

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah Negara Hukum, dimana hal tersebut telah tecantum Pasal 1 Ayat 3 dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Hasil Amandemn Ke-4.¹

Hukum adalah peraturan yang berupa norma dan sanksi yang dibuat dengan tujuan untuk mengatur tingkah laku manusia, menjaga ketertiban, keadilan, mencegah terjadinya kehancuran. Hukum memiliki tugas untuk menjamin bahwa adanya kepastian hukum dalam suatu masyarakat. Pada subtansinya bahwa hukum tidak akan bisa lepas dari masyarakat.

Adapun Utrecht dalam bukunya “Pengantar Hukum Indonesia” memberikan pengertian mengenai hukum, yaitu himpunan peraturan-peraturan dan larangan-larangan) yang mengurus tata tertib suatu masyarakat dan karena harus ditaati oleh masyarakat.²

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan, menegaskan bahwa pembuatan speed bumper atau polisi tidur harus memenuhi segala kriteria yang diatur dalam

1 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

2 Utrecht, *Pengantar Hukum Indonesia*, Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 1989 hlm. 3

keputusan tersebut. Sehingga segala hal yang berkaitan dengan speed bumper yang ada di jalan saat ini, dimulai dari ketinggiannya yang beragam, penempatannya yang tidak tepat, bentuk dan bahan pembuatan speed bumper yang bermacam-macam, hingga aspek perizinan terhadap pembangunannya yang harus dipenuhi dan sanksi hukum yang mengancam para pembuat speed bumper, menjadi menarik untuk dikaji lebih dalam.³

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.

Klasifikasi Jalan

Berdasarkan Undang – Undang No. 38 tahun 2004 mengenai jalan, maka jalan dapat diklasifikasikan menjadi 3 klasifikasi jalan, yaitu :⁴

1. Klasifikasi jalan menurut peran dan fungsi,
2. Klasifikasi jalan menurut wewenang, dan
3. Klasifikasi jalan berdasarkan muatan sumbu.

³ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan

⁴ Eightfuturesuccessengineers, *Jalan dan Klasifikasinya*, dalam <https://eightfuturesuccessengineers.wordpress.com/2014/05/20/jalan-dan-klasifikasinya/>, diakses tanggal 20 Juli 2018, pukul 14.00

Klasifikasi Jalan Menurut Fungsi, klasifikasi jalan umum menurut peran dan fungsinya, terdiri atas:

- **Jalan Arteri**

Jalan arteri, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk (akses) dibatasi secara berdaya guna.

Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh jalan arteri adalah:

Kecepatan rencana > 60 km/jam.

Lebar badan jalan > 8.0 meter.

Kapasitas jalan lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata. Jalan masuk dibatasi secara efisien sehingga kecepatan rencana dan kapasitas jalan dapat tercapai. Tidak boleh terganggu oleh kegiatan local, lalu lintas local. Jalan arteri tidak terputus walaupun memasuki kota.

- **Jalan Kolektor**

Jalan kolektor, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh jalan kolektor adalah:

Kecepatan rencana > 40 km/jam.

Lebar badan jalan > 7.0 meter.

Kapasitas jalan lebih besar atau sama dengan volume lalu lintas rata-rata. Jalan masuk dibatasi secara efisien sehingga kecepatan rencana dan kapasitas jalan tidak terganggu. Tidak boleh terganggu oleh kegiatan lokal, lalu lintas lokal. Jalan kolektor tidak terputus walaupun memasuki daerah kota.

- **Jalan Lokal**

Jalan lokal, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh jalan lokal adalah:

Jalan lokal tidak terputus walaupun memasuki desa.

Lebar badan jalan > 6,0 meter.

Kecepatan rencana > 20 km/jam.

- **Jalan Lingkungan**

Jalan lingkungan, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Klasifikasi Jalan Menurut Wewenang, tujuan pengelompokan jalan dimaksudkan untuk mewujudkan kepastian hukum penyelenggaraan jalan sesuai dengan kewenangan pemerintah pusat dan pemerintah daerah.

Klasifikasi jalan umum menurut wewenang, terdiri atas:

- Jalan Nasional

Jalan nasional, merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

- Jalan Provinsi

Jalan provinsi, merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.

- Jalan Kabupaten

Jalan kabupaten, merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

- Jalan Kota

Jalankota, merupakan jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.

- Jalan Desa

Jalan desa, merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Klasifikasi Jalan Menurut Muatan Sumbu

- Jalan Kelas I

Jalan Kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2,5 meter, ukuran panjang

tidak melebihi 18 meter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan lebih besar dari 10 ton, yang saat ini masih belum digunakan di Indonesia, namun sudah mulai dikembangkan diberbagai negara maju seperti di Prancis telah mencapai muatan sumbu terberat sebesar 13 ton.

- Jalan Kelas II

Jalan Kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2,5 meter, ukuran panjang tidak melebihi 18 meter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 10 ton, jalan kelas ini merupakan jalan yang sesuai untuk angkutan peti kemas.

- Jalan Kelas IIIA

Jalan Kelas III A, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2,5 meter, ukuran panjang tidak melebihi 18 meter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

- Jalan Kelas IIIB

Jalan Kelas III B, yaitu jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2,5 meter, ukuran panjang tidak melebihi 12 meter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

- Jalan Kelas IIIC

Jalan Kelas III C, yaitu jalan lokal dan jalan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2,1 meter, ukuran panjang tidak melebihi 9 meter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

Jika mengacu pada Undang–Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan local dan jalan lingkungan. Dalam penjelasan Undang– Undang ini dijelaskan bahwa jalan di lingkungan perumahan ini termasuk dalam kategori jalan lingkungan yang dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata-rata rendah inilah dapat ditemukan speed bumper.⁵

Hal tersebut ditegaskan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Teddy Kusdiana dan Kasi Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung, Isnuri Winarko mengatakan, untuk membuat “speed bumper” sebenarnya baik warga maupun kontraktor atau pengembang perumahan harus mengajukan permohonan izin Kepala Dinas Perhubungan (Kadishub) setempat, sementara wewenang pemberian izin untuk pembuatan polisi tidur kini sudah dilimpahkan ke kecamatan. Hal ini ditujukan untuk mempermudah proses perizinan. Masyarakat tinggal mengajukan permohonan izin pembangunan speed bumper ke kelurahan dan akan ditindaklanjuti ke

⁵ Undang–Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan

kecamatan. Masyarakat harus mengisi formulir permohonan yang disetujui Lurah atau Kepala desa yang dilampiri denah lokasi, ukuran dan gambar polisi tidur yang dimohonkan sebab menurut Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Teddy Kusdiana, pembuatannya pun harus memenuhi ketentuan dan persyaratan teknis tertentu yang diatur dalam Keputusan Menteri Nomor 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Jalan.⁶

Khusus untuk wilayah Kabupaten Bandung, pembuat speed bumper yang tidak sesuai bisa dilaporkan. Sebab ketentuannya diperkuat Peraturan Daerah (Perda) Kabupaten Bandung Nomor 5 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Ketentraman, Ketertiban Umum dan Perlindungan Masyarakat. Dalam Perda tersebut Speed Bumper tertulis Tanggul pengaman jalan. Perda Kabupaten Bandung Nomor 5 Tahun 2015 pada BAB II tentang Tertib Jalan, Angkutan Jalan, dan Angkutan Sungai Pasal 5 ayat 1 butir f, berbunyi; “Setiap orang dilarang memasang tanggul pengaman jalan”.⁷

Speed Bumper dapat ditemukan di daerah pemukiman, gang-gang kecil, dan lingkungan jalan umum di Kabupaten Bandung. Contohnya di lingkungan Jalan Sukabirus, Kecamatan Dayeuhkolot dapat ditemukan Speed Bumper yang sudah kehilangan fungsinya melambatkan laju kendaraan dikarenakan kerusakan

6 Bale Bandung, “Polisi Tidur Sembarangan” <http://www.organisasi.org/1970/01/arti-singkatan-kasi-kepanjangan-dari-kasi-kamus-akronim-bahasa-indonesia.html>, Diakses Hari Jumat, Tanggal 13 April Tahun 2018, pukul 14.20.

7 Peraturan Daerah (Perda) Kabupaten Bandung Nomor 5 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Ketentraman, Ketertiban Umum dan Perlindungan Masyarakat

akibat dilalui kendaraan, dan terdapat juga speed bumper yang justru dapat mencelakakan pengendara jalan karena ukuran yang tidak sesuai dengan persyaratan pembuatan speed bumper pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan.

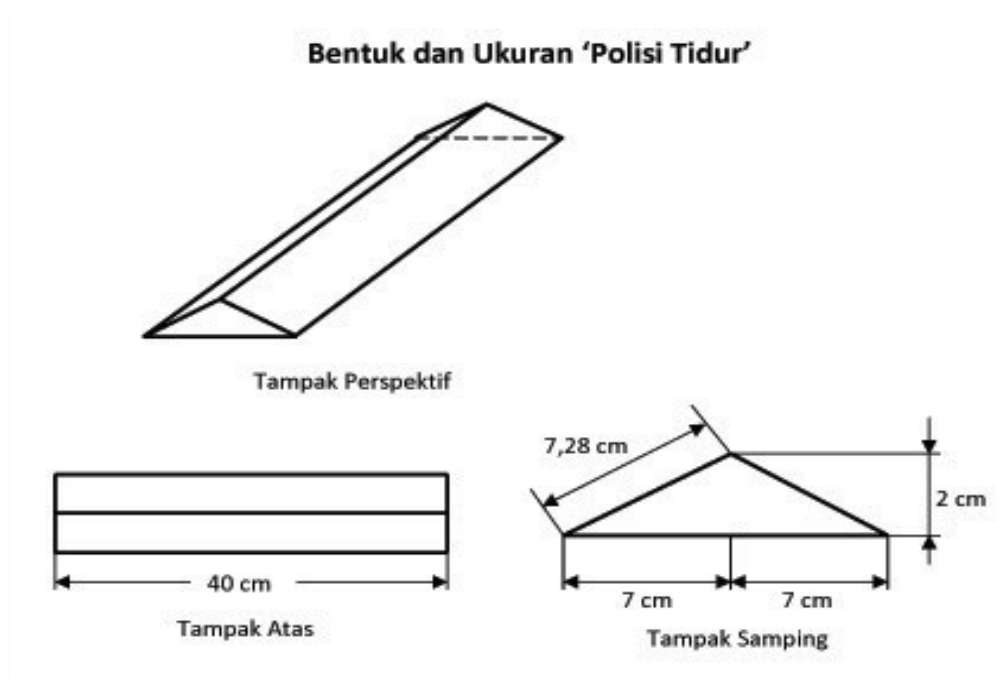
Lalu lintas berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Tinjauan utama dari peraturan lalu lintas ini dibuat adalah untuk mempertinggi mutu kelancaran dan keamanan dari semua lalu lintas di jalan-jalan. Identifikasi masalah-masalah yang dihadapi di jalan raya berkisar pada lalu lintas. Masalah-masalah lalu lintas, secara konvensional berkisar pada kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, kesabaran dan pencemaran lingkungan.⁸

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan mengaskan bahwa, ketinggian speed bumper dari pemukiman jalan yaitu maksimal 12 (dua belas) sentimeter dari pemukiman jalan dan untuk mengurangi resiko kecelakaan yang dapat terjadi karena speed bumper tersebut, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 61 Tahun 1993 Tentang Rambu-Rambu Lalu Lintas Di Jalan, sebelum

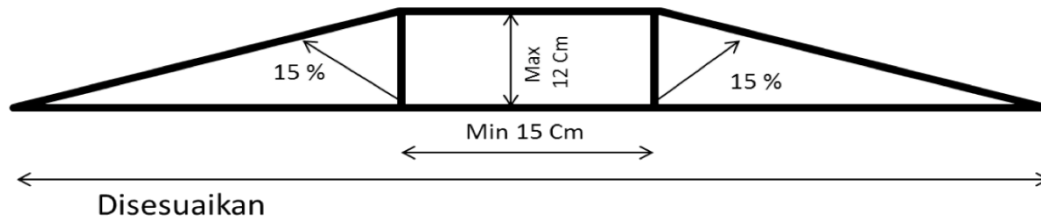
⁸ Soerjono Soekanto, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1989, hlm. 58.

adannya speed bumper dapat diberi rambu peringatan jalan cembung untuk mengingatkan pengemudi agar mengurangi laju kendaraannya sehingga kecelakaan atau peristiwa yang merugikan dikarenakan adanya speed bumper dapat dihindari.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pengama Pemakai Jalan Pasal 4 dan Pasal 5: "Alat pembatas kecepatan kendaraan hanya bisa dipasang di jalan pemukiman, jalan lokal kelas IIIC, dan jalan-jalan yang sedang dilakukan konstruksi. Selain itu perlu didahului dengan rambu peringatan"; Pasal 6: "Pembatas kecepatan kendaraan harus dibuat dengan ketinggian maksimal 12 cm, lebar minimal 15 cm, dan sisi miring dengan kelandaian maksimal 15%".



Gambar 1. Bentuk dan Ukuran *Speed Bumper* dari beberapa sisi



Gambar 2. Tampak *Speed Bumper* menurut Kelandaiannya

Terganggunya ruang manfaat jalan di jalan umum kan mengganggu kegunaan jalan yang diantaranya adalah sebagai prasarana pemenuh kebutuhan social.⁹

Atas alasan keamanan daerah perumahan atau alasan apapun, para pembuat speed bumper harus tetap tunduk dan taat akan peraturan hukum positif yang berlaku di Indonesia. Jika tidak mereka harus mempertanggungjawabkan setiap perbuatannya baik secara administratif maupun pidana.

Selanjutnya berdasarkan latar belakang masalah tersebut diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul:

“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”

⁹ Setjowarno, D, dan Frazila, R,B, *Pengantar Sistem Transportasi*, Edisi 1, Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata, 2001, hlm, 211

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan diatas, maka dirumuskan beberapa pertanyaan sebagai berikut:

1. 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?
2. 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?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengkaji dan menganalisa proses pelaksanaan hukum sebagai implementasi peraturan terkait permasalahan legalitas penggunaan speed bumper ditinjau dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3

Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan dan peraturan lainnya.

2. Untuk mengkaji dan menganalisa pengawasan dan penegakan terhadap sanksi seperti apa yang diberlakukan oleh para penegak hukum dan menindak laporan terkait speed bumper yang merugikan pengguna jalan di Kabupaten Bandung sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan dan peraturan lainnya.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian hukum ini diharapkan dapat memberikan kontribusi baik secara teoritis maupun praktis bagi masyarakat pada umumnya, para akademis maupun pemerintah, sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan manfaat baik Penelitian ini dapat mejadi karya tulis ilmiah yang dapat ditelaah dan dipelajari lebih lanjut dalam rangka pengembangan ilmu hukum pada umumnya, baik oleh rekan-rekan mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Pasundan Bandung

maupun oleh masyarakat luas sehingga memberikan sumbangan pemikiran ilmu hukum pada umumnya dan hukum mengenai administrasi ketatanegaraan khususnya baik segi administratif dan sanksi-sanksi administratifnya.

2. Kegunaan Praktis

Hasil Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumber tambahan pengetahuan yang diharapkan digunakan sebagai bahan informasi bagi pihak-pihak yang membutuhkan dan menjadi kontribusi wawasan bagi masyarakat, aparat penegak hukum, dan pemerintah Kabupaten Bandung dalam menegakan peraturan mengenai speed bumper, betapa pentingnya untuk tetap mempertahankan keamanan dan kenyamanan daerah pemukiman tetapi tetap meningkatkan keselamatan dan keamanan pengguna jalan dan meminimalisir hambatan-hambatan yang terjadi dalam praktik yang dihadapi untuk mewujudkan aturan tersebut.

E. Kerangka Pemikiran

Karakteristik hukum adalah memaksa disertai dengan ancaman dan sanksi. Tetapi hukum bukan dipaksa untuk membenarkan persoalan yang salah, atau memaksa mereka yang tidak berkedudukan dan tidak beruang. Agar peraturan-peraturan hidup kemasyarakatan benar-benar dipatuhi dan ditaati

sehingga menjadi kaidah hukum, maka peraturan kemasyarakatan tersebut harus dilengkapi dengan unsur memaksa. Dengan demikian, hukum mempunyai sifat mengatur dan memaksa setiap orang supaya menaati tata tertib dalam masyarakat serta memberikan sanksi yang tegas (berupa hukuman) terhadap siapa saja yang tidak mau mematuhi¹⁰

Alinea 4 Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yang tertuang dalam konsep supremasi hukum serta amanat yang tertuang dalam Pasal 1 ayat (3) amandemen ke IV Undang-Undang Dasar 1945, bahwa Negara Indonesia adalah negara hukum (*rechchtstaat*) bukan berdasarkan kekuasaan belaka (*machstaat*), sehingga apabila suatu tindakan harus berdasarkan atas hukum. Dalam kaitan dengan kalimat diatas, arti negara hukum tidak akan terpisahkan dari pilarnya itu sendiri yaitu paham kedaulatan hukum, paham itu adalah ajaran yang menyatakan bahwa kekuasaan tertinggi terletak pada hukum atau tiada kekuasaan lain apapun, terkecuali kekuasaan tertinggi terletak pada hukum atau tiada kekuasaan lain apapun, terkecuali kekuasaan hukum semata yang dalam hal ini bersumber pada Pancasila.

Negara bertanggung jawab melindungi setiap warga negara, menjunjung tinggi harkat dan martabat manusia, nilai-nilai moral, etika, akhlak mulia dan kepribadian luhur yang beriman dan bertakwa kepada Tuhan Yang Maha Esa. Maka dalam ragka menuju masyarakat yang adil dan makmur tersebut,

¹⁰ Suharto, dan Junaidi Efendi, *Panduan Praktis Bila Menghadapi Perkara Pidana, Mulai Proses Penyelidikan Sampai Persidangan*, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010, hlm.25-26

pemerintah telah melaksanakan program pembangunan di segala bidang termasuk dalam bidang hukum.¹¹

Van Kan mengatakan bahwa hukum bertujuan untuk menjaga kepentingan tiap-tiap manusia supaya kepentingan-kepentingan itu tidak dapat diganggu. Hukum mempunyai tugas untuk menjamin adanya kepastian hukum dalam masyarakat selain itu dapat pula disebutkan bahwa hukum mencegah dan menjaga agar setiap orang tidak menjadi hakim atas dirinya sendiri (*eigenrichting is verboden*).¹²

Semua cita cita negara dan tujuan hukum yang tertuang dalam dasar negara haruslah ditegakan dalam kehidupan bernegara. Namun cita-cita dan tujuan hukum tersebut mustahil tercapai tanpa adanya penegakan hukum.¹³

Hukum sebagai sistem tidak hanya mengacu pada aturan (*codes of rules*) dan peraturan (*regulations*), namun mencakup bidang yang luas, meliputi struktur, lembaga dan proses (*procedure*) yang mengisinya serta terkait dengan hukum yang hidup dalam masyarakat (*living law*) dan budaya hukum (*legal structure*).

11 Yesmil Anwar dan Adang. Sistem Peradilan Pidana (*Konsep, Komponen dan Pelaksanaannya dalam penegakan hukum di Indonesia*) Widya Padjajaran. Bandung, 2009, hlm. 282

12 C.S.T. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka. Jakarta, 1989, hlm, 44-45

13 Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2007, hlm. 8

Sebagaimana dijelaskan oleh Lawrence M.¹⁴ Friedman bahwa efektifitas hukum itu dipengaruhi oleh tiga faktor penting antara lain:

1. Substansi hukum
2. Struktur hukum
3. Kultur hukum

Ketiga faktor ini sangat tergantung satu sama lainnya, karena apabila substansi hukumnya sudah baik harus didukung oleh struktur hukum yang baik pula, demikian juga apabila kultur hukum sangat mempengaruhi dua faktor yang lainnya. Karena faktor kultur juga melahirkan apa yang dinamakan dengan kesadaran hukum.

Berl Kutchinky telah mengembangkan suatu teori mengenai kesadaran hukum, yang sebenarnya merupakan penerapan dari teori-teori yang mula-mula diketengahkan oleh Adam Podgorecki.¹⁵

Dalam teorinya Kutschinky, mengatakan bahwa kesadaran hukum yaitu variabel yang berisi 4 komponen yaitu:

1. Komponen **Legal Awareness** yaitu aspek mengenai pengetahuan terhadap peraturan hukum yang dimiliki oleh masyarakat. Jadi teori hukum menyatakan bahwa ketika hukum ditegakkan maka mengikat. Menurut *teori*

14 H. Syafruddin Kalo, *Penegakan Hukum Yang Menjamin Kepastian Hukum Dan Rasa Keadilan Masyarakat, Suatu Sumbangan Pemikiran*, www. google.com. Jakarta, 2010, hlm. 1

15 Otje Salman, *Sosiologi Hukum, Suatu Pengantar*, Armico, Bandung, 1989, hlm. 42

residu semua orang dianggap tahu hukum tapi kenyataannya tidak begitu, maka perlu Legal Awareness.

2. **Legal Acquaintances**: pemahaman hukum. Jadi orang memahami isi dari pada peraturan hukum, mengetahui substansi dari Undang-Undang.
3. **Legal Attitude** (sikap hukum). Artinya kalau seseorang sudah memberikan apresiasi & memberikan sikap: apakah Undang-Undang baik/ tidak, manfaatnya apa dan seterusnya.
4. **Legal Behavior** (perilaku hukum), orang tidak sekedar tahu, memahami tapi juga sudah mengaplikasikan. Banyak orang tidak tahu hukum tapi perilakunya sesuai hukum, begitu juga banyak orang tahu hukum tapi justru perilakunya melanggar hukum. Bahwa belum tentu ketentuan pertama menjadi prasarat ketentuan berikutnya. Hal yang lebih ideal, jika ke-4 ketentuan memenuhi syarat. Asumsinya hal di atas dalam keadaan normal ada proses sosialisasi hukum, penyuluhan, pendidikan hukum dan seterusnya.¹⁶

Pengertian negara hukum secara sederhana adalah negara yang penyelenggaraan kekuasaan pemerintahannya didasarkan atas hukum. Dalam negara hukum, kekuasaan menjalankan pemerintahan berdasarkan kedaulatan hukum (*supremasi hukum*) dan bertujuan untuk menjalankan ketertiban hukum.

16 Anonim, *Bahan Kuliah Sosiologi Hukum*, 2009, hlm. 24

Dengan demikian dalam negara hukum, kekuasaan negara berdasar atas hukum, bukan kekuasaan belaka serta pemerintahan negara berdasar pada konstitusi yang berpaham konstitusionalisme, tanpa hal tersebut sulit disebut sebagai negara hukum. Supremasi hukum harus mencakup tiga ide dasar hukum, yakni keadilan, kemanfaatan, dan kepastian.

Pemerintah merupakan kemudi dalam bahasa latin asalnya *Gubernaculum*. Pemerintah adalah organisasi yang memiliki kewenangan untuk membuat kebijakan dalam bentuk (*penerapan hukum dan undang-undang*) di kawasan tertentu. Kawasan tersebut adalah wilayah yang berada di bawah kekuasaan mereka. Pemerintah berbeda dengan pemerintahan. Pemerintah merupakan organ atau alat pelengkap jika dilihat dalam arti sempit pemerintah hanyalah lembaga eksekutif saja. Sedangkan arti pemerintahan dalam arti luas adalah semua mencakup aparatur negara yang meliputi semua organ-organ, badan atau lembaga, alat kelengkapan negara yang menjalankan berbagai aktivitas untuk mencapai tujuan negara. Lembaga negara yang dimaksud adalah lembaga eksekutif, legislatif, dan yudikatif.

Peraturan Daerah adalah Peraturan Perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dengan persetujuan bersama Kepala Daerah (gubernur atau bupati/walikota). Peraturan Daerah (Perda) adalah peraturan yang dibuat oleh pemerintah daerah provinsi dan kabupaten atau kota. Perda termasuk dalam peraturan perundang-undangan karena sejalan dengan

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Peraturan Daerah dibuat untuk melaksanakan peraturan perundangan yang lebih tinggi. Perda juga dibuat dalam rangka melaksanakan kebutuhan daerah.

Peraturan Daerah (perda) adalah instrument aturan yang secara sah diberikan kepada pemerintah daerah dalam menyelenggarakan pemerintahan di daerah. Sejak Tahun 1945 hingga sekarang ini, telah berlaku beberapa undang-undang yang menjadi dasar hukum penyelenggaraan pemerintahan daerah dengan menetapkan Perda sebagai salah satu instrumen yuridisnya.

Pengawasan adalah proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut. Controlling is the process of measuring performance and taking action to ensure desired results. Pengawasan adalah proses untuk memastikan bahwa segala aktifitas yang terlaksana sesuai dengan yang telah direncanakan. The process of ensuring that actual activities conform the planned activities.

Speed bumper adalah salah satu aplikasi karet untuk mendukung keselamatan di jalan raya. Panjang polisi tidur karet atau speed bumper dapat disesuaikan dengan lebar jalan raya atau sesuai kebutuhan.

Speed bumper didesain dalam bentuk panel-panel dengan ukuran sedang yang memiliki kesamaan bentuk sehingga mudah dipasang atau digabungkan,

dilengkapi juga dengan polisi tidur karet berbentuk setengah lingkaran untuk dipasang pada ujung-ujung dari rangkaian polisi tidur karet / rubber speed bumper tersebut.

Tujuannya sebagai pengaman dan membuat rangkaian polisi tidur karet akan lebih awet. Polisi tidur karet / rubber speed bump diproduksi dalam warna hitam dan kuning menggunakan bahan karet yang tahan cuaca sehingga produk ini sesuai untuk pemakaian indoor maupun outdoor.

Menurut hukum administrasi, setiap tindakan yang menimbulkan khususnya antara pemerintah dengan rakyat yang dapat dikenakan sanksi administratif yang berupa sanksi punitive yang ditunjukkan untuk memberi hukuman pada seseorang, misalnya denda administratif, dan juga terdapat sanksi regresif, yaitu sanksi yang diterapkan, sebagai ganjaran bagi pelaku yang melanggar aturan hukum.

Keberadaan speed bumper yang terdapat di jalan kawasan pemukiman atau jalan umum tengah menjadi sorotan, karena hamper dapat dipastikan bahwa 90% tidak memiliki izin. Ini membuktikan kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung terhadap legalitas penggunaan speed bumper ini. Sehingga secara langsung telah mempengaruhi munculnya perbuatan hukum. Untuk melindungi warga negara dari perbuatan hukum dan memberikan penjelasan mengenai speed bumper pemerintah menuangkannya dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994

Tentang Alat Pengendali Dan Pengama Pemakai Jalan yang diatur mengenai spesifikasi pembuatan speed bumper yang sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Alat penghambat jalan atau speed bumper yang umumnya ada di Indonesia lebih banyak yang bertentangan dengan disain speed bumper yang diatur berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 dan hal yang demikian ini bahkan dapat membahayakan keamanan dan kesehatan para pemakai jalan tersebut. Karena kebanyakan masyarakat yang melakukan pembuatan polisi tidur tidak mematuhi aturan dan tata cara pembuatan speed bumper menurut Undang-Undang yang berlaku, masyarakat dalam pemasangan alat penghambat jalan “polisi tidur” di jalan umum dengan aturan dan kepentingan pribadi mereka.

Alat penghambat jalan speed bumper dalam banyak kasus keberadaannya dibuat untuk membatasi kecepatan, khususnya pada lingkungan pemukiman telah menjadi momok bagi pengendara kendaraan karena seringkali menyebabkan kecelakaan dan menimbulkan ketidaknyamanan. Pemasangan alat penghambat jalan “speed bumper” secara tidak proporsional dan tidak sesuai aturan menjadi penyebab kondisi tersebut.¹⁷

Pembangunan speed bumper yang berada di kompleks perumahan ataupun jalan pemerintah sekalipun masih banyak yang tidak memenuhi standar, hal yang

17 Opini, *Nihil Polisi Tidur*, dalam <http://www.dawing.com>, diakses tanggal 13 April 2018, pukul 16.53

paling penting untuk diperhatikan adalah standar speed bumper yang sesuai dengan keterangan yang diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Teddy Kusdiana, karena bila tidak memenuhi standar berarti telah melanggar ketentuan pasal 4 ayat (1) j.o pasal 5 ayat (1) sampai ayat (3) dan pasal 6 ayat (1) sampai ayat (4).

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pemakai Jalan yang menyatakan bahwa:

Pasal 4

- (1) Alat pembatas kecepatan ditempatkan pada:
 - a. Jalan dilingkungan pemukiman;
 - b. Jalan local yang mempunyai kelas jalan III C;
 - c. Pada jalan – jalan yang sedang dilakukan pekerjaan kontruksi.

Pasal 5

- (1) Penempatan alat pembatas kecepatan pada jalur lalu lintas dapat didahului dengan pemeberian tanda dan pemasangan rambu – rambu lalu lintas sebagaimana dalam Lampiran I Tabel 1 No. 6b Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 61 Tahun 1993 tentang Rambu – rambu Lalu Lintas di Jalan.
- (2) Penempatan alat pembatas kecepatan pada jalur lalu lintas harus diberi tanda berupa garis serong dari cat berwarna putih.
- (3) Pemasangan rambu dan pemberian tanda sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), digunakan untuk memberi peringatan kepada pengemudi kendaraan bermotor tentang adanya alat pembatas kecepatan di depannya.

Pasal 6

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

- (4) Bentuk dan ukuran alat pembatas kecepatan sebagaimana dalam Lampiran gambar Keputusan ini

Peraturan mengenai speed bumper pun telah diatur dalam pasal 5 huruf f BAB II tentang Tertib Jalan, Angkutan Jalan, dan Angkutan Sungai pada Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Nomor 5 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Ketenteraman, Ketertiban Umum, Dan Pelindungan Masyarakat yang menyatakan bahwa :

Pasal 5

- (1) Setiap Orang dilarang :
f. memasang tanggul pengaman Jalan

Pembuatan Alat Pembatas Kecepatan oleh beberapa pihak masyarakat yang mengabaikan keamanan lalu lintas ini juga dapat dikatakan telah merintang jalan umum karena dapat mengakibatkan terganggunya fungsi jalan, hal tersebut telah diatur dalam Pasal 28 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan yang mengatakan bahwa :

- 1) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan.
- 2) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1).

Pada Pasal 274 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa ketentuan pidana Pasal 28 adalah:

- 1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28

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

Berdasarkan pasal 62 angka (1) Undang – Undang tentang Jalan, masyarakat berhak untuk memberi masukan terhadap penyelenggaraan jalan dalam rangka pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan. Penjelasan pasal ini tidak membolehkan masyarakat untuk membangun speed bumper guna melambatkan jalur kendaraan dalam ruang jalan.

Maraknya pembuatan Alat Pembatas Kecepatan di daerah - daerah pemukiman khususnya di lingkungan Jalan Sukabirus, Kecamatan Dayeuhkolot merupakan contoh kurangnya kesadaran hukum masyarakat. Hal ini dikarenakan dalam hal mengawasi penggunaan Alat Pembatas Kecepatan ini masih adanya faktor penghambat yang dihadapi oleh Pemerintah Kabupaten Bandung. Karena jika saja pengawasan berjalan dengan baik, maka keberadaan speed bumper yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada dapat dihilangkan. Faktor ketidaktahuan akan adanya peraturan yang mengatur tentang speed bumper diungkapkan oleh sebagian besar masyarakat Kabupaten Bandung sehingga sanksi yang mengancam di dalam aturan tersebut tidak dapat berjalan sebagai mana mestinya.

F. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan penelitian ini adalah:

1. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis yaitu menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori diantaranya teori perizinan, penegakan hukum, kepatuhan hukum dan sanksi serta teori hukum hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan speed bumper.¹⁸ Dengan penerapan data yang diperoleh sebagaimana adanya, kemudian dianalisis untuk menghasilkan beberapa kesimpulan.¹⁹

2. Metode Pendekatan

Peneliti menggunakan metode yang bersifat yuridis normatif ditunjang dengan teori perizinan, penegakan hukum, kepatuhan hukum dan sanksi, yaitu metode pendekatan dengan menggunakan bahan pustaka atau data yang mencakup bahan hukum primer, sekunder dan tersier yang ada sebagai alat untuk menyelesaikan permasalahan yang dihadapi.²⁰ Sedangkan pendekatan standar penggunaan dan sanksi digunakan untuk menelaah proses standarisasi speed bumper sehingga mendapatkan perizinan yang ditempuh dalam pengurusan izin terhadap speed bumper, dan pendekatan sanksi digunakan

18 Op.cit, hlm, 14.

19 Ronny Hanitjo Soemitro, *Metodologi penelitian hukum dan Junimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1990, hlm, 97.

20 Soerjono Soekamto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI-PRESS, 2006, hlm 52.

untuk menelaah sanksi yang dikeluarkan aparat penegak hukum dalam rangka menanggulangi pelanggaran.

Serta pendekatan mengenai penegakan hukum dan kepatuhan hukum yakni dalam pelaksanaan penegakan hukum perlu adanya suatu penyuluhan hukum guna untuk mencapai kepatuhan hukum yang tinggi dalam masyarakat sehingga masyarakat dapat menghayati hak dan kewajiban asasi masyarakat dalam rangka tegaknya hukum, tegaknya keadilan, ketertiban hukum, kepastian hukum dan terbentuknya sikap dan perilaku yang taat pada hukum. Secara spesifik metode pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan dan regulasi yang berkaitan dengan speed bumper. Dalam penelitian ini, selain menggunakan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pemakai Jalan dan peraturan hukum lain yang terkait dengan keberadaan speed bumper di Kabupaten Bandung.

3. Tahap Penelitian

Penelitian yang dilakukan oleh Peneliti adalah dengan studi kepustakaan dan studi lapangan. Penelitian kepustakaan digunakan dalam upaya mencari data sekunder yang meliputi bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.²¹

²¹ Op, cit, hlm, 14

- a) Bahan hukum primer, yaitu bahan – bahan hukum yang mengikat.²² Bahan hukum primer terdiri dari beberapa peraturan perundang – undangan sebagai berikut:
- 1) Undang–Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945;
 - 2) Undang–Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan;
 - 3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - 4) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan;
 - 5) Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Nomor 5 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Ketenteraman, Ketertiban Umum, Dan Pelindungan Masyarakat.
- b) Bahan – bahan hukum sekunder, yaitu bahan – bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer.²³ Bahan hukum sekunder berupa :
- 1) Buku – buku mengenai Hukum Tata Negara, Hukum Administrasi Negara Hukum Perizinan, Administrasi Birokrasi Pelayanan Publik, Hukum Pidana, Tata Cara Penulisan Hukum, dan Penegakan Hukum;
 - 2) Tulisan para ahli hukum tentang Perizinan, Sanksi, dan Penegakan Hukum;
 - 3) Jurnal hukum yang membahas tentang Hukum Tata Negara, Hukum Administrasi Negara, dan Penegakan Hukum.
- c) Bahan – bahan hukum tersier, yaitu bahan – bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan sekunder.²⁴

22 Soerjono Soekanto, loc, cit.

23 Ibid.

24 Ibid.

Bahan – bahan hukum tersier dapat berupa artikel, paper maupun surat kabar yang membahas mengenai speed bumper.

- d) Kepustakaan elektronik, di dalam melakukan penelitian ini penulis juga mengumpulkan data – data dan literature dan sumber terkait speed bumper yang diakses melalui media internet.

4. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan suatu proses pengadaan data untuk keperluan penelitian. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Studi Dokumen

Studi Dokumen adalah gejala-gejala yang diteliti. Gejala-gejala tersebut merupakan data yang diteliti, sebagaimana juga dengan hasilnya juga disebut data. Penulisan melakukan penelitian terhadap dokumen yang erat kaitannya dengan objek penelitian untuk mendapatkan landasan teoritis dan untuk memperoleh informasi dalam bentuk formal dan data resmi mengenai masalah yang diteliti yaitu dengan cara:

- a) Inventarisasi hukum positif Indonesia
- b) Inventarisasi asas-asas hukum
- c) Inventarisasi teori-teori filsafat khususnya yang berkaitan dengan perkembangan hukum.
- d) Menganalisis sejauh mana sinkronisasi dan harmonisasi aturan hukum baik secara horizontal maupun vertikal.
- e) Menemukan, mengumpulkan dan memahami kembali segala aturandan teori serta pandangan hukum.

Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh Penulis adalah dengan melakukan studi kepustakaan dilakukan terhadap data sekunder untuk mendapatkan landasan teoritis, beberapa pendapat – pendapat atau hasil tulisan – tulisan para ahli hukum serta para aparaturnya penegak hukum, yaitu Polisi, Jaksa, Hakim, Pegawai Dinas Perhubungan, dan penegak hukum Peraturan Daerah yaitu Satuan Polisi Pamong Praja untuk mendapatkan informasi baik dalam bentuk ketentuan formal maupun data melalui naskah resmi.²⁵

b. Studi Lapangan

Teknik yang digunakan dengan mengumpulkan data lapangan adalah wawancara, yang di maksud dengan wawancara yaitu cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya langsung kepada narasumber sebagai pihak yang diwawancarai.

Wawancara merupakan suatu proses interaksi dan komunikasi. Hasil wawancara ditentukan oleh beberapa faktor yang berinteraksi dan mempengaruhi arus informasi. Faktor-faktor itu ialah pewawancara yang diwawancarai topik penelitian yang tertuang dalam daftar pertanyaan dan situasi wawancara.

Wawancara digunakan sebagai penunjang dalam, memperoleh data primer, yaitu dengan pihak – pihak yang terkait dengan permasalahan hukum yang akan dibahas di dalam penulisan ini.²⁶

²⁵ Abdulkadir Muhammad, Hukum dan Penelitian Hukum, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004, hlm, 80.

²⁶ Ibid.

5. Alat Pengumpulan Data

Studi kepustakaan, dimana peneliti melakukan pengumpulan terhadap sumber data yang berupa buku-buku perundang-undangan, karangan ilmiah, makalah, surat kabar, dan bahan-bahan hukum lain. Alat Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

a. Penelitian Kepustakaan

Alat pengumpulan data dilakukan dengan cara mengintervensi bahan-bahan buku berupa catatan tentang bahan-bahan yang relevan dengan topik penelitian.

b. Penelitian Lapangan

Alat pengumpulan data yang digunakan berupa daftar pertanyaan yang rinci untuk keperluan wawancara yang merupakan proses tanya jawab secara lisan, kemudian direkam melalui alat perekaman seperti handphone atau tape recorder dan dituangkan kedalam tulisan.

6. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan Penulis adalah yuridis kualitatif dimana data – data yang telah diperoleh akan dianalisis tidak menggunakan rumus matematis dan selanjutnya disajikan secara deskriptif dalam bentuk kalimat sehingga memudahkan dengan pemahaman hasil analisis.²⁷

Proses penelitian ini digunakan kajian analisis secara *yuridis kualitatif* dengan cara menggabungkan data hasil studi literatur. Data tersebut kemudian

²⁷ Ibid, hlm, 127.

diolah dan dicari keterkaitan serta hubungan antara satu dengan yang lainnya,

dengan memperhatikan:

- a. Hierarchy perundang-undangan
- b. Kepastian hukum
- c. Memperhatikan sinkronisasi dan harmonisasi hukum baik vertikal maupun horizontal.

Dengan demikian maka setelah data primer dan data sekunder berupa dokumen diperoleh lengkap, selanjutnya dianalisis dengan peraturan yang

berkaitan dengan masalah yang diteliti.

Analisis juga dengan menggunakan sumber-sumber dari para ahli berupa pendapat dan teori yang berkaitan dengan masalah tindak pidana khususnya yang berkaitan dengan masalah tindakan main hakim sendiri.

7. Lokasi Penelitian

Untuk mengumpulkan data yang diperlukan, penelitian akan dilakukan di:

- a) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Pasundan Bandung, Jalan Lengkong Dalam No. 18 Bandung;
- b) Perpustakaan Umum Provinsi Jawa Barat, Jalan Soekarno Hatta No. 629 Bandung;
- c) Perpustakaan Mochtar Kusumaatmadja di Fakultas Hukum Universitas Padjajaran;
- d) Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung;
- e) Jalan Sukabirus dan Sukapura Kecamatan Dayeuhkolot Kabupaten Bandung.

8. Jadwal Penelitian

No.	KEGIATAN	Tahun 2018					
		April	Mei	Juni	Juli	Agustus	September
1	Persiapan/Penyusunan Proposal	■					
2	Bimbingan Penulisan Proposal	■					
3	Seminar Proposal				■		
4	Persiapan Penelitian		■				
5	Pengumpulan Data		■	■			
6	Pengolahan Data		■	■			
7	Analisis Data		■	■			
8	Penyusunan Hasil penelitian ke dalam Bentuk Penulisan Hukum			■	■		
9	Sidang Kompresif						■
10	Perbaikan						■
11	Penjilidan						■
12	Pengesahan						■

Catatan: Jadwal di atas dapat berubah sewaktu – waktu berdasarkan situasi dan kondisi juga disesuaikan dengan kebutuhan peneliti.

G. Sistematika Penelitian

Sistematika penulisan dalam penulisan hokum (skripsi) ini terditi dari 5 (lima) bab, dan dalam bab-bab tersebut terdapat beberapa sub-bab sebagaimana tersusun sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis menjelaskan mengenai latar belakang penelitian, identifikasi masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kerangka pemikiran, dan metode pelaksanaan kegiatan.

BAB II TINJAUAN UMUM MENGENAI TEORI PENEGAKAN HUKUM PENGGUNAAN SPEED BUMPER, IMPLEMENTASI SANKSI ADMINISTRATIF DAN LEGALITAS TERHADAP SPEED BUMPER.

Dalam bab ini penulis menjelaskan dan menguraikan tentang teori negara hukum, rumusan mengenai sanksi, izin speed bumper dan unsur – unsur juga faktor –faktor yang mempengaruhi penegakan hukum speed bumper.

BAB III KEBERADAAN SPEED BUMPER YANG TIDAK SESUAI STANDAR DI WILAYAH KABUPATEN BANDUNG SERTA

PERAN PEMERINTAH DALAM PENANGANAN SPEED BUMPER.

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang deskripsi pembangunan alat pengendali kecepatan jalan, peran pemerintah dalam penanganan mengenai keberadaan speed bumper khususnya di kabupaten bandung.

BAB IV ANALISIS YURIDIS TERHADAP KEBERADAAN ALAT SPEED BUMPER YANG TIDAK SESUAI STANDAR DAN MERUGIKAN PENGGUNA JALAN DI KABUPATEN BANDUNG BERDASARKAN KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 3 TAHUN 1994 TENTANG ALAT PENGENDALI DAN PENGAMAN PEMAKAI JALAN

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang peranan pemerintah kabupaten bandung dalam penertiban speed bumper dihubungkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pemakai Jalan sehingga tidak adanya kecelakaan yang merugikan pengendara jalan, upaya hukum untuk pengendalian dari bahaya speed bumper yang dilakukan untuk mengurangi kecelakaan di kabupaten bandung.

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini penulisan akan membahas mengenai kesimpulan dari segala pembahasan tentang penulisan hokum yang dikaji dan sebagai jawaban atas identifikasi masalah serta memuat mengenai saran.