pengendara. Tinggi dan sudut kemiringan yang tidak sesuai mengakibatkan beban kejut dan guncangan kendaraan yang terlalu besar dan Perbedaan bentuk alat pembatas kecepatan juga memengaruhi kenyamanan pengguna kendaraan.

Kecepatan adalah besaran yang menunjukkan jarak yang ditempuh kendaraan dibagi dengan dengan waktu tempuh. Biasanya dinyatakan

²⁵ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, Diakses pada tanggal 21 Mei 2021 pukul 10:00 WIB.

dalam kilometer per jam (km/jam). Hobbs, F.D. menyatakan bahwa kecepatan pada umumnya dibagi tiga jenis yaitu:

- a. Kecepatan setempat (*Spot Speed*) adalah kecepatan kendaraan pada saat diukur dari suatu tempat yang ditentukan.
- b. Kecepatan bergerak (*Running Speed*) adalah kecepatan kendaraan rata-rata pada suatu jalur pada saat kendaraan bergerak dan didapat dengan membagi panjang jalur dibagi lama waktu kendaraan bergerak menempuh jalur tersebut.
- c. Kecepatan perjalanan (*Journey Speed*) adalah kecepatan efektif kendaraan yang sedang dalam perjalanan antara dua tempat, dan merupakan jarak antara dua tempat dibagi dengan lama waktu bagi kendaraan untuk menyelesaikan perjalanan antara dua tempat tersebut, dengan lama waktu ini mencakup setiap waktu berhenti yang ditimbulkan oleh hambatan (penundaan) lalu-lintas.²⁶

Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 tahun 2018 tentang alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan disebutkan bahwa alat pembatas kecepatan adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatannya. Alat pembatas kecepatan berupa peninggian sebagian Perencanaan dan teknik lalu lintas badan jalan yang melintang terhadap sumbu jalan dengan lebar, tinggi, dan kelandaian tertentu. Penempatan alat pembatas kecepatan

²⁶ F.D. Hobbs, *Perencanaan dan teknik lalu lintas*, (Gajah Mada University Press, 1995).

dilakukan pada posisi melintang tegak lurus dengan jalur lalu lintas. Menurut Lamm, Psarianos dan Mailaender dalam *Highway Design and Traffic Safety Engineering Handbook* keamanan arus lalu lintas sesuatu yang sangat kompleks. Hal-hal tersebut terkait oleh beberapa elemen mendasar yaitu:

- a. Sifat Pengemudi Faktor utama dari suatu arus lalu lintas adalah pengemudi. Seorang pengemudi dengan karakter ugal-ugalan tentu akan mempengaruhi keselamatan kendaraan yang terkait di sekitarnya, dan karakter pengemudi yang kurang berpengalaman tentu saja berakibat yang sama.
- b. Kondisi kendaraan Sebuah kendaraan yang terjaga kondisinya tentu saja akan menurunkan resiko kecelakaan.
- c. Fasilitas Jalan Jalan umumnya didesain dengan mempertimbangkan faktor keselamatan penggunaannya. Perawatan kondisi jalan tersebut juga sebuah aspek penting dalam mempengaruhi keselamatan. Fasilitas jalan juga harus didukung oleh hukum dan peraturan yang baik untuk menjamin keselamatan pengguna jalan.
- d. Situasi dan Kondisi Mengemudi Situasi dan kondisi yang baik menjamin keselamatan. Hujan yang deras dapat mempengaruhi pengelihatn jalan, dan suasana yang sangat panas dapat mempengaruhi konsentrasi pengemudi.²⁷

²⁷ Hobbs, F.D, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, (Yogyakarta : UGM Press, 1995), hal.47.

Perlu diketahui *speed bump* dan *speed humps* memiliki perbedaan *speed bump* adalah dalam R. Marshall Elize Jr menerangkan bahwa *speed bump* pada umumnya mempunyai ukuran dengan tinggi 7,5 cm sampai 15 cm dan lebar 30-90 cm. Kendaraan yang melewati *speed bump* ini memiliki kecepatan kendaraan kurang lebih 8 km/jam (5mph). Disamping itu *speed bump* dapat mengendalikan/mengurangi kecepatan kendaraan. Hal ini untuk mengantisipasi terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan, seperti kecelakaan / tabrakan antara pengemudi yang satu dengan yang lain atau bahkan antara pejalan kaki dengan pengemudi kendaraan, dan lain-lain. *Speed hump* adalah pada umumnya memiliki ukuran dengan tinggi 7,5 cm sampai 10 cm dan lebar 3,6 m. Secara umum *speed hump* dapat memberikan resiko/masalah yang lebih kecil dalam mengendalikan kecepatan kendaraan dibanding dengan *speed bump*. Kendaraan yang melewati *speed hump* ini memiliki kecepatan kendaraan antara 24 km/jam (20 mph) sampai 40 km/jam (25 mph). Secara umum dapat dikatakan bahwa *speed bump* mempunyai kecepatan akhir yang lebih kecil daripada kecepatan akhir *speed hump* karena *speed bump* memiliki kecepatan kendaraan kurang lebih 8 km/jam dan *speed hump* memiliki kecepatan kendaraan antara 24 km/jam sampai 40 km/jam.²⁸

Pukulan cepat dilakukan untuk mengurangi kecepatan kendaraan untuk mengurangi kecelakaan di jalan. Alat pembatas kecepatan hanya dapat dipasang di jalan perumahan, jalan Kelas III dan di bawah jalan

²⁸ Elize Jr, R. Marshall, *Guidelines For The Design and Application Of Speed Humps*, (ITE JOURNAL, 1993), hal.12.

konstruksi. Selain itu, harus ada bardalam bentuk cat putih sehingga pengemudi dapat melihatnya dengan benjolan cepat. Batas kecepatan atau profil kecepatan harus serupa dengan trapesium dengan tinggi maksimum 12 cm, diagonal dengan kemiringan maksimum 15% dan lebar minimum 15 cm. Selain itu, material *bumper bed* harus sama dengan material untuk bodi jalan. Pembangunan terhadap *speed bumper* atau alat pengendali kecepatan sesuai Keputusan Menteri Perhubungan tersebut secara teknis mengatur semua hal mengenai Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan yang harus dilakukan seseorang sebelum melakukan pembangunan *speed bumper* sebagai syarat yang wajib dipenuhi dalam pembuatan alat pengendali kecepatan tersebut.

Salah satu syarat yang harus dipenuhi yaitu adanya Rambu dan Tanda adanya *speed bumper* sebelum dilalui oleh masyarakat umum, sehingga diharapkan pengguna kendaraan bermotor dapat mengetahui adanya *speed bumper* dan menurunkan kecepatannya. Pemasangan Rambu dan Tanda Pemasangan rambu dan tanda *speed bumps* ini dirasakan sangat penting bagi semua pengguan jalan kompleks perumahan. Hal ini tertuang dalam Keputusan Menteri perhubungan no. 3 tahun 1994 tentang Alat Pengendalian dan Pengamanan Pemakai Jalan pada pasal 5 ayat ke 2 yang menyatakan bahwa “Penempatan alat pembatas kecepatan pada jalur lalu lintas harus diberi tanda berupa garis serong dari cat berwarna putih”.²⁹

²⁹ Keputusan Menteri perhubungan no. 3 tahun 1994 tentang Alat Pengendalian dan Pengamanan Pemakai Jalan, Diakses pada tanggal 01 Mei 2021 pukul 23:23 WIB.

Alat pengendali atau pembatas kecepatan berupa peninggian sebagian badan jalan yang melintang terhadap sumbu jalan dengan lebar, tinggi, dan kelandaian tertentu. Pemilihan bahan atau material untuk jendulan melintang jalan harus memperhatikan keselamatan pemakaian jalan. 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 konstruksi.

Alat pembatas kecepatan memperhatikan beberapa hal, seperti:

- 1) Pelaksanaan fasilitas ini terbukti sangat efektif menurunkan kecepatan.
- 2) Fasilitas ini tidak menimbulkan kebisingan sehingga dapat dilaksanakan di daerah pemukiman.
- 3) Fasilitas ini harus dirancang dan dilaksanakan sesuai standar yang diisyaratkan karena bila tidak justru dapat menciptakan potensi kecelakaan lalu lintas atau kerusakan kendaraan.
- 4) Perlu diberikan rambu dan fasilitas pendukung lain untuk meningkatkan efektivitas fasilitas.³⁰

Bentuk penampang melintang alat pembatas kecepatan menyerupai trapesium dan bagian yang menonjol diatas badan jalan maksimum 12 cm, dengan sisi kelandaian sisi miringnya maksimal 15%. Lebar datar pada bagian semiringnya. Proposional dengan bagian menonjol di atas badan jalan dengan

³⁰ Ahmad Munawar, Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, (Yogyakarta: Penerbit Beta Offset, 2004), hal.46.

minimum 15 cm. Material alat pembatas kecepatan dapat dibuat dengan menggunakan bahan yang sesuai dengan bahan dari badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang mempunyai pengaruh serupa sebagaimana juga harus memperhatikan keselamatan pengguna jalan.³¹

Alat pembatas kecepatan terbuat dari bahan badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang memiliki pengaruh serupa yang memiliki ukuran tinggi antara 8 sampai 15 sentimeter, lebar bagian atas antara 30 sampai 90 sentimeter dengan kelandaian paling banyak 15 persen serta memiliki kombinasi warna kuning atau putih berukuran 20 sentimeter dan warna hitam berukuran 30 sentimeter. Alat pembatas kecepatan pada umumnya mempunyai ukuran dengan tinggi 7,5 cm sampai 15 cm dan lebar 30 cm sampai 90 cm. Pemasangan Alat pembatas kecepatan tidak nyaman bagi pengendara namun pada umumnya mampu mengurangi kecepatan kendaraan menjadi ≤ 8 km/jam (5mph). Alat pembatas kecepatan mampu mengurangi kecepatan kendaraan yang melewatinya karena ukuran umum dari Alat pembatas kecepatan yang cenderung menghasilkan beban kejut yang lebih besar dari beban kejut yang dihasilkan oleh bentuk jendolan melintang lainnya.³²

Pasal 6 Keputusan Menteri menyebutkan bahwa bentuk penampang melintang alat pembatas kecepatan meyerupai trapesium dan bagian yang

³¹ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan, Diakses pada tanggal 01 Mei 2021 pukul 00:00 WIB.

³² Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018, Diakses pada tanggal 02 Mei 00:15 WIB.

menonjol diatas badan jalan maksimum 12 (dua belas) sentimeter. Kedua sisi miringnya wajib mempunyai kelandaian yang sama, maksimum 15 (lima belas) persen dari jalan. Lebar mendatar bagian atas jalan minimum seluas 15 (lima belas) sentimeter. Keputusan Menteri Perhubungan ini kemudian melarang pemasangan alat pengendali kecepatan oleh warga. Dalam Pasal 36 keputusan ini secara tegas mengatakan bahwa, perencanaan, pengadaan pemasangan dan pemeliharaan alat tersebut dilaksanakan oleh pemerintah. Namun dikecualikan apabila masyarakat sudah memperoleh ijin dari pihak yang berwenang.

Pembuatan alat pembatas kecepatan sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan tidak sembarang orang bebas melakukannya, harus melalui izin dari pihak yang berwenang. Aturan tersebut termaktub dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan yang menyatakan bahwa: “instansi, badan usaha, atau warga Negara Indonesia dapat melakukan pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan alat pengendali dan pengaman Pemakai jalan dengan ketentuan:³³

- a. Penentuan lokasi dan penempatannya harus mendapat izin dari pejabat yang berwenang,
- b. Memenuhi persyaratan teknis sebagaimana ditetapkan dalam keputusan ini.

³³ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan, Diakses pada tanggal 02 Mei pukul 01:00 WIB.

Adanya aturan-aturan mengenai ketentuan teknis dan izin pemasangan alat pembatas kecepatan menjelaskan bahwa sangat diperlukan pengawasan yang ketat dalam proses penyelenggaraannya. Kenyataannya di kecamatan Ngunut banyak alat pembatas kecepatan yang dibuat tanpa melalui izin dari Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung yang dapat menimbulkan ketidaknyamanan bagi para pengguna jalan. Hal ini membuktikan kurangnya sosialisasi pemerintah daerah dalam hal menangani hal tersebut.

Dalam membuat alat Pembatas Kecepatan ini, masyarakat sering kali tidak mengikuti petunjuk teknis mengenai pemasangan alat pembatas kecepatan tersebut dan mengabaikan keamanan dan kenyamanan pengguna jalan, hal ini dapat dilihat dari warna Alat pembatas kecepatan yang hampir serupa dengan warna jalan karena tidak diberi garis serong dari cat berwarna putih, bentuknya terlalu tinggi yaitu melebihi ukuran 12 cm yang telah ditentukan oleh peraturan perundangan, dan tidak melalui izin dari Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung. Hal ini tentu saja dapat menimbulkan kecelakaan dan menyalahi peraturan perundangan yang telah ada.

c. Alur Pemasangan Alat Pembatas Kecepatan

Didalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan dijelaskan bahwa rekayasa lalu lintas di jalan instansi, badan usaha atau warga Negara Indonesia dapat melakukan pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan alat pengendali dan pengaman pengguna jalan dengan ketentuan:

- a) Penentuan lokasi dan penempatannya mendapat persetujuan pejabat sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan.
- b) Memenuhi persyaratan teknis sebagaimana ditetapkan dalam keputusan ini.

Hal ini juga diperkuat oleh Bapak Ferdi selaku anggota Dinas Perhubungan yang merupakan pihak yang menindaklanjuti hal-hal mengenai pemasangan alat pembatas kecepatan. Berikut merupakan alur pemasangan alat pembatas kecepatan yang dijelaskan secara terperinci oleh Bapak Ferdi, yaitu :

- a. Mengajukan izin resmi secara tertulis oleh pemerintah desa dan akan dilanjutkan kepada instansi terkait.
- b. Peninjauan lokasi yang akan dilakukan pemasangan alat pembatas kecepatan oleh Dinas Perhubungan.
- c. Pelaksanaan rapat yang dilakukan oleh instansi untuk mendapat persetujuan dari anggota instansi terkait untuk pemasangan alat pembatas kecepatan.
- d. Pemasangan alat pembatas kecepatan oleh Dinas Perhubungan apabila lokasi dan alasan pemasangan alat pembatas kecepatan yang dilampirkan dalam izin telah disetujui oleh instansi terkait.

d. Izin Pemasangan Alat Pembatas Kecepatan

Izin tentang pemasangan alat pembatas kecepatan lebih khususnya diatur dalam Pasal 38 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan yang menyatakan bahwa: “instansi, badan usaha, atau warga Negara Indonesia dapat melakukan pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan alat pengendali dan pengaman Pemakai jalan dengan ketentuan:

- a. Penentuan lokasi dan penempatannya harus mendapat izin dari pejabat yang berwenang.
- b. Memenuhi persyaratan teknis sebagaimana ditetapkan dalam keputusan ini.³⁴

Penyelenggaraan alat pembatas kecepatan dalam sebagai penyelenggaraan alat pengendali dan pengaman pengguna jalan meliputi kegiatan:

- a) Penempatan dan pemasangan
- b) Pemeliharaan
- c) Penghapusan.

Pada dasarnya tidak ada perizinan untuk masyarakat umum terkait alat pembatas kecepatan karena kewenangan itu diselenggarakan oleh pemerintah (khusus untuk jalan tol diselenggarakan oleh badan usaha jalan tol). Penyelenggaraan tersebut dilakukan oleh:

³⁴ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan Pasal 38, Diakses pada tanggal 27 Maret 2021 pukul 15:20 WIB.

- 1) Direktur Jenderal Perhubungan Darat, untuk jalan nasional di luar wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek)
- 2) Kepala Badan Perhubungan Darat, untuk jalan nasional yang berada di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek)
- 3) Gubernur, untuk jalan provinsi
- 4) Bupati, untuk jalan kabupaten dan jalan desa
- 5) Walikota, untuk jalan kota
- 6) Badan usaha untuk jalan tol, setelah mendapatkan penetapan Dirjen Perhubungan Darat.

Penempatan dan pemasangan alat pembatas kecepatan harus pada ruang manfaat jalan, kecuali untuk alat pengaman pengguna jalan berupa jalur penghentian darurat. Hal itu dilakukan dengan memperhatikan:

- a) Desain geometrik jalan
- b) Karakteristik lalu lintas
- c) Kelengkapan bagian konstruksi jalan
- d) Kondisi struktur tanah
- e) Perlengkapan jalan yang sudah terpasang
- f) Fungsi dan arti perlengkapan jalan lainnya.

Untuk penempatan dan pemasangan alat pembatas kecepatan pada jalur lalu lintas dapat didahului dengan pemberian tanda dan pemasangan rambu lalu lintas.

Alat pembatas kecepatan dibangun demi keamanan tapi kenyataannya berbeda. Pasal 14 undang-undang Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan menjelaskan bahwa badan usaha atau instansi lainnya diperbolehkan untuk membangun polisi tidur setelah mendapatkan izin resmi dari pejabat atau pemerintah di wilayahnya. Namun, pada kenyataannya di Indonesia masih banyak yang tidak mengetahui akan fungsi dan standarisasi bangunannya, tidak sedikit pengguna jalan yang mengumpat karena alat pembatas kecepatan ini , apalagi pengguna kendaraan roda dua matic dan sedan, yang pastinya sering nyangkut atau kandas diatas alat pembatas kecepatan ini. Adanya pemahaman bahwa pemasangan alat pembatas kecepatan tidak boleh sembarangan, harus melalui proses seperti meminta izin kepada pejabat yang berwenang dan sesuai dengan aturan standarisasi pembuatan alat pembatas kecepatan.³⁵

Di dalam lingkungan masyarakat banyak ditemukan pembuatan alat pembatas kecepatan yang jaraknya saling berdekatan dan ketinggian alat pembatas kecepatan yang berlebihan tidak sesuai dengan peraturan yang telah dijelaskan didalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan³⁶, sehingga bukannya keselamatan dan kenyamanan lingkungan yang terjadi ,tetapi kebisingan akibat gas dari kendaraan dan bunyi dencitan rem

³⁵ Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, Diakses pada tanggal 02 Mei 2021 pukul 01:15 WIB.

³⁶ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, Diakses pada tanggal 02 Mei pukul 01:22 WIB.

dari kendaraan. Dan yang seharusnya pemasangan alat pembatas kecepatan ini didahului dengan rambu-rambu lalu-lintas serta harus diberi tanda berupa garis serong dari cat berwarna putih, gunanya adalah untuk memberi peringatan kepada pengendara bahwa didepannya dipasang alat pembatas kecepatan, sehingga pengendara dapat berhati-hati dan mengurangi kecepatan.

Banyak sekali ditemui alat pembatas kecepatan yang dibangun tanpa dilengkapi rambu, maupun cat yang melintang (warna cat yang sudah pudar dan hampir tidak terlihat oleh pengguna jalan) kurangnya perhatian terhadap rambu lalu lintas tersebut, akibatnya banyak pengendara yang kaget dan ada juga yang terjatuh akibat melintasi alat pembatas kecepatan ini, bahkan banyak kejadian pada malam hari atau pada saat hujan deras. Perilaku yang terjadi dimasyarakat ini adalah perilaku yang harus dihentikan oleh pemerintah yang berwenang, agar perilaku yang seperti ini tidak lagi terjadi didalam masyarakat sehingga terciptanya keamanan dan kenyamanan di lingkungan masyarakat.

e. Kriteria Alat Pembatas Kecepatan Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan merupakan landasan dasar dari aturan pemasangan alat pembatas kecepatan. Peraturan Menteri Perhubungan

Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan berisi tentang aturan pemasangannya, sebagai berikut:

1. Terbuat dari bahan badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang memiliki pengaruh serupa;
2. Memiliki ukuran tinggi antara 8 cm sampai dengan 15 cm, lebar bagian atas antara 30 cm sampai dengan 90 cm dengan kelandaian paling banyak 15%; dan
3. Memiliki kombinasi warna kuning atau putih berukuran 20 cm dan warna hitam berukuran 30 cm.³⁷

Pemeliharaan alat pembatas kecepatan biasanya dilakukan dengan melakukan perbaikan/pengecatan ulang sepenuhnya pada bagian yang catnya telah pudar untuk terjaminnya fungsi alat pembatas kecepatan yang aman dan tetap terlihat oleh para pengguna jalan.

f. Tindakan Hukum dan Sanksi yang dilakukan Dinas Perhubungan Mengenai Pemasang Alat Pembatas Kecepatan Liar

Setiap orang pada dasarnya dilarang memasang alat pembatas kecepatan, apalagi perbuatan itu dapat mengakibatkan kerusakan dan gangguan fungsi jalan, serta kerusakan fungsi perlengkapan jalan. Sanksinya dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp 24 juta. Dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Permenhub nomor 82 tahun 2018 tentang alat pengendali dan pengaman

³⁷ <http://peraturan.bpk.go.id/> Diakses pada tanggal 09 Maret 2021. Pukul 13:06 WIB.

pemakai jalan tidak ada pengaturan tentang izin pemasangan alat pembatas kecepatan oleh masyarakat. Sehingga dapat disimpulkan masyarakat tidak memiliki kewenangan untuk itu sesuai peraturan di atas.³⁸

Adapun tindakan hukum yang diambil oleh Dinas Perhubungan terhadap pemasangan alat pembatas kecepatan tidak sesuai persyaratan teknis dalam izin atau tanpa memiliki izin adalah melakukan pembongkaran dan juga memberikan sanksi pidana sesuai dengan Pasal 28 ayat (1) dan (2) diancam hukuman pidana sebagaimana diterangkan dengan rinci pada Pasal 274 dan 275 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum.

- 1) Pembongkaran Berdasarkan hasil penelitian diperoleh data bahwa tindakan hukum yang diambil oleh Dinas Perhubungan terhadap pembuatan alat pembatas kecepatan tanpa izin yaitu pembongkaran yang dilakukan oleh satpol PP.
- 2) Sanksi Pidana Sanksi Pidana yaitu ketentuan pidana bagi yang melanggar Pasal 28 ayat (1) dan (2) diancam hukuman pidana sebagaimana diterangkan dengan rinci pada Pasal 274 dan 275 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum.

Dalam UndangUndang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Umum pasal 28 ayat 1 dan 2 telah disebutkan bahwa:

- a) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan / atau gangguan fungsi jalan.

³⁸ Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 274 ayat 2 dan 3

- b) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada pasal 25 ayat (1).³⁹

Kemudian sanksinya tercantum pada pasal 274 dan 275 disebutkan bahwa:

Pasal 274

1. Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24. 000.000.00 (dua puluh empat juta rupiah).
2. Ketentuan ancaman pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku pula bagi setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 ayat (2)

Pasal 275

1. Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Fasilitas Pejalan Kaki dan alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau

³⁹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Umum pasal 28 ayat 1 dan 2

denda paling banyak Rp. 250.000.00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

2. Setiap orang yang merusak Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Fasilitas Pejalan Kaki dan alat pengaman Pengguna Jalan sehingga tidak berfungsi sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) tahun dan atau denda paling banyak Rp. 50.000.000.00 (lima puluh juta rupiah).

Kemudian pasal 3 juga disebutkan bahwa tujuan aturan ini adalah:

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika lalu lintas dan budaya bangsa
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Dengan adanya perumusan sanksi pidana tersebut dapat lebih memberikan pilihan untuk menjatuhkan pidana pokok yang berupa pidana denda ataupun penjara apabila melanggar aturan-aturan yang telah ditetapkan. Karena polisi tidur ini digunakan untuk menertibkan pengguna jalan, maka

dari itu syarat-syarat dalam pembuatan polisi tidur haruslah benar-benar diperhatikan sehingga tidak menyebabkan kecelakaan bagi pengguna jalan.

B. Pemasangan Alat Pembatas Kecepatan Menurut Tokoh Agama

Tokoh agama didefinisikan sebagai seseorang yang berilmu terutama dalam hal perkaitan dengan Islam, ia wajar dijadikan sebagai *role-model* dan tempat tujuan rujukan ilmu bagi orang lain. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Tokoh diartikan sebagai orang yang terkemuka/terkenal, panutan.⁴⁰ Dari kedua teori tersebut dapat dijelaskan pengertian tokoh adalah orang yang berhasil dibidangnya yang ditunjukkan dengan karya-karya monumental dan mempunyai pengaruh pada masyarakat sekitarnya.

Untuk menentukan kualifikasi sang tokoh, kita dapat melihat karya dan aktivitasnya, misalnya tokoh berskala regional dapat dilihat dari segi apakah ia menjadi pengurus organisasi atau pemimpin lembaga ditingkat regional, atau tokoh dalam bidang tertentu yang banyak memberikan kontribusi pada masyarakat regional, dengan pikiran dan karya nyata yang semuanya itu mempunyai pengaruh yang signifikan bagi peningkatan kualitas masyarakat regional.⁴¹

Disamping itu, ia harus mempunyai keistimewaan tertentu yang berbeda dari orang lain yang sederajat pada tingkat regional, terutama

⁴⁰ Kamisa, "*Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*", (Surabaya: Kartika, 1997), hal.68.

⁴¹ Arief Furchan dan Agus Maimun, "*Studi Tokoh*", (Yogyakarta: Pustaka Belajar, 2005),hal.11.

perbedaan keahlian bidangnya. Dengan kualifikasi seperti itu, maka ketokohan seseorang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

Pengertian Tokoh Agama adalah orang yang memiliki ilmu agama (Islam) plus amal dan akhlak yang sesuai dengan ilmunya. Berbeda dengan Muh Ali Aziz mendefinisikan tokoh agama adalah orang yang melaksanakan dakwah baik lisan maupun tulisan ataupun perbuatan baik secara individu, kelompok atau berbentuk organisasi atau lembaga.⁴²

Tokoh agama juga merupakan sebutan dari ulama, pengertian Ulama, yaitu Ulama berasal dari bahasa Arab, jama⁴³ dari kata alim yang berarti orang yang mengetahui, orang yang berilmu. Ulama berarti para ahli ilmu atau para ahli pengetahuan atau para ilmuwan. Pemakaian perkataan ini di Indonesia agak bergeser sedikit dari pengertian aslinya dalam bahasa Arab. Di Indonesia *alem* diartikan seorang yang jujur dan tidak banyak bicara. Perkataan ulama⁴³ dipakai dalam arti mufrad, sehingga kalau dimaksud jama⁴³, ditambah perkataan para sebelumnya, atau diulang, sesuai dengan kaedah bahasa Indonesia, sehingga menjadi para ulama atau ulama-ulama.⁴³ Ulama-ulama yaitu orang-orang yang tinggi dan dalam pengetahuannya tentang agama Islam dan menjadi contoh ketauladanan dalam mengamalkan agama itu dalam kehidupannya.

⁴² Muh Ali Aziz, *"Ilmu Dakwah"*, (Jakarta: Kencana, 2004), hal.75.

⁴³ Taufik Abdullah, *"Agama dan Perubahan Sosial"*, (Jakarta: CV Rajawali, 1983), hal.3.

Dari penjelasan-penjelasan di atas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengertian Tokoh Agama/ Tokoh Ulama adalah orang yang memiliki atau mempunyai kelebihan dan keunggulan dalam bidang keagamaan.

Adapun Tokoh Agama/tokoh Ulama dalam penelitian ini adalah orang yang memiliki keunggulan dalam ilmu keagamaan yang menjadi pemimpin dalam suatu masyarakat untuk memberikan pengarahan hidup yang baik sesuai ketentuan Allah agar masyarakat tersebut dapat mencapai kebahagiaan dunia akhirat atau sekelompok orang yang terpandang di dalam masyarakat yang memiliki pengetahuan tentang agama yang tinggi.

Islam sebagai agama yang sempurna ternyata sudah mengajarkan kepada umatnya 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: الْإِيمَانُ بِضْعٌ وَسَبْعُونَ أَوْ بِضْعٌ
وَسِتُّونَ شُعْبَةً، فَأَفْضَلُهَا قَوْلُ لَا إِلَهَ إِلَّا اللَّهُ وَأَدْنَاهَا مَاطَةٌ الْأَذَى عَنِ الطَّرِيقِ، وَالْحَيَاءُ شُعْبَةٌ مِنَ الْإِيمَانِ

“Dari Abu Hurairah RA ia berkata: Rasulullah SAW 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 tersapat dua hal yaitu, *Qoulum* yang artinya perkataan dan *'Amalun* yang artinya adalah perbuatan. Seorang umat tidak bisa mengaku bahwa dirinya beriman namun perbuatan yang ia lakukan tidak mencerminkan keimanan.

Dalam hadits 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 di jalan.

Menurut Rasulullah SAW menyingkirkan gangguan pada jalan adalah salah satu cabang iman yang paling rendah. Rasulullah SAW juga mengajarkan kepada umatnya untuk berakhlak baik dengan bersikap ramah kepada lingkungan mereka. Salah satunya dengan menjaga lingkungan agar terbebas dari pengendara yang ugal-ugalan dan meminimalisir angka kecelakaan, maka diperlukan pemasangan alat pembatas kecepatan dengan memperhatikan ukuran, ketinggian dan kemiringan dengan baik.

Dalam hal ini Islam juga telah mengaturnya. Hal tersebut dilakukan pula dengan niat yang baik dan mencegah kemungkinan bahaya yang akan terjadi. Rasulullah SAW juga menerangkan bahwa perbuatan seseorang dengan niat dan tujuan yang benar akan menghindarkan dari bahaya.

Meskipun terdapat perbedaan pendapat mengenai hal ini namun dapat dihindari dengan syarat-syarat sebagai berikut:

1. Tidak menimbulkan bahaya bagi pengendara yang melintas dan tidak diletakkan di jalan yang memang rawan kecelakaan.
2. Pengendara dan pengguna jalan tidak merasa terganggu.
3. Telah mendapat izin dari pemerintah yang berwenang.
4. Dipasang sesuai dengan peraturan yang telah ditentukan oleh pihak berwenang.

Hal-hal yang terkait dengan catatan diatas dibuat supaya dalam pemasangan alat pembatas kecepatan dapat menjadi salah satu kemaslahatan bagi semuanya. Tidak hanya bagi 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.

C. Penelitian Terdahulu

Permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah Pemasangan Alat Pembatas Kecepatan. Kemungkinan sudah banyak literatur yang membahas tentang permasalahan ini namun belum ada yang membahas secara khusus tentang judul skripsi ini. Agar nantinya pembahasan lebih terfokus pada pokok permasalahan maka peneliti telah menggunakan beberapa literatur yang masih terkait pada pokok pembahasan yaitu diantaranya:

Pertama, dalam skripsi Fawaid mahasiswa Universitas Islam Negeri Surabaya tahun 2013 yang berjudul “Pemasangan Alat Penghambat Jalan Polisi Tidur di Jalan Umum Menurut Pasal 25 ayat 1 huruf (E) UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Perspektif Siyasah Syariyyah”. Dalam skripsi tersebut memiliki 2 rumusan masalah yang pertama yaitu bagaimana ketentuan pemasangan alat penghambat jalan polisi tidur di jalan umum menurut pasal 25 ayat 1 huruf (e) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan? Dan yang kedua adalah bagaimana perspektif siyasah syariyyah tentang pemasangan alat penghambat jalan polisi tidur di jalan umum? Dalam skripsi tersebut juga menjelaskan bahwa pemasangan polisi tidur di jalan umum yang dilakukan masyarakat belum sesuai dengan teknis dalam Undang-Undang Nomor 22 pasal 25 Ayat 1 Huruf e Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga dalam pembuatannya masyarakat tidak mengetahui secara benar berapa ketinggian dan berapa lebar polisi tidur yang seharusnya dibuat tersebut. Akibatnya banyak polisi tidur yang dibuat dapat membahayakan pengguna jalan.⁴⁴ Yang membedakan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yaitu pada penelitian Fawaid membahas mengenai pemasangan alat penghambat jalan di jalan umum dan ditinjau dari siyasah syariyyah sedangkan dalam penelitian yang dilakukan penulis membahas tentang pemasangan alat pembatas kecepatan di jalan lingkungan menurut Peraturan Menteri Perhubungan

⁴⁴ Fawaid, “*Pemasangan Alat Penghambat Jalan Polisi Tidur di Jalan Umum Menurut Pasal 25 ayat 1 huruf (E) UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Perspektif Siyasah Syariyyah*”, Skripsi, diterbitkan Universitas Islam Negeri Surabaya, 2013.

Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan dan ditinjau menurut tokoh agama.

Kedua, dalam skripsi Muhamad Ruby Khadafy mahasiswa Universitas Parahyangan tahun 2017 yang berjudul “Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Pemasangan Portal dan Polisi Tidur di Kota Bandung”. Dalam skripsi tersebut memiliki 3 rumusan masalah yaitu yang pertama adalah mengapa masyarakat belum mentaati mengenai tata tertib jalan dan fasilitas umum terutama dalam Pasal 37 huruf (n) Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 Tahun 2005 tentang penyelenggaraan ketertiban, kebersihan, dan keindahan tentang pemasangan portal dan polisi tidur? Yang kedua adalah faktor apa yang menyebabkan kesadaran hukum rendah sehingga mempengaruhi penerapan pasal 37 huruf n tentang penyelenggaraan ketertiban, kebersihan, dan keindahan tentang pemasangan portal dan polisi tidur di jalan umum? Dan yang ketiga adalah bagaimana upaya yang dilakukan pemerintah dalam penerapan pasal 37 huruf n tentang penyelenggaraan ketertiban, kebersihan, dan keindahan menyangkut pemasangan portal jalan dan polisi tidur? Dalam skripsi tersebut juga menjelaskan bahwa kawasan Kota Bandung memberikan ketidaknyamanan berlalu lintas dikarenakan banyaknya polisi tidur dan portal yang dipasang tanpa izin yang mempengaruhi ketertiban, kenyamanan dan keindahan Kota Bandung.⁴⁵ Yang membedakan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yaitu pada penelitian Muhamad Ruby Khadafy membahas mengenai

⁴⁵ Muhamad Ruby Khadafy, “Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Pemasangan Portal dan Polisi Tidur di Kota Bandung”, skripsi, diterbitkan Universitas Parahyangan, 2017.

ketertiban Dan keindahan Kota Bandung menurut Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 tahun 2005 Tentang penyelenggaraan ketertiban dan keindahan di Kota Bandung sedangkan penelitian yang dilakukan penulis membahas tentang pemasangan alat pembatas kecepatan di jalan lingkungan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan dan ditinjau menurut tokoh agama. Studi kasus di Kecamatan Ngunut Kabupaten Tulungagung.

Ketiga, dalam skripsi Dezan Maulana Sudarsono mahasiswa Universitas Pasundan tahun 2018 yang berjudul “Tinjauan Yuridis Terhadap Penggunaan *Speed Bumper* yang Merugikan Pengguna Jalan di Kabupaten Bandung Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan”. Dalam skripsi memiliki 2 rumusan masalah yaitu yang pertama adalah bagaimana implementasi legalitas penggunaan *speed bumper* di Kabupaten Bandung berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan dan peraturan terkait lainnya? Dan yang kedua adalah bagaimana pengawasan dan tindakan pemerintah Kabupaten Bandung mengenai pemberian sanksi administratif *speed bumper* yang tidak sesuai dengan standar Keputusan Menteri perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan? Dalam skripsi ini juga menjelaskan bahwa seluruh *speed bumper* yang berada di Kabupaten Bandung tidak mengantongi izin dan tidak sesuai dengan aturan yang berlaku yang mengakibatkan terganggunya perjalanan bagi pengendara

bahkan sampai mengakibatkan kecelakaan.⁴⁶ Yang membedakan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yaitu pada penelitian Dezan Maulana Sudarsono membahas mengenai Tinjauan Yuridis Terhadap Penggunaan Speed Bumper yang Merugikan Pengguna Jalan di Kabupaten Bandung Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan sedangkan penelitian yang dilakukan penulis membahas tentang pemasangan alat pembatas kecepatan di jalan lingkungan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan dan ditinjau menurut tokoh agama. Studi kasus di Kecamatan Ngunut Kabupaten Tulungagung.

Keempat, dalam skripsi Reki Fandi Siagian mahasiswa Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara tahun 2018 yang berjudul “Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pemakai Jalan dalam Rangka Efektivitas Penggunaan Alat Pembatas Kecepatan di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah”. Dalam skripsi memiliki rumusan masalah yaitu bagaimana implementasi kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan dalam rangka efektivitas penggunaan alat pembatas kecepatan di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah? Dalam skripsi ini juga menjelaskan bahwa pelaksanaan skripsi

⁴⁶ Dezan Maulana Sudarsono, *“Tinjauan Yuridis Terhadap Penggunaan Speed Bumper yang Merugikan Pengguna Jalan di Kabupaten Bandung Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan*, skripsi, diterbitkan Universitas Pasundan, 2018.

memiliki rumusan masalah yaitu bagaimana implementasi kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan masih kurang efektif, karena masih kurangnya sosialisasi dalam penyampaian mengenai alat pengendali dan pengaman pemakai jalan. Kemudian masih seringnya ditemui alat pembatas kecepatan yang melanggar aturan dan masih kurangnya pengetahuan tentang pembuatan alat pembatas kecepatan.⁴⁷ Yang membedakan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yaitu dalam penelitian Reki Fandi Siagian menggunakan analisis dari kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan dengan penelitian yang dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh Tengah yang membahas mengenai keefektivan penggunaan alat pembatas kecepatan sedangkan penelitian yang dilakukan penulis membahas tentang implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman pengguna Jalan disertai perspektif tokoh agama dengan studi kasus di Kecamatan Ngunut Kabupaten Tulungagung.

Penelitian terdahulu diatas sama-sama membahas tentang Pemasangan Alat Pembatas Kecepatan. Namun bedanya dengan penelitian yang akan disusun oleh peneliti kali ini adalah sumber hukum yang akan digunakan sebagai dasar penelitian dan juga fokus peneliti kepada jalan desa. Dalam penelitian ini peneliti menyusun tentang “Pemasangan Alat Pembatas

⁴⁷ Reki Fandi Siagian, *“Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pemakai Jalan dalam Rangka Efektivitas Penggunaan Alat Pembatas Kecepatan di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah”*, skripsi, diterbitkan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2018.

Kecepatan Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 Dan Tokoh Agama” (Studi Kasus di Kecamatan Ngunut, Kabupaten Tulungagung). Dalam penelitian ini peneliti akan mencari tahu bagaimana implementasi Pemasangan Alat Pembatas Kecepatan menurut masyarakat di Kecamatan Ngunut menurut hukum positif dan juga bagaimana Pemasangan Alat Pembatas Kecepatan menurut perspektif tokoh agama.