

**POLITIK HUKUM PENGATURAN ALAT PEMBATAS  
KECEPATAN DI KOTA PEKANBARU**

**Oleh : Ester Nataliana**

**Pembimbing I : Dr. Dessy Artina, S.H., M.H**

**Pembimbing II : Widia Edorita, S.H., M.H**

**Alamat : Jalan Meranti Gang Sempurna IV nomor 15, Pekanbaru-Riau**

**Email: [esternataliana01@gmail.com](mailto:esternataliana01@gmail.com)**

**ABSTRACT**

*A speed limiting device, or in layman's term, a speed bump, and commonly known as polisi tidur (lit. sleeping policeman) in Indonesia, is a traffic engineering tool that functions to control the speed of vehicles traversing on a road, particularly in residential areas to protect road users. The installation of a speed limiting device that is not in accordance with the existing standard safety procedure or regulation may cause discomfort to vehicle users passing over it or even result in danger or other disruptions.*

*The purpose of this research is to conduct an in-depth study into the legal politics governing the regulation of speed limiting devices in Indonesia and to determine the ideal regulatory arrangements for speed limiting devices in the city of Pekanbaru. The research focuses on establishing evidence that there is no regulation that authorizes Pekanbaru citizens to make or install speed limiting devices at their own discretion.*

*The research was conducted using an empirical judicial approach, which is a type of field research that examines the existing legal policies and observes what happens in its actual implementation in the society. The research data was gathered using 2 (two) data collection techniques, interviews and library research, and analyzed using a qualitative approach that produces descriptive data containing discussions or explanations on the features of the respondents based on their writing, verbal statements or real behavior. Based on the discussions, conclusion was drawn with deductive reasoning, which is a top-down logical approach of drawing conclusion starting from the general to the specific, whereby the researcher arrives at a conclusion by observing real variables and inferring specific information from the observation.*

*The findings of this study suggest the fact that legal politics is manifested in the revision or amendments of legislation. In this case, it can be interpreted that the ebb and flow, or the continuous revision of laws governing speed limiting devices indicates the involvement of legal politics in regulating speed limiting devices in Indonesia, which leads to the change in the format or form of the regulation pertaining to speed limiting devices in Indonesia, particularly in Pekanbaru. To deal with the problem of speed limiting devices in Pekanbaru, it is recommended that a local regulation called the Mayor Regulation of Pekanbaru City be established as an ideal regulatory framework for speed limiting devices in Pekanbaru.*

**Keywords : Legal Politics - Ideal Regulatory Arrangements - Speed Limiting Device**

## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Pemerintah Negara Republik Indonesia mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Semua itu dilakukan dengan membuat berbagai aturan hukum. Salah satu alat rekayasa lalu lintas yang penulis jadikan objek pembahasan utama dalam penelitian ini adalah Alat pembatas kecepatan atau yang lebih dikenal dengan kata polisi tidur yang berupa peninggian sebagian badan jalan yang melintang terhadap sumbu jalan dengan lebar, tinggi dan kelandaian tertentu<sup>1</sup> untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatan kendaraannya atau 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.

Peraturan dibuat untuk menegaskan mengenai pembuatan alat pembatas kecepatan atau yang lebih kita kenal dengan bahasa polisi tidur harus memenuhi segala kriteria.<sup>2</sup> Sehingga segala hal yang berkaitan dengan alat pembatas kecepatan yang ada di jalan saat ini, dimulai dari ketinggiannya yang beragam, penempatannya yang tidak tepat, bentuk dan bahan pembuatan alat pembatas kecepatan yang bermacam-macam, hingga aspek perizinan terhadap pembangunannya yang harus dipenuhi dan sanksi hukum yang mengancam para pembuat alat pembatas kecepatan, menjadi menarik untuk dikaji lebih dalam.

Berdasarkan pengakuan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu Bapak Edy Syofyan, A.Ma PKB, SE, M..Si selaku Kepala

Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang mengatakan berdasarkan survey keliling yang mereka lakukan memang banyak alat pembatas kecepatan yang tidak beraturan.<sup>3</sup> Lalu apa dasar hukum yang dipakai oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam menghadapi dan menindak lanjuti permasalahan demikian? Hal ini jugalah yang akan dikaji oleh penulis dalam penelitian ini.

Masyarakat tidak bisa sembarangan membuat atau memasang alat pembatas kecepatan didepan rumahnya. Karena ada prosedur yang harus dilalui sesuai aturan hukum yang berlaku.<sup>4</sup> Seorang Polisi Unit Satuan Lalu Lintas Kota Pekanbaru yang diwawancarai oleh penulis pada Hari Selasa, 2 Juni 2020 Pukul 14.30 WIB yaitu Bapak Dodi Sahputra, SH, MH juga memberi pernyataan bahwa “selama saya bertugas di jalan, saya selalu berpindah-pindah tempat ditugaskan, ke jalan ini dan itu, saya memang melihat banyak polisi tidur yang tidak sesuai dengan peraturan di jalan kota pekanbaru ini, apalagi yang tidak diberi warna hitam kuning atau hitam putih seperti yang diatur itu kan bisa terkejut si pengendara yang tidak punya lampu kendaraan ketika berkendara dimalam hari, coba saja bayangkan.”

Berdasarkan pernyataan tersebut ternyata yang terjadi dimasyarakat kota pekanbaru bukan hanya karena tinggi dan bahan yang tidak sesuai, alat pembatas kecepatan atau polisi tidur yang tidak diberi rambu atau tanda sebagaimana diatur dalam pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan juga menjadi bahaya bagi pengendara yang tidak waspada dengan keberadaannya.

---

<sup>1</sup> Pasal 3 Ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan

<sup>2</sup> Pasal 2,3 dan 38 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

---

<sup>3</sup> Hasil Wawancara dengan Bapak Edy Syofyan, A.Ma PKB, SE, M..Si, jabatan Kepala Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, pada tanggal 03 Juli 2020, pukul 10.30 WIB

<sup>4</sup> Hasil Wawancara dengan Bapak Kenmurito selaku Kepala seksi manajemen kebutuhan lalu lintas di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, pada tanggal 03 Juli 2020, pukul 14.00 WIB.

Salah satu korban yang pernah mengalaminya adalah saudara laki-laki penulis bernama Anggi Pranata, kejadian ini terjadi di jalan meranti gang sempurna IV RT 03/RW 06 Kelurahan Labuh baru, ia mengalami kecelakaan akibat terkejut dengan keberadaan polisi tidur yang ada didepannya, polisi tidur itu bentuknya memang sangat tidak beraturan dan terbuat dari semen serta berwarna sama dengan jalan yang ia lalui pada malam hari, lampu jalan pun tidak tersedia disekitar polisi tidur tersebut, akibatnya ia mengalami luka ringan ditangan dan luka jahit dibagian kaki kirinya karena terjatuh dari kendaraannya. Penulis menjadi saksi sekaligus adik yang harus merawat korban selama 2 Minggu di Rumah Sakit Santa Maria Pekanbaru. Kejadian ini dialaminya pada tanggal 21 bulan januari 2020.<sup>5</sup> Itu artinya alat pembatas kecepatan di jalan pemukiman Kota Pekanbaru yang tidak sesuai dengan fungsi sebagaimana seharusnya malah akan mendatangkan permasalahan bagi pengguna jalan.

Di Kota Pekanbaru memang saat ini sudah ada Peraturan Daerah yang mengatur tentang alat pembatas kecepatan yaitu dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan isi Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan itu dapat kita ketahui bahwa Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengatur mengenai apakah sebenarnya masyarakat Kota Pekanbaru berhak untuk membuat atau memasang sendiri alat pembatas kecepatan? Akibat ini muncul pertanyaan-pertanyaan lain seperti bagaimana dengan peraturan-peraturan lainnya yang berlaku di negara Republik Indonesia terhadap alat pembatas kecepatan ini? Apakah peraturan-peraturan itu sudah mengatur khususnya pengaturan hak masyarakat Kota Pekanbaru sebagai warga negara Indonesia untuk membuat atau memasang sendiri alat pembatas kecepatan?

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“POLITIK HUKUM**

## **PENGATURAN ALAT PEMBATAS KECEPATAN DI KOTA PEKANBARU”**

### **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimanakah politik hukum pengaturan alat pembatas kecepatan di Indonesia?
2. Apa pengaturan yang ideal terhadap alat pembatas kecepatan di Kota Pekanbaru?

### **C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

#### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui politik hukum pengaturan alat pembatas kecepatan di Indonesia.
- b. Untuk mengetahui pengaturan yang ideal terhadap alat pembatas kecepatan di Kota Pekanbaru.

#### **2. Kegunaan Penelitian**

- a. Sebagai salah satu prasyarat untuk memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Riau.
- b. Untuk menambah pengetahuan dan pemahaman bagi penulis khususnya mengenai masalah yang diteliti.
- c. Sebagai sumbangan pemikiran penulis kepada seluruh pembaca maupun terhadap instansi-instansi dan terhadap almamater Universitas Riau

### **D. Kerangka Teori**

#### **1. Teori Peraturan Perundang-undangan**

Dalam karya ilmiah ini penulis menggunakan Teori Hans Kelsen yang terkenal yaitu *Stufenbau Theory* dan *General Theory of Law and State*. Dimana seperti yang kita ketahui tata urutan Peraturan Perundang-undangan dalam Sistem Hukum di Indonesia menganut teori hierarki norma hukum dikemukakan oleh Hans Kelsen. Kelsen berpendapat bahwa norma-norma hukum itu berjenjang-jenjang dan berlapis-lapis dalam suatu hierarki tata susunan atau yang disebut dengan dimana suatu norma yang lebih rendah berlaku, bersumber dan berdasar pada norma yang lebih tinggi lagi, demikian seterusnya norma yang tidak dapat ditelusuri lebih lanjut dan bersifat hipotetis dan fiktif, yaitu norma dasar (*Grundnorm*)<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Wawancara dengan Anggi Pranata selaku warga yang menjadi korban kecelakaan akibat polisi tidur yang ada di jalan meranti, RT 03/RW 06, Kelurahan labuhbaru timur, wawancara pada tanggal 04 Juni 2020, pukul 14.00 WIB.

<sup>6</sup>Hans Kelsen, *Teori Hukum Murni : Dasar-dasar Ilmu Hukum Normatif-Deskriptif*, Rimdi Press, Jakarta : 1995, hlm. 110-125

## 2. Teori Politik Hukum

Padmo Wahyono dalam bukunya *Indonesia Negara Berdasarkan atas Hukum*<sup>7</sup> mendefinisikan politik hukum sebagai kebijakan dasar yang menentukan arah, bentuk maupun isi dari hukum yang akan dibentuk. Definisi ini masih bersifat abstrak dan kemudian dilengkapi dengan sebuah artikelnya yang berjudul *Menyelidik Proses Terbentuknya Perundang-Undangan*, yang dikatakan bahwa politik hukum adalah kebijakan penyelenggara negara tentang apa yang dijadikan kriteria untuk menghukumkan sesuatu. Dalam hal ini kebijakan tersebut dapat berkaitan dengan pembentukan hukum, penerapan hukum dan penegakannya sendiri.<sup>8</sup>

Penulis menggunakan teori politik hukum menurut Padmo Wahyono yaitu bahwa Politik hukum adalah arah kebijakan hukum (*legal policy*) yang dibuat secara resmi oleh Negara tentang hukum yang akan diberlakukan atau tidak akan diberlakukan untuk mencapai tujuan Negara.<sup>9</sup>

## E. Kerangka Konseptual

1. Politik Hukum adalah *legal policy* atau arah hukum yang akan diberlakukan oleh Negara untuk mencapai tujuan Negara yang bentuknya dapat berupa pembuatan hukum baru dan penggantian hukum lama.<sup>10</sup>
2. Pengaturan adalah proses, cara, perbuatan mengatur.<sup>11</sup> Adanya pengaturan adalah proses atau upaya untuk mencapai suatu tujuan yang diinginkan.
3. Alat Pembatas Kecepatan adalah alat yang digunakan untuk memperlambat kecepatan kendaraan berupa peninggian sebagian badan jalan dengan lebar dan kelandaian tertentu yang posisinya melintang terhadap badan jalan.<sup>12</sup>

4. Pemerintah Daerah adalah unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang terdiri dari Gubernur, Bupati, atau Wali Kota, dan perangkat daerah.
5. Otonomi Daerah adalah Hak, Wewenang dan Kewajiban Daerah Otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri Urusan Pemerintahan dan Kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.<sup>13</sup>

## F. Metode Penelitian

### 1. Jenis Penelitian

Penelitian ini adalah termasuk jenis penelitian yuridis empiris, atau disebut dengan penelitian lapangan yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataannya dalam masyarakat<sup>14</sup> dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta fakta dan data yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.<sup>15</sup>

### 2. Lokasi Penelitian

Penulis melakukan penelitian di Jalan Meranti Gang Sempurna IV RT 03/RW 06 Kelurahan Labuh Baru Timur Kecamatan Payung Sekaki Kota Pekanbaru.

### 3. Sumber Data

#### a. Data Primer

Data primer adalah diperoleh melalui wawancara langsung.

#### b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data-data yang diperoleh tidak langsung bersumber dari lapangan<sup>16</sup>:

##### a) Bahan Hukum Primer :

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

<sup>7</sup> Padmo Wahyono, *Indonesia Negara Berdasarkan atas hukum*, Cet. II, Ghalia Indonesia, Jakarta : 1986., hlm.160.

<sup>8</sup> Padmo Wahyono, *Menyelidik Proses Terbentuknya Perundang-Undangan*, *Majalah Forum Keadilan*, No. 29, Edisi April 1991, hlm. 65.

<sup>9</sup> Moh.Mahfud. M. D, *Membangun Politik Hukum, Menegakkan Konstitusi*, Pustaka LP3ES Indonesia : 2006, hlm. 4.

<sup>10</sup> Moh.Mahfud. M. D, *Membangun Politik Hukum, Menegakkan Konstitusi*, Pustaka LP3ES Indonesia : 2006, hlm. 4.

<sup>11</sup> KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia)

<sup>12</sup> Pasal 3 ayat (1) dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan. Hlm. 4

<sup>13</sup> Pasal 1 ayat (6) Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

<sup>14</sup> Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta, 2002, Hlm. 126

<sup>15</sup> Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta : 2002, Hlm. 15

<sup>16</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta : 2007, hlm. 51.

2. Peraturan Perundang-undangan yang terkait yaitu :

- a) UU RI No. 22/2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
  - b) UU RI No.12/2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.
  - c) PP RI No.43/1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas.
  - d) PP RI No.34/2006 Tentang Jalan
  - e) PP RI No.79/2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
  - f) PP RI No.37/2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
  - g) KM No.3/1994 Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan
  - h) Permenhub RI No.82/2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan.
  - i) Perda Kota Pekanbaru No.10/2017 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- b) Bahan Hukum Sekunder :
1. Pendapat-pendapat yang relevan dengan penelitian serta data tertulis.
  2. Berbagai makalah, jurnal, dokumen atau data resmi dari instansi terkait.
  3. Hasil-hasil penelitian, hasil karya ilmiah dari kalangan hukum, dll.
- c) Bahan Hukum Tersier, yaitu Kamus Besar Bahasa Indonesia, surat kabar online, data-data dari internet,dll.

### 3. Teknik Pengumpulan Data

#### a. Wawancara

Wawancara dilakukan ditujukan langsung kepada pihak Kepolisian resor Kota Pekanbaru yaitu mewawancarai 2 orang Polisi Unit Satuan Lalu Lintas di Kota Pekanbaru, Pengemudi yang menjadi korban dan Ketua RT 03/RW 06 sebagai perwakilan tokoh masyarakat serta Pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dibidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas guna memperoleh informasi sebagai keterangan pendukung yang bertujuan untuk melengkapi dan memperkuat data yang telah diperoleh.

#### b. Studi Kepustakaan

Dari studi kepustakaan ini akan didapat manfaat berupa ditemukannya

konsep-konsep dan teori-teori yang bersifat umum yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.

### 4. Analisis Data

Data yang telah diperoleh baik dari hasil wawancara dan kajian kepustakaan, akan dianalisis dengan menggunakan pendekatan kualitatif yang menghasilkan data deskriptif<sup>17</sup> dan menarik kesimpulan secara deduktif yaitu penarikan kesimpulan dari yang bersifat umum kepada khusus. Dimana dalam mendapatkan kesimpulan dimulai dengan melihat faktor-faktor yang nyata dan diakhiri dengan penarikan suatu kesimpulan.<sup>18</sup>

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Umum Tentang Efektivitas Hukum

Efektivitas dapat diartikan sebagai suatu proses pencapaian suatu tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Suatu usaha atau kegiatan dapat dikatakan efektif apabila usaha atau kegiatan tersebut telah mencapai tujuannya. Apabila tujuan yang dimaksud adalah tujuan suatu instansi maka proses pencapaian tujuan tersebut merupakan keberhasilan dalam melaksanakan program atau kegiatan menurut wewenang, tugas dan fungsi instansi tersebut.<sup>19</sup>

Pada elemen pertama, yang menentukan dapat berfungsinya hukum tertulis tersebut dengan baik atau tidak adalah tergantung dari aturan hukum itu sendiri.<sup>20</sup> Pada elemen kedua yang menentukan efektif atau tidaknya kinerja hukum tertulis adalah aparat penegak hukum. Dalam hubungan ini dikehendaki adanya aparat yang handal sehingga aparat tersebut dapat melakukan tugasnya dengan baik.<sup>21</sup>

Menurut Soerjono Soekanto, Hukum dapat dikatakan efektif jika terdapat dampak hukum yang positif, pada saat itu hukum

<sup>17</sup>Zainuddin Ali, *Op.cit*, hlm 107

<sup>18</sup> Aslim Rasyad, *Metode Ilmiah; Persiapan Bagi Peneliti*, UNRI Press, Pekanbaru : 2005, hlm 20

<sup>19</sup> Anonim, Efektifitas Hukum dalam <http://tesisdisertasi.blogspot.com>, diakses pada tanggal 18 Juni 2020.

<sup>20</sup> Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta: 2008, hlm. 8.

<sup>21</sup> Soerjono Soekanto, *Penegakan Hukum*, Bina Cipta, Bandung : 1983, hlm. 80.

mencapai sasarannya dalam membimbing ataupun merubah perilaku manusia sehingga menjadi perilaku hukum.<sup>22</sup> Membicarakan tentang efektivitas hukum berarti membicarakan daya kerja hukum itu dalam mengatur dan atau memaksa masyarakat untuk taat terhadap hukum.

Hukum dapat efektif jikalau faktor-faktor yang mempengaruhi hukum tersebut dapat berfungsi dengan sebaik-baiknya. Ukuran efektif atau tidaknya suatu peraturan perUndang Undangan yang berlaku dapat dilihat dari perilaku masyarakat. Suatu hukum atau peraturan perUndang Undangan akan efektif apabila warga masyarakat berperilaku sesuai dengan yang diharapkan atau dikehendaki oleh atau peraturan perUndang Undangan tersebut mencapai tujuan yang dikehendaki, maka efektivitas hukum atau peraturan perUndang Undangan tersebut telah dicapai.

## **B. Tinjauan Umum Tentang Jalan**

### **1. Pengertian Jalan**

Berdasarkan pasal 1 angka 12 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan, jalan adalah keseluruhan bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas umum, yang ada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Pada intinya jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum<sup>23</sup>

### **2. Bagian – bagian Jalan**

Bagian-bagian jalan meliputi :

1. Ruang manfaat jalan
2. Ruang milik jalan
3. Ruang pengawasan jalan

### **3. Tujuan Jalan**

1. Untuk pembangunan jaringan jalan dalam rangka memperkokoh kesatuan wilayah

<sup>22</sup> Soerjono Soekanto, *Efektivitas Hukum dan Penerapan Sanksi*, CV. Ramadja Karya, Bandung : 1988, hlm. 80.

<sup>23</sup> Pasal 1 ayat (4) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

nasional sehingga menjangkau daerah terpencil.

2. Untuk mewujudkan perikehidupan rakyat yang serasi dengan tingkat kemajuan yang sama, merata, dan seimbang.
3. Untuk mewujudkan daya guna dan hasil guna Masyarakat antar daerah dalam upaya pertahanan keamanan negara.

## **4. Jenis Jenis Jalan**

1. Jalan Raya
2. Jalan Khusus
3. Jalan Tol

Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.<sup>24</sup> Penelitian ini meneliti alat pembatas kecepatan yang ada di Jalan Kota Pekanbaru.

## **4. Kategori Jalan**

1. Pengaturan jalan
2. Pembinaan jalan
3. Pengembangan jalan
4. Pengawasan Jalan
5. Penyelenggaraan jalan

## **C. Tinjauan Umum Tentang Alat Pembatas Kecepatan**

### **1. Pengertian Alat Pembatas Kecepatan**

Alat pembatas kecepatan atau yang lebih dikenal dengan polisi tidur merupakan salah satu alat rekayasa lalu lintas dan kelengkapan tambahan di jalan berupa peninggian sebagian badan jalan yang melintang terhadap sumbu jalan dengan lebar, tinggi dan kelandaian tertentu<sup>25</sup> untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatannya.

Mulai dari ukuran tinggi, lebar, kelandaian, syarat bahan dan penempatan

<sup>24</sup> Pasal 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

<sup>25</sup> Pasal 3 Ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan

polisi tidur diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan. Semua ini tujuannya adalah demi tercipta ketertiban lalu lintas bagi para pengguna Jalan. Jika dibuat sesuai dengan standart yang diatur pasti akan bermanfaat. Dampak positif dari membangun alat pembatas kecepatan ini adalah kendaraan yang melewatinya akan berhati-hati dengan mengurangi kecepatan kendaraannya.

Bukan hanya dampak positif, juga ada 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 speed bump juga memengaruhi keamanan pengguna kendaraan.<sup>26</sup>

Banyaknya variasi bentuk yang dibuat oleh masyarakat dapat menyebabkan alat pengendali kecepatan ini tidak nyaman untuk dilewati oleh pengendara. Selain itu, pemasangan alat pengendali kecepatan ini tidak disertakan dengan pemasangan tanda dan rambu sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 82 tahun 2018 tentang alat pengendali dan pengaman pengguna jalan sehingga menyebabkan efek kejut kepada pengendara.<sup>27</sup>

Pembuatan polisi tidur secara *asal-asalan* juga dapat dikenakan sanksi pidana yang tertuang dalam UU No. 22 Tahun 2009 pasal 274 dan pasal 275.

## 2. Jenis - Jenis Alat Pembatas Kecepatan

Alat Pembatas Kecepatan dibagi 3 yaitu <sup>28</sup>:

1. *Speed Bump* adalah alat pembatas kecepatan yang digunakan hanya pada area parkir, jalan privat, atau jalan lingkungan terbatas dengan kecepatan operasional di bawah 10

kilometer per jam.<sup>29</sup> *Speed Bump* memiliki spesifikasi yaitu<sup>30</sup>:

- a. Terbuat dari bahan badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang memiliki pengaruh serupa;
  - b. Memiliki ukuran tinggi antara 8-15cm., lebar bagian atas antara 30-90 cm, dengan kelandaian paling banyak 15%
  - c. Memiliki kombinasi warna kuning atau putih berukuran 20 cm dan warna hitam berukuran 30 cm
2. *Speed Hump* adalah alat pembatas kecepatan yang digunakan hanya pada jalan lokal dan jalan lingkungan dengan kecepatan operasional di bawah 20 kilometer per jam.<sup>31</sup> *Speed Hump* memiliki spesifikasi yaitu<sup>32</sup> :
- a. Terbuat dari bahan badan jalan atau bahan lainnya yang memiliki pengaruh serupa
  - b. Memiliki ukuran tinggi antara 5-9 cm, lebar total antara 35-39 cm dengan kelandaian maksimal 50%
  - c. Kombinasi warna kuning atau putih berukuran 20 cm dan warna hitam berukuran 30 cm.
3. *Speed Table* adalah alat pembatas kecepatan yang digunakan pada jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan serta tempat penyeberangan jalan dengan kecepatan operasional di bawah 40 kilometer per

<sup>26</sup> Pernyataan *Thesis* , Pous Andrianus Silvester Firman (2016) yang berjudul "Implementasi Kebijakan Alat Pembatas Kecepatan Di Kota Yogyakarta", Fakultas ilmu sosial, jurusan adminitrasi negara, univeristas Negeri Yogyakarta.

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> Pasal 3 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

<sup>29</sup> Pasal 1 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

<sup>30</sup> Pasal 3 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

<sup>31</sup> Pasal 1 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

<sup>32</sup> Pasal 3 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

jam.<sup>33</sup> *Speed Table* memiliki spesifikasi yaitu<sup>34</sup> :

- a. Terbuat dari bahan badan jalan atau blok terkunci dengan mutu setara K-300 untuk material permukaan Speed Table;
- b. Memiliki ukuran tinggi antara 8-9 cm, lebar bagian atas 660 cm dengan kelandaian paling tinggi 15%
- c. Memiliki kombinasi warna kuning atau warna putih berukuran 20 cm dan warna hitam berukuran 30 cm.

### 3. Dasar Hukum yang mengatur alat pembatas kecepatan

Peraturan-peraturan di Indonesia yang mengatur mengenai Alat pembatas kecepatan dan masih berlaku sampai saat ini adalah :

1. UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan,
2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 pada tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
3. Permenhub RI No.82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

Peraturan peraturan inilah yang akan dikaji oleh penulis dalam penelitian ini.

## BAB III

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A.Politik Hukum Pengaturan Alat Pembatas Kecepatan di Indonesia

Alat pembatas kecepatan pertama kali diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 pada tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas pada pasal 3 yang meminta agar ditetapkannya Keputusan Menteri dan diumumkan dalam Berita Negara untuk mengatur lalu lintas dan alat perlengkapan jalan. Seperti yang kita ketahui bahwa alat pembatas kecepatan adalah salah satu alat perlengkapan jalan.

Terbentuklah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 tentang Alat

Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan. Kemudian Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan mengatur bagaimana bentuk, ukuran, tinggi, dan kelandaian alat pembatas kecepatan.

Selanjutnya alat pembatas kecepatan diatur lagi dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut Pasal 25 ayat (1) huruf e Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, alat pembatas kecepatan merupakan bagian alat perlengkapan jalan yaitu alat pengendali dan pengaman pengguna jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UULAJR) menyatakan bahwa “Ketentuan lebih lanjut mengenai perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.” Maka lahirlah Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 18, Pasal 20 ayat (3), Pasal 21 ayat (5), Pasal 25 ayat (2), Pasal 42, Pasal 43 ayat (4), Pasal 46 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada tahun 2013 dibentuk Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Namun dalam Peraturan ini mengatur secara singkat mengenai alat pembatas kecepatan ini, yaitu pada pasal 26 huruf f dan pasal 45 dikatakan bahwa alat pembatas kecepatan adalah bagian perlengkapan jalan yaitu alat pengawasan dan pengaman pengguna jalan, kemudian didalam pasal 27 dan 28 mengatur mengenai tata cara penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan, dan pengawasan perlengkapan jalan. Terakhir semuanya diminta oleh PP ini dilaksanakan berdasarkan standar teknis yang ditetapkan oleh Menteri.<sup>35</sup>

Terbentuklah Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan sebagai bentuk aturan pelaksana ketentuan pasal 45 dan pasal 46 Peraturan Pemerintah Republik

<sup>33</sup> Pasal 1 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

<sup>34</sup> Pasal 3 ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

<sup>35</sup> pasal 45 dan pasal 46 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.

Dari semua peraturan yang dijabarkan diatas, terlihat jelas bahwa tata urutan Peraturan Perundang-undangan dalam Sistem Hukum di Indonesia menganut teori tata urutan (hierarki) peraturan perundang-undangan yang dikemukakan oleh Hans Kelsen. Dimana Hans Kelsen berpendapat terdapat salah satu asas-asas tata urutan peraturan perundang-undangan yang menyatakan bahwa materi yang seharusnya diatur oleh perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya tidak dapat diatur oleh perundang-undangan yang lebih rendah, tetapi hal yang sebaliknya dapat diatur.<sup>36</sup>

Pengaturan terhadap Alat Pembatas Kecepatan merupakan salah satu Politik Hukum di Negara Republik Indonesia yang untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional yang diperhatikan perannya bagi masyarakat pengguna jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.<sup>37</sup> Dengan demikian urgensi politik hukum akan sangat terasa dalam menjawab alasan diperlukan pembentukan suatu peraturan perundang-undangan dan menentukan arah apa yang hendak dicapai melalui peraturan perundang-undangan tersebut seperti yang dinyatakan Padmo Wahjono dalam teori politik hukumnya.<sup>38</sup>

Pasang surut pergantian peraturan perundang-undangan yang mengatur alat pembatas kecepatan menunjukkan bahwa telah bekerjanya politik hukum pengaturan alat pembatas kecepatan di Indonesia yang berimplikasi terhadap berubah-ubahnya format atau bentuk pengaturan alat pembatas kecepatan di Negara Indonesia.

Hal ini terlihat jelas dari bentuk peraturan yang mengatur alat pembatas kecepatan yang berubah-ubah, dimulai dari berupa Peraturan Pemerintah, kemudian berupa Keputusan

Menteri, lalu berupa Undang-Undang, dilanjutkan dengan Peraturan Pemerintah pengganti peraturan Pemerintah yang sebelumnya dan yang terakhir adalah berupa Peraturan Menteri pengganti Keputusan Menteri terdahulu. Pergantian peraturan perundang-undangan ini lah yang menandakan bekerjanya politik hukum. Jadi Peraturan yang mengatur alat pembatas kecepatan yang masih berlaku pada saat ini adalah UU No. 22/2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PERMENHUB Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan.

Peraturan-peraturan ini saling berhubungan satu sama lain karena sama-sama mengatur mengenai alat pembatas kecepatan, namun bedanya adalah arah pengaturannya yang terlihat dalam penjabaran Tabel 1 diatas. Dimana UU No. 22/2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan arah pengaturannya berupa mengatur sanksi yang dapat berlaku atas pembuatan alat pembatas kecepatan secara sembarangan, mengatur penyedia atau pihak yang berwenang atas alat pembatas kecepatan dan untuk aturan pelaksanaannya UULAJ menuntut adanya PP dan Perda. Kemudian PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hadir mengatur pelaksanaannya sebagaimana perintah UULAJ seperti tata cara penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan, dan pengawasan perlengkapan Jalan. Seperti yang kita ketahui bahwa salah satu perlengkapan jalan adalah alat pembatas kecepatan. Terakhir terbentuk PERMENHUB Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan sebagai peraturan yang mengatur standar teknis alat pembatas kecepatan seperti yang diperintahkan dalam Pasal 45 dan 46 PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## **B. Pengaturan Ideal terhadap Alat Pembatas Kecepatan di Kota Pekanbaru**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 27 ayat (2) mengatakan bahwa ketentuan mengenai pemasangan perlengkapan jalan pada jalan lingkungan tertentu diatur dengan Peraturan Daerah. Saat ini di daerah Kota Pekanbaru memang sudah ada Peraturan Daerah yang mengatur mengenai alat pembatas kecepatan sebagai bagian perlengkapan jalan yaitu dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru

<sup>36</sup> Pipin Syarifin dan Dedah Jubaedah, *Ilmu Perundang-Undangan*, Pustaka Setia, Bandung, : 2012, hlm.103.

<sup>37</sup> Sumber : [id.m.wikipedia.org/wiki/Lalu\\_lintas](http://id.m.wikipedia.org/wiki/Lalu_lintas) diakses pada tanggal 1 Juni 2020, pukul 20.00 WIB

<sup>38</sup> *Ibid*, Hlm.65.

Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sejak lahirnya Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka Peraturan Daerah sebelumnya yaitu Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan resmi dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.<sup>39</sup> Inipun seperti yang dikemukakan Hans Kelsen dalam teori tata urutan (hierarki), dimana Perundang-undangan hanya dapat dicabut, diubah, atau ditambah oleh atau dengan perundang-undangan yang sederajat atau yang lebih tinggi tingkatannya.<sup>40</sup> Karena kedua Peraturan ini adalah peraturan yang sederajat karena sama-sama merupakan tindakan Pemerintah Daerah untuk mengeluarkan Peraturan Daerah didasarkan pada perintah UULAJ dan demi mempermudah pelaksanaan aturan yang ada di atasnya atau kepentingan prosedural lainnya didaerahnya

Politik hukum juga bekerja pada pengaturan alat pembatas kecepatan di Kota Pekanbaru yang berimplikasi terhadap berubah-ubahnya bentuk pengaturan alat pembatas kecepatan di kedua Peraturan Daerah Kota Pekanbaru ini.

Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ternyata lebih lengkap mengatur dari pada Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan karena jumlah pasal yang mengatur pada Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan lebih banyak. Hal ini juga terlihat pada isi kedua Peraturan Daerah ini seperti dalam Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 139 diatur yang dapat melakukan Perencanaan, Pengadaan alat pembatas kecepatan hanya oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kota Pekanbaru. Sedangkan dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak diatur mengenai hal demikian.

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ternyata tidak mengatur mengenai masalah siapa yang berhak untuk membuat atau memasang alat pembatas kecepatan ini<sup>41</sup>. Jadi sebenarnya siapakah yang berhak memasang alat pembatas kecepatan ini di Kota Pekanbaru sejak Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 9 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku?

Melihat pada permasalahan ini ternyata Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan juga lebih lengkap dari pada Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan karena terlihat dari hal hal yang diatur. Kedua aturan ini memang sama-sama mengatur bagaimana bentuk, ukuran, bahan, standar, letak lokasi atau penempatan seharusnya, dan hak walikota dalam mengatur alat pembatas kecepatan bagi jalan kota. Namun dalam hal Izin tentang pemasangan alat pembatas kecepatan lebih jelas diatur dalam Pasal 38 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM Nomor 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”. Sedangkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, dikatakan hanya pejabat yang berwenang<sup>42</sup> dan badan usaha yang yang memenuhi persyaratan serta telah dilakukan penilaian oleh Direktur Jenderal sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan<sup>43</sup> yang dapat membuat alat pembatas kecepatan ini.

Berdasarkan peraturan terbaru yang berlaku diIndonesia saat ini yaitu Peraturan

---

<sup>41</sup> Berdasarkan hasil wawancara Bapak Kenmurito, pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Jabatan Kepala Seksi Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas sejak Januari 2020, yang sudah 12 tahun bertugas, wawancara dilakukan pada Selasa, 03 Juli 2020, Pukul 15.00 WIB.

<sup>42</sup> Pasal 38 Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

<sup>43</sup> Pasal 58 Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

---

<sup>39</sup> Pasal 38 Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka Peraturan Daerah

<sup>40</sup> Jimly Assididjie & M. Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Konstitusi Press, Jakarta : 2006, hlm. 109

Menteri Perhubungan RI Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, masyarakat sipil tidak berhak untuk membuat alat pembatas kecepatan. Pada Pasal 38 ayat (1) huruf e Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna, dikatakan yang berhak untuk memasang alat pembatas di jalan kota adalah walikota. Jadi muncul pertanyaan lagi, bagaimana jika masyarakat kota pekanbaru ingin membangun alat pembatas kecepatan sesuai dengan kebutuhan lingkungannya?

Dalam UULAJ, PP RI No.79/2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Permenhub RI No.82/2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan juga tidak ada pengaturan mengenai hak masyarakat sipil atau masyarakat Kota Pekanbaru dalam melakukan pemasangan alat pembatas kecepatan secara mandiri karena pihak atau pejabat yang berwenang adalah Walikota untuk mengurus Jalan Kota.

Ternyata pada pelaksanaannya di kota Pekanbaru berdasarkan keterangan dari pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu Bapak Kenmurito<sup>44</sup> mengatakan bahwa hanya mereka yang berhak memasang atau menyediakan alat pembatas kecepatan, hal ini didasarkan pada visi misi mereka sebagai perangkat daerah yang membantu pemerintah daerah dalam urusan dibidang perhubungan Kota Pekanbaru. Masyarakat dapat meminta kepada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dengan cara mengajukan surat permintaan melalui Pemerintah setempat yaitu RT/RW dan kepada Lurah tempat masyarakat bertempat tinggal. Lalu RT/RW Lurah akan meneruskan kepada Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Kemudian Dinas Perhubungan Kota melakukan survey lokasi dan pertimbangan sebelum memasang di lokasi yang dimohonkan.

Setelah Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru melakukan survey ke Lokasi, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru juga mempertimbangan kecukupan anggaran untuk melakukan tindakan pemasangan tersebut. Jika cukup, mereka akan melakukan

pemasangan segera.<sup>45</sup> Jika tidak cukup, masyarakat dapat memasang sendiri dengan dana masyarakat atas ijin Dishub Kota Pekanbaru dan dan dituntut untuk tetap susai aturan. Karena diakui oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru bahwa anggaran untuk pemasangan ini sering tidak cukup untuk digunakan akibat dari bahan-bahan alat pembatas kecepatan yang cukup mahal.

Berdasarkan hasil wawancara dengan bapak Drs.M.Fadillah selaku kepala RT 03/RW 06,<sup>46</sup> dimana korban (Anggi Pranata) bertempat tinggal dan mengalami kecelakaan, bapak Drs.M.Fadillah membenarkan bahwa semua Alat Pembatas Kecepatan di lingkungannya dibuat sendiri oleh warga masyarakat dan tidak ada warga melaporkan atau meminta ijin kepada RT. Dan ia mengakui bahwa Anggi Pranata adalah benar warga RT 03/RW 06 yang mengalami kecelakaan akibat polisi tidur tersebut.

Bapak Drs.M.Fadillah selaku kepala RT 03/RW 06 juga mengakui tidak tau ada tata cara atau prosedur yang harus dilakukan dalam memasang alat kecepatan dengan melalui ijin kepadanya selaku ketua RT/RW dan diteruskan kepada Dinas Perhubungan. Karena tidak ada pemberitahuan atau aturan yang jelas mengenai ini. Pernyataan itu adalah benar bahwa tidak ada aturan yang cukup jelas untuk ini.

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam melaksanakan tugasnya pun ternyata masih terpaku pada dasar hukum lama yaitu Ketentuan Pasal 139 Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatakan Perencanaan, Pengadaan alat pembatas kecepatan dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kota Pekanbaru. Padahal peraturan ini sudah tidak berlaku dan seharusnya sudah mengikuti peraturan yang saat ini berlaku yaitu Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang

---

<sup>45</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak Edy Syofyan, A.Ma PKB, SE, M.Si, selaku Kepala Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Wawancara Dilakukan Pada Tanggal 03 Juli 2020 Pukul 10.30 WIB

<sup>46</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak Drs.M.Fadillah, selaku Ketua RT 03/ RW 06 Kelurahan Labuh Baru Timur, Wawancara Dilakukan Pada Tanggal 05 Juni 2020, Pukul 19.00 WIB

---

<sup>44</sup> Hasil Wawancara dengan Bapak Kenmurito selaku Kepala seksi manajemen kebutuhan lalu lintas di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, pada tanggal 03 Juli 2020, pukul 14.00 WIB.

Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru juga mengakui standar procedural bagi masyarakat itu sesuai dengan SOP Dishub di setiap bidang yang mereka tentukan sendiri. Dimana masyarakat, Sekolah atau Lembaga Kepolisian atau instansi dapat meminta pemasangan alat pembatas kecepatan dengan mengajukan surat permintaan kepada Dishub Kota Pekanbaru.<sup>47</sup> Padahal hal ini tidak ada diatur dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini. Pemahaman dinas perhubungan kota pekanbaru tentang dasar hukum yang berlaku ini dapat dikatakan sangat minim karena ketidaktahuan. Ini juga adalah akibat dari peraturan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tidak lengkap dan kurang jelas dalam mengatur hal demikian.

Permintaan alat pembatas Kecepatan dari masyarakat kepada Dinas Perhubungan terjadi hanya pada tahun 2019-2020 dan dapat dikatakan permintaan yang terjadi hanya sedikit yaitu berjumlah 15 permintaan setiap tahunnya. Data permintaan pada tahun-tahun sebelum 2019 dan 2020 tidak ada. Hal ini membuktikan akibat tidak ada aturan jelas yang mengaturnya. Sehingga tidak banyak masyarakat yang mengajukan permintaan, seperti yang terjadi di RT 03/RW 06, Kelurahan Labuh Baru Timur. Dimana ketua RT 03/RW 06 tidak tau ada prosedur yang harus dilalui utk membuat alat pembatas kecepatan.<sup>48</sup>

Pemasangan Alat Pembatas Kecepatan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru pun sangat sedikit ini menunjukkan bahwa alat pembatas kecepatan yang sesuai standart atau sesuai aturan yang berlaku di Kota Pekanbaru masih sangat sedikit. Dikarenakan pemasangan baru terjadi pada tahun 2019. Tahun sebelumnya

belum pernah dilakukan.<sup>49</sup> Ini adalah sebagai akibat dari tidak ada aturan yang jelas mengaturnya. Yang membuat Dishub Kota Pekanbaru melakukan SOP (standart pelaksanaan) sendiri.<sup>50</sup>

Pada Pasal 35 dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikatakan bahwa “Setiap Orang yang melanggar ketentuan Peraturan Daerah ini diancam dengan sanksi pidana kurungan paling lama 6 bulan dan denda paling banyak Rp.50.000.000,-“ Ternyata Kota Pekanbaru tidak mengikuti sanksi yang ada dalam Pasal 274 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULAJ).

Pemerintah daerah Kota Pekanbaru memang mempunyai kewenangan dalam melaksanakan hak otonomi daerah dengan melihat kebutuhan dan kearifan lokal daerahnya sesuai dengan Pasal 18 Ayat (6) UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (amandemen) yang berbunyi: “Pemerintahan Daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan”.<sup>51</sup> Namun seharusnya mengingat Peraturan daerah Kabupaten/ Kota adalah peraturan terendah dalam tata urutan atau hirarki peraturan perundang-undangan Indonesia<sup>52</sup> dan mengandung konsekuensi hukum bahwa bentuk peraturan atau ketetapannya yang kedudukannya lebih rendah tidak boleh mengandung materi yang bertentangan dengan materi yang dimuat di dalam suatu bentuk peraturan yang bentuknya lebih tinggi.<sup>53</sup>

Sebagai aturan pelaksana dari pada perintah Pasal 27 ayat (2) UULAJ yang

---

<sup>49</sup> Hasil Wawancara dengan Bapak Kenmurito selaku Kepala seksi manajemen kebutuhan lalu lintas di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, pada tanggal 03 Juli 2020, pukul 14.00 WIB.

<sup>50</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak Edy Syofyan, A.Ma PKB, SE, M.Si, selaku Kepala Bidang Manajemen Rekayasa Lalu di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Wawancara Dilakukan Pada Tanggal 03 Juli 2020 Pukul 10.30 WIB

<sup>51</sup> [https://id.wikipedia.org/wiki/Otonomi\\_daerah](https://id.wikipedia.org/wiki/Otonomi_daerah) diakses pada tanggal 13 Juni 2020, pukul 12.00 WIB

<sup>52</sup> pada Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan

<sup>53</sup> Ni'matul Huda, *Hukum Tata Negara Indonesia*, PT Raja Grafindo, Jakarta : 2010, hlm.38.

---

<sup>47</sup> Hasil Wawancara dengan Bapak Kenmurito selaku Kepala seksi manajemen kebutuhan lalu lintas di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, pada tanggal 03 Juli 2020, pukul 14.00 WIB.

<sup>48</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak Drs.M.Fadillah, selaku Ketua RT 03/ RW 06 Kelurahan Labuh Baru Timur, Wawancara Dilakukan Pada Tanggal 05 Juni 2020, Pukul 19.00 WIB di Tempat tinggal pak Drs.M.Fadillah Jl.Meranti

mengatakan bahwa “ketentuan mengenai pemasangan perlengkapan jalan pada jalan lingkungan tertentu diatur dengan Peraturan Daerah”, seharusnya Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini mengatur segala hal yang cukup lengkap terkait pelaksanaan atau tata cara pemasangan alat pembatas kecepatan sebagai bagian alat perlengkapan jalan. Namun ternyata dari isi Peraturan dapat kita lihat bahwa Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya menyebutkan secara singkat mengenai pengaturan alat pembatas kecepatan yaitu pada BAB IV Pasal 8 : “Alat Pembatas Kecepatan termasuk dalam bagian Perlengkapan Jalan yaitu sebagai Alat pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.” Dan pada pasal 10 ayat (2) dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikatakan “Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi-fungsi perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8.”

Pada pasal 9 Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebenarnya diminta untuk membuat Peraturan walikota untuk mengatur mengenai ketentuan pemasangan perlengkapan jalan yang salah satunya adalah alat pembatas kecepatan. Namun kenyataannya kita belum memiliki Peraturan Walikota Pekanbaru yang mengatur hal demikian. Artinya belum terlaksana perintah Peraturan Daerah.

Dari semua penjelasan diatas, banyaknya permasalahan yang diakibatkan oleh kurang jelasnya pengaturan alat pembatas kecepatan dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadikan PERDA ini sebagai peraturan yang tidak efektif. Karena menurut Soerjono Soekanto salah satu ukuran efektivitas hukum adalah Peraturan yang ada mengenai bidang-bidang kehidupan tertentu sudah cukup sistematis, sudah cukup sinkron, secara hierarki dan horizontal tidak ada pertentangan. Tapi pada kenyataannya sanksi yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang

Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengikuti sanksi yang ada dalam Pasal 274 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULAJ). Seperti kita ketahui dalam hierarki tata perundang-undangan di Indonesia yang diatur dalam Pasal 7 ayat 1 UU Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan bahwa Undang-undang lebih tinggi kedudukannya daripada Peraturan Daerah. Jadi, Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dikatakan tidak mengikuti syarat efektivitas hukum.

Pada elemen kedua yang menentukan efektif atau tidaknya kinerja hukum tertulis adalah aparat penegak hukum. Dalam hubungan ini dikehendaki adanya aparatur yang handal sehingga aparat tersebut dapat melakukan tugasnya dengan baik. Kehandalan dalam kaitannya disini adalah meliputi keterampilan profesional dan mempunyai mental yang baik.<sup>54</sup>

Melihat pada kinerja instansi DISHUB Kota Pekanbaru yang tidak dapat bekerja atau bertugas dengan baik sesuai dengan aturan karena Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengatur mengenai kewenangan Dishub dalam melakukan tugasnya. Sehingga tujuan adanya aturan aturan terhadap alat pembatas kecepatan di Indonesia khususnya di Kota Pekanbaru untuk ketertiban dan keteraturan pemasangan alat pembatas menjadi tidak tercapai.

Untuk menindaklanjuti permasalahan-permasalahan ini, Pemerintah Daerah Kota Pekanbaru dan/atau Walikota Pekanbaru sebenarnya berhak membuat sebuah peraturan baru berupa Peraturan Walikota tentang alat pembatas kecepatan sebagai bentuk aturan pelaksana atau pengaturan spesifik dan sebagai pelengkap dari Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Seperti yang sudah pernah dilakukan oleh Walikota Surabaya yang membentuk Peraturan Walikota nomor 28 Tahun 2003

---

<sup>54</sup> Soerjono Soekanto, *Penegakan Hukum*, Bina Cipta, Bandung : 1983, hlm. 80.

tentang Tata Cara Pemrosan Ijin Penggunaan Jalan, dimana dalam peraturan ini jelas diatur bagaimana kewajiban atau prosedur yang harus dipenuhi masyarakat kota Surabaya dalam memohon ijin untuk memasang sendiri alat pembatas kecepatan dilingkungannya sesuai kebutuhan masyarakat. Dan peraturan ini merupakan bentuk aturan pelaksana dari Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 10 Tahun 2000 tentang Ketentuan Penggunaan Jalan. Artinya tidak mengesampingkan peraturan yang kedudukannya di atasnya (*General Theory of Law and State* – Teori Hans Kelsen).

Peraturan Walikota ini adalah Pengaturan Ideal yang diharapkan dikota Pekanbaru dengan melihat adanya kebutuhan hukum masyarakat Kota Pekanbaru akan pengaturan yang efektif terhadap alat pembatas kecepatan (landasan sosiologis suatu hukum) dalam menghadapi permasalahan yang terjadi dimasyarakat Kota Pekanbaru. Ideal disini maksudnya sangat sesuai dengan yang dicita-citakan atau diangan-angankan atau dikehendaki<sup>55</sup> oleh tujuan negara dalam mengatur alat pembatas kecepatan yaitu demi terlaksananya ketertiban dan keteraturan pemasangan alat pembatas kecepatan.

Dengan adanya Peraturan Walikota ini maka dapat terlaksana perintah Peraturan perundang-undangan sebelumnya yang sudah ada diIndonesia. Pemasangan alat pembatas kecepatan diKota Pekanbaru pun menjadi lebih teratur prosedur dan tata caranya. Serta pihak atau instansi yang ditunjuk oleh PERWAKO menjadi lebih bertanggung jawab terhadap walikota Pekanbaru karena kepastian hukumnya tercapai berupa pengaturan pihak yang berwenang membantu walikota dalam menyelenggarakan alat pembatas kecepatan.

#### **BAB IV PENUTUP**

##### **A. Kesimpulan**

1. Politik Hukum Pengaturan Alat Pembatas Kecepatan di Indonesia menyebabkan berbeda-bedanya arah pengaturan dari peraturan perundang-undangan yang mengatur alat pembatas kecepatan di Indonesia. Hal ini terlihat pada UU No. 22/2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang arah pengaturannya berupa pengaturan sanksi dan pengaturan penyedia

atau pihak yang berwenang atas alat pembatas kecepatan, kemudian PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang arah pengaturannya berupa aturan pelaksanaan seperti tata cara penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan, dan pengawasan alat pembatas kecepatan. Dan terakhir PERMENHUB Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan yang arah pengaturan berupa pengaturan standart teknis alat pembatas kecepatan.

2. Pengaturan Ideal terhadap alat pembatas kecepatan di Kota Pekanbaru adalah berupa Peraturan Walikota dengan melihat adanya kebutuhan hukum masyarakat Kota Pekanbaru akan pengaturan yang efektif terhadap alat pembatas kecepatan (landasan sosiologis suatu hukum) dalam menghadapi permasalahan yang terjadi dimasyarakat Kota Pekanbaru. Dengan adanya Peraturan Walikota ini maka dapat terlaksana perintah Peraturan perundang-undangan sebelumnya yang sudah ada diIndonesia. Pemasangan alat pembatas kecepatan di Kota Pekanbaru pun menjadi lebih teratur prosedur dan tata caranya. Serta pihak atau instansi yang akan ditunjuk oleh PERWAKO menjadi lebih bertanggung jawab terhadap walikota Pekanbaru dalam melaksanakan tugasnya.

##### **B. Saran**

Adapun saran yang dapat penulis sampaikan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut :

1. Sebaiknya dibentuk PERWAKO (Peraturan Walikota) di Kota Pekanbaru sebagai bentuk aturan pelaksana atau pengaturan spesifik dan sebagai pelengkap dari Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
2. Kepada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sebaiknya melakukan tugasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku dan rajin mengadakan penyuluhan/ sosialisasi terkait peraturan atau prosedural didalam peraturan-peraturan mengenai alat pembatas kecepatan ini kepada masyarakat Kota Pekanbaru sehingga masyarakat Kota Pekanbaru tidak lagi membangun alat pembatas kecepatan

<sup>55</sup> Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)

(APK) / polisi tidur sembarangan. Agar masyarakat sadar dan bisa diajak bekerjasama dalam mewujudkan ketertiban dan tujuan negara lain sesuai UUD RI 1945.

### DAFTAR PUSTAKA

#### A. Buku

- Arikunto Suharsimi, 2002, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Assiddiqie, Jimly dan M. Ali Safa'at, 2006, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Konstitusi Press, Jakarta.
- Huda, Ni'matul, 2010, *Hukum Tata Negara Indonesia*, PT Raja Grafindo, Jakarta.
- Kelsen, Hans, 1995, *Teori Hukum Murni : Dasar-dasar Ilmu Hukum Normatif-Deskriptif*, Rimdi Press, Jakarta.
- MD, Moh Mahfud, 2006, *Membangun Politik Hukum, Menegakkan Konstitusi*, Pustaka LP3ES, Indonesia.
- Rasyad, Aslim, 2005, *Metode Ilmiah; Persiapan Bagi Peneliti*, UNRI Press, Pekanbaru.
- Soekanto, Soerjono, 1983, *Penegakan Hukum*, Bina Cipta, Bandung
- Soekanto, Soerjono, 1988, *Efektivitas Hukum dan Penerapan Sanksi*, CV. Ramadja Karya, Bandung.
- Soekanto, Soerjono, 2007, *Pengantar Penelitian Hukum*. UI-Press, Jakarta.
- Soekanto, Soerjono, 2008, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Syarifin, Pipin dan Dedah Jubaedah, 2012, *Ilmu Perundang-Undangan*, Pustaka Setia, Bandung.
- Wahyono, Padmo, 1986, *Indonesia Negara Berdasarkan atas hukum*, Cet. II, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Waluyo, Bambang, 2002, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta.

#### B. Jurnal/Majalah/Tesis/Kamus

- KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia)
- Pous Andrianus Silvester Firman, (2016), *Thesis*, yang berjudul "Implementasi Kebijakan Alat Pembatas Kecepatan Di Kota Yogyakarta", Fakultas ilmu sosial, jurusan adminitrasi negara, univeristas Negeri Yogyakarta.

#### C. Peraturan perundang-undangan

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025)

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 183, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6398)

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468)

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655)

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6122)

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 82 tahun 2018 Tentang Alat pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1214)

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Daerah Kota Pekanbaru Tahun 2017 Nomor 10, Tambahan Lembaran Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10)

#### D. Website

- <https://id.wikipedia.org/wiki/Otonomidaerah> diakses pada tanggal 13 Juni 2020, pukul 12.00 WIB
- <https://id.m.wikipedia.org/wiki/pembatas-kecepatan>. diakses pada tanggal 13 juni 2020, pukul 17.00 WIB.
- <https://id.m.wikipedia.org/wiki/Lalulintas>, diakses pada tanggal 1 Juni 2020
- <http://tesisdisertasi.blogspot.com>, Efektivitas Hukum, diakses pada tanggal 18 Juni 2020
- <https://id.wikipedia.org/wiki/PemerintahdaerahdiIndonesia> diakses pada tanggal 20 Juni 2020 Pukul 13.00 WIB