

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Hukum merupakan peraturan yang tertulis maupun tidak tertulis yang bersifat mengikat dan harus dipatuhi oleh semua kalangan masyarakat, yang tujuannya untuk menciptakan ketertiban, ketenteraman, kedamaian, kesejahteraan dalam kehidupan masyarakat dan untuk menjaga serta mencegah terjadinya main hakim sendiri, tetapi pada kenyataannya sebagian besar dari masyarakat tidak tahu hukum yang sebenarnya karena mereka tidak akan mengerti hukum hanya dengan melihat undang-undangnya saja lalu membandingkannya dengan kenyataan atau praktik hukum itu sendiri.

Dunia hukum di Indonesia tengah mendapat sorotan yang amat tajam dari seluruh lapisan masyarakat, baik dari dalam maupun luar negeri. Dari sekian banyak bidang hukum, dapat dikatakan bahwa bidang hukum pidana termasuk sistem dan proses peradilan pidananya menempati peringkat pertama yang bukan saja mendapat sorotan tetapi mendapat celaan yang luar biasa dibandingkan dengan bidang hukum lainnya.¹ Salah satunya yaitu pelanggaran lalu lintas yang berupa perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan atau gangguan fungsi jalan yang dapat dikenakan sanksi administratif ataupun sanksi pidana.

Hukum pidana memberikan pedoman yang jelas tentang perlindungan terhadap manusia. Sebaliknya, ia juga menghancurkan yang seharusnya dilindungi. Oleh karena itu, hukum pidana termasuk hukum acara pidana dan

¹ Kadri Husin dan Budi Rizki Husin, *Sistem Peradilan pidana di Indonesia*, (Jakarta: Sinar Gra fika 2016), hlm 3.

hukum pelaksanaan pidana sering disorot, dianalisis, dikritik oleh berbagai pihak tidak hanya dari kalangan hukum maupun dari kalangan non-hukum.²

Berdasarkan penjelasan dari Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004, untuk selanjutnya disebut dengan UU No. 38/2004 tentang Jalan, di dalam Pasal 1 ayat (4) definisi jalan itu sendiri adalah:

*“Prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah dan/ atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.”*³

Sedangkan definisi lalu lintas dan angkutan jalan terdapat pada Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk selanjutnya disebut dengan UU No. 22 /2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 ayat (1):

*“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”.*⁴

Segala sarana dan prasarana yang terdapat di jalan raya harus memiliki standart yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Sarana yang dimaksud ialah seperti jalan raya, marka, rambu lalu lintas dan lain-lain harus layak, guna untuk keselamatan pengguna jalan, sedangkan di Indonesia sering dijumpai sarana jalan yang tidak layak dan tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan, salah satunya ialah batas kecepatan atau yang sering dikenal dengan sebutan alat pembatas kecepatan (*speed trap*) alat pembatas kecepatan (*speed trap*) dibuat/dibangun di pemukiman, komplek maupun di gang kecil yang bertujuan untuk menghindari pengguna jalan yang mengendarai kendaraannya

² Rocky Marbun, *Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, Bandung: Setara Pers 2015, hlm 2.

³ Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 1 ayat (4).

⁴ Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

dengan kecepatan tinggi karena banyak anak kecil dan warga yang berlalu-lalang.

Pembuatan alat pembatas kecepatan (*speed trap*) yang dibangun di pemukiman, kompleks maupun di gang kecil harus dilengkapi dengan rambu-rambu pemberitahuan terlebih dahulu, mengenai adanya alat pembatas kecepatan (*speed trap*) khususnya dimalam hari, maka alat pembatas kecepatan (*speed trap*) harus dilengkapi dengan marka jalan dengan garis berwarna putih atau kuning sebagai tanda. Sebagai alat untuk mengendalikan lalulintas, khususnya untuk meningkatkan keamanan dan kelancaran pada sistem jalan, maka perlu dibuat atau dipasang marka dan rambu lalu lintas yang dapat menyampaikan informasi (perintah, peringatan dan petunjuk) kepada pemakai jalan serta dapat mempengaruhi pengguna jalan.⁵

Masalah-masalah lalu lintas, secara konvensional berkisar pada kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, kesabaran dan pencemaran lingkungan.⁶ Untuk meningkatkan keselamatan bagi pengguna jalan, ketinggian alat pembatas kecepatan (*speed trap*) diatur apabila melalui jalan yang akan dilengkapi dengan rambu-rambu pemberitahuan terlebih dahulu mengenai adanya alat pembatas kecepatan (*speed trap*) khususnya dimalam hari, maka alat pembatas kecepatan (*speed trap*) dilengkapi dengan marka jalan dengan garis berwarna putih atau kuning sebagai tanda. Tetapi pada kenyataannya, alat pembatas kecepatan (*speed trap*) yang umumnya ada di Indonesia lebih banyak yang bertentangan dengan desain alat pembatas kecepatan (*speed trap*) yang

⁵ Ahmad Munawar, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, (Jogjakarta: Beta Offset, 2006), hlm 125.

⁶ Soerjono Soekanto, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-masalah Sosial*, Bandung, Jakarta: Aditya Bakti, 1989, hlm 58.

diatur dalam Pasal 5 ayat (1) dan (2) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor3

Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan yang berbunyi:

“Penempatan alat pembatas kecepatan pada jalur lalu lintas sebagai maksud dalam lampiran I tabel 1 No.6 b (2) Penempatan alat pembatas kecepatan pada jalur lalu lintas harus diberi tanda berupa garis serong dengan cat berwarna putih”

Kemudian Pasal 6 ayat (1), (2), (3) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3

Tahun 1994 juga mengatur tentang kriteria alat pembatas kecepatan (*speed trap*) yang berbunyi:

Ayat (1) Bentuk penampang melintang pembatas kecepatan menyerupai trapesium dan bagian yang menonjol diatas badan dan jalan maksimum 12 cm,

Ayat (2) Penampang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) kedua sisi miringnya mempunyai kelandaian yang sama maksimum 15.

Ayat (3)Lebar mendatar bagian atas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) proporsional dengan bagian menonjol diatas badan jalan dan minimum 15cm.⁷

Dari peraturan diatas sudah jelas tentang kriteria alat pembatas kecepatan (*speed trap*) namun sebagian besar masyarakat tidak tahu standart pembuatannya sehingga banyak korban terjatuh akibat polisi tidur yang tidak sesuai dengan standart, sebagai contoh kecelakaan yang disebabkan oleh keberadaan alat pembatas kecepatan (*speed trap*) ialah seperti yang terjadi di Medan yang dialami oleh korban Dapot Purba (38) warga Jalan Utama 1 Desa Kolam Kecamatan Percut Sei Tuan terjatuh dari dari sepeda motornya saat melintasi alat pembatas kecepatan (*speed trap*) di badan jalan di Pasar 10 Tembung, Desa Bandar Klippa, Kecamatan Percut Sei Tuan, Medan, Sumatera Utara, Pada hari Rabu (5/10) dini hari, akibatnya korban tersungkur ke aspal dan tidak sadarkan diri, saat dibawa ke

⁷ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan, Pasal ayat (1) dan (2).

Rumah Sakit Citra Medika di Pasar 10 Tembung, Desa Bandar Klippa, Kecamatan Percut Sei Tuan, Medan, Sumatera Utara, korban akhirnya menghembuskan nafas terakhirnya. Saksi mata Juli (37) mengatakan bahwa korban jatuh sendiri saat bejalan mengendarai sepeda motor di jalan gelap sehingga korban tidak mengetahui keberadaan alat pembatas kecepatan (*speed trap*).⁸

Kasus serupa, terjadi di Kota Surabaya tepatnya di Universitas Negeri Surabaya (UNESA) yang berada di kawasan Lidah Wetan di tempat tersebut ada alat pembatas kecepatan (*speed trap*) yang dinilai tidak sesuai dengan aturan Kementrian Perhubungan yang seharusnya ketinggian alat pembatas kecepatan (*speed trap*) 12cm tetapi di UNESA mencapai 15cm. Alat pembatas kecepatan (*speed trap*) di UNESA yang sudutnya terlalu tajam menyebabkan pengendara sepeda motor terlempar sehingga kejadian tersebut menyebabkan korban luka-luka.⁹

Dari kedua kasus tersebut sudah dapat terlihat bahwa pembuatan alat pembatas kecepatan (*speed trap*) tidak sesuai dengan kriteria yang disebutkan oleh Keputusan Menteri Perhubungan Nomer 3 Tahun 1994 sehingga hal tersebut telah melanggar Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum Pasal 274 Ayat (1) dan (2) yang berbunyi:¹⁰

Ayat (1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan atau gangguan fungsi jalan sebagaimana dimaksud

⁸ Googleweblight.com/http://sorotdaerah.net/melintas-polisi-tidur-satpam-tewas-tersungkur. Di akses pada hari selasa, tanggal 21 februari, tahun 2017 jam 17.56 WIB.

⁹ www.realita.co/pasang-polisi-tidur-tak-sesuai-aturan-makan-korban. Di akses pada hari selasa, tanggal 21 Februari 2017, pukul 19:53.

¹⁰ Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Pasal 274 Ayat (1) dan (2).

dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Ayat (2) Ketentuan ancaman pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku pula bagi setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2)”.

Dari kasus pembuatan alat pembatas kecepatan (*speed trap*) di Medan yang tidak dilengkapi dengan cat sebagai tanda bahwa terdapat batas kecepatan sehingga menyebabkan korban kecelakaan hingga meninggal dunia dan kasus di UNESA yang membangun alat pembatas kecepatan (*speed trap*) melebihi ketinggian yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomer 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan dapat dilihat bahwa kurangnya pengawasan dari penegak hukum pada saat pembuatan alat pembatas kecepatan (*speed trap*).

1.2 Rumusan Masalah

Permasalahan hukum yang dapat disusun berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas adalah sebagai berikut:

1. Apakah pembuatan alat pembatas kecepatan (*speed trap*) yang tidak memiliki izin dan tidak memenuhi standart dapat dikualifikasikan sebagai tindak pidana?
2. Bagaimana pertanggungjawaban pidananya bagi pembuat alat pembatas kecepatan (*speed trap*) tersebut?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui apakah pembuatan alat pembatas kecepatan (*speed trap*) yang tidak memiliki izin dan tidak memenuhi standar dapat dikualifikasi sebagai tindak pidana.

2. Untuk mengetahui bagaimana pertanggungjawaban bagi pembuat alat pembatas kecepatan (*speed trap*) yang tidak memiliki izin dan tidak memenuhi standar.

1.4 Kegunaan Penelitian

Kegunaan dari skripsi yang berjudul “Pertanggungjawaban Pidana dalam Hal Pembuatan alat pembatas kecepatan (*speed trap*) yang Tidak Sesuai Standart” memiliki kegunaan secara teoritis dan praktis yang diuraikan sebagai berikut:

1.4.1. Kegunaan Teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan serta ide pemikiran dalam memperkaya wawasan, konsep-konsep, teori-teori terhadap ilmu pengetahuan terutama dibidang lalu lintas khususnya dalam pembangunan pembatas kecepatan atau yang disebut juga dengan alat pembatas kecepatan (*speed trap*) yang sesuai dengan kriteria peraturan perundang-undangan.

1.4.2. Kegunaan Praktis

a. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat memperoleh pengalaman serta memperluas pengetahuan tentang penegakan hukum pelanggaran lalu lintas yang terjadi di masyarakat, sehingga dapat memperkaya wawasan dan pengetahuan dalam menyumbangkan pemikiran di bidang hukum pidana serta dapat menjadi referensi bagi peneliti atau peminat penelitian hukum, khususnya penelitian yang berkaitan dengan penegakan hukum terhadap pembuatan alat pembatas kecepatan (*speed trap*).

b. Bagi Masyarakat

Dalam penelitian ini diharapkan masyarakat mendapatkan informasi mengenai kriteria pembuatan alat pembatas kecepatan (*speed trap*) yang benar serta mengetahui upaya penegak hukum yang dilakukan oleh kepolisian dalam proses pembuatan alat pembatas kecepatan (*speed trap*), sehingga masyarakat dapat mengerti akan dampak negatif daripada pembuatan alat pembatas kecepatan (*speed trap*) yang tingginya melebihi dari yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan.

1.5 Keaslian

Adapun keaslian dalam penelitian yang berjudul **Pertanggungjawaban Pidana dalam Hal Pembuatan Batas Kecepatan (*Speed Trap*) yang Tidak Sesuai Standart** ini merupakan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui penegakan hukum yang dilakukan oleh Kepolisian pada saat proses pembuatan alat pembatas kecepatan (*speed trap*). Setelah mencari informasi dari beberapa buku (*literature*), melalui internet terkait permasalahan yang dibahas, terdapat beberapa kemiripan tema penelitian yang berkaitan dengan permasalahan di atas yang dilakukan oleh institusi tinggi lainnya yakni sebagai berikut:

Tabel 1

No.	Judul Karya Ilmiah	Institut	Permasalahan	Perbedaan
1.	Penempatan Alat Pembatas Kecepatan Kendaraan Bermotor Berdasarkan Perda	Universitas Tamansiswa Padang	1. Membahas penempatan alat pembatas kecepatan kendaraan bermotor berdasarkan Perda Nomor 4 Tahun	Membahas tentang Pertanggungjawaban Pidana dalam Hal Pembuatan Batas Kecepatan (<i>Speed Trap</i>) yang Tidak Sesuai Standart

	Nomor 4 Tahun 2013 tentang Lalu Lintas di Kota Padang. ¹¹		2013 tentang lalu lintas di kota Padang. 2. Membahas kendala dalam penempatan alat pembatas kecepatan kendaraan. 3. Membahas tentang mengatasi kendala dalam penempatan alat pembatas jalan.	
1	Pemasangan Alat Penghambat Jalan “polisi Tidur” di Jalan umum Menurut Pasal 25 Ayat (1) huruf (E) UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Perspektif Siyasah Syar’iyyah , Studi Kasus di Pabrik Kulit Wonocolo, Surabaya. ¹²	Institut Agama Islam Negeri Sunan Ampel Fakultas Syari’ah Surabaya.	1. Membahas ketentuan pemasangan alat penghambat jalan “polisi tidur” di jalan umum menurut pasal 25 ayat 1 huruf (c) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. 2. Membahas prespektif <i>siyasah Syar’iyyah</i> tentang pemasangan alat penghambat jalan “polisi tidur” di jalan umum berdasarkan	Membahas tentang Pertanggungjawaban Pidana dalam Hal Pembuatan Batas Kecepatan (<i>Speed Trap</i>) yang Tidak Sesuai Standart

¹¹ Saidul Bahri, Penempatan Alat Pembatas Kecepatan Kendaraan Bermotor Berdasarkan Perda Nomor 4 Tahun 2013 Tentang Lalu Lintas Di Kota Padang. Jurnal Skripsi, Fakultas Hukum, Universitas Tamansiswa Padang, 2015.

¹² Fawaid, Pemasangan Alat Penghambat Jalan “Polisi Tidur” Di Jalan Umum Menurut Pasal 25 Ayat 1 Huruf (E) UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Prespektif Siyasah Syar’iyyah*. Studi Kasus di Pabrik Kulit Wonocolo Surabaya). Jurnal Skripsi, fakultas Hukum, Institut Agama Islam Negeri Sunan Ampel, Surabaya, 2013.

			pasal 25 ayat (1) huruf (c) Undang- undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.	
--	--	--	---	--

1.6 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian diuraikan sebagai berikut:

1.6.1. Jenis Penelitian

Penulisan skripsi ini menggunakan metode penulisan penelitian normatif yang merupakan penelitian hukum untuk menemukan kebenaran koherensi yaitu adakah aturan hukum sesuai dengan norma hukum dan norma yang berupa perintah atau larangan itu sesuai dengan prinsip hukum.¹³ Penelitian yang akan dilakukan dengan mengumpulkan bahan hukum dari beberapa literatur yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

1.6.2. Metode Pendekatan

Dalam penulisan skripsi ini menggunakan dua metode pendekatan, yaitu pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

¹³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, cetakan ke 8, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013), hlm 47.

a. Pendekatan Perundang-undangan (*statute approach*)

Penulis melakukan pendekatan dengan menelaah peraturan perundang-undangan yang berhubungan isu hukum yang ditulis dengan memahami hierarki serta asas-asas dalam peraturan perundang-undangan.¹⁴

b. Pendekatan Konseptual (*conceptual approach*)

Pendekatan konseptual adalah suatu pendekatan yang dilakukan manakala penulis tidak beranjak dari aturan hukum yang ada. Hal itu dilakukan karena memang belum ada atau tidak ada aturan hukum untuk masalah yang dihadapi.¹⁵ Sehingga penulis harus beranjak dari perundang-undangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum untuk menemukan ide dengan isu hukum yang dihadapi.

1.6.3. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Adapun teknik pengumpulan bahan hukum dalam penulisan skripsi ini, menggunakan metode penelitian hukum normatif, maka menggunakan dua pengumpulan bahan hukum yaitu bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder.¹⁶

a. Bahan Hukum Primer

Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, diantaranya adalah:

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

¹⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, cetakan ke 8. (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013), hlm 137.

¹⁵ *Ibid*, hlm 177.

¹⁶ *Ibid*, hlm 181.

2. Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
 3. Keputusan Menteri Perhubungan Noomor 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan.
 4. Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi, publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.¹⁷

¹⁷ Peter, Loc. Cit.