

**PENERAPAN BATAS MINIMUM DAN MAKSIMUM KECEPATAN
KENDARAN DI RUAS JALAN TOL BERDASARKAN PASAL 3 AYAT (4)
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 111 TAHUN 2015 TENTANG TATA CARA
PENETAPAN BATAS KECEPATAN
(STUDI KASUS JALAN TOL PEKANBARU-DUMAI)**

Oleh: Meylyn

Program Kekhususan : Hukum Administrasi Negara

Pembimbing I: Dr. Gusliana HB, SH., M.Hum

Pembimbing II: Zulwisman, SH., MH

Alamat: Jl. Sariamin No. 43

Email / Telepon : meyllyn4920@student.unri.ac.id / 0822-8578-1945

ABSTRACT

This research relates to the Minimum and Maximum Speed Limits of Vehicles Based on Article 3 Paragraph (4) of the Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number PM 111 of 2015 concerning Procedures for Setting Speed Limits (Case Study of the Dumai-Pekanbaru Toll Road). Road traffic and transportation as part of the national transportation system must develop its potential and role to realize security, safety, order and smooth traffic and road transportation in order to support economic development and regional development. Road traffic and transportation safety is a condition in which everyone is protected from the risk of accidents during traffic caused by humans, vehicles, roads and/or the environment. But in reality, the implementation of this regulation is still experiencing some obstacles.

This type of research is sociological law, namely research that wants to see the correlation between law and society, so as to be able to reveal the effectiveness of the enactment of law in society. This research was conducted at PT. Hutama Karya (HK) Pekanbaru-Dumai and the Riau Regional Police Traffic Directorate. Sources of data used are primary data and secondary data. Data collection techniques in this study were interviews and literature review and concluded with deductive thinking methods.

From the results of the study it was concluded that first, the Minimum and Maximum Limits for Vehicle Speed Based on Article 3 Paragraph (4) of the Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number PM 111 of 2015 concerning Procedures for Setting Speed Limits have not been implemented properly. Second, the factors that affect violations of the maximum speed limit on the Pekanbaru-Dumai toll road are the human factor and the vehicle factor. Third, the efforts of PT. Hutama Karya and the Riau Police Traffic Directorate are installing traffic signs, taking action against traffic offenders on the toll road, and advising all motorists to always check the condition of their tires and comply with the set speed on the toll road.

Keywords: Implementation- Speed Limit

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya, yang mana pengertian lalu lintas itu sendiri diatur di dalam Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan khususnya Pasal 1 ayat (1). Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹

Lalu lintas dan Angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.²

Perilaku berlalu lintas masyarakat di Indonesia bisa dibilang buruk. Cara menggunakan jalan dalam berlalulintas adalah cermin dari budaya bangsa. Kesantunan dalam berlalu lintas yang dilakukan adalah potret kepribadian diri yang sekaligus menggambarkan budaya bangsa. Kalau buruk cara kita berlalulintas maka buruklah kepribadian kita dan secara kolektif keburukan ini menggambarkan buruknya budaya bangsa. Salah satu indicator buruknya perilaku berlalulintas adalah tingginya pelanggaran terhadap norma-norma berlalulintas yang ditunjukkan oleh perilaku berlalu lintas yang tidak aman dan mengabaikan sopan

¹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

² Riansyah wisesh Marpaung, "*Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan (studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)*", Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2017, hlm.19

santun menggunakan jalan raya. Sebagai akibat lanjutannya, angka korban kecelakaan lalulintas dari tahun ketahun meningkat seiring dengan tingginya angka kecelakaan lalu lintas itu sendiri.

Kasus kecelakaan umumnya dipandang bersumber dari kesalahan pemakai jalan raya sendiri. Pengemudi tidak terampil membawa kendaraan, laju kecepatan yang melampaui batas, kurang berhati-hati, kebut-kebutan, dan sejenisnya yang cenderung menimpakan kesalahan pada faktor kurangnya kesadaran pemakai jalan raya terhadap bahaya berlalu lintas dan kesadaran hukum yang masih rendah serta kemerosotan etika berlalu lintas sebagai pangkal penyebabnya. Kurangnya disiplin berlalu lintas, pada tahap awal menimbulkan pelanggaran-pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas. Jalan tol adalah jalan umum yang kepada pemakainya dikenakan kewajiban.

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, menguraikan bahwa Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Pengawasan terhadap pelaksanaan program keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi audit, inspeksi, serta pengamatan dan pemantauan. Ketentuan dalam Pasal 205 dan Pasal 207 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyebutkan hal tersebut dan menyebutkan untuk diatur dan dilaksanakan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang

Keselamatan Lalu Lintas dan angkutan jalan.³

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Penerapan Batas Minimum dan Maksimum Kecepatan Kendaraan berdasarkan Pasal 3 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan (Studi Kasus Jalan Tol Dumai-Pekanbaru)?
2. Apa faktor penghambat Penerapan Batas Minimum dan Maksimum Kecepatan Kendaraan berdasarkan Pasal 3 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan (Studi Kasus Jalan Tol Dumai-Pekanbaru)?
3. Apa upaya yang dilakukan oleh pihak PT.Hutama Karya (HK) dan Ditlantas POLDA Riau dalam Penerapan Batas Minimum dan Maksimum Kecepatan Kendaraan berdasarkan Pasal 3 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan (Studi Kasus Jalan Tol Dumai-Pekanbaru)?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui Penerapan Batas Kecepatan Minimal dan Maksimal Kendaraan berdasarkan Pasal 3 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan (Studi Kasus Jalan Tol Dumai-Pekanbaru)
- b. Untuk mengetahui faktor penghambat Penerapan Batas Kecepatan Minimal dan Maksimal Kendaraan berdasarkan Pasal 3 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara

Penetapan Batas Kecepatan (Studi Kasus Jalan Tol Dumai-Pekanbaru)

- c. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT Utama Karya dan Ditlantas POLDA Riau dalam Penerapan Batas Kecepatan Minimal dan Maksimal Kendaraan berdasarkan Pasal 3 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan (Studi Kasus Jalan Tol Dumai-Pekanbaru)

2. Kegunaan Penelitian

- a. Sebagai persyaratan penulis untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Riau. Juga sebagai sumbangsih pemikiran terhadap pemecahan penerapan batas minimum dan maksimum kecepatan kendaraan di ruas jalan tol.
- b. Untuk menambah pengetahuan dan memperluas wawasan bagi para peneliti maupun bagi yang lainnya dalam melakukan penelitian terhadap pelaksanaan akibat hukum terhadap penerapan batas minimum dan maksimum kecepatan kendaraan di ruas jalan tol.
- c. Untuk menambah khasanah ilmu pengetahuan dapat dijadikan sebagai referensi bahan penelitian dan bahan kajian bagi kalangan akademis lainnya yang akan melakukan penelitian dalam kasus yang sama.

D. Kerangka Teori

1. Teori Pengawasan.

Pengawasan menurut Sujamto (1986, 19-20) adalah segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan tugas atau kegiatan apakah telah sesuai dengan semestinya atau tidak.⁴

Dari segi hukum administrasi negara, pengawasan dimaknai sebagai proses kegiatan yang membandingkan

³ <https://www.jogloabang.com/teknologi/pp-37-2017-keselamatan-lalu-lintas-angkutan-jalan>, diakses tanggal 10 Oktober 2021.

⁴ Jum Anggriani, *Hukum Administrasi Negara*, Yogyakarta, Graha Ilmu, 2012, hlm. 201.

apa yang dijalankan, dilaksanakan, atau diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan atau diperintahkan. Hasil pengawasan ini harus dapat menunjukkan sampai di mana terdapat kecocokan dan ketidakcocokan dan menemukan penyebab ketidakcocokan yang muncul. Dalam konteks membangun manajemen pemerintahan publik yang bercirikan *good governance* (tata kelola pemerintahan yang baik), pengawasan merupakan aspek penting untuk menjaga fungsi pemerintahan berjalan sebagaimana mestinya. Dalam konteks ini, pengawasan menjadi sama pentingnya dengan penerapan *good governance* itu sendiri.

Pengawasan sebagaimana dikutip oleh Titik : *“pengawasan tidak hanya melihat sesuatu dengan seksama dan melaporkan hasil kegiatan mengawasi, tetapi juga mengandung arti memperbaiki dan meluruskannya sehingga mencapai tujuan yang sesuai dengan apa yang direncanakan”*. Pengawasan dapat dipetakan dalam beberapa model dan situasi pengawasan potensial dapat didiskusikan dalam gaya yang mungkin paling membantu. Pengawasan dilakukan baik terhadap satuan kerja dibawahnya maupun keseluruhan objek kewenangan. Inti dari pengawasan yaitu fungsi dan wewenang pimpinan pada berbagai tingkatan didalam suatu organisasi dilakukan secara konsisten dan berlanjut serta diperlukan standar penilaian sebagai alat alternatif terhadap kegiatan-kegiatan yang diawasi.

2. Teori Penegakan Hukum

Dalam kamus besar bahasa Indonesia Penegak adalah yang mendirikan, menegakkan. Hukum adalah sarana yang didalamnya terkandung nilai-nilai atau konsep-konsep tentang keadilan, kebenaran,

kemanfaatan sosial, dan sebagainya.⁵ Penegak hukum adalah yang menegakkan hukum, dalam arti sempit hanya berarti polisi dan jaksa yang kemudian diperluas sehingga mencakup pula hakim, pengacara dan lembaga permasyarakatan.

Menurut Satjipto Rahardjo, penegakan hukum pada hakikatnya merupakan penegakan ide-ide atau konsep-konsep yang abstrak itu. Penegakan hukum adalah usaha untuk mewujudkan ide-ide tersebut menjadi kenyataan.⁶

Inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyeraskan antara apa yang ada didalam kaidah-kaidah sejumlah peraturan perundangan terhadap penciptaan, pemeliharaan dan mempertahankan kedamaian dalam pergaulan hidup sebagaimana yang dikemukakan Soekanto, lebih jauh Soekanto mengemukakan masalah pokok dalam penegakan hukum adalah terletak pada hukumnya sendiri (peraturan perundangannya). Penegak hukumnya, sarana atau fasilitas yang mendukung, masyarakat dimana hukum itu diberlakukan, dan budaya hukum masyarakatnya.⁷

E. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah keterkaitan antara teori-teori atau konsep yang mendukung dalam penelitian yang digunakan sebagai pedoman dalam menyusun sistematis penelitian. Kerangka konseptual menjadi pedoman peneliti untuk menjelaskan secara sistematis teori yang digunakan dalam penelitian. Untuk menghindari kekeliruan dalam beberapa istilah yang digunakan dalam penelitian ini, maka penulis memandang perlu menjelaskan konsep yang digunakan dalam penelitian yaitu :

⁵ Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, PT.Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2014, hlm 291.

⁷ Sabian Utsman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2009, hlm. 373.

1. Penerapan adalah suatu perbuatan untuk mempraktikkan suatu metode pada sebuah objek guna mencapai tujuan tertentu yang telah tersusun dan terencana.
2. Maksimum dan Minimum adalah nilai terbesar dan terkecil dari fungsi, baik dari kisaran tertentu atau diseluruh domain dari fungsi.
3. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia adalah kementerian dalam pemerintah Indonesia yang membidangi urusan transportasi.⁸
4. Peraturan adalah patokan yang dibuat untuk membatasi tingkah laku seseorang dalam suatu lingkup / Organisasi tertentu yang jika melanggar akan dikenakan hukuman / sanksi.⁹
5. Menurut James A. Hall (2001: 5), tata cara adalah sekelompok dua atau lebih komponen-komponen yang saling berkaitan atau subsistem-subsistem yang bersatu untuk mencapai tujuan yang sama.¹⁰
6. Penetapan (*beschikking*) dapat dirumuskan sebagai perbuatan hukum sepihak yang bersifat administrasi negara dilakukan oleh pejabat atau instansi penguasa (negara) yang berwenang dan berwajib khusus untuk itu.¹¹

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Berdasarkan dari permasalahan yang diteliti oleh penulis terdapat di dalam penelitian di atas yakni dilatar belakang dan rumusan masalah serta

tujuan penelitian, maka penulis menggunakan metode penelitian hukum sosiologis yakni penelitian yang mengkaji aspek hukumnya dengan melihat perundang-undangan yang berlaku dan membandingkan dengan pelaksanaan yang didapat dilapangan dengan cara survei.¹² Penelitian hukum sosiologis didasarkan atas data primer. Data primer/data dasar adalah data yang didapat langsung dari masyarakat sebagai sumber pertama dengan melalui penelitian lapangan. Perolehan data primer dapat dilakukan dengan melalui wawancara, dan penyebaran kuisioner.

2. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat atau daerah yang dipilih sebagai tempat pengumpulan data di lapangan untuk menemukan jawaban atas masalah. Lokasi penelitian ini penulis lakukan di PT Utama Karya Pekanbaru-Dumai, Ditlantas Polda Riau. Lokasi ini dipilih karena ada beberapa pengemudi yang mengalami kasus kecelakaan yang terjadi di jalan tol Pekanbaru-Dumai.

3. Analisis Data

Pengolahan data menggunakan metode analisis kualitatif artinya data yang digunakan dikumpulkan dari penelitian lapangan dan penelitian pustaka dianalisis secara kualitatif, kemudian dilakukan pengambilan kesimpulan dengan metode induktif.

Setelah diperoleh data, baik primer maupun sekunder, penulis menganalisis data secara deskriptif kualitatif. Analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan memberikan penjelasan secara umum terhadap permasalahan dan penyelesaiannya terhadap masalah yang diajukan secara sistematis dan menyeluruh.¹³ Tahapan analisis penulis

⁸ Riansyah wisesh Marpaung, "Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan (studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)", *Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2017, hlm. 22.

⁹ <https://bayuarsadinata.wordpress.com/2015/07/16/p-eraturan-adalah-2/>, diakses, tanggal 15 Agustus 2021.

¹⁰ <http://eprints.perbanas.ac.id>, diakses, tanggal 15 Agustus 2021.

¹¹ S. Prajudi Atmosudirjo, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1994, hlm.94.

¹² Amirudin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo, Jakarta, 2012, hlm. 167.

¹³ Taufiqul Hualam dan Syaifuddin Anshari, "Perjanjian Mudharabah: Studi pada PT BNI Syariah Cabang Pekanbaru Menurut Hukum Islam", *Jurnal Hukum Republica*, Fakultas Hukum

mulai dari data yang diperoleh dalam wawancara disajikan dalam bentuk pembahasan dengan uraian kalimat dan pengumpulan data dari bahan hukum primer.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan Lalu Lintas

1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan merupakan tindakan tidak direncanakan dan tidak terkendali, ketika aksi dan reaksi objek, bahan, atau radiasi menyebabkan cedera atau kemungkinan cedera. Kecelakaan adalah suatu kejadian yang sangat kompleks, karena bisa memiliki banyak sekali faktor penyebab, meningkatnya jumlah kendaraan dari tahun ke tahun merupakan faktor pendukung meningkatnya kecelakaan lalu lintas, kepadatan lalu lintas (volume kendaraan), musim (kemarau/penghujan), jenis kendaraan, waktu (gelap/terang), perilaku berkendara yang aman (*safety riding*), kondisi kendaraan merupakan beberapa faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas ini dapat mempengaruhi pengendara menjadi trauma ataupun sampai meninggal dunia.

Pengertian Lalu Lintas Secara harfiah istilah lalu lintas dapat diartikan sebagai gerak (bolak balik) manusia atau barang dari suatu tempat ketempatlainnya dengan menggunakan sarana jalan umum. Lalu lintas adalah berjalan bolak-balik, hilir-mudik, perihal perjalanan, serta perihal perhubungan antara satu tempat dengan tempat lainnya (dengan jalan pelayaran, angkutan udara, darat dan sebagainya). Namun pengertian lalu lintas dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan pada pasal 1 butir 2 yakni,¹⁴ “*lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang diruang lalu lintas jalan, sementara 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.*”

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang diakibatkan oleh kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknyanya (korban).¹⁵ Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.¹⁶

2. Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat di bagi kedalam tiga golongan, yaitu:¹⁷

- a) Kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- b) Kecelakaan lalu lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka

¹⁴ Undang-undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹⁵ Desy Anwar. 2003. Kamus Lengkap Bahasa Indonesia. Surabaya : Amelia. hal. 45

¹⁶ C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, hlm,35

¹⁷ Undang-undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 229

ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

- c) Kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Jenis kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi:¹⁸

- a. Kecelakaan Tunggal, yakni kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain.
- b. Kecelakaan Ganda, yakni kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan di waktu dan tempat yang bersamaan.

Data korban lalu lintas dilihat dari segi kerugian materil akibat kecelakaan adalah sangat penting untuk menganalisis kecelakaan dan penentuan konsekuensi total kecelakaan kendaraan bermotor. Dua kategori utama tingkat kematian yaitu traffic safety dan public health. Traffic safety adalah suatu ukuran yang menunjukkan bagaimana sistem atau kinerja jalan beroperasi yang diukur dari jumlah korban (mati) persatu kali perjalanan, dicatat kendaraan persatuan panjang jalan. Sedang public health adalah jumlah kematian per unit populasi penduduk.

B. Tinjauan Umum Tentang Tata Cara Penerapan Batas Kecepatan

Ketika sedang berkendara di Jalan Tol, tentunya harus sesuai dengan aturan berkendara yang telah ditentukan. Tujuan aturan kecepatan batas berkendara di Jalan Tol agar terus menjaga kendaraan tetap fokus dan mengetahui batas kecepatan maksimal saat mengendarai mobil untuk menjaga agar tidak terjadi kecelakaan,

terutama di beberapa titik yang rawan kecelakaan.

Seperti halnya aturan kecepatan berkendara, ada didalam Peraturan kecepatan di jalan tol diatur pada peraturan pemerintah no 79 tahun 2013 tentang jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pasal 23 ayat 4. Diperkuat Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Penetapan Batas Kendaraan pasal 3 ayat 4 dan pasal 23 ayat 4, disebutkan bahwa batas kecepatan di jalan tol yaitu 60 hingga 100 kilometer per jam, sesuai dengan rambu lalu lintas yang terpasang. Dalam aturan tersebut tertulis bahwa batas kecepatan di jalan bebas hambatan atau tol paling rendah 60 Km/Jam sampai tertinggi 100 Km/Jam. Untuk berkendara di tol dalam kota sendiri kecepatan minimal berkendara (60 Km/Jam), maksimal berkendara yaitu (80 Km/Jam). Kemudian untuk berkendara di tol luar kota yakni minimal (60 Km/Jam) dan maksimal (100 Km/Jam). Walaupun sudah ada batas kecepatan masing-masing, tapi pengendara harus memperhatikan dan selalu konsentrasi agar menghindari dari kecelakaan dengan kendaraan lain di sekitarnya.

Batas kecepatan paling tinggi dapat ditetapkan lebih rendah atas dasar pertimbangan beberapa pertimbangan yaitu, frekuensi kecelakaan yang tinggi di lingkungan jalan yang bersangkutan, perubahan kondisi permukaan jalan, geometri jalan, lingkungan sekitar jalan dan usulan masyarakat melalui rapat forum lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan tingkatan status jalan. Kewenangan menetapkan perubahan batas kecepatan dilakukan oleh, Menteri Perhubungan untuk jalan nasional, Gubernur, untuk jalan provinsi; Bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan Walikota, untuk jalan kota.¹⁹

¹⁸ A. S. Wedasana. (2011). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan dan Penyusunan Database Berbasis Sistem Informasi Geografis (Studi Kasus Kota Denpasar). Hlm. 9

¹⁹ <https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-keluarkan-aturan-batas-kecepatan-kendaraan>

BAB III

HASIL DAN PEMBAHASAN

PENELITIAN

A. Penerapan Batas Minimum dan Maksimum Kecepatan Kendaraan berdasarkan Pasal 3 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan (Studi Kasus Jalan Tol Dumai-Pekanbaru)

Pembangunan jalan tol merupakan salah satu bentuk usaha pemerintah dalam memudahkan masyarakat di Indonesia untuk bisa melakukan mobilitas mereka baik dalam hal ekonomi maupun sosial dengan baik dan cepat serta mengatasi masalah kemacetan yang ada perkotaan. Pembangunan infrastruktur jalan tol di Indonesia sangat dibutuhkan karena dapat mengurangi inefisiensi akibat kemacetan pada ruas utama, serta untuk meningkatkan pelayanan sistem distribusi barang dan jasa terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya, serta dapat mengembangkan wilayah tersebut menjadi sentra perekonomian. Petugas yang berhubungan di jalan tol dan yang menangani apabila terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan tol yaitu Satuan Lalu Lintas, Dinas Perhubungan dan PT Jasa Raharja. Ketiga Instansi yang terkait di jalan tol saling bekerja sama apabila ada suatu kecelakaan, sehingga diharapkan bisa cepat dalam menangani korban kecelakaan.²⁰

Kemampuan untuk menempuh jarak tertentu dalam satuan waktu dinyatakan dalam kilometer per jam disebut sebagai kecepatan. Batas kecepatan jalan bebas hambatan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penerapan Batas

Kecepatan adalah paling rendah 60 kilometer per jam dalam kondisi arus bebas dan paling tinggi 100 kilometer per jam untuk jalan bebas hambatan.

Jalan tol dibangun dengan tujuan salah satunya adalah untuk memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang. Kelancaran lalu lintas tersebut dapat dilihat dari kebebasan pengguna jalan dan memilih kecepatan sesuai dengan batas kecepatan yang telah diberlakukan. Akan tetapi, kebijaksanaan mengenai kecepatan yang telah ditetapkan justru banyak dilanggar oleh para pengguna jalan tol sehingga masih banyak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pelanggaran batas kecepatan maksimal. Peningkatan kesadaran bagi pengguna jalan tol terhadap pentingnya keselamatan berkendara perlu dilakukan sebagai upaya untuk menurunkan angka kecelakaan sekaligus untuk mengurangi tingkat fatalitas yang terjadi pada kecelakaan yang diakibatkan karena kecepatan tinggi.

Kecepatan paling tinggi di jalan tol adalah 80 KM/ jam dan paling rendah 60 KM/jam, pemerintah dalam pembangunan jalan tol mengharapkan agar masyarakat tidak menggunakan jalan tol untuk balapan, karena jalan tol ini berbahaya sekali kalau nanti kencang, harapannya masyarakat ikut tertib. Implementasi yang terjadi terhadap Peraturan Menteri Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penerapan Batas Kecepatan di lapangan adalah masih adanya pengendara yang tidak mematuhi batas kecepatan tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan terhadap Branch Manager tol Permai peraturan yang mengatur tentang batas kecepatan di jalan tol, yaitu Pak Indrayana, mengatakan bahwa, dalam hal penerapan batas minimum dan maksimum, pihak tol telah menerapkan batas minimum dan maksimum di jalan tol sudah sesuai dengan peraturan Menteri Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penerapan Batas Kecepatan yaitu dengan cara memasang rambu pembatasan

²⁰ Kevin Rezananta Purnomo dan Berto Mulia Wibawa, "Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan Tol di Wilayah Unit Jatim 02 Terhadap Layanan Satuan Patroli Jalan Raya Ditlintas Polda Jatim". *Jurnal Sains dan Seni* 9 (2), 2020, hal 256-261.

kecepatan minimum dan maksimum tersebut sepanjang jalan tol.²¹

Selain itu, pihak Patroli Jalan Raya (PJR) Ditlantas Polda Riau juga memberikan sanksi berupa sanksi tilang secara elektronik. Adapun berikut dijabarkan lebih lanjut oleh Bapak Yudi bahwa, tilang secara elektronik untuk pelanggaran batas kecepatan di jalan tol akan menurunkan angka kecelakaan lalu lintas. Untuk Pembayaran sanksi tilang secara elektronik tersebut dibayar saat pembayaran pajak. Karenanya, kebijakan tersebut dinilai dapat meningkatkan tingkat keselamatan di jalan tol bagi pengendara mobil yang selama ini rawan menjadi korban kecelakaan lalu lintas. Dampak dari tilang secara elektronik ini diperkirakan akan menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan tol karena pengguna jalan raya pasti tidak akan berani lagi memacu kendaraan di luar aturan.²²

Selain sanksi tilang secara elektronik pihak PT Utama Karya (HK), Bapak Indrayana selaku Branch Manager mengatakan, apabila ada pengendara yang melebihi batas kecepatan, juga diberi sanksi berupa pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp500.000. Sanksi tersebut diatur pada Pasal 287 ayat 5, UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).²³

B. Faktor Penghambat Penerapan Batas Minimum dan Maksimum Kecepatan Kendaraan Berdasarkan Pasal 3 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab kematian terbesar di

²¹ Wawancara dengan Bapak Indrayana, *Selaku Branch Manager*, Cabang Tol Permai PT. Utama Karya (HK), bertempat di PT. Utama Karya, pada tanggal 29 Agustus 2022.

²² *Ibid.*

²³ Wawancara dengan Bapak Indrayana, *Selaku Branch Manager*, Cabang Tol Permai PT. Utama Karya (HK), bertempat di PT. Utama Karya, pada tanggal 29 Agustus 2022.

Indonesia. Jumlah korban yang cukup besar akan memberikan dampak ekonomi (kerugian material) dan sosial yang tidak sedikit, berbagai usaha tindakan hingga perbaikan lalu lintas dengan melibatkan berbagai pihak yang terkait hasilnya belum sesuai yang diharapkan. Dibandingkan dengan jalan lainnya, jalan tol mempunyai resiko terjadinya kecelakaan relatif lebih tinggi.

Definisi yang lebih umum dari keselamatan lalu lintas jalan adalah besar kecelakaan lalu lintas atau korban kecelakaan lalu lintas, berdasarkan jenis kecelakaan ataupun tingkat keparahannya yang diharapkan terjadi pada suatu entitas dalam kurun waktu tertentu.

Rekayasa keselamatan jalan dapat didefinisikan sebagai sebuah proses yang mengacu pada analisis terhadap kondisi jalan dan lalu lintas terkait kecelakaan, kemudian mengaplikasikan prinsip rekayasa untuk memperoleh perbaikan desain jalan maupun manajemen lalu lintas yang efisien dalam mengurangi dampak kecelakaan lalu lintas. Tingkat kesadaran hukum masyarakat sebagai pemakai jalan dapat diukur dari kemampuan dan daya serap individu, serta bagaimana penerapannya di jalan raya. Manusia sebagai pemakai jalan sangat menentukan terjadinya pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas.²⁴

Ada beberapa faktor yang menjadi penghambat penerapan batas minimum dan maksimum kecepatan kendaraan yang membuat sampai terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu:

1. Faktor Manusia

faktor penyebab dari adanya kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan karena faktor pelanggaran lalu lintas. Kajian perbaikan yang harus dilakukan

²⁴ Fatur Rochman, La Ode Husen, Hardianto Djanggi, "Efektivitas Fungsi Kepolisian Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas", *Indonesia Journal Of Criminal Law* 2 (2), 2020, hal 71-92.

adalah dengan cara memberikan penyuluhan atau sosialisasi kepada seluruh masyarakat agar selalu mentaati peraturan lalu lintas. Dengan sosialisasi maka diharapkan masyarakat lebih patuh dan dapat meminimalisir kecelakaan yang terjadi karena faktor kesalahan manusia. Faktor manusia Menurut Barbara Sabey yang dikutip mengatakan bahwa faktor manusia memegang peran penting dalam kecelakaan lalu lintas. Kemampuan pengemudi dalam upaya menghindari kecelakaan bergantung pada tingkat kemahirannya, ketetapan mengambil putusan dalam melakukan antisipasi terhadap konflik lalu lintas yang akan dihadapi, alur berpikir yang runtut, dan kesehatan jasmani.

2. Faktor Kendaraan

Keterkaitan kendaraan dengan masalah keselamatan lalu lintas dapat dibahas dari dua lingkup: keselamatan primer atau keselamatan aktif dan keselamatan sekunder atau keselamatan pasif. Keselamatan primer ditekankan pada upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas, sedangkan keselamatan sekunder ditekankan pada upaya untuk pencegahan timbulnya korban akibat kecelakaan lalu lintas itu sendiri. Keselamatan primer atau aktif, dalam terminologi kendaraan pada umumnya, berkaitan dengan kontribusi sistem pengendalian kendaraan seperti rem, kemudi dan stabilitas. Sementara itu, keselamatan sekunder atau pasif berkaitan dengan alat keselamatan seperti kantung udara dan penggunaan sabuk keselamatan.²⁵

C. Upaya yang Dilakukan Oleh Pihak PT Hutama Karya dan Ditlantas POLDA Riau dalam Penerapan Batas Minimum dan Maksimum Kecepatan Kendaraan

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut diharapkan

dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait. Kepatuhan hukum terkait dengan kesadaran hukum, setiap manusia normal mempunyai kesadaran hukum. Masalahnya ada pada taraf kesadaran hukum, yakni tinggi, sedang, dan rendah. Tolak ukur taraf-taraf kesadaran adalah: pengetahuan mengenai hukum, pemahaman terhadap hukum, sikap terhadap hukum, dan perilaku hukum. Seseorang yang dianggap mempunyai kesadaran hukum yang tinggi apabila perilakunya sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku. Dengan demikian, maka taraf kesadaran hukum yang tinggi didasarkan pada kepatuhan hukum, akan tetapi tidak setiap yang mematuhi hukum mempunyai kesadaran hukum. Dengan terwujudnya penegakan dan kepastian hukum bagi masyarakat maka dapat meminimalisir faktor-faktor kecelakaan lalu lintas.

Usaha dalam penerapan batas minimum dan maksimum kecepatan kendaraan, sebagai upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka pihak Kepolisian bersama pihak terkait dalam hal ini adalah PT Hutama Karya melakukan upaya pencegahan dengan melakukan sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Menteri Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan, mereka yang melakukan pelanggaran lalu lintas diberikan sanksi solusi dengan Undang-Undang yang berlaku. Agar sosialisasi tentang Peraturan Menteri Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan dapat dijalankan dengan baik maka perlu adanya komunikasi yang baik antara Pihak terkait dengan masyarakat. Untuk dapat memperoleh hasil dengan baik diperlukan komunikasi kebijakan yang baik. Ada 3 (Tiga) aspek yang mempengaruhi komunikasi kebijakan. Ketiga aspek

²⁵ Tri Tjahjono, "Analisis Keselamatan Lalu Lintas Jalan", Jakarta, Lubuk Agung, 2011, hal 15

tersebut antara lain adalah transmisi, kejelasan (*clarity*), dan konsistensi.²⁶

a) Transmisi

Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu penerapan yang baik pula. Seringkali yang terjadi dalam penyaluran komunikasi adalah adanya salah pengertian (mis komunikasi), hal tersebut disebabkan karena komunikasi telah melalui beberapa tingkatan birokrasi, sehingga apa yang diharapkan terdistorsi ditengah jalan. Penerapan efektif apabila kebijakan tersebut juga ditunjang dengan komunikasi yang baik, tidak hanya kepada implementor kebijakan tetapi juga kepada target group kebijakan yang dalam hal ini adalah masyarakat pengguna jalan.

b) Kejelasan

Mengenai kejelasan tentang Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Perundang-undangan Terkait diperoleh keterangan bahwa sudah cukup jelas dan dapat dipahami oleh petugas, hanya saja untuk melaksanakan ketentuan dalam Undang-Undang tersebut juga dibutuhkan dukungan dari berbagai pihak baik, instansi terkait maupun masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa, petugas di lapangan sudah memahami pelaksanaan Peraturan Menteri Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penerapan Batas Kecepatan, karena sudah cukup jelas dan dapat dilaksanakan. Terkait dengan pemahaman berkendara masyarakat diperoleh keterangan bahwa, masih banyak masyarakat yang belum paham tentang tertib berlalu lintas, walaupun paham ada juga yang sengaja tidak mau tau aturan, Keberhasilan penerapan Peraturan Menteri Nomor 111 Tahun

2015 Tentang Tata Cara Penerapan Batas Kecepatan akan berhasil dan hanya akan berhasil manakala diikuti responsivitas dari masyarakat Kota Semarang selaku target kebijakan.

Menurut Pihak PT Hutama Karya, tindakan tilang, juga bertujuan mengedukasi masyarakat, khususnya pengguna jalan tol. Sebelum diterapkan, tindakan tilang ini, juga jauh-jauh hari telah disosialisasikan di media masa dan media sosial. Dalam hal tindakan tilang ini, pihaknya bekerjasama dengan Ditlantas Polda Riau. Jadi mereka yang ditilang itu, diketahui melewati batas kecepatan maksimum dari alat *speed gun* milik petugas Ditlantas.²⁷ Adapun langkah-langkah yang di ambil Patroli Jalan Raya (PJR) Ditlantas Polda Riau di sepanjang jalan Tol. Patroli rutin yang dilaksanakan oleh Personel dan petugas Tol secara bersinggungan dan menyampaikan himbauan kepada pengendara agar mematuhi tata tertib berlalu lintas saat berkendara.²⁸

Guna menekan fasilitas di sepanjang ruas jalan Tol Pekanbaru - Dumai, pihak Ditlantas Polda Riau akan melakukan pemantauan batas kecepatan pada setiap kendaraan yang melintas dengan menggunakan Speed Gun, jika ditemukan kendaraan yang melebihi kecepatan diatas 80 KM/jam akan ditindak tegas. Bagian Patroli Jalan Raya (PJR) Ditlantas Polda Riau mengimbau kepada masyarakat serta pengendara yang melintasi Jalan Tol Pekanbaru Dumai agar tetap berhati-hati, kontrol laju kendaraan sesuai batas kecepatan yang sudah di tentukan, patuhi himbauan petugas, bila mengantuk silahkan istirahat di Rest Area Tol, utamakan Keselamatan dari pada kecepatan.²⁹

Pihak Patroli Jalan Raya (PJR) Ditlantas Polda Riau juga memberikan imbauan kepada pengendara untuk memperhatikan kecepatan kendaraan,

²⁶ Didik Darman Putra, dkk, "Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pontianak", Jurnal Tesis PMS-UNTAN-PSIAN-2013, 2013, hlm. 7

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Wawancara dengan Bapak Yudi, *Loc. Cit.*

²⁹ Wawancara dengan Bapak Yudi, *Op.Cit.*

tugas Pihak Patroli jalan Raya (PJR) yaitu melaksanakan tugas Polri di bidang lalu lintas, meliputi pengendalian lalu lintas untuk mencegah dan meniadakan segala bentuk gangguan serta ancaman agar terjamin keamanan, ketertiban, keselamatan dan kelancaran lalu lintas di jalan tol beri tanda ketika hendak berpindah jalur, yang mana jalur kanan untuk mendahului. Bahu jalan hanya boleh digunakan untuk keadaan darurat, jaga jarak aman dengan mobil lain, dan jangan membuang sesuatu melalui jendela.³⁰ Untuk hal ini, Pihak Patroli Jalan Raya (PJR) Ditlantas Polda Riau: menerapkan sistem tilang elektronik di ruas tol permai, dengan juga hadirnya ETLE (*electronic traffic law enforcement*) secara otomatis akan mencatat kasus pelanggaran kendaraan saat mereka melintas di tol itu.³¹

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penerapan batas minimum dan maksimum batasan kecepatan yang dilakukan oleh PT Utama Karya dan Ditlantas Polda Riau belum sesuai berdasarkan Peraturan menteri Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara penetapan Batas Kecepatan yaitu dibuktikan dengan memasang rambu-rambu lalu lintas pembatasan kecepatan minimum dan maksimum kecepatan tersebut sepanjang jalan tol.
2. Dalam penerapan batas minimum dan maksimum kecepatan kendaraan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 pasal 3 ayat (4) Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan, terdapat faktor penghambat berupa, pertama, faktor manusia yang meliputi; lengah, mengantuk, mabuk, lelah, tidak terampil, dan lalai. Kedua, faktor

kendaraan yang meliputi, rem tidak berfungsi, ban pecah, dan kendaraan selip.

3. Adapun upaya yang dilakukan oleh PT Utama Karya (HK) dan Ditlantas Polda Riau sebagai bentuk preventif adalah; memasang marka kejut, lampu peringatan, razia seperti operasi mengantuk, dan tilang.

B. Saran

1. Sebaiknya Pihak masyarakat seharusnya lebih paham dan patuh terhadap aturan lalu lintas dalam hal ini penerapan batas kecepatan di jalan tol yang sudah di terapkan sebagai usaha mengurangi terjadinya kecelakaan.
2. Sebaiknya Pihak pemerintah dan pihak swasta lebih sering lagi melakukan sosialisasi mengenai aturan dalam berlalu lintas khususnya penerapan batas kecepatan di jalan tol dan meningkatkan pengawasan untuk mengurangi angka kecelakaan yang terjadi.
3. Sebaiknya Pihak terkait yakni PT Utama Karya dan Ditlantas polda Riau semakin lagi menguatkan kerjasama yang presisi sehingga keamanan dan kenyamanan dalam penggunaan jalan tol bisa terus berlangsung dan menambah alat pendekteksi kecepatan agar masyarakat bisa mengatur kecepatan apabila terdektesi melampaui batas kecepatan.

DAFTAR PUSTAKA

- A. S. Wedasana. (2011). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan dan Penyusunan Database Berbasis Sistem Informasi Geografis (Studi Kasus Kota Denpasar).
- Amirudin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo, Jakarta, 2012.
- C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta.

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

- Desy Anwar. 2003. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Surabaya : Amelia.
- Didik Darman Putra, dkk, “*Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pontianak*”, *Jurnal Tesis PMS-UNTAN-PSIAN-2013*, 2013.
- Fatur Rochman, La Ode Husen, Hardianto Djanggi, “*Efektivitas Fungsi Kepolisian Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas*”, *Indonesia Journal Of Criminal Law* 2 (2), 2020.
- <http://eprints.perbanas.ac.id> , diakses, tanggal 15 Agustus 2021.
- <https://bayuarsadinata.wordpress.com/2015/07/16/peraturan-adalah-2/>, diakses, tanggal 15 Agustus 2021.
- <https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-keluarkan-aturan-batas-kecepatan-kendaraan>
- <https://www.jogloabang.com/teknologi/pp-37-2017-keselamatan-lalu-lintas-angkutan-jalan>, diakses tanggal 10 Oktober 2021.
- Jum Anggriani, *Hukum Administrasi Negara*, Yogyakarta, Graha Ilmu, 2012.
- Kevin Rezananta Purnomo dan Berto Mulia Wibawa, “*Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan Tol di Wilayah Unit Jatim 02 Terhadap Layanan Satuan Patroli Jalan Raya Ditlintas Polda Jatim*”. *Jurnal Sains dan Seni* 9 (2), 2020,
- Riansyah wisesah Marpaung, “*Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan (studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)*”, *Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2017.
- Riansyah wisesah Marpaung, “*Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan (studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)*”, *Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2017.
- Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, PT. Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2014.
- S. Prajudi Atmosudirjo, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1994.
- Sabian Utsman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2009.
- Taufiqul Hualam dan Syaifuddin Anshari, “*Perjanjian Mudharabah: Studi pada PT BNI Syariah Cabang Pekanbaru Menurut Hukum Islam*”, *Jurnal Hukum Republica*, Fakultas Hukum Universitas Lancang Kuning Pekanbaru, Vol. IIX, No. 2 Mei 2009
- Tri Tjahjono, “*Analisis Keselamatan Lalu Lintas Jalan*”, Jakarta, Lubuk Agung, 2011.
- Undang-undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*
- Undang-undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 229*

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

Wawancara dengan Bapak Indrayana,
Selaku Branch Manager, Cabang
Tol Permai PT. Hutama Karya
(HK), bertempat di PT. Hutama
Karya, pada tanggal 29 Agustus
2022.

Wawancaradengan Bapak Indrayana,
Selaku Branch Manager, Cabang
Tol Permai PT. Hutama Karya
(HK), bertempat di PT. Hutama
Karya, pada tanggal 29 Agustus
2022.

1.