

**PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM
PENGAWASAN TERHADAP PEMBUATAN ALAT
PEMBATAS KECEPATAN DI KOTA BATAM**

SKRIPSI



**Oleh:
Indra Miharja Siregar
160710007**

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS PUTERA BATAM
TAHUN 2020**

**PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM
PENGAWASAN TERHADAP PEMBUATAN ALAT
PEMBATAS KECEPATAN DI KOTA BATAM**

SKRIPSI

**Untuk memenuhi salah satu syarat
memperoleh gelar sarjana**



**Oleh:
Indra Miharja Siregar
160710007**

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS PUTERA BATAM
TAHUN 2020**

SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS

SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan dibawah ini saya:

Nama : Indra Miharja Siregar
NPM : 160710007
Fakultas : Ilmu Sosial dan Humaniora
Program Studi : Ilmu Hukum

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat ini dengan judul:

PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM PENGAWASAN TERHADAP PEMBUATAN ALAT PEMBATAS KECEPATAN DI KOTA BATAM

Adalah hasil karya sendiri dan bukan “duplikasi” dari karya orang lain. Sepengetahuan saya, didalam naskah akademik ini tidak terdapat karya ilmiah atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip didalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah akademik ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur PLAGIASI, saya bersedia naskah akademik ini digugurkan dan dicabut yang saya peroleh dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya tanpa ada paksaan dari siapapun.

Batam, 22 Juli 2020



Indra Miharja Siregar
160710007

PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM PENGAWASAN TERHADAP PEMBUATAN ALAT PEMBATAS KECEPATAN DI KOTA BATAM

SKRIPSI

Untuk memenuhi salah satu syarat
memperoleh gelar sarjana

Oleh
Indra Miharja Siregar
160710007

Telah disetujui oleh pembimbing pada tanggal
Seperti yang tertera dibawah ini

Batam, 24 Juli 2020

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Zuhdi Arman', with a stylized flourish at the end.

Zuhdi Arman, S.H., M.H
Pembimbing

ABSTRAK

Alat pembatas kecepatan kendaraan atau polisi tidur merupakan salah satu tanggul pengaman jalan yang dibuat agar pengendara mengurangi kecepatan kendaraan. Keberadaan polisi tidur mampu mengurangi laju kendaraan, baik mobil maupun sepeda motor, sehingga bisa mengurangi potensi kecelakaan sebagaimana Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. **Polisi tidur** diatur lebih khusus dalam Pasal 4 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan. Pembuatan polisi tidur hanya dilingkungan pemukiman, jalan lokal yang mempunyai kelas jalan IIIC, dan jalan-jalan yang sedang dilakukan pekerjaan kontruksi. Beberapa permasalahan terkait peran dinas perhubungan dalam pengawasan terhadap pembuatan alat kecepatan di Kota Batam diantaranya peran Dinas Perhubungan Kota Batam terkait pengawasan serta dampak lalu lintas terhadap pembuatan polisi tidur (*speed bump*). Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan peran Dinas Perhubungan melakukan pengawasan terhadap pembuatan alat pembatas kecepatan kendaraan di Kota Batam, dan dampak lalu lintas terhadap pembuatan polisi tidur (*speed bump*) yang tidak sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Sumber utama penelitian ini adalah survei dan wawancara yang kemudian dikaji dengan ketentuan undang-undang, dengan pendekatan sosiologis empiris. Analisis datanya menggunakan analisis sosiologis empiris. Berdasarkan hasil dan pembahasan terkait bentuk pembatas kecepatan atau polisi tidur harus menyerupai trapesium setinggi maksimal 12 cm, sisi miringnya punya kelandaian yang sama maksimum 15 persen, dan lebar datar bagian atas minimum 15 cm. Dengan demikian, ditarik kesimpulan secara induktif yang didasarkan pada fakta-fakta yang ditemukan di lapangan.

Kata Kunci: polisi tidur, kendaraan, masyarakat

ABSTRACT

Vehicle speed limiting device or speed bump is one of the road safety embankments made so that motorists reduce vehicle speed. The existence of speed bumps is able to reduce the rate of vehicles, both cars and motorcycles, so that it can reduce the potential for accidents as Law Number 22 of 2009 concerning LLAJ. Speed bumps are regulated more specifically in Market 4 of the Minister of Transportation Decree No. 3 of 1994 concerning Road Users Control and Protection Equipment. The construction of speed bumps is only in residential areas, local roads that have IIC road classes, and roads that are under construction. Some problems related to the role of the transportation department in supervising the manufacture of speed tools in Batam City include the role of the Batam City Transportation Office in relation to supervision and the impact of traffic on the manufacture of speed bumps. The purpose of this study is to describe the role of the Department of Transportation to supervise the manufacture of vehicle speed limiting devices in the city of Batam, and the impact of traffic on the creation of speed bumps that do not comply with Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic. The main sources of this research are surveys and interviews which are then reviewed by statutory provisions, with an empirical sociological approach. Data analysis uses empirical sociological analysis. Based on the results and discussion related to the shape of the speed limit or speed bump must resemble a trapezoid of a maximum height of 12 cm, the sloping side has the same slope of a maximum of 15 percent, and a minimum flat top width of at least 15 cm. Thus, inductive conclusions are drawn based on facts found in the field.

Keywords: *speed bumps, vehicles, society*

KATA PENGANTAR

Puji syukur panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas pertolongan yang telah melimpahkan segala rahmat dan karunianya, sehingga Penulis dapat menyelesaikan laporan tugas akhir yang merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program studi Strata Satu (S1) pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Karena itu, kritik dan saran akan senantiasa penulis terima dengan senang hati. Dengan segala keterbatasan, penulis menyadari pula bahwa skripsi ini takkan terwujud tanpa bantuan, bimbingan, dan dorongan dari berbagai pihak. Untuk itu, dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Dr. Nur Elfi Husda, S.Kom., M.Si, Rektor Universitas Putera Batam;
2. Rizky Try Anugrah Bhakti, S.H., M.H, Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora, sekaligus sebagai Dosen Penguji Skripsi;
3. Padrisan Jamba, S.H., M.H, Ketua Program Studi Ilmu Hukum, sekaligus sebagai Dosen Penguji Skripsi;
4. Zuhdi Arman, S.H., M.H, sebagai dosen pembimbing skripsi;
5. Irene Svinarky, S.H., M.Kn, sebagai Dosen Pembimbing Akademik;
6. Drs. Ukas Ibrahim, S.H., M.Hum;
7. Lenny Husna, S.H., M.H;
8. Parningotan Malau, S.T., S.H., M.H;
9. Agus Riyanto, S.H., M.Kn;
10. Zulkifli, S.H., M.H;
11. Radius, S.H., M.H;
12. Dosen dan Staf Universitas Putera Batam;
13. Orang tua yang sudah almarhum berkat didikan mereka dari kecil sehingga bisa menyelesaikan dan mendapat gelar;
14. Istri tercinta Eka Ria Br. Malau yang selalu memberikan kasih sayang dan dukungan penuh kepada Penulis selama menempuh kuliah di Program Studi Ilmu Hukum, terlebih anak tercinta Philip Mahrain Siregar dan Torang Marsilo Siregar yang menjadi berkat;
15. Saudara-saudara tercinta yang telah memberikan dorongan dan semangat serta bantuan baik secara moril maupun materil demi lancarnya penyusunan skripsi ini;
16. Rekan-rekan seperjuangan semua atas kebersamaan dan bantuan yang berarti bagi penulis; dan
17. Semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa membalas kebaikan dan selalu mencurahkan hidayah serta taufiknya Amin.

Batam, 22 Juli 2020



Indra Miharja Siregar

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL

HALAMAN JUDUL

SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS Error! Bookmark not defined.

HALAMAN PENGESAHAN Error! Bookmark not defined.

ABSTRAK v

ABSTRACT vi

DAFTAR ISI viii

DAFTAR GAMBAR x

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang 1

1.2. Identifikasi Masalah 12

1.3. Batasan Masalah 12

1.4. Rumusan Masalah 13

1.5. Tujuan Penelitian 13

1.6. Manfaat Penelitian 13

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kerangka Teori 15

2.1.1. Teori Peranan 15

2.1.2. Teori Pengawasan 24

2.2. Kerangka Yuridis 28

2.2.1. Polisi Tidur/*Speed Bump* 28

2.2.2. Karakteristik Arus Lalu Lintas Perumahan 32

2.3. Penelitian Terdahulu 36

2.4. Kerangka Pemikiran 42

BAB III METODE PENELITIAN

3.1. Jenis dan Sifat Penelitian 43

3.1.1. Jenis Penelitian Empiris 43

3.1.2. Sifat Penelitian Hukum Empiris 44

3.2. Metode Pengumpulan Data 45

3.2.1. Jenis Data 45

3.2.2. Alat Pengumpulan Data 47

3.3. Metode Analisis Data 48

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Peran Dinas Perhubungan Dalam Pengawasan Terhadap Pembuatan Alat Pembatas Kecepatan di Kota Batam	49
4.2. Dampak Lalu Lintas dan Upaya yang Dilakukan Dinas Perhubungan Kota Batam Terhadap Pembuatan (<i>Speed Bump</i>) yang Tidak Sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	59

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan	73
5.2. Saran	74

DAFTAR PUSTAKA	75
-----------------------------	----

LAMPIRAN

- Lampiran 1. Pendukung Penelitian
- Lampiran 2. Daftar Riwayat Hidup
- Lampiran 3. Surat Keterangan Penelitian

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Ukuran Pembuatan Polisi tidur	30
Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran	42
Gambar 4.1 Skema Ukuran Pembuatan Polisi Tidur	64
Gambar 4.2 Bentuk Warna Polisi Tidur/Speed Bump	65
Gambar 4.3 Standarisasi Pembuatan Polisi Tidur	70
Gambar 4.4 Bentuk Polisi Tidur di Jalan Raya yang benar	71
Gambar 4.5 Bentuk Polisi Tidur di jalan komplek yang salah	71

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia adalah negara yang diperintah oleh hukum yang diatur oleh Konstitusi Republik Indonesia sesuai dengan Pasal 1, paragraf 3 (UD 1945). Hukum adalah aturan dalam bentuk aturan dan persetujuan yang bertujuan melindungi perilaku manusia, disiplin, keadilan, dan perlindungan dari kepunahan. Hukum terikat untuk memastikan kepercayaan hukum di masyarakat. Hukum tidak dapat dipisahkan dari masyarakat. Negara menyelenggarakan kemakmuran warganya semaksimal mungkin dan mengabdikan sepenuhnya kepada masyarakat. Oleh karena itu negara sebagai alat satu-satunya hadir agar kelompok masyarakat manusia bertingkah laku mengikuti tata tertib yang baik dalam masyarakat (Busroh, 2010).

Setiap warga negara wajib menjunjung tinggi persatuan dan integritas serta semua hak dan kewajibannya. Pertumbuhan terbaik adalah pertumbuhan global, pertumbuhan ekonomi, pertumbuhan digital, dan lain-lain, serta berbagai undang-undang dan peraturan yang mengikuti perkembangan. Lahirnya peraturan hukum dimulai dengan aturan atau kebiasaan di masyarakat. Adanya hukum dan peraturan yang telah dirumuskan dan disusun berdasarkan UUD 1945, sebagaimana tercantum dalam adopsi paragraf keempat dengan kajian jadi alih-alih membentuk pemerintah yang melindungi semua rakyat dan untuk meningkatkan kesejahteraan, mendidik kehidupan bangsa dan berpartisipasi dalam tatanan dunia yang didasarkan Kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, kemerdekaan nasional.

Konstitusi Republik Indonesia, yang diadopsi oleh Republik Indonesia Merdeka, didasarkan pada Allah Yang Mahakuasa yang adil dan beradab, bersatu dan cerdas. Aturan positif memiliki efek positif pada kehidupan seseorang. Jika didasarkan pada pemahaman hukum tentang hubungan dengan kebijakan hukum publik. Tujuan kebijakan hukum adalah untuk mengatur kehidupan organisasi. Hukum positif didasarkan pada pemahaman tentang hukum itu sendiri. Ini hanya mungkin jika itu benar-benar mencerminkan kebutuhan masyarakat yang sah (Djamali, 2012).

Perkembangan hukum dan perubahan yang berkaitan dengan dinamika sosial dengan semua kepentingan nyata ada di belakang hukum. Berkembangnya hukum tidak dapat dihambat namun dapat dipastikan akan berkembang ke arah tertentu, tetapi pada akhirnya ia membawa perubahan setelah pertarungan dengan variasi kepentingan di balik hukum itu sendiri. Seringkali hukum hanya dipahami karena aturannya kaku dan terlalu menekankan aspek sistem hukum tanpa melihat hubungan antara ilmu hukum dan masalah sosial. Hukum identik dengan ketertiban sebagai cermin pengaturan penguasa, di sisi lain, ada juga pemahaman hukum yang menekankan aspek legitimasi pengaturan diri. Undang-undang tidak boleh tertutup bagi faktor sosial yang memengaruhi pembangunan masyarakat.

Legitimasi adalah kepercayaan anggota masyarakat bahwa kekuasaan berdasarkan kelompok atau penguasa adalah tepat dan harus dihormati. Akal sehat didasarkan pada gagasan bahwa pelaksanaan kekuasaan sesuai dengan prinsip dan prosedur yang diterima secara umum dan dengan aturan dan prosedur hukum. Karena pemilik kekuasaan tidak dapat mengendalikan perkembangan masyarakat,

ia dapat dikurangi atau bahkan hilang. Orang yang benar-benar tahu tradisi biasanya berkembang sangat lambat. Karena itu, otoritas tradisional harus beradaptasi dengan perubahan sosial (Agus Santoso, 2015).

Saat ini, peran organisasi, terutama organisasi publik, menjadi sorotan publik. Ini karena orang mulai kritis dalam mengevaluasi layanan yang diberikan, terutama oleh LSM. Asosiasi mulai mewajibkan semua organisasi publik untuk menyediakan setiap anggota masyarakat layanan publik profesional berkualitas tinggi dalam bentuk barang atau jasa. Dengan mengambil tindakan, peran organisasi publik dapat diakui, baik atau buruk. Banyak dari faktor-faktor ini mempengaruhi peran organisasi, seperti lingkungan organisasi, budaya di dalam organisasi, fasilitas dan infrastruktur, penilaian peran dan umpan balik.

Organisasi biasanya diciptakan melalui mekanisme administratif. Staf administrasi bertanggung jawab atas pengorganisasian staf dan koordinasi kegiatan organisasi. Misalnya, departemen kepolisian dan transportasi jalan terdiri dari departemen pengembangan lapangan, departemen administrasi, departemen logistik, departemen pemeliharaan kendaraan, departemen ekspansi, dan sebagainya. Tugas organisasi dibagi ke dalam berbagai posisi, yang merupakan tugas profesional. Ada pembagian tersembunyi spesialisasi tenaga kerja. Spesialisasi dalam meningkatkan pengalaman karyawan dan organisasi dapat mengembangkan struktur personel berdasarkan kualifikasi teknis (Purnadi Purbacaraka, 1993a).

Peran organisasi yang menyediakan layanan dapat dilihat dalam kepuasan pelanggan atau dalam layanan yang organisasi berikan kepada mereka yang

membutuhkan. Peran adalah aspek dinamis dari suatu posisi (status), jika seseorang memenuhi hak dan tanggung jawabnya sesuai dengan posisinya, ia melakukan peran itu. Peran juga dapat diartikan sebagai hasil dan tindakan yang dicapai seseorang melalui kemampuan dan tindakan dalam situasi tertentu. Badan Transportasi adalah unit kerja dari pemerintah kota Batam, yang bertanggung jawab untuk melakukan urusan publik di bidang transportasi jalan dan jalan.

Prinsip keadilan dan kesejahteraan terutama dalam hal penerapan pembangunan yang merata adalah bahwa baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah sama-sama memikul tanggung jawab mewujudkan kesejahteraan dan keadilan sosial. Khususnya yang berkaitan dengan urusan-urusan yang menjadi tanggung jawabnya (HR, 2011).

Peran yang sangat penting dan strategis dalam ikut mendorong dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan daerah terutama keterkaitan fungsinya sebagai pelayanan masyarakat (*publik service*), dukungan kegiatan ekonomi regional dan salah satu potensi pendapatan daerah. Salah satu bidang transportasi terpenting adalah transportasi darat, karena kebanyakan orang tinggal di darat. Ini adalah masalah yang sangat sulit, terutama untuk lalu lintas, mengingat pesatnya perkembangan kota Batam. Perkembangan Batam dapat dilihat dalam pengembangan pemerintahan kota, terutama dalam pembangunan fisik seperti jalan, bangunan, pusat perbelanjaan dan industri.

Dengan pesatnya perkembangan kota, itu juga akan meningkatkan lalu lintas di jalan raya. Adalah tanggung jawab pemerintah sebagai penyelenggara pemerintah untuk mengatasi masalah yang terkait dengan arus lalu lintas dan

pengelolaan arus lalu lintas berikutnya. Dalam hal ini, Departemen Perhubungan, khususnya di sektor lalu lintas, memiliki tugas untuk mengatur lalu lintas agar dapat memastikan arus lalu lintas yang berkelanjutan.

Meskipun tingkat lalu lintas yang tinggi dan tingkat kepemilikan kendaraan pribadi, terutama kendaraan, kemacetan lalu lintas dan berkurangnya tingkat layanan di jalan dan persimpangan mungkin tidak cocok untuk kenyamanan pengguna jalan. Masalah ini diperburuk oleh jaringan jalan yang tidak terorganisir dengan baik sesuai dengan hierarki jalan kota, sehingga sebagian besar pengendara sepeda menggunakan sebagian besar jalan kecil di daerah pedesaan untuk mengurangi kemacetan dan mengurangi jarak ke tujuan (Saodang, 2005).

Sesuai dengan Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Lalu Lintas Jalan No. 22 tahun 2009, pergerakan kendaraan dan orang-orang di daerah lalu lintas didefinisikan, dan arti lalu lintas adalah infrastruktur untuk transportasi kendaraan. Transportasi manusia dan / atau barang impor. Profil dan dukungan jalan. Pilihan utama peraturan lalu lintas adalah untuk meningkatkan kualitas semua keselamatan lalu lintas dan kelancaran di jalan. Identifikasi masalah dengan jalur. Tinjauan masalah lalu lintas di sekitar kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan, toleransi dan polusi.

Langkah-langkah pemerintah untuk mengurangi jumlah kecelakaan saat mengemudi. Salah satunya adalah penciptaan infrastruktur pendukung dalam bentuk kecepatan. Lompatan cepat ini digunakan untuk memperlambat mobil. Bumper cepat adalah suatu keharusan untuk menciptakan lingkungan keselamatan jalan dan lingkungan yang aman. Lompatan kecepatan adalah bentuk peringatan

kecepatan untuk semua kendaraan yang melintasi jalan di antara bagian yang melebihi batas kecepatan. Ini termasuk hanya upaya dan rencana aksi dan rencana komprehensif untuk mencegah lalu lintas, akuisisi, pemasangan, dan pemeliharaan fasilitas produksi untuk membangun, memelihara, dan membantu keselamatan, keamanan, dan disiplin berkendara.

Oleh karena itu, saat ini semua masalah yang terkait dengan bumper jalan / polisi tidur berkisar dari ketinggian yang berbeda, penempatan yang benar, profil dan bahan yang berbeda untuk bumper cepat hingga aspek pembangunan berlisensi. Apa yang harus dijawab dan dihukum. Sangat menarik untuk mempelajari secara mendalam undang-undang yang mengancam produsen sepeda. Menurut Undang-Undang tentang Jalan Motor 2004 38 tahun 2004, jalan adalah infrastruktur transportasi darat yang mencakup semua bagian jalan, termasuk bangunan dan aksesoris yang terletak di jalan. Di tanah. Permukaan air dan / atau air, serta di atas permukaan air, kecuali untuk rel kereta api, kereta api, dan kabel.

Menentukan klasifikasi jalan, yaitu peran berdasarkan peran dan fungsi, rute menurut kekuatan, dan rute berdasarkan beban aksial. Interpretasi UU Jalan menjelaskan bahwa jalan di daerah perumahan termasuk dalam kategori jalan ramah lingkungan dengan karakteristik perjalanan jarak pendek dan dapat ditemukan bumper kecepatan menengah / bumper cepat. (Muhammad Zulfikri, Erni Yudaningsy, 2019). Penduduk, kontraktor dan pembangun rumah harus mengajukan permohonan izin dari agen transportasi setempat (Cadizbos) ketika bumper dengan cepat dilepas dan pihak berwenang mengeluarkan transfer singkat ke kabupaten. Ini untuk memudahkan proses perizinan.

Dalam hal ini, mengarahkan lebih banyak perhatian ke semua orang dengan kebutuhan pribadi. Kecepatan - Anda bisa berada dalam bahaya. Dengan mengurangi waktu perjalanan, pengendara sepeda motor mencoba merampingkan waktu perjalanan ke tempat tujuan. Tidak menyadari hal ini, selain menawarkan diskon kepada pengendara dalam bentuk waktu perjalanan, kecelakaan lain sering dapat menyebabkan kecelakaan di jalan karena kelalaian kendaraan roda dua dan sepeda. Empat

Kecepatan / getaran diterapkan dalam posisi horizontal tegak lurus terhadap garis gerak dalam bentuk lebar, tinggi dan tinggi dari bagian lintasan yang melintasi sumbu lintasan. Lokasi kantor polisi didasarkan pada hasil manajemen lalu lintas dan pekerjaan teknik. Pembatas kecepatan akan dipasang di jalan-jalan di daerah perumahan, di jalan lokal dengan Kelas III C dan di jalan yang sedang dibangun. Rambu-rambu jalan dapat ditandai dan dipasang sebelum pemasangan benjolan cepat.

Posisi kecepatan di jalur kecil harus ditandai sebagai bentuk diagonal dari cat putih. Tanda dan tonjolan kecepatan digunakan untuk memperingatkan pengemudi tentang tonjolan kecepatan di depannya. Bentuk penampang batas kecepatan mirip dengan kolam, dan bagian yang memanjang di atas batang adalah panjang maksimum 12 cm. M, kemiringan maksimum adalah 15%. Lebar rata di kedua sisi. Proporsi ke pintu keluar di atas jalan dan 15 detik.

Dalam hal kendaraan, jika kendaraan dapat menyalip kendaraan di depannya, pengemudi juga harus menganggur dan mengatur kecepatannya sendiri. Artinya, kecepatan kendaraan dipengaruhi oleh kendaraan lain. Keamanan jalan

adalah masalah yang paling sulit. Sebagai hasil dari perilaku pengemudi yang ceroboh, zat-zat ini secara alami mempengaruhi keselamatan kendaraan di sekitarnya dan tindakan pengemudi yang tidak berpengalaman membahayakan keselamatan diri mereka sendiri dan orang lain. Kondisi kendaraan dipertahankan untuk mengurangi risiko kecelakaan.

Selain itu, peralatan jalan dirancang dengan mempertimbangkan keamanan pengguna. Keselamatan jalan adalah aspek penting dari keselamatan. Mesin jalan juga harus didukung oleh undang-undang dan peraturan yang baik untuk memastikan keselamatan pengguna jalan. Kondisi dan kondisi yang baik memastikan keamanan. Curah hujan dapat mempengaruhi visibilitas jalan dan cuaca panas dapat mengurangi konsentrasi pengemudi.

Batam terkenal dengan kota industrinya dengan ekonomi maju. Tingkat kepadatan penduduk cukup tinggi. Beberapa orang memiliki pendapatan yang lebih tinggi dalam kaitannya dengan ekonomi, sehingga mereka lebih bersedia memiliki mobil. Jumlah kendaraan tidak sedikit karena penggunaan jalan yang tidak mematuhi peraturan yang berlaku.

Badan Transportasi Batam, yang mengawasi pelepasan sepeda atau polisi tidur, mengatakan penyebabnya adalah kemacetan lalu lintas. Di Indonesia, apa yang disebut speed jump sering dibuat oleh pemerintah atau masyarakat. Kecepatan ini sangat berguna. Diantaranya, kurangi jumlah kecelakaan, terutama di area luas. Tentu saja, kita sering melihat pukulan yang sangat tinggi pada jarak antara orang tidak manusiawi lainnya. Terlepas dari kenyataan bahwa aturan untuk menciptakan kecepatan ditulis dalam aturan. Masalahnya di Batam tidak

terbatas pada reputasi buruk pengemudi angkutan umum dan penyedia angkutan, tetapi juga kurangnya peran Departemen Perhubungan untuk meningkatkan kapasitas jalan. Pada titik ini, pengemudi yang melanggar hukum ngebut dan pelanggaran lalu lintas harus benar-benar mematuhi hukum. (Heru Aditriansyah, 2018).

Jika tabrakan dengan mesin jalan dijamin dalam ayat 1 Pasal 25, itu harus dicatat. Namun, produksi dampak kecepatan tinggi harus disetujui oleh pihak berwenang sesuai dengan Pasal 27 (2), dengan ketentuan bahwa aturan untuk pemasangan peralatan jalan pada jalan ekologis khusus disetujui oleh peraturan setempat. Dalam Pasal 5, kecepatan maksimum harus 12 cm. Lebar permukaan mm adalah 15 cm. M. Sisi dipuntir pada sudut 15% dari ketinggian (8,5 derajat). Maka harus dicat secara hitam-putih secara diagonal. Polisi tidur setidaknya 100 meter.

Menurut Perintah Menteri Perhubungan № 3/1994, Pasal 4: "Pembatas kecepatan kendaraan hanya dapat dipasang di jalan perumahan, daerah, polisi lalu lintas dan jalan yang sedang dibangun, yang harus ditandai terlebih dahulu." Pasal 5: "Kendaraan harus memiliki kecepatan maksimum 12 cm, lebar minimum 15 cm dan kemiringan licin 15%." Saat memasang dan membuat pembatas kecepatan, itu tidak boleh dilakukan dengan sembarangan, karena harus dilakukan oleh pihak yang berwenang. Jika publik ingin memasang speedometer, itu hanya akan mungkin jika mereka merujuk pada ketentuan peraturan lokal yang mengaturnya.

Selanjutnya, sebagaimana diterangkan dengan rinci pada Pasal 274 dan 275 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum bahwa "Setiap

orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Sementara Pasal 275 ayat 1, setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat pemberi isyarat lalu lintas, fasilitas pejalan kaki dan alat pengaman pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 ayat 2 dipidana kurungan paling lama satu bulan dan denda paling banyak Rp 250.000.

Bahan pembatas kecepatan digunakan dengan cara yang sama seperti badan jalan. Anda juga bisa menggunakan lateks. Penggunaan bahan baku harus memperhatikan keamanan lalu lintas. Selain batas kecepatan di jalan, rentang kebisingan (gerbang kecepatan) adalah umum. Aturan desain yang ditentukan dalam paragraf pertama Pasal 32 dapat berupa rambu-rambu jalan atau bahan lain yang dipasang secara horizontal dengan ketebalan 4 cm. M. Panjang maksimum rekaman adalah 4 cm. Seperti dijelaskan dalam paragraf 1 Pasal 34, jumlah kaset dalam grup dan jarak kata-kata rangkap seperti yang ditunjukkan pada paragraf 2. Pembalap.

Ini karena kecepatan rendah yang merupakan ancaman nyata bagi keselamatan pengemudi. Tentu saja, stroke cepat tidak harus disengaja. Teguran segera harus didasarkan pada aturan yang berlaku dan harus diterapkan, termasuk penempatan. Berdasarkan Perintah Menteri Transportasi tahun 1944 c. M.3 tahun 1994, sesuai dengan Pasal 1 Pasal 4, speedometer harus dipasang di jalan di

daerah perumahan. Rintangan kecepatan juga dapat dipasang di jalan lokal dengan Kelas III C dan bulevar yang sedang dibangun. Jalan raya Kelas III adalah jalan raya dan penyeberangan ekologis jalan raya dengan lebar tidak lebih dari 2,1 m, tidak lebih dari 9.000 mm dan dengan berat maksimum yang diijinkan 8 ton.

Anda juga membutuhkan tanda peringatan dini untuk memperlambat. Tidak ada rambu peringatan untuk memperlambat, tetapi rambu jalan yang tidak rata dapat digunakan sebagai gantinya. Ini karena kecepatannya tidak membuat jalan mulus. Tentu saja, sanksi dapat dijatuhkan jika ada pihak yang melakukan pemogokan cepat yang tidak mematuhi hukum. Jadi apakah Anda mengemudi di jalan pedesaan atau perkotaan, batas kecepatan harus standar, bahkan jika jalan tersebut berada di area perumahan dan Anda dapat berkendara (Makmur, 2011).

Dalam hal ini, kesadaran dan partisipasi masyarakat dalam hal pengaturan perumahan. Karena sekarang kita sering memperhatikan, terutama pada kelompok orang yang mengikuti aturan jalan, masih belum. Kesadaran publik memainkan peran penting dalam memastikan supremasi hukum. Masyarakat yang taat hukum harus menghormati dan mematuhi aturan hukum yang ditetapkan oleh pemerintah.

Departemen Perhubungan Baty adalah organisasi dengan misi dan misi untuk melayani masyarakat. Berdasarkan tujuan yang akan dicapai sesuai dengan visi, misi dan tujuan, Badan Transportasi Bati menggunakan indikator regulator, fasilitator dan penilai untuk memenuhi perannya. Salah satu hasil yang dapat digunakan sebagai peran dalam menilai peran organisasi publik adalah hasilnya. Badan Transportasi Bati ini adalah salah satu lembaga pemerintah yang melakukan fungsi-fungsi penting pemerintah, khususnya di bidang lalu lintas.

Untuk memiliki manajemen lalu lintas dan jalan yang baik, perlu menyediakan berbagai layanan setiap saat dan secara efektif, dan untuk mendistribusikan layanan dengan mempertimbangkan kepentingan masyarakat dan kemampuan masyarakat.

Oleh karena itu, Peran Dishub sangat penting sekali dalam hal mobilitas kendaraan maupun pengawasan jalan. Banyaknya pembuatan alat kecepatan kendaraan bermotor diberbagai perumahan yang ada di Kota Batam, tidak seyogianya mengikuti aturan yang berlaku. Hal demikian, masyarakat Batam sebagian besar tidak mengenal standarisasi dan proses pembuatan alat kecepatan kendaraan. Oleh sebab itu, penulisan skripsi ini, penulis tertarik untuk mengulas dan meneliti tentang **Peran Dinas Perhubungan Dalam Pengawasan Terhadap Pembuatan Alat Kecepatan di Kota Batam.**

1.2. Identifikasi Masalah

1. Terkait sebagian besar masyarakat yang belum mengenal aturan pembuatan pembatas kecepatan kendaraan.
2. Tingkat pendidikan yang masih rendah sehingga penggunaan kendaraan yang tidak sebagaimana mestinya.

1.3. Batasan Masalah

2. Mengenai pembuatan pembatas kecepatan kendaraan di Mangsang Permai, Kel. Mangsang Kec. Sungai Beduk, Kota Batam.
3. Peran dinas perhubungan dalam mengawasi dan menindak pembuatan alat pembatas kecepatan di jalan dalam berkendara.

1.4. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari uraian latar belakang tersebut, penulis merumuskan permasalahan dalam skripsi ini, tidak lain:

1. Bagaimana peran dinas perhubungan dalam pengawasan terhadap pembuatan alat pembatas kecepatan di Kota Batam?
2. Apakah dampak lalu lintas dan upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Batam terhadap pembuatan polisi tidur (*speed bump*) yang tidak sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

1.5. Tujuan Penelitian

Dengan uraian dari rumusan masalah tersebut, maka tujuan peneliti dalam penulisan skripsi ini tidak lain, yaitu:

1. Untuk mengetahui peran Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan terhadap pembuatan alat kecepatan kendaraan di Kota Batam.
2. Untuk mengetahui dampak lalu lintas upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Batam terhadap pembuatan polisi tidur (*speed bump*) yang tidak sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1.6. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penulisan yang hendak dicapai, Penelitian ini dilakukan dengan harapan mampu memberikan manfaat, baik manfaat teoritis maupun manfaat praktis :

1. Manfaat Teoritis

Dalam hal ini diharapkan mampu memberikan pemahaman kepada mahasiswa pada khususnya dan masyarakat luas pada umumnya, terhadap peran dinas perhubungan dalam pengawasan terhadap pembuatan alat pembatas kecepatan kendaraan bermotor di Kota Batam dikaitkan dengan undang-undang lalu lintas, dalam perspektif yuridis empiris dan hak asasi manusia. Secara teoritis dapat dijadikan sebagai referensi untuk penulisan karya ilmiah serta menjadi bahan kajian lebih lanjut.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi wacana baru, sekaligus memberikan pemahaman yang lebih mendalam baik secara langsung maupun tidak langsung mengenai peran dinas perhubungan dalam pengawasan terhadap pembuatan alat pembatas kecepatan/polisi tidur (*speed bump*) kendaraan bermotor di Kota Batam. Secara praktis menambah wawasan dan pengetahuan dalam dunia akademis terutama bagi diri Penulis serta sebagai syarat pengambilan gelar Sarjana (Soekanto, 2015).

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kerangka Teori

Dapat dikatakan bahwa teori ini mengambil posisi penting. Teori ini menyediakan alat yang memungkinkan kita untuk merangkum dan memahami masalah yang dibahas. Teori menjelaskan masalah dengan mengatur dan mensistematisasikan. Penelitian ini bertujuan untuk memahami peran Departemen Perhubungan dalam mengelola produksi speed limiter di Batam. Teori ini menyediakan alat untuk meringkas dan memahami penelitian yang dibahas dengan baik, dan kemudian untuk berkomentar dengan mengatur dan mensistematisasikan masalah yang sedang dipertimbangkan(Sudikno Mertokusumo, 2018).

Memastikan kontrol kecepatan dengan bantuan kendaraan dalam memberkati fenomena atau fenomena kita di masyarakat. Penulis penelitian semacam itu adalah landasan teori:

2.1.1. Teori Peranan

Kehidupan publik, bangsa dan negara tidak dapat dipisahkan dari peran hukum. Hukum, ketertiban, keamanan dan keharmonisan kehidupan, kelanjutan pembangunan dalam mengejar tujuan hidup sebagai negara dan negara ditentukan oleh hukum. Ini karena undang-undang ini memainkan peran penting dalam mengatur ketentuan setiap warga negara, termasuk hubungan atau hubungan antara warga negara dan warga negara dan pemerintah. Berdasarkan elemen atau konten utama, hukum memiliki posisi dan peran yang kuat. Hukum mengharuskan

setiap orang untuk mematuhi. Secara umum, semua orang memiliki posisi yang sama di depan hukum.

Memahami peran menurut Soerjono Soekanto, lebih tepatnya, adalah aspek dinamis dari peran / status, jika seseorang memenuhi hak dan tanggung jawabnya sesuai dengan perannya, ia akan bertindak. Setelah di atas kita akan melihat konsep lain dari peran yang telah ditentukan sebelumnya yang disebut peran regulatori. Sebagai peran pengaturan terkait dengan tugas dan tanggung jawab agen pelayaran dalam menegakkan hukum, ini berarti bahwa penegakan hukum umum, yaitu penegakan hukum penuh, yang memiliki peran baik, dapat diartikan sebagai peran yang diharapkan dari pemilik. Wewenang. Departemen Perhubungan, misalnya, diharapkan bertindak sebagai pelindung masyarakat dalam penegakan hukum sebagai organisasi formal spesifik yang mewakili peran tertentu dengan tujuan akhir kesejahteraan masyarakat. (Ali, 2018).

Dokumen adalah aspek dinamis dari situasi (keadaan) yang dimiliki seseorang, kecuali jika Anda memiliki kombinasi hak dan kewajiban yang Anda miliki. Jika seseorang menjalankan kewajibannya sesuai dengan posisinya, maka dia akan menyelesaikan fungsinya. Intinya, peran juga dapat dibuat sebagai serangkaian impor khusus lokasi. Personalisasi seseorang benar-benar kalah dengan pengembang di atas kertas. Tidak ada perbedaan antara dokumen yang juga merupakan dokumen penting, seperti halnya para pemimpin tingkat dengan yang lebih rendah atau menjalankan peran yang sama: peran adalah aset atau aktif yang melakukan posisi masyarakat. Kondisi peran meliputi tiga (tiga), satu pedang: Peran mencakup norma-norma yang terkait dengan posisi atau tempat

seseorang dalam masyarakat. Peran dalam pengertian ini adalah serangkaian aturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan sosial.

1. Peran adalah konsep perilaku yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai sebuah organisasi. Peran juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.
2. Peran adalah seri normal yang terjadi karena suatu posisi. Manusia sebagai hewan sosial cenderung hidup berkelompok.

Dalam kehidupan kelompok, akan ada interaksi antara satu anggota komunitas dan anggota komunitas lainnya. Kemajuan interaksi di antara mereka saling bergantung. Dalam kehidupan sosial, apa yang terjadi disebut peran. Peran adalah aspek kuat dari posisi seseorang, jika seseorang menggunakan hak dan kewajibannya sesuai dengan perannya, mereka yang terlibat melakukan peran itu. Untuk memberikan pemahaman yang lebih jelas, lebih baik untuk memahami arti dari peran tersebut. Dari pengertian di atas, Penulis berpendapat bahwa peran adalah sikap atau perilaku yang banyak orang atau kelompok orang harapkan dari posisi atau keadaan tertentu (Purnadi Purbacaraka, 1993b). Berdasarkan masalah di atas, jika terkait dengan layanan angkutan barang, perannya tidak mewakili hak dan kewajiban individu, tetapi tugas dan wewenang layanan pengiriman.

Menurut Rivai, peran dapat diartikan sebagai perilaku yang dikendalikan dan diharapkan seseorang dalam posisi tertentu. Jika terkait dengan peran suatu agensi, maka dapat diartikan sebagai seperangkat perilaku yang diharapkan dapat diimplementasikan oleh agensi / kantor sesuai dengan lokasi kantor. Menurut Kochi, peran adalah seperangkat sikap yang diharapkan oleh orang lain terhadap

seseorang sesuai dengan posisi mereka dalam suatu sistem. Peran dipengaruhi oleh kondisi sosial, baik internal maupun eksternal, dan stabil. Peran adalah suatu bentuk perilaku yang diharapkan dari seseorang dalam situasi sosial tertentu (Veithzal Rivai Zainal, Muliaman Darmansyah Hadad, 2014). Departemen Perhubungan terutama bertanggung jawab untuk memenuhi tanggung jawab badan-badan pemerintah daerah di bidang transportasi, berdasarkan pada prinsip-prinsip otonomi dan bantuan. Desentralisasi dan desentralisasi di sektor transportasi. Departemen Transportasi adalah bagian dari pelaksana teknis dalam hal posisinya.

Peran hukum dapat dalam kehidupan sehari-hari, seperti akses ke layanan pendidikan dan kesehatan, menjalankan bisnis, menemukan pekerjaan atau karier, dan layanan masyarakat lainnya. Aturan keamanan dan perdamaian yang telah kami terapkan sejauh ini tidak terlepas dari peran hukum. Peran hukum dalam kehidupan kita lebih rinci. Peran hukum terkait dengan peran departemen transportasi dalam mengendalikan produksi perangkat berkecepatan tinggi di tengah jalan raya di Batam.

Undang-undang ini tidak mengizinkan warga negara untuk terlibat dalam kegiatan yang bertentangan dengan kepentingan bersama. Ini berkontribusi pada lingkungan yang aman dan tertib dalam kehidupan masyarakat. Dengan demikian, hukum memainkan peran penting dalam membangun keamanan dan ketertiban. Konflik dan kejahatan biasa terjadi dalam kehidupan manusia. Namun, jika hukum ditegakkan, para pihak yang berselisih, serta para penjahat yang menetapkan batas kecepatan yang salah, akan diberi imbalan. Ketika hukum ini

ditegakkan dengan benar, kebenaran dan keadilan akan menang dan masyarakat akan puas. Dengan demikian, hukum memainkan peran penting dalam mempromosikan nilai-nilai kebenaran dan keadilan.

Masyarakat terdiri dari banyak karakter atau individu. Berkat hukum, moralitas dipertahankan. Karena ada undang-undang, setiap orang di masyarakat selalu berusaha mengatur perilaku mereka agar tidak membahayakan kepentingan orang lain dan kepentingan publik. Dengan demikian, hukum memainkan peran penting dalam mengatur perilaku individu dan masyarakat. Hukum menetapkan keintiman di antara warga negara. Maka akan ada rasa saling menghormati, penghargaan dan bantuan-menolong, sehingga persatuan dan kerukunan antar warga negara akan lebih mudah dicapai. Dengan demikian, hukum berperan dalam merangsang ^{implementasi} keharmonisan sosial (Ali, 2018).

Ketertiban, keamanan, perdamaian, dan stabilitas menciptakan lingkungan hidup yang nyaman berkat hukum. Ini membuat masyarakat bebas atau mau mengembangkan potensi mereka untuk mencapai kesuksesan hidup. Dengan demikian, undang-undang berperan dalam membantu masyarakat berkembang, yang merupakan peran agen transportasi dalam mengendalikan setiap komunitas, yang menjadikan gundukan kecepatan sebagai bentuk pembatasan kecepatan kendaraan. Modernitas, kemajuan dan kemakmuran dapat dicapai dan dinikmati oleh berbagai komunitas, negara, dan negara di seluruh dunia melalui peran hukum, yang mampu menciptakan ketertiban, keamanan, ketertiban, dan stabilitas. Kegiatan pemerintah, ekonomi, pendidikan, pengembangan, penggunaan teknologi, dll (Veithzal Rivai Zainal, Muliaman Darmansyah Hadad,

2014). melalui peran konstruksi dapat ditopang oleh ketertiban, keselamatan dan stabilitas, yang dicapai melalui berfungsinya hukum.

Menurut Karl Marx, dia adalah salah satu pemikir yang secara sistematis menghubungkan sistem hukum (politik, ekonomi, sosial) dengan persyaratan lembaga penegakan hukum dan modernisasi. Menerapkan pandangan historis dari sudut pandang ekonomi (materialisme historis), Marx menganggap hukum di satu sisi sebagai metode perlindungan dan jaminan, penggunaan dan eksploitasi kepentingan kelas penguasa (kapitalis). penindasan kelas pekerja (proletariat) yang terakhir. Apakah Anda setuju dengan dasar dan pandangan ini, masyarakat komunis adalah masyarakat tanpa kelas di mana setiap orang memenuhi hak mereka. dan tanggung jawabnya tanpa diatur oleh hukum yang mengaturnya. Kebenaran historis membenarkan analisis sistem yang dilakukan Marx. ditemukan dalam berbagai ketentuan hukum yang menyebabkan kerugian(Manan, 2018).

Hukum sistem kediktatoran dapat menjadi contoh kebenaran analisis Marx. Begitu pula dengan sejarah nasional Indonesia. Berapa banyak undang-undang yang disahkan untuk kepentingan rakyat kolonial dan merugikan rakyat Indonesia. Pandangan Marx tentang hukum tidak hanya berlebihan, tetapi juga tidak konsisten dengan pengalaman negara-negara yang menggunakan Marxisme, yang dikenal sebagai negara-negara komunis. Akhir Analisis:

1. Masih ada aturan sosial yang mengatur hubungan dalam masyarakat. Jadi, meskipun mereka bukan terutama hukum yang mengatur dan mengatur kekuasaan, hukum masih ada. Marx tidak ingin menempatkan aturan sosial ini secara terbuka sebagai semacam hukum kodrat sesuai dengan ajaran John

Locke, karena bertentangan dengan dasar historis dualitas. Datang dari semua premis material, Marx mungkin tidak menerima prinsip spekulasi Locke.

2. Faktanya, hukum dibentuk sebagai fenomena sosial (yam sociatas ibi ius: Cicero) dan menetapkan aturan untuk implementasi berbagai kepentingan pribadi atau publik yang tidak terkait dengan kepentingan kekuasaan. Kepentingan pribadi atau sosial termasuk kepercayaan dalam transaksi (hubungan hukum), ketertiban umum, ketertiban dalam hubungan keluarga, dan lainnya. Hal-hal ini tidak terkait dengan kepentingan individu atau masyarakat, kepentingan pihak berwenang. Meskipun tidak ada hukum sebagai aturan sosial, sulit bagi para penguasa sendiri, karena ada kekacauan antara hubungan pribadi atau sosial, yang dijelaskan Thomas Hobbes sebagai "homo homini lupus bellum, omnion centra omnes." Sekalipun yang terakhir masih berpegang teguh pada kepentingan pihak berwenang, ia tidak bermaksud memeras atau menindas, tetapi hukum berfungsi sebagai sarana untuk memastikan keamanan dan hukum dan ketertiban. Paling tidak, keberadaan hukum dapat dilihat sebagai institusi yang saling menguntungkan antara masyarakat dan pemerintah.
3. Perkembangan hukum tidak linier setelah arus historis materialis Marx. Menjadi jelas bahwa keberadaan dan peran hukum di negara-negara komunis, berdasarkan pada ajaran Marx, tidak pernah berkurang. Pemerintah dan masyarakat komunis sejati belum diatur, tetapi masih dalam masa transisi, sehingga membenarkan atau membenarkan fakta bahwa negara dan pemerintah mengikuti paket-paket seperti "sosialisme yang sah" di bawah kediktatoran

proletariat tidak dapat menyangkal bahwa undang-undang tetap sama. diperlukan. Apakah UU hanya berlaku untuk kepentingan pihak berwenang atau tidak memberikan tekanan tergantung pada perspektif yang diterapkan. Di negara-negara komunis, ketekunan, dan bahkan perkembangan hukum, tidak hanya bergantung pada kebutuhan internal, tetapi juga pada anggota komunitas masyarakat (dunia). Untuk menjadi bagian dari sistem dunia negara-negara komunis, perlu untuk mengadopsi, mengadopsi dan mengadaptasi berbagai hukum internasional dan internasional yang timbul dari hubungan bilateral atau multilateral.

4. Doktrin hukum baru, seperti undang-undang sosial dan lainnya, fokus tidak hanya pada sifat dan dasar aturan hukum dalam masyarakat, tetapi juga pada peran hukum sebagai alat reformasi dan barang publik. Doktrin hubungan antara hukum dan masyarakat, termasuk peran hukum dalam perubahan sosial, telah lama dikenal dan dipelajari oleh para ahli hukum Indonesia. Namun, tidak sampai tahun 1970an doktrin-doktrin tersebut secara terbuka didiskusikan dan kemudian dikaitkan dengan reformasi hukum dan bahkan pembangunan nasional yang dicakup oleh GHHN, Repelita, dan Program Tahunan (APBN).

Dari fakta di atas, perlu untuk mempertimbangkan pengetahuan hukum kita secara rinci, baik konsep dan pandangan, serta berbagai faktor pendukung sehingga hasil pendidikan hukum (hasil ilmuwan dan penelitian) dapat memainkan peran penting. pengembangan dan penegakan hukum. Pendidikan hukum sebagai subsistem hukum (Sudikno Mertokusumo, 2018).

Sangat penting dan mendasar untuk menempatkan pengetahuan hukum sebagai subsistem dari sistem hukum dan untuk mengetahuinya secara penuh. Pendekatan ini memungkinkan pendidikan hukum terintegrasi secara teoritis dan praktis dengan semua komponen sistem hukum (supremasi hukum, penegakan hukum, profesi hukum, pendidikan hukum, pendidikan hukum, dan pendidikan hukum).

Dalam hal ini, Agen Transportasi, sebagai agen yang mengatur lalu lintas dan jalan, berarti bagaimana mengatur perilaku anggota komunitas transportasi. Tatanan sosial adalah sistem perilaku dan sikap yang ditujukan pada tindakan untuk memenuhi berbagai kebutuhan khusus di masyarakat. pendidikan hukum harus ditempatkan sebagai bagian integral dari pengembangan hukum untuk memastikan pengembangan atau modernisasi hukum sebagai suatu sistem. Demikian pula, pengajaran hukum harus dilihat dari segi sistem hukum, bukan secara terpisah. Dalam perspektif ini, kami berharap bahwa hasil pendidikan hukum akan secara otomatis memenuhi dan memenuhi kebutuhan subsistem hukum lainnya.

Kita perlu memikirkan lintas-pemikiran tematik, hukum lalu lintas dengan kesadaran dan pengembangan hukum, hukum dalam hal perubahan sosial, dan sebagainya. Tentu saja, muncul pertanyaan, karena uraian di atas tidak secara langsung berkaitan dengan peran departemen transportasi dalam mengendalikan produksi polisi yang tidak bisa tidur. Namun, untuk mencapai peran ini, perlu mempertimbangkan kembali situasi internal dana, yang memungkinkan atau tidak memungkinkan untuk memenuhi peran ini (Ali, 2018).

2.1.2. Teori Pengawasan

Pengawasan dapat diartikan sebagai suatu proses yang memastikan pencapaian tujuan organisasi dan manajerial. Ini berlaku untuk cara di mana kegiatan yang direncanakan dilakukan sesuai dengan instruksi dan prinsip yang diberikan. Pengamatan berikut ini menjelaskan elemen-elemen penting dari proses pemantauan, yaitu desain sistem informasi, umpan balik, upaya sistematis untuk menetapkan standar implementasi dan tujuan perencanaan untuk membandingkan tindakan spesifik dengan standar yang telah ditentukan. Sementara Islamisasi pengawasan di Indonesia berarti "waspadalah," pengawasan adalah layanan pengawasan.

George R. Menurut Teri, pengawasan didefinisikan sebagai penentuan apa yang telah dilakukan, yang berarti mengevaluasi hasil pekerjaan dan, jika perlu, mengoreksi hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang ditetapkan. Sarvoto mendefinisikan kontrol sebagai kegiatan yang berupaya melakukan pekerjaan sesuai dengan rencana rencana atau hasil yang diinginkan. Selain itu, Manullang mendefinisikan kontrol sebagai proses penentuan pekerjaan sesuai dengan rencana semula. Henry Fayol kemudian mengatakan bahwa tujuan dari kontrol adalah untuk memperbaiki (mengidentifikasi) kelemahan dan kesalahan dan memeriksa apakah mereka mengikuti rencana yang direncanakan untuk mencegah terulangnya (Busroh, 2010).

Pengawasan administrasi daerah terdiri dari kontrol hierarkis dan fungsional. Pengawasan hierarkis adalah pengawasan otoritas lokal oleh otoritas yang lebih tinggi. Kontrol fungsional adalah kontrol pemerintah daerah, yang

dilaksanakan secara fungsional oleh departemen dan pemerintah pada umumnya. Menurut Bagir Manan, Hanif Nurcholis menjelaskan bahwa di bawah UUD 1945, hubungan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah didesentralisasi. Ini berarti bahwa hubungan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah tidak hanya hubungan antara eksekutif senior dan bawahan, tetapi juga hubungan antara dua badan hukum yang diatur oleh undang-undang desentralisasi (Hanif Nurcholis, 2007).

Kontrol pemerintah daerah dalam sistem pemerintahan Indonesia tidak ditujukan untuk memperkuat, "membatasi" atau "membatasi" otonomi daerah. Selain itu, Victor M. Pengawasan yang diberikan oleh Situmorang adalah segala upaya dan tindakan untuk mengetahui tingkat pemenuhan tugas yang dilakukan sesuai dengan aturan dan tujuan (Hanif Nurcholis, 2007). Pengawasan adalah bentuk perhatian dan tindakan untuk memastikan bahwa satu atau lebih orang diberikan pemahaman dan kesadaran tentang tugas yang dilakukan menggunakan berbagai sumber daya yang tersedia dengan benar dan benar, sehingga tidak ada kesalahan atau kelalaian yang dapat menyebabkan kerusakan aktual bagi organisasi. organisasi yang tertarik.

Pengawasan ini memiliki beberapa tipe diantaranya:

1. Pengawasan pendahuluan (*steering controls*)

Pengawasan ini memungkinkan Anda melakukan penyesuaian untuk mengatasi masalah dan penyimpangan dari standar atau tujuan yang direncanakan dan diselesaikan sebelum kegiatan tertentu selesai.

2. Pengawasan yang dilakukan bersama dengan pelaksanaan kegiatan (*Concurrent Contrls*)

Kontrol ini dilakukan selama layanan. Jenis pengawasan ini adalah proses yang perlu dilakukan sebelum tindakan tertentu dapat diambil atau sampai mereka menjadi alat "pemeriksaan ganda" yang lebih baik memastikan bahwa tindakan tersebut dilakukan.

3. Pengawasan umpan balik yaitu pengawasan yang mengukur hasil-hasil dari kegiatan tertentu yang telah diselesaikan.

Di bawah pengawasan Handa Ningrat, ini adalah proses di mana pemimpin ingin mengetahui apakah hasil pekerjaannya dengan bawahan dilakukan sesuai dengan rencana, pesanan, tujuan, atau kebijakan yang ditentukan. proses implementasi program atau hasil dari kegiatan yang diselesaikan. Dengan demikian, ada tujuan dan sasaran pengawasan, khususnya:

1. Pencegahan atau koreksi kesalahan, penyimpangan, inkonsistensi tindakan lain yang tidak sesuai dengan tugas dan wewenang yang diidentifikasi.
2. Dengan demikian, hasil pekerjaan diperoleh secara efisien dan efektif sesuai dengan rencana yang telah ditentukan.

Selain itu, didalam melakukan pengawasan adanya suatu bentuk prinsip yang diperlukan antara lain:

1. pengawasan berorientasi pada tujuan organisasi;
2. harus obyektif, jujur dan mendahulukan kepentingan umum;
3. berorientasi terhadap kebenaran menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku, berorientasi terhadap kebenaran tujuan dalam pelaksanaan pekerjaan;

4. menjamin sumber daya dan hasil guna pekerjaan;
5. pengawasan harus berdasarkan atas standar yang objektif, teliti dan tepat;
6. pengawasan harus bersifat terus menerus; dan
7. hasil pengawasan, harus dapat memberikan umpan balik terhadap perbaikan dan penyempurnaan dalam pelaksanaan, perencanaan serta kebijaksanaan waktu yang akan datang.

Karena itu, realisasi pengawasan yang baik harus berorientasi pada tujuan seperti:

- 1) Pengawasan harus mendukung sifat dan kebutuhan kegiatan pemerintah;
- 2) Pengawasan harus memberi tahu setiap penyimpangan yang terjadi segera;
- 3) Pengawasan harus memiliki pandangan ke depan;
- 4) Pengawasan harus objektif, menyeluruh dan sesuai dengan aturan yang digunakan;
- 5) Pengawasan harus fleksibel dan fleksibel;
- 6) Pengawasan harus sejalan dengan pola organisasi;
- 7) Pengawasan harus ekonomis;
- 8) Pengawasan harus mudah dipahami; saya
- 9) Pemantauan harus diikuti dengan perbaikan atau koreksi.

Pengawasan fungsional Di lembaga-lembaga publik yang sangat kompleks dan kompleks, perlu untuk memiliki bentuk kontrol fungsional, menggunakan sumber daya manusia dengan pengetahuan khusus dan pekerjaan khusus di bidang pengawasan. Melaksanakan kontrol publik dilakukan untuk memastikan bahwa pemerintah direpresentasikan sebagai administrasi negara dan sumber daya milik

negara tidak disalahgunakan (Makmur, 2011). Padahal, mereka yang paling banyak menggunakan sumber daya negara adalah pihak berwenang, terutama administrasi pemerintahan, seperti manipulasi pajak, keuangan dan lainnya. Kemampuan untuk mempresentasikan hasil maksimal pekerjaan teknis sesuai dengan bidang pekerjaan teknis, serta untuk menciptakan hasil maksimal untuk memenuhi kesejahteraan anggota lembaga dan anggota masyarakat.

Pengawasan, didirikan dalam lembaga untuk memfasilitasi kinerja tugas, berarti kontrol internal oleh departemen kelembagaan. Pengendalian internal harus dilakukan dengan benar untuk memastikan bahwa sasaran yang diharapkan semua orang dalam lembaga tercapai sebanyak mungkin dan untuk mendukung kesejahteraan anggota lembaga terkait. Pengawasan adalah cara untuk mencapai suatu tujuan. Teori kontrol dalam manajemen biasanya digunakan oleh banyak perusahaan untuk mencapai tujuan mereka.

2.2. Kerangka Yuridis

2.2.1. Polisi Tidur/*Speed Bump*

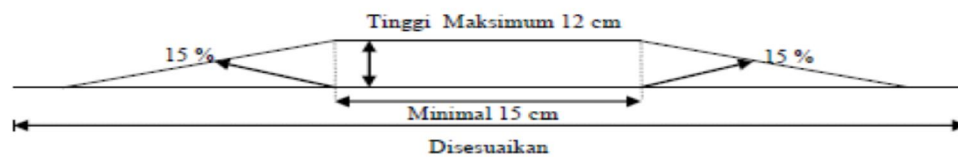
Kehadiran guncangan cepat Kehadiran guncangan cepat dapat memperlambat kecepatan mobil dan motor. Benjolan cepat atau benjolan adalah tanda untuk tanda jalan tinggi, dan mereka berperan dalam memperlambat dan mengendalikan kendaraan dan memastikan keselamatan lalu lintas. Namun, beberapa pukulan tidak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

Dengan demikian, perlu memperhatikan aturan yang memungkinkan Anda mengatur kecepatan lalu lintas di jalan perumahan atau jalan lain. Mempercepat atau mempercepat didasarkan pada hukum dan peraturan yang berlaku, antara lain:

1. UUD 1945.
2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.
5. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
6. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
7. Permenhub No 82 tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, pembuatan speed bump harus melalui analisis lalu lintas.
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Pemakai Jalan.
9. Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 9 Tahun 2001 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Batam

Pukulan cepat dilakukan untuk mengurangi kecepatan kendaraan untuk mengurangi kecelakaan di jalan. Polisi tidur hanya dapat dipasang di jalan perumahan, jalan Kelas III dan di bawah jalan konstruksi. Selain itu, harus ada bar

dalam bentuk cat putih sehingga pengemudi dapat melihatnya dengan benjolan cepat. Batas kecepatan atau profil kecepatan harus serupa dengan trapesium dengan tinggi maksimum 12 cm, diagonal dengan kemiringan maksimum 15% dan lebar minimum 15 cm. Selain itu, material bumper bed harus sama dengan material untuk bodi jalan.



Gambar 2.1 Ukuran Pembuatan Polisi tidur

Pasal 3 Undang-Undang tentang Transportasi dan Lalu Lintas Jalan 22 Juni 2009 menyatakan tujuan dari ketentuan ini:

1. Untuk melindungi kehormatan negara dengan menyediakan jalan, layanan transportasi jalan yang aman, aman, disiplin, seragam dan terintegrasi dengan moda transportasi lain untuk pengembangan ekonomi, meningkatkan kesejahteraan sosial, memperkuat persatuan dan integritas nasional dan mencapai kapasitas;
2. Penerapan etika lalu lintas dan budaya nasional;
3. Penegakan hukum dan supremasi hukum bagi masyarakat.

Kemudian, sesuai dengan Pasal 25 Bagian 1 UU Lalu Lintas Jalan, semua jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum harus dilengkapi dengan mesin jalan:

- 1) rambu jalan;
- 2) rambu-rambu jalan;

- 3) sinyal lalu lintas;
- 4) peralatan penerangan;
- 5) sarana manajemen dan keselamatan pengguna jalan;
- 6) sarana kontrol dan keselamatan jalan;
- 7) peralatan untuk sepeda, pejalan kaki dan orang cacat; saya
- 8) sarana pendukung motor dan kegiatan transportasi bermotor di sepanjang jalan dan di luar badan.

Sebagaimana ditentukan dalam Pasal 25, ayat 1, Pasal 28 Undang-Undang Republik Kazakhstan tentang Transportasi dan Lalu Lintas Jalan no. 22 tahun 2009 menetapkan:

- 1) Semua dilarang melakukan tindakan yang mengarah pada penghancuran jalan dan / atau disfungsi; saya
- 2) Dilarang bagi siapa pun untuk melakukan tindakan yang mengganggu pengoperasian mesin jalan.

Dalam hal terjadi pelanggaran lalu lintas yang berakibat kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan kerugian bagi orang lain, Pasal 235 undang-undang lalu lintas menentukan bentuk pertanggungjawaban yang harus diberikan adalah:

- 1) Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas baik kecelakaan lalu lintas ringan, sedang maupun berat, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

- 2) Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas sedang dan berat, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Pada Pasal 274 dan 275 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum menyebutkan bahwa "Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)".

2.2.2. Karakteristik Arus Lalu Lintas Perumahan

Arus lalu lintas adalah hubungan khusus antara pengemudi, kendaraan dan jalan. Bahkan dalam satu kasus, tidak ada lalu lintas, sehingga lalu lintas di jalan tertentu selalu berubah. Hal pertama yang harus diperhatikan - lalu lintas. Sama seperti air mengalir dalam jumlah yang berbeda secara bersamaan, tergantung pada tekanan di titik yang berbeda, demikian juga arus lalu lintas. Deskripsi aliran lalu lintas adalah fenomena yang sangat kompleks, karena jika kita mempraktikkan aliran lalu lintas, kita dapat merasakan bahwa arus lalu lintas sangat bervariasi. Karena karakteristik lalu lintas perkotaan berbeda dari lalu lintas antarkota, maka perlu untuk menetapkan definisi yang membedakan keduanya.

Pasal 8 (5) Undang-undang tentang Jalan Motor tahun 2004 № 38 menyatakan bahwa Jalan Ekologis adalah jalan umum yang melayani transportasi

ekologis dengan karakteristik perjalanan jarak pendek dan kecepatan rendah, sebagaimana ditentukan dalam ayat (1). Selain itu, jalan pedesaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (6) Pasal 9 (6) adalah jalan umum yang menghubungkan daerah ini dan / atau pemukiman pedesaan, serta jalan ekologis.

Kelas Jalan menurut Nomor 22 Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2009 dalam Pasal 19 ayat (2), yaitu:

- 1) jalan kelas I, khususnya jalan arteri dan kolektor yang dapat melewati kendaraan bermotor dengan lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) ribu · Meter, dengan ukuran maksimum 4.200 (empat ribu dua) seratus) milimeter dan beban gandar terberat 10 (sepuluh) ton;
- 2) Jalan Kelas II, khususnya jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat melewati kendaraan bermotor dengan lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran tertinggi. 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan beban gandar terberat 8 (delapan) ton;
- 3) jalan kelas III, khususnya jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat melewati kendaraan bermotor dengan lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, dengan panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan) ribu milimeter, dengan ukuran maksimum 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter dan beban gandar terberat sebesar 8 (delapan) ton; saya
- 4) jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat melewati kendaraan bermotor dengan lebar lebih dari 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, panjang lebih

besar dari 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran tertinggi adalah 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan beban gandar terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Selain itu, berdasarkan fungsi jalan dalam bentuk jaringan primer dan sekunder, pada tahun 2006. № Sebagaimana dinyatakan dalam Keputusan Pemerintah tentang Jalan Motor berdasarkan Pasal 34 dan 9, sistem jalan utama adalah sistem jalan yang menghubungkan daerah perkotaan, yang secara bertahap sesuai dengan rel. kota penghubung. Untuk memastikan lalu lintas yang tidak terganggu, ruas-ruas jalan dalam sistem jalan primer tidak akan terganggu meskipun mereka memasuki daerah perkotaan. Sistem jalan lapis kedua adalah jaringan jalan yang menghubungkan wilayah antardaerah di perkotaan.

Arus lalu lintas kendaraan dapat berupa individu dan kelompok di jalan dan di jalan. Dalam kasus sepeda motor, jika kendaraan mampu menyiapkan kendaraan sebelum itu, maka pengemudi juga pada kecepatan bebas dan menentukan kecepatannya sendiri. Dengan kata lain, kecepatan kendaraan dipengaruhi oleh kendaraan lain. Keselamatan aliran transportasi sangat kompleks karena beberapa elemen kunci, termasuk:

1. Dapat dilihat bahwa karakter pengemudi, yang merupakan faktor utama dalam arus lalu lintas, mempengaruhi keselamatan kendaraan di sekitar pengemudi dengan perilaku ceroboh, dan perilaku pengemudi yang tidak berpengalaman memiliki efek yang sama.
2. Risiko kecelakaan berkurang jika kondisi kendaraan tetap terjaga.

3. Konstruksi jalan dirancang dengan mempertimbangkan keamanan penggunaannya. Keamanan jalan juga merupakan aspek penting dari keselamatan. Fasilitas jalan juga harus dilengkapi dengan hukum dan peraturan yang baik untuk memastikan keselamatan pengguna jalan.
4. Kondisi dan kondisi transportasi menjamin keamanan. Curah hujan dapat mempengaruhi penampilan jalan, dan suasana yang sangat panas mengurangi konsentrasi pengemudi.

Tentang lalu lintas dan transportasi jalan raya kota Batam pada tahun 2001 No Peraturan 9 menyatakan bahwa “jalan konsesi, ruas, jalan pedesaan atau daerah tertentu harus dinyatakan terbuka untuk jalan yang dibangun oleh pemerintah atau sektor swasta. untuk lalu lintas umum setelah pengembang atau pembangun mengalihkan kekuasaan manajemen dan pemeliharannya ke pemerintah daerah untuk dikonversi menjadi jalan raya umum. Pada Pasal 22 ayat (1) Alat pengendalian pemakai jalan terdiri dari alat pembatas kecepatan dan alat pembatas tinggi dan lebar. Selanjutnya dimuat Pasal 25 yang berbunyi:

- 1) Setiap badan hukum atau perorangan yang akan memasang fasilitas lalu lintas, perlengkapan jalan, fasilitas pendukung harus sesuai dengan RUJTJD dan RDJT serta memenuhi persyaratan teknis dan mendapat izin dari Pemerintah Daerah.
- 2) Setiap badan hukum atau perorangan dilarang menempelkan, memasang sesuatu yang menyerupai atau menambah atau mengurangi arti, merusak, memindahkan rambu-rambu, marka jalan dan pemberi isyarat.

- 3) Kecuali dengan izin Walikota, badan hukum atau perorangan tidak dapat memasang reklame pada fasilitas, perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung.
- 4) Setiap badan hukum atau perorangan dilarang menepatkan benda-benda atau alat perintang di jalan yang dapat menimbulkan hambatan, gangguan dan kecelakaan lalu lintas kecuali setelah mendapat izin dari Walikota.
- 5) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (4) pasal ini, bertujuan untuk mengendalikan dan mengkomidir tuntutan masyarakat yang bersifat mendesak.

Manajer jalan, sebagai penyelenggara, harus berbagi tanggung jawab atas kecelakaan, dan mereka tidak bisa mendapatkannya. Selain itu, pengelola jalan berupaya menjaga kualitas dan kondisi konstruksi jalan. Mereka harus memastikan kualitas konstruksi dan kondisi jalan, keselamatan lalu lintas, dan pembebasan dari faktor teknis yang dapat menyebabkan kecelakaan.

2.3. Penelitian Terdahulu

Dalam studi ini, para peneliti menggunakan studi sebelumnya sebagai perbandingan dan tolok ukur dan memfasilitasi ringkasan para peneliti. Untuk menghindari duplikasi dan duplikasi penelitian atau kesalahan peneliti sebelumnya, ini berfungsi sebagai referensi dan referensi bagi peneliti untuk memfasilitasi penelitian ini, yang membahas peran departemen transportasi dalam mengendalikan batas kecepatan kendaraan di kota. Batam. Sehubungan dengan minat di atas, relevansi penelitian sebelumnya diberikan, termasuk:

1. Oleh Edi As'Adi dengan Judul "Problematika Penerapan Asas Recklessness Dalam Perspektif Pembaruan Hukum Lalu Lintas di Indonesia"

Dokumen ini bertujuan untuk menjelaskan penerapan hukum tentang lalu lintas di masa depan dalam menghadapi masalah kelalaian dengan membentuk prinsip kelalaian dalam sistem hukum lalu lintas pidana dan solusi untuk menyelesaikannya. Kesimpulan: Kelalaian atau kelalaian adalah salah satu faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Namun, hingga saat ini, penerapan prinsip kelalaian dalam modernisasi undang-undang lalu lintas tidak didefinisikan secara jelas. Prinsip yang tidak digunakan mengarah pada masalah yang menghambat berfungsinya sistem hukum pidana yang ada, khususnya Pasal 310 UU Lalu Lintas, yang mengacu pada prinsip kelalaian, kesalahan yang tidak dapat menyelesaikan kasus berdasarkan perilaku lalai.(Novia Rahma, Moch. Saleh Soeaidy, 2016).

2. Oleh Terryanto, Siti Mayuni, dan Said judul jurnalnya Kajian Fasilitas Pembatas Kecepatan Pada Komplek Perumahan di Kota Pontianak

Penelitian mereka tentang pengaruh berbagai macam bentuk *speed bumps* atau polisi tidur yang bertujuan untuk mengendalikan kecepatan kendaraan serta memberikan kenyamanan pengendara kendaraan yang melintasi wilayah pemukiman.

Telah dihipotesiskan bahwa bentuk denyut nadi kecepatan yang dipasang di daerah studi sering memiliki rongga tinggi dan lebar. Kecepatan dari ketinggian 3 detik. M dan tinggi 13 cm. M. Kecepatan kendaraan sebelum tumbukan berbeda dari kecepatan kendaraan saat melewati batas kecepatan. Pengurangan kecepatan kendaraan dari 0% menjadi 90,48% menunjukkan

bahwa kehadiran mengemudi kecepatan tinggi dapat secara signifikan mengurangi kecepatan kendaraan (Terryanto, Siti Mayuni, 2016).

3. Ishviati Joenaini Koenti dan Risdiyanto dengan judul Analisis Dampak Lalu Lintas bagi Perumahan Sebagai Upaya Mengatasi Kepadatan Lalu Lintas Kabupaten Sleman

Rezim pengaturan hak-hak perumahan dan kebijakan transportasi perkotaan saat ini dalam perumusan masalah. Apa hubungan antara keturunan dan pesona rumah Sodaram, yang melintasi jalan Tuhan. Apa yang termasuk izin tinggal untuk memengaruhi lalu lintas?

Mereka menciptakan hubungan antara tingkat kepadatan perumahan di kelompok ternak dan peningkatan kepadatan lalu lintas tahunan di Goden (wilayah terpadat di kota). Ini adalah pusat ekonomi, kantor dan kejenuhan pengetahuan yang tinggi. 7,749 kali terlibat 9,141 kali. Dengan demikian, kepadatan perumahan di daerah tersebut memengaruhi kepadatan lalu lintas. Undang-undang perumahan provinsi dan kabupaten masih bersifat parsial dan tidak konsisten dengan rencana regional dan teritorial. Saat ini, tidak ada norma yang menghubungkan izin perumahan dengan kepadatan lalu lintas di tingkat regional. Penggunaan inspeksi tidak efektif berdasarkan kerangka hukum untuk pengembangan perumahan bekas, yang masih lemah oleh aturan Bupati, sehingga sanksi yang ketat tidak dapat diterapkan (Novia Rahma, Moch. Saleh Soeaidy, 2016).

4. Maragi Muttaqin tentang Analisa Struktur Speed Bump Paduan Bahan Concrete Foam dan Polymeric Foam Dengan Variasi Rongga Menggunakan Software Ansys 14.5

Dengan kesimpulan bahwa desain pukulan kecepatan telah direalisasikan dengan struktur geometri kosong dan padat dari busa beton (confoam) yang diperkuat dengan minyak kelapa sawit dan minyak kelapa sawit, dengan dimensi panjang 400 mm, lebar 200 mm dan tinggi 150 mm. Dari hasil simulasi statis menggunakan program Ansys APDL 14.5, dengan gaya yang diberikan 80.000 N, tegangan maksimum yang diperoleh adalah 8,01 N. Dari hasil uji kompresi ditemukan bahwa resistansi pada kompresi bahan bingung (tipe A5) itu 2,1 N; sedangkan kekuatan tarik dengan uji Brasil 0,18 N. Jika dibandingkan dengan kekuatan tarik maksimum dari bahan yang bingung, dapat disimpulkan bahwa struktur tidak dapat digunakan untuk beban maksimum (kendaraan truk).), sesuai dengan kelas jalan primer kelas IIIC; dapat digunakan untuk kelas jalan sekunder IIIC di mana beban maksimum mencapai 2 ton. Dari dua model menghadap cepat, model dengan bagian padat dapat diproduksi yang dapat direkomendasikan. Untuk alasan ini, perlu merancang ulang struktur roda gigi kecepatan. Struktur aman akan digunakan sebagai unit awal dari pembangkit listrik gratis (Maragi Muttaqin, 2018).

5. Elfi Yulia, Eka Permana Putra, Ir. Estiyanti Ekawati, dan Nugraha tentang Polisi Tidur Piezoelektrik Sebagai Pembangkit Listrik dengan Memanfaatkan Energi Mekanik Kendaraan Bermotor

Kesimpulan mereka bahwa Polisi tidur piezoelektrik yang telah dirancang terdiri atas sistem mekanik polisi tidur, sistem kantilever piezoelektrik dan buck konverter yang mampu menghasilkan energi listrik dengan masukan tekanan kendaraan bermotor roda empat. Kemudian daya yang dapat dihasilkan prototipe polisi tidur piezoelektrik berdasarkan pengujian menggunakan kendaraan bermotor adalah 2.166 mWh sedangkan dengan uji manual 75.264mWh dengan efisiensi yang dicapai sebesar 2.87 % dari uji manual, hal ini dikarenakan transmisi energi yang belum berlangsung dengan optimal (Elfi Yulia, Eka Permana Putra, Ir. Estiyanti Ekawati, 2016).

6. Muhammad Zulfikri, Erni Yudaningsy, Rahmadwat tentang Sistem Penegakan Speed Bump Berdasarkan Kecepatan Kendaraan yang Diklasifikasikan Haar Cascade Classifier

Pada kesimpulan merezka menjelaskan bahwa Metode *haar casacade classifier* yang diterapkan dalam deteksi kendaraan pada penelitian ini bekerja dengan baik pada intensitas cahaya tinggi, dimana akurasi deteksi yang didapatkan yaitu 97,91%. Sedangkan perhitungan kecepatan dengan menerapkan batas area deteksi menggunakan dua ROI (In dan Out) menunjukkan kinerja yang baik, yang dibuktikan dengan nilai MSE mendekati nol yaitu 2,88. Untuk kedepannya, perlunya sistem yang dalam proses deteksinya dilakukan pada intensitas cahaya rendah, dengan tujuan adanya sistem yang dapat bekerja pada kondisi siang dan malam. Hal tersebut juga dapat didukung dengan metode yang lebih baik dalam deteksi objek (Muhammad Zulfikri, Erni Yudaningsy, 2019).

7. Linasari P. Bangun¹, Idris Maxdoni Kamil², dan I.B Ardhana Putra, tentang Kebisingan Lalu Lintas Dan Hubungannya Dengan Tingkat Ketergangguan Masyarakat (Studi Kasus : Jalan Bojongsoang, Kabupaten Bandung)

Mereka menyimpulkan bahwa tingkat kebisingan di Jalan Bojongsoang telah melampaui standar kualitas yang ditetapkan oleh KepMenLH No. 48 pada tahun 1996. Hasil pengukuran menunjukkan bahwa rata-rata Leq Jalan Bojongsoang pada jarak 5 m dari jalan adalah 76,3 dBA. Beberapa hasil yang diperoleh termasuk 57,5% responden pria yang merespons skala ketidaknyamanan mereka pada level 4 dan 5 dan hingga 52,5% responden wanita juga merespons gangguan pada level 4 dan 5. Pada saat itu, dari tingkat pendidikan hanya diketahui di tingkat menengah. yang merespons dengan sangat baik pada skala 3. Jika dilihat dari lama tinggal, mereka yang telah tinggal lebih lama merasa lebih terganggu daripada mereka yang tinggal kurang dari setahun. (Linasari P. Bangun, Idris Maxdoni Kamil, 2016).

8. Fauzul Aliwarman dan Anienda TF dengan judul tentang Tanggung Jawab Hukum Pengelola Jalan Terhadap Keselamatan Pengguna Mobil Di Jalan Raya Kota Surabaya

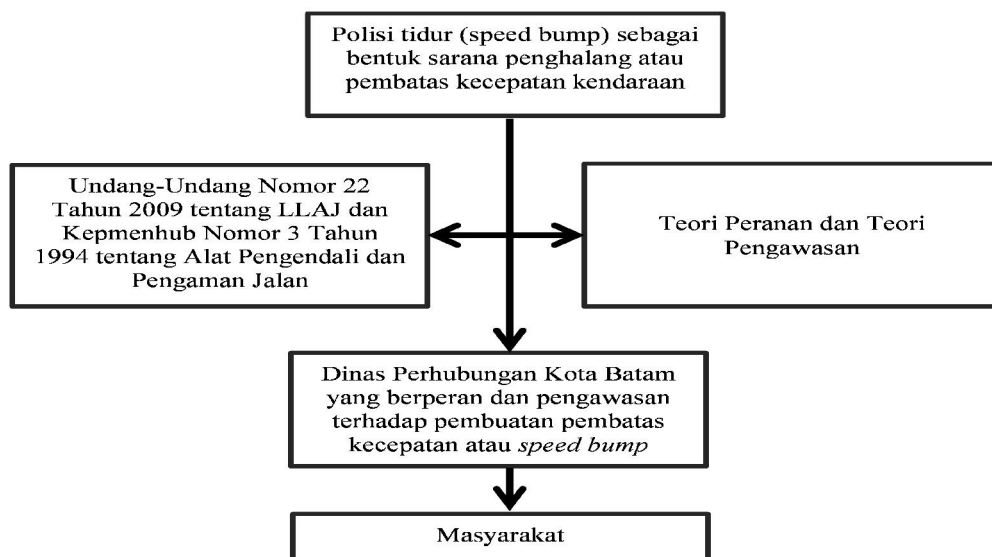
Dengan rumusan masalah mengenai

- 1) Terhadap penanganan pengguna mobil yang mengalami kecelakaan di jalan raya Kota Surabaya?
- 2) Bagaimana bentuk upaya hukum yang dapat dilakukan pengguna mobil yang dirugikan akibat kecelakaan lalu lintas di jalan raya?

Disimpulkan bahwa kejadian , kecelakaan mobil di Kota Surabaya didominasi oleh kecelakaan lalu lintas ringan yang mengakibatkan kerugian materi bagi pelaku dan korbannya. Kondisi ini tentu menimbulkan pro dan kontra banyak pihak. Apakah kecelakaan yang mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa merupakan tindak pidana atau bukan, bahwa suatu tindakan dinyatakan sebagai tindak pidana jika memenuhi unsur-unsur (Anienda, 2010).

2.4. Kerangka Pemikiran

Didalam melakukan sebuah penelitian, melaksanakan dengan langkah yang sistematis sehingga didalamnya terdapat urutan tertentu untuk dapat mempermudah memahaminya. Oleh sebab itu, agar penelitian lebih mudah dalam peninjauannya. Penulis menggambarkan bentuk kerangka pemikiran terkait peran Dinas Perhubungan dalam pengawasan terhadap pembuatan alat kecepatan di Kota Batam.



Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Jenis dan Sifat Penelitian

3.1.1. Jenis Penelitian Empiris

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya. Suatu penelitian secara ilmiah dilakukan untuk menyalurkan hasrat ingin tahu yang telah mencapai taraf ilmiah, yang disertai suatu keyakinan bahwa setiap gejala akan ditelaah dan dicari hubungan sebab akibatnya atau kecenderungan yang timbul. Oleh Soerjono Soekanto, penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya (Soekanto, 2015).

Metode praktis dari penelitian hukum adalah metode penelitian hukum yang mempelajari hukum dari sudut pandang praktis dan membantu untuk melihat bagaimana hukum bekerja di masyarakat. Ini karena dalam penelitian ini, metode penelitian hukum yang mempelajari hubungan orang yang hidup dalam masyarakat dapat dianggap sebagai penelitian sosiologis dan hukum. Dapat dikatakan bahwa penelitian hukum didasarkan pada fakta-fakta dari masyarakat, lembaga hukum atau lembaga pemerintah.

Sebelum melakukan penelitian hukum, perlu dipahami ruang lingkup disiplin hukum. Hukum dan ketertiban adalah standar hukum, persyaratan, dan

sistem pengajaran tentang fakta atau perilaku. Hukum dan ketertiban dapat dibagi menjadi umum dan khusus.

3.1.2. Sifat Penelitian Hukum Empiris

Penelitian hukum empiris adalah studi yang dilakukan langsung di bidang ini, dengan mempertimbangkan kejelasan aturan dan prosedur sistem. Berdasarkan sifatnya, penelitian ini adalah penelitian deskriptif, penelitian yang menggambarkan objek tertentu dan sistem yang secara akurat atau akurat menggambarkan fakta atau karakteristik tertentu dalam bidang tertentu. Penelitian ini bersifat deskriptif, karena menggambarkan objek untuk menarik kesimpulan umum.

Objek penelitian bertujuan menggambarkan fenomena alam dan buatan manusia. Fenomena dapat berbentuk wujud, tindakan, karakteristik, perubahan, hubungan, persamaan dan perbedaan antara satu fenomena dengan lainnya. Karena hukum penelitian ini sangat terkait erat dengan masyarakat, penelitian hukum empiris sering tidak disebut sebagai hukum sosiologis. Penelitian hukum empiris juga dapat dianggap sebagai penelitian yang dilakukan berdasarkan data primer, yaitu penelitian para peneliti dari masyarakat sebagai responden.

Tergantung pada jenisnya, ada bentuk penelitian yang umum, yaitu membuktikan, menemukan, dan mengembangkan. Discovery adalah sekumpulan data dari studi fitur ini - sekumpulan data yang masih relevan dan sebelumnya tidak dikenal. Tujuannya adalah untuk mengumpulkan informasi yang dapat menimbulkan keraguan pada pengetahuan atau informasi tertentu yang digunakan dalam penelitian. Pembangunan_{is} adalah studi yang bertujuan untuk memperluas

dan memperdalam data yang ada. Metodologi penelitian dikelompokkan sesuai dengan kondisi alam dan tujuan objek yang diteliti dalam penelitian ini. Tujuan dapat dikelompokkan menjadi penelitian fundamental (fundamental research), penelitian eksperimental, serta penelitian terapan (riset terapan).

Bentuk studi merupakan sosiologis empiris dengan arti penelitian lapangan. Dengan demikian, penulis memutuskan untuk menerapkan metodologi penelitian studi yuridis sosiologis empiris. Jenis metodologi penelitian ini dipilih karena kesesuaian metode penelitian yang diperlukan oleh penulis ketika menyusun skripsi ini.

3.2. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian sosial berbeda. Secara umum, penelitian kuantitatif berbeda dari penelitian kualitatif dalam proses pengumpulan data. Metode pengumpulan data biasanya dibuat dengan kombinasi lebih dari satu metode. Ini dilakukan untuk menjaga kualitas penelitian. Pengumpulan data dilakukan melalui prosedur pengumpulan data dan harmonisasi hukum dan peraturan, serta menyusun dan mengklasifikasikan bahan hukum sebagai masalah yang dibahas dalam penelitian ini. Dengan demikian, metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner dan wawancara (Sugiyono, 2016).

3.2.1. Jenis Data

Jenis penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah penelitian sosial-hukum empiris, dengan kata lain, penelitian lapangan, lebih tepatnya, studi di kantor transportasi di Kota Batam, Kepulauan Riau. Metode pengumpulan data

menggunakan kuesioner dan wawancara. Bahan hukum adalah bahan pengadilan primer, bahan pengadilan sekunder dan bahan hukum tersier. Diuraikan sebagai berikut:

1. Bahan Hukum Primer

Ini adalah bahan hukum pertama, bahan yang merupakan sumber utama penelitian. Bahan sumber pengadilan adalah bahan hukum otoritatif, yang berarti bahwa ia memiliki yurisdiksi berdasarkan hukum, catatan resmi atau keputusan hakim. Bahan-bahan ini adalah hukum dan peraturan, yang meliputi: Undang-Undang Dasar 1945;

- 1) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
- 2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 6) Permenhub No 82 tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, pembuatan speed bump harus melalui analisis lalu lintas.
- 7) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Pemakai Jalan.

8) Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 9 Tahun 2001 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Batam.

2. Bahan Hukum Sekunder

Semua dokumen hukum tambahan tersedia dalam bentuk jurnal: buku, kamus, hukum abstrak, disiplin, artikel, publikasi, majalah, koran, artikel, lokakarya, dan banyak lagi. Dokumen hukum kedua didefinisikan sebagai dokumen hukum yang tidak mengikat, tetapi merupakan interpretasi dari dokumen hukum asli sebagai hasil dari ide dan konsep yang dioperasikan oleh para ahli atau spesialis di bidang tertentu dan menunjukkan di mana peneliti berada. Diarahkan. Dengan materi tambahan, penulis merujuk pada pelajaran dalam Law and Internet Journal (Peter Mahmud Marzuki, 2016).

3. Bahan Hukum Tersier

Dokumen hukum ketiga adalah dokumen hukum yang menjelaskan dokumen hukum primer dan sekunder. Dengan kata lain, dokumen hukum adalah dokumen hukum yang memberikan pemahaman dan pemahaman tentang dokumen hukum lainnya, mendukung dokumen hukum primer dan dokumen hukum sekunder.

3.2.2. Alat Pengumpulan Data

Bahan hukum dikumpulkan melalui katalogisasi dan harmonisasi hukum dan peraturan, serta klasifikasi dan pengorganisasian bahan hukum berdasarkan masalah penelitian. Oleh karena itu, metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sosiologis empiris. Pencarian akan dilakukan dengan meninjau dan menganalisis bahan-bahan distribusi buku dan membuat komentar

tentang peran departemen transportasi dalam mengendalikan produksi speed limiter di Batam.

3.3. Metode Analisis Data

Metode yang digunakan untuk menemukan data target dalam bidang ini dalam analisis data dalam penelitian ini. Data objektif jelas, timbul dari fakta berdasarkan kasus per kasus, terlepas dari minat peneliti. Peneliti adalah orang-orang yang dapat menafsirkan fakta dalam ilmu sosial sesuai dengan minat mereka. Programnya dimulai dengan mencari data lapangan, yang kemudian diproses dan dianalisis hingga dirilis ke teori umum. Proses penelitian berarti bahwa fenomena sosial tertentu yang terjadi di lapangan diatur sedemikian rupa sehingga kesimpulan umum dapat diperoleh dan teori dapat ditarik (Soerjono Soekanto, 2015).

Data, baik penelitian kepustakaan dan penelitian, dianalisis secara kualitatif. Analisis deskriptif kualitatif adalah metode menganalisis data yang berkaitan dengan teori, prinsip, dan standar hukum yang diperoleh dari penelitian kepustakaan hingga kelompok dan memilih data dari penelitian dasar sesuai dengan kualitas dan faktanya, dan kemudian menjawab Pertanyaan dibuat. Tergantung pada peran Departemen Perhubungan dalam mengendalikan kecepatan kendaraan di lingkungan Batam.