

**LAPORAN AKHIR**

**NASKAH AKADEMIK**

**RANCANGAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN PEKALONGAN**

**TENTANG**

**PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**



**TIM PENYUSUN**

**2022**

Segala puji dan syukur penyusun ucapkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini dapat terselesaikan. Naskah Akademik ini telah memuat pokok-pokok pikiran yang mendasari alasan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan ekonomi dan daya saing daerah sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Pentingnya penyelenggaraan LLAJ tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan/atau barang, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Menyadari peran LLAJ tersebut, penyelenggaraan LLAJ harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman, efektif, dan efisien.

Saat ini Kabupaten Pekalongan telah memiliki regulasi berupa Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat yang mana di dalamnya diatur juga mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Namun, seiring berjalannya waktu dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja yang merubah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai aturan pelaksana Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, maka materi muatan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat sudah tidak sesuai

lagi dengan perkembangan peraturan perundang-undangan dan kebutuhan hukum masyarakat sehingga perlu diganti. Untuk itu, maka Pemerintah Daerah Kabupaten Pekalongan dirasa perlu untuk menyusun pengaturan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (berikut perubahannya) menyebutkan bahwa setiap pembentukan peraturan daerah perlu disusun terlebih dahulu naskah akademik dalam rangka memperoleh kajian secara akademik tentang urgensi dibentuknya suatu peraturan daerah. Naskah akademik ini memaparkan beberapa hal pokok urgensi pembentukan peraturan daerah diantaranya berupa: (1) Kajian teoretis dan praktik empiris, (2) Evaluasi dan analisis peraturan perundang-undangan yang terkait, (3) Landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis, (4) Jangkauan, arah pengaturan dan ruang lingkup, (5) Fokus dan program prioritas.

Dalam penyusunan Naskah Akademik ini tentu juga memperhatikan aspek kearifan lokal yang ada di wilayah Kabupaten Pekalongan, disamping juga memberikan ruang seluas-luasnya bagi pengembangan kesejahteraan masyarakat yang dapat memberikan nilai kemajuan bagi masyarakat di Kabupaten Pekalongan. Penyusun juga mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada pihak yang telah membantu kami dalam penyusunan naskah akademik ini, baik itu secara moril ataupun materil. Karena tanpa bantuan berbagai pihak, penyusunan dokumen naskah akademik ini tidak dapat selesai tepat pada waktunya. Disamping itu, penyusun juga menyadari bahwa penyusunan naskah akademik ini masih terdapat banyak kekurangan. Hal ini dikarenakan keterbatasan pengetahuan dan kemampuan penyusun. Untuk itu, penyusun senantiasa mengharapkan kritik dan saran yang konstruktif dari pembaca demi penyempurnaan naskah akademik ini. Akhirnya, semoga Naskah Akademik ini dapat dijadikan acuan ilmiah yang komprehensif dalam menyusun Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

**Tim Penyusun, Desember 2022**

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>2</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>4</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>5</b>
A. Latar Belakang .....	<b>5</b>
B. Identifikasi Masalah .....	<b>10</b>
C. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan .....	<b>11</b>
D. Metode Penelitian .....	<b>12</b>
<b>BAB II KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS</b> .....	<b>21</b>
A. Kajian Teoretis .....	<b>21</b>
B. Kajian terhadap Asas/Prinsip.....	<b>64</b>
C. Kajian Praktis/Praktek Empiris .....	<b>79</b>
D. Kajian terhadap Penerapan Sistem Baru .....	<b>110</b>
<b>BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG- UNDANGAN TERKAIT</b> .....	<b>112</b>
<b>BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS</b> .....	<b>174</b>
A. Landasan Filosofis .....	<b>175</b>
B. Landasan Sosiologis .....	<b>180</b>
C. Landasan Yuridis .....	<b>183</b>
<b>BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN</b> .....	<b>186</b>
<b>BAB VI PENUTUP</b> .....	<b>194</b>
A. Kesimpulan .....	<b>194</b>
B. Rekomendasi .....	<b>196</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	<b>198</b>
<b>LAMPIRAN</b> .....	



**A. Latar Belakang**

Pertumbuhan ekonomi sering dikaitkan dengan kemajuan atau pencapaian kesejahteraan masyarakat pada periode tertentu. Menurut Adam Smith pemerintah memiliki tiga fungsi utama dalam mendukung perekonomian yaitu: (1) memelihara keamanan dalam negeri dan pertahanan; (2) menyelenggarakan peradilan dan (3) menyediakan barang-barang yang tidak disediakan oleh pihak swasta, seperti infrastruktur dan fasilitas umum. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan salah satu sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Pentingnya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan/atau barang, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan Daerah dan pengembangan wilayah. Menyadari peran lalu lintas dan angkutan jalan tersebut, maka penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman, efektif, dan efisien.

Transportasi merupakan salah satu sektor yang berperan sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah atau daerah baik itu daerah perdesaan maupun daerah perkotaan. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di suatu daerah. Di samping itu, transportasi juga memiliki peran penting untuk menciptakan peluang kegiatan yang lain, seperti kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaaan antar wilayah sehingga mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah. Dengan demikian, penyelenggaraan transportasi dalam konteks pengembangan suatu wilayah dapat menjadi stimulan bagi perkembangan di semua lini atau bidang kehidupan, baik

perdagangan, pendidikan, kesehatan, industri maupun sektor-sektor lainnya secara merata di seluruh pelosok wilayah.

Penanganan masalah transportasi seperti ini dihadapkan pada permasalahan yang rumit dan tidak berkesudahan karena memang sangat berkaitan dengan masalah sosial, kesadaran manusia (masyarakat dan pemimpinnya), dan kemauan semua pihak untuk bahu membahu “meminimalisir kerusakan” yang telah ditimbulkan bersama. Dikatakan meminimalisir kerusakan karena kelihatannya kesemrawutan transportasi telah mencapai kondisi yang memprihatinkan dengan banyaknya kajian yang menyatakan tingginya biaya kemacetan lalu lintas, polusi udara, kebisingan lingkungan dan lain-lain yang konon kabarnya disebabkan sektor transportasi. Sementara transportasi sendiri tidak bisa disalahkan sendirian karena menurut penelitian, kesemrawutan transportasi sangat berkaitan dengan perencanaan kota (ketidaksiesuaian tata guna lahan), kesadaran masyarakat dan lemahnya penegakan hukum.

Agar penyelenggaraan sarana dan prasarana transportasi ke depan memiliki arah dan tujuan yang jelas, maka penyelenggaraannya perlu diwujudkan sesuai dengan asas dan tujuan dari transportasi itu sendiri, dimana harus diselenggarakan atas asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum dan percaya diri sendiri. Sedangkan tujuan diselenggarakannya transportasi adalah untuk menopang kebutuhan manusia akan pergerakan, termasuk barang, dan/atau jasa dengan memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, kecepatan, kelancaran, ketertiban dan keteraturan, kenyamanan dan efisiensi. Selain itu, penyelenggaraan transportasi harus mampu mewujudkan keterpaduan layanan dan menjangkau seluruh pelosok wilayah dalam rangka menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan wilayah dengan biaya terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Memperhatikan dan memaknai pentingnya penyelenggaraan transportasi dalam hal ini adalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan bagi pengembangan suatu wilayah, Pemerintah Kabupaten Pekalongan memandang perlu untuk melakukan penataan transportasi wilayah di Kabupaten Pekalongan, khususnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, dalam rangka menghadapi dinamika perkembangan wilayah dan kebutuhan di masa mendatang. Oleh karena itu, Pemerintah Kabupaten Pekalongan memandang penting untuk menentukan arah, kebijakan, dan strategi

penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan guna mengakomodir tuntutan dan kebutuhan di masa mendatang. Dalam kaitan ini, Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan, merupakan representasi Pemerintah Daerah yang memiliki peran dalam menjalankan fungsi Pemerintahan untuk mengakomodasi kepentingan dan kebutuhan masyarakat di bidang Perhubungan.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan telah memiliki dasar hukum dalam bentuk peraturan perundang-undangan antara lain: Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas; Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. Selain itu untuk koneksi antar moda telah diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.

Saat ini Kabupaten Pekalongan telah memiliki Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat yang di dalamnya mengatur salah satunya mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Namun, seiring berjalannya waktu ditetapkanlah Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja yang merubah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta ditetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai aturan pelaksana Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Berdasarkan hal tersebut, maka materi muatan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan peraturan perundang-undangan dan kebutuhan hukum masyarakat sehingga perlu diganti. Untuk itu, Pemerintah Daerah Kabupaten Pekalongan dirasa perlu untuk menyusun pengaturan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Peraturan daerah pada hakekatnya adalah kebijakan publik untuk menyelenggarakan otonomi daerah dan tugas pembantuan. Peraturan daerah dibentuk selaras atau dalam kerangka mewujudkan tujuan otonomi

daerah. Ketentuan mengenai pembentukan peraturan perundang-undangan di Indonesia saat ini diatur di dalam:

1. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan;
2. Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2014 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 76 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2014 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan; serta
3. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Peraturan Hukum Daerah.

Di dalam Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, Pasal 236 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, dan Pasal 4 ayat (2) Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Peraturan Hukum Daerah, disebutkan bahwa Peraturan Daerah memuat materi muatan:

1. penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan; dan
2. penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.



Selain materi muatan sebagaimana dimaksud di atas, Peraturan Daerah dapat memuat materi muatan lokal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 63 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangannya menyebutkan bahwa: Ketentuan mengenai penyusunan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 sampai dengan Pasal 62 berlaku secara mutatis mutandis terhadap penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota. Hal itu berarti ketentuan penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota mendasarkan pada ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 56 sampai dengan Pasal 62 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangannya. Berdasarkan hal tersebut, dalam penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten sesuai Pasal 56 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangannya dapat dimaknai bahwa:

1. Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten dapat berasal dari DPRD Kabupaten atau Bupati.
2. Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disertai dengan penjelasan atau keterangan dan/atau naskah akademik.
3. Dalam hal Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten mengenai:
  - a. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kabupaten;
  - b. pencabutan Peraturan Daerah Kabupaten; atau
  - c. perubahan Peraturan Daerah Kabupaten yang hanya terbatas mengubah beberapa materi,disertai dengan keterangan yang memuat pokok pikiran dan materi muatan yang diatur.

Berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan sebagaimana diuraikan di atas, maka dalam pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini perlu didahului dengan penelitian yang memadai. Mengenai hal-hal apa yang akan dan harus diatur, apa yang menjadi landasan filosofis, yuridis, dan sosiologisnya serta bagaimana asas-asasnya, sehingga dapat dipertanggungjawabkan secara akademis. Untuk itu, maka Pemerintah Daerah Kabupaten Pekalongan merasa perlu untuk membuat naskah akademik bagi pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Naskah akademik sebagaimana disebutkan di dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang adalah naskah yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah mengenai konsepsi yang berisi latar belakang, tujuan, penyusunan, sasaran yang ingin diwujudkan dan lingkup, jangkauan, objek, atau arah pengaturan substansi rancangan perundang-undangan yang disusun melalui suatu proses penelitian hukum dan penelitian lainnya secara cermat, komprehensif dan sistematis.

## **B. Identifikasi Masalah**

Penyusunan naskah akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki karakteristik permasalahan yang selanjutnya dapat diperinci sebagai berikut:

1. Bagaimanakah urgensi pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Apa yang menjadi pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
3. Bagaimanakah upaya yang dilakukan untuk melengkapi dan menjabarkan pengaturan yang akan dituangkan dalam pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

4. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

### **C. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik**

Menurut Pasal 1 angka 11 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang, disebutkan bahwa Naskah Akademik adalah naskah hasil penelitian atau pengkajian hukum dan hasil penelitian lainnya terhadap suatu masalah tertentu yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah mengenai pengaturan masalah tersebut dalam suatu Rancangan Undang-Undang, Rancangan Peraturan Daerah Provinsi, atau Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota sebagai solusi terhadap permasalahan dan kebutuhan hukum masyarakat.

Terkait dengan penjelasan di atas, dalam pandangan Hikmahanto Juwana (2006), Naskah Akademik diperlukan untuk menjawab sejumlah pertanyaan mendasar, yaitu: apa yang menjadi masalah di masyarakat? apa yang seharusnya diatur? apakah ketentuan yang hendak diatur cukup realistis? bagaimana infrastruktur pendukung untuk menegakkan aturan? adakah peraturan perundang-undangan yang berpotensi untuk berbenturan? bagaimana keberlakuannya di negara lain? Informasi serta pertanyaan demikian penting untuk dijawab agar pembentuk peraturan perundang-undangan lebih realistis dalam membuat peraturan perundang-undangan. Jawaban atas semua pertanyaan demikian amat logis untuk dicantumkan dalam Naskah Akademik.

Adapun tujuan penyusunan Naskah Akademik ini adalah sebagai berikut:

1. Merumuskan permasalahan hukum yang dihadapi sebagai alasan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Merumuskan pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. Merumuskan upaya yang akan dilakukan untuk melengkapi dan menjabarkan pengaturan yang akan dituangkan dalam pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kegunaan Naskah Akademik adalah sebagai pedoman dan bahan awal yang memuat gagasan tentang urgensi, pendekatan, jangkauan, arah pengaturan, ruang lingkup dan materi muatan Rancangan Peraturan Daerah. Naskah Akademik berperan sebagai “*quality control*” yang sangat menentukan kualitas suatu produk hukum. Naskah Akademik memuat seluruh informasi yang diperlukan untuk mengetahui landasan pembuatan suatu peraturan perundang-undangan yang baru, termasuk tujuan dan isinya (Yuliandri, 2007). Kemudian, Naskah Akademik juga merupakan potret ataupun peta tentang berbagai hal terkait dengan peraturan perundang-undangan yang hendak diterbitkan.

Naskah Akademik dapat juga berfungsi untuk memberi arah kepada para pemangku kepentingan (*stakeholders*) dan perancang (*drafter*). Pemangku kepentingan, terutama yang menduduki posisi sebagai pengambil kebijakan akan mendapat informasi yang memadai dalam pengambilan keputusan. Sedangkan bagi perancang akan berfungsi sebagai acuan untuk dapat menentukan apa yang akan diatur dan diterjemahkan ke dalam kalimat hukum. Adapun kegunaan disusunnya Naskah Akademik ini adalah sebagai acuan atau referensi dalam proses penyusunan dan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan sebagai dasar penelitian yang komprehensif sehingga memiliki tingkat validitas yang dapat dipertanggungjawabkan, serta sebagai sarana menciptakan tatanan peraturan perundang-undangan yang baik, berkualitas, dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.

#### **D. Metode Penelitian**

Penyusunan Naskah Akademik pada dasarnya merupakan suatu kegiatan penelitian sehingga digunakan metode penyusunan naskah akademik yang berbasiskan metode penelitian hukum atau penelitian lain.

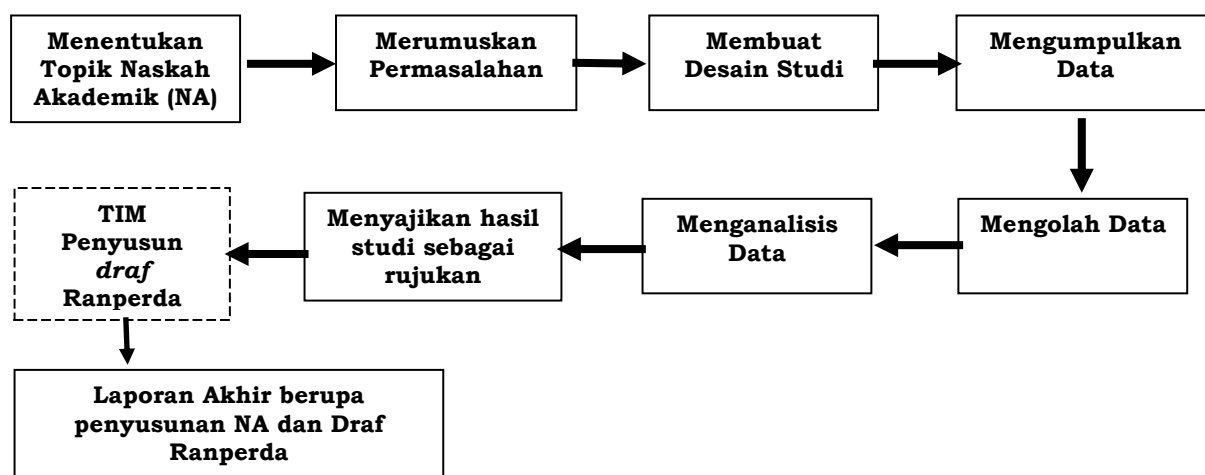


Dalam mengadakan suatu penelitian ilmiah jelas harus menggunakan metode, karena ciri khas ilmu adalah dengan menggunakan metode. Metode berarti penyelidikan yang berlangsung menurut suatu rencana tertentu. Menempuh suatu jalan tertentu untuk mencapai tujuan, artinya peneliti tidak bekerja secara acak-acakan. Langkah-langkah yang diambil harus jelas serta ada pembatasan-pembatasan tertentu untuk menghindari jalan yang menyesatkan dan tidak terkendalikan (Johny Ibrahim, 2006).

Metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan Naskah Akademik ini adalah penelitian hukum normatif, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka (Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, 2015). Menurut Johny Ibrahim (2006), penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Adapun langkah-langkah yang dilakukan dalam pengumpulan bahan hukum adalah dengan cara melakukan inventarisasi peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian, studi kepustakaan, *internet browsing*, telaah artikel ilmiah, telaah karya ilmiah, dan studi dokumen.

Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer dalam penelitian hukum ini berupa Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan peraturan perundang-undangan terkait. Sedangkan bahan hukum sekunder dalam penelitian ini berupa buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan. Bahan hukum sekunder disini dimaksudkan untuk memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Berikut adalah diagram langkah-langkah yang dilakukan dalam pra-penyusunan naskah akademik:

**Gambar 1. Skema Langkah Pra-Penyusunan Naskah Akademik**



Empat (4) komponen aktivitas utama yang telah dilaksanakan dalam studi ini adalah (1) pengumpulan data/informasi, (2) analisis data, dan (3) penulisan laporan dan (4) lokakarya hasil.

### **1. Pengumpulan Data**

Dalam pengumpulan data ini dilakukan dengan cara:

#### **a. Studi Literatur dan Dokumen**

Studi ini dilakukan dengan mempelajari Peraturan Perundang-undangan yang mengatur kewenangan Pemerintah Daerah Kabupaten Pekalongan, beberapa instansi terkait, serta publikasi ilmiah yang relevan.

#### **b. Verifikasi Data di Lapangan**

Pengamatan langsung ke lapangan dimana terdapat banyak isu, dilakukan untuk tujuan verifikasi data sekunder. Kegiatan ini diharapkan bisa memberikan gambaran yang lebih nyata tentang apa yang sesungguhnya ada dan terjadi di tengah masyarakat. Verifikasi data ini diharapkan dapat menghindari atau meminimalisir kemungkinan manipulasi atau dramatisasi yang mungkin dilakukan demi kepentingan-kepentingan tertentu.

#### **c. Konsultasi Publik**

Konsultasi publik dilakukan sebagai langkah awal dalam menjaring materi yang akan diatur dalam rancangan peraturan daerah. Konsultasi publik ini dilaksanakan sejalan dengan paradigma yang berkembang sekarang bahwa dalam menyusun kebijakan dan peraturan, Pemerintah perlu melibatkan masyarakat agar peraturan yang dikeluarkan adalah peraturan yang partisipatif sehingga akan aplikatif dan mudah untuk diimplementasikan. Disamping sebagai bahan kajian, hasil konsultasi ini juga menjadi alat pengecekan silang (*cross check*) terhadap informasi atau data yang didapatkan dari semua pemangku kepentingan (*stakeholders*). Konsultasi publik ini dilakukan dengan instansi terkait dan para pemangku kepentingan ditingkat Kabupaten Pekalongan.

### **2. Analisis Data**

Data yang telah didapatkan dari berbagai macam sumber dan cara di muka masih bersifat acak dan tingkat kesahihan (*validitas*)nya pun masih harus diuji. Dalam tahap ini data akan diseleksi dengan cermat dan diverifikasi sebelum kemudian ditata demi kemudahan proses analisis. Mengingat pokok permasalahan yang tidak hanya bersifat teknis tetapi juga sosial yang berarti menyangkut dinamika kehidupan masyarakat maka data

yang masuk dapat dipisahkan kedalam dua kategori, yaitu (1) data saintifik dan (2) data alternatif. Data saintifik didapatkan dengan menggunakan kaidah-kaidah keilmuan sehingga kebenarannya lebih bisa dipertanggungjawabkan. Data ini meliputi diantaranya teori-teori dan naskah peraturan perundang-undangan. Selanjutnya, data alternatif didapatkan melalui proses informal, misalnya melalui wawancara dan observasi lapangan pada waktu melakukan verifikasi data dan pertemuan dengan tokoh-tokoh masyarakat, instansi terkait dan/atau para pemangku kepentingan ditingkat Kabupaten Pekalongan dalam lokakarya. Kesahihan jenis data terakhir ini memang tidak sekuat data saintifik tetapi kegunaannya tidak bisa diabaikan. Sumber data alternatif ini bisa berasal dari otoritas orang-orang yang berpengaruh dalam masyarakatnya (*key persons*), tradisi, *common sense*, mitos, dan pengalaman pribadi. Diperlukan kehati-hatian dalam menyeleksi dan mengolah data alternatif ini tetapi merupakan kesalahan bila jenis data ini diabaikan.

Dalam penelitian ini, metode analisis bahan hukum dilakukan secara deduktif. Bahan hukum yang diperoleh dalam penelitian akan penulis uraikan dan hubungkan sedemikian rupa, sehingga disajikan dalam penulisan yang lebih sistematis guna menjawab permasalahan yang telah dirumuskan (Johny Ibrahim, 2006). Menurut Peter Mahmud Marzuki, (2005) metode deduktif yaitu berpangkal dari prinsip-prinsip dasar, kemudian peneliti tersebut menghadirkan objek yang hendak diteliti. Sistematis disini maksudnya adalah keseluruhan data yang diperoleh akan dihubungkan dengan data yang lainnya, serta dihubungkan dengan pokok permasalahan yang diteliti sehingga merupakan satu kesatuan yang utuh yang didahului dengan pendahuluan, yang berisi latar belakang masalah, identifikasi masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, metode penelitian. Dilanjutkan dengan kajian teortis dan praktik empiris, yang kemudian diteruskan dengan evaluasi dan analisis peraturan perundang-undangan, landasan filosofis, landasan sosiologis, landasan yuridis, jangkauan, arah pengaturan, dan ruang lingkup materi muatan, serta diakhiri dengan kesimpulan dan rekomendasi.

### **3. Penulisan Laporan**

Penulisan laporan yang berisi Naskah Akademik ini disusun secara sistematis. Sistematis disini maksudnya adalah keseluruhan data yang diperoleh akan dihubungkan dengan data yang lainnya, serta dihubungkan dengan pokok permasalahan yang diteliti sehingga merupakan satu

kesatuan yang utuh. Sistematika Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut:

- a. Judul
- b. Kata Pengantar
- c. BAB I Pendahuluan

Pendahuluan memuat latar belakang, sasaran yang akan diwujudkan, identifikasi masalah, tujuan dan kegunaan, serta metode penelitian, sebagai berikut:

- 1) Latar Belakang

Latar belakang memuat pemikiran dan alasan-alasan perlunya penyusunan Naskah Akademik sebagai acuan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Latar belakang menjelaskan mengapa pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memerlukan suatu kajian yang mendalam dan komprehensif mengenai teori atau pemikiran ilmiah yang berkaitan dengan materi muatan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan dibentuk. Pemikiran ilmiah tersebut mengarah kepada penyusunan argumentasi filosofis, sosiologis serta yuridis guna mendukung perlu atau tidak perlunya penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- 2) Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah memuat rumusan mengenai masalah apa yang akan ditemukan dan diuraikan dalam naskah akademik.

- 3) Tujuan dan Kegunaan

Berisi uraian tentang tujuan dan kegunaan penyusunan naskah akademik. Tujuan memuat sasaran utama disusunnya naskah akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sementara itu, kegunaan naskah akademik adalah sebagai acuan atau referensi penyusunan dan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.



#### 4) Metode Penelitian

Berisi tentang metode penelitian yang digunakan dalam melakukan penelitian sebagai bahan penunjang penyusunan naskah akademik, terdiri dari metode pendekatan dan metode analisis data. Metode penelitian di bidang hukum dilakukan melalui pendekatan normatif dengan menggunakan data sekunder.

#### d. BAB II Kajian Teoretis dan Praktik Empiris

Bab ini memuat uraian mengenai materi yang bersifat teoretis, asas, praktik, perkembangan pemikiran, serta implikasi sosial, politik, dan ekonomi, keuangan daerah dari pengaturan dalam suatu Peraturan Daerah. Bab ini dapat diuraikan dalam beberapa sub bab berikut:

- 1) Kajian teoretis.
- 2) Kajian terhadap asas/prinsip yang terkait dengan penyusunan norma.

Analisis terhadap penentuan asas-asas ini juga memperhatikan berbagai aspek bidang kehidupan terkait dengan peraturan perundang-undangan yang akan dibuat, yang berasal dari hasil penelitian.

- 3) Kajian terhadap praktik penyelenggaraan, kondisi yang ada, serta permasalahan yang dihadapi masyarakat.
- 4) Kajian terhadap implikasi penerapan sistem baru yang akan diatur dalam peraturan daerah terhadap aspek kehidupan masyarakat dan dampaknya terhadap aspek beban keuangan daerah.

#### e. BAB III Evaluasi dan Analisis Peraturan Perundang-undangan.

Bab ini memuat hasil kajian terhadap peraturan perundang-undangan terkait yang memuat kondisi hukum yang ada, keterkaitan peraturan daerah baru dengan peraturan perundang-undangan lain, harmonisasi secara vertikal dan horizontal, serta status dari peraturan perundang-undangan yang ada, termasuk peraturan perundang-undangan yang dicabut dan dinyatakan tidak berlaku serta peraturan perundang-undangan yang masih tetap berlaku karena tidak bertentangan dengan peraturan daerah yang baru.

Kajian terhadap peraturan perundang-undangan ini dimaksudkan untuk mengetahui kondisi hukum atau peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai substansi atau materi yang akan diatur. Dalam kajian ini akan diketahui posisi dari peraturan daerah yang baru. Hasil dari penjelasan atau uraian ini menjadi bahan bagi penyusunan

landasan filosofis dan yuridis dari pembentukan peraturan daerah yang akan dibentuk.

f. BAB IV Landasan Filosofis, Sosiologis, dan Yuridis

Bab ini memuat landasan filosofis, landasan sosiologis, dan landasan yuridis.

1) Landasan Filosofis

Landasan filosofis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

2) Landasan Sosiologis

Landasan sosiologis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Landasan sosiologis sesungguhnya menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat dan negara.

3) Landasan Yuridis

Landasan yuridis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat. Landasan yuridis menyangkut persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur sehingga perlu dibentuk peraturan daerah yang baru. Beberapa persoalan hukum itu, antara lain, peraturan yang sudah ketinggalan, peraturan yang tidak harmonis atau tumpang tindih, serta peraturannya sudah ada tetapi tidak memadai.

g. BAB V Jangkauan, Arah Pengaturan, dan Ruang Lingkup Materi Muatan

Naskah Akademik pada akhirnya berfungsi mengarahkan ruang lingkup materi muatan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan dibentuk. Dalam Bab ini, sebelum menguraikan ruang lingkup materi muatan, dirumuskan sasaran yang akan diwujudkan,

arah dan jangkauan pengaturan. Selanjutnya mengenai ruang lingkup materi pada dasarnya mencakup:

- 1) ketentuan umum memuat rumusan akademik mengenai pengertian istilah, dan frasa;
- 2) materi yang akan diatur;
- 3) ketentuan sanksi; dan
- 4) ketentuan peralihan.

#### h. BAB VI Penutup

Bab penutup terdiri atas subbab simpulan dan saran.

##### 1) Simpulan

Simpulan memuat rangkuman pokok pikiran yang berkaitan dengan praktik penyelenggaraan, pokok elaborasi teori, dan asas yang telah diuraikan dalam bab sebelumnya.

##### 2) Saran

Saran memuat antara lain:

- a) Perlunya pemilahan substansi Naskah Akademik dalam suatu peraturan daerah.
- b) Rekomendasi tentang skala prioritas penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Program Legislasi Daerah.
- c) Kegiatan lain yang diperlukan untuk mendukung penyempurnaan penyusunan naskah akademik lebih lanjut.

#### i. Daftar Pustaka

Daftar pustaka memuat buku, peraturan perundang-undangan, dan jurnal yang menjadi sumber bahan penyusunan naskah akademik.

#### j. Lampiran:

Lampiran memuat Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

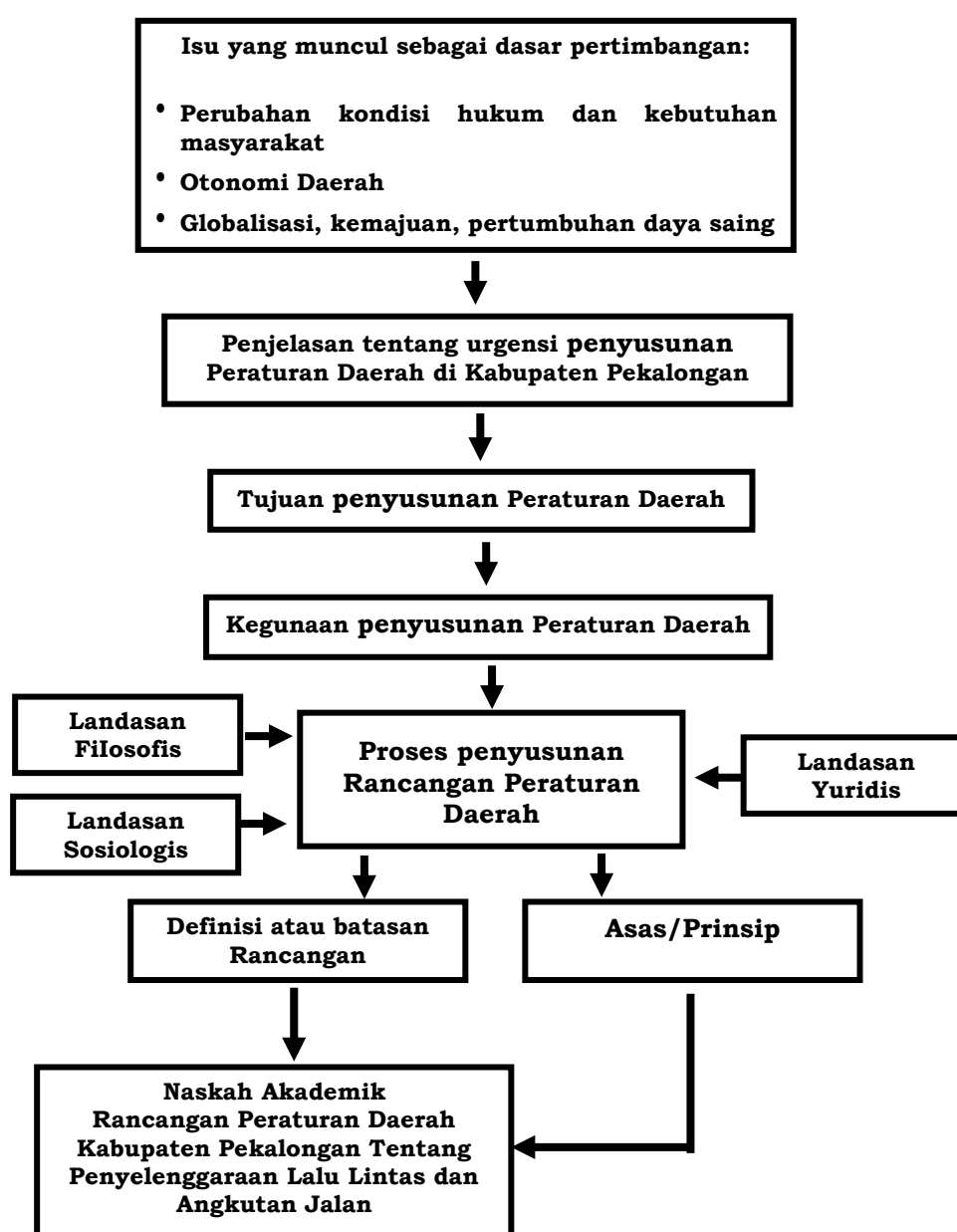
## 4. Lokakarya Hasil

Laporan akhir yang terdiri dari Naskah Akademik dan Rancangan Peraturan Daerah sebagai bagian yang tidak terpisahkan dalam proses ini didiskusikan dalam sebuah lokakarya dan dihadiri oleh peserta yang mewakili instansi terkait dan para pemangku kepentingan di tingkat Kabupaten Pekalongan. Laporan akhir yang terdiri dari Naskah Akademik dan Rancangan Peraturan Daerah selanjutnya direvisi berdasarkan berbagai masukan, saran dan kritik yang disampaikan dalam lokakarya tersebut.

Hasil revisi selanjutnya akan dilanjutkan kepada instansi terkait (eksekutif) dan DPRD untuk dibahas sesuai dengan mekanisme yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Alur pikir sistematika naskah akademik secara ringkas digambarkan pada bagan berikut ini:

**Gambar 2. Alur Pikir Sistematika Naskah Akademik**





### **A. Kajian Teoretis**

Pada lazimnya, kajian teori memberikan rujukan teori-teori yang mendukung atau relevan dengan topik tulisan yang bersangkutan. Diutamakan teori-teori tersebut berkaitan langsung dengan pokok masalahnya. Teori ini bermanfaat untuk memberikan dukungan analisis terhadap topik yang sedang dikaji (Mukti Fajar & Yulianto Achmad, 2010). Guna menjawab isu hukum yang sedang dihadapi dan sebagai landasan berpikir dalam memecahkan masalah serta untuk memberikan dukungan analisis dalam pembahasan yaitu mengenai Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penyusun menggunakan dan menguraikan mengenai teori-teori yang digunakan dalam penelitian ini, sebagai berikut:

#### **1. Pengertian Transportasi**

Pengertian transportasi menurut Morlok (1981) adalah memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain. Menurut Bowersox (1981), definisi transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dengan produk yang digerakkan atau dipindahkan ke lokasi yang dibutuhkan atau diinginkan. Transportasi adalah suatu pergerakan/perpindahan orang atau barang dari suatu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana angkutan/moda tertentu (Tamin, 2000). Transportasi didefinisikan sebagai perpindahan barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain dan mempunyai dua unsur terpenting yaitu pergerakan (*movement*) dan perubahan tempat bagi muatannya (Salim, 2002).

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi dan sosial ekonomi suatu masyarakat (Salim, 2002). Transportasi sendiri bukan merupakan kebutuhan langsung tetapi merupakan kebutuhan turunan yang timbul akibat adanya kebutuhan sebelumnya. Tumbuh dan berkembangnya masyarakat di dalam suatu wilayah tidak terlepas dari peranan jasa angkutan yang mendukung berlangsungnya kegiatan usaha masyarakat. Kebutuhan akan pergerakan

selalu menimbulkan permasalahan, khususnya pada saat orang ingin bergerak untuk tujuan yang sama di dalam daerah tertentu dan pada saat yang bersamaan pula. Kemacetan, keterlambatan, polusi suara dan udara adalah beberapa permasalahan (eksternalitas) yang timbul karena adanya pergerakan. Sepanjang sejarah, transportasi baik volume maupun teknologinya berkembang sangat pesat. Sebagai akibat dari adanya kebutuhan pergerakan manusia dan barang, maka timbul tuntutan kebutuhan untuk menyediakan prasarana dan sarana agar pergerakan tersebut berlangsung dengan kondisi aman, nyaman dan lancar, serta ekonomis dari segi waktu dan biaya.

Fungsi pokok dari sistem transportasi adalah:

- a. menggerakkan obyek yang diangkut baik penumpang, hewan maupun barang;
- b. melindungi obyek yang diangkut; dan
- c. mengendalikan kecepatan dan arah dari gerakan, sehingga keamanan perjalanan dapat terjamin.

Secara umum transportasi dapat disimpulkan yaitu suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari satu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana (kendaraan, pipa, dan lain-lain). Pemandahan ini harus menempuh suatu jalur perpindahan atau prasarana yaitu lintasan yang mungkin sudah disiapkan oleh alam, seperti sungai, laut, dan udara atau jalur lintasan hasil kerja pemikiran manusia, misalnya jalan raya, jalan rel, dan pipa. Dari jenis yang diangkutnya terdiri dari barang, paket, surat, kemudian hasil dari transportasi berupa barang (mobil, jembatan, peralatan, dan lain- lain) dan pelayanan (jasa). Seiring dengan jejak keberadaan umat manusia di muka bumi ini, maka aktivitas transportasi juga dimulai. Mulai dari aktivitas transportasi yang bersifat alami yang kemudian berkembang dengan menggunakan teknologi modern sesuai dengan perkembangannya. Dimulai dengan hanya berpindah dengan jalan kaki yang kemudian diikuti dengan menggunakan hewan sebagai sarana transportasi awai yang dimanfaatkan untuk perjalanan jarak pendek maupun jauh. Juga dengan hewan dapat mengangkut barang lebih banyak, tanpa harus mengeluarkan tenaga manusia yang berlebihan untuk itu.

Pada prinsipnya dalam transportasi secara garis besar dibedakan atas transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara. Selanjutnya dari ketiga hal tersebut dapat uraikan seperti berikut ini:

- a. Transportasi darat yang meliputi:
  - 1) transportasi jalan;
  - 2) transportasi kereta api;
  - 3) transportasi sungai, danau dan penyeberangan;
  - 4) transportasi pipa;
  - 5) transportasi gantung.
- b. Transportasi laut
- c. Transportasi udara

Pemilihan penggunaan moda transportasi tergantung dan ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu:

- a. Segi Pelayanan
- b. Keandalan dalam bergerak
- c. Keselamatan dalam perjalanan
- d. Biaya
- e. Jarak Tempuh
- f. Kecepatan Gerak
- g. Keandalan
- h. Keperluan
- i. Fleksibilitas
- j. Tingkat Populasi
- k. Penggunaan Bahan Bakar
- l. Dan Lainnya

Masing-masing moda transportasi menurut Djoko Setijowarno dan Frazila (2001), memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam hal:

- a. Kecepatan, menunjukkan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bergerak antara dua lokasi.
- b. Tersedianya pelayanan (*availability of service*), menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara dua lokasi.
- c. Pengoperasiaan yang diandalkan (*dependability of operation*), menunjukkan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan.
- d. Kemampuan (*capability*), merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan.
- e. Frekuensi adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan.

Dari segi jangkauan, transportasi dapat dibedakan atas transportasi lokal, transportasi regional, transportasi nasional dan transportasi internasional.

## **2. Moda Transportasi Darat**

Moda transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Moda transportasi darat sering dianggap identik dengan moda transportasi jalan raya (Warpani, 1990). Moda transportasi darat terdiri dari berbagai varian jenis alat transportasi dengan ciri khusus. Menurut Miro (2012), transportasi darat dapat di klasifikasikan menjadi:

- a. Geografis Fisik, terdiri dari moda transportasi jalan rel, moda transportasi perairan daratan, moda transportasi khusus dari pipa dan kabel serta moda transportasi jalan raya.
- b. Geografis Administratif, terbagi atas transportasi dalam kota, transportasi desa, transportasi antar-kota dalam provinsi (AKDP), transportasi antar-kota antara-provinsi (AKAP) dan transportasi lintas batas antar-negara (internasional).

Berdasarkan komponen prasarana transportasi terdiri dari dua kelompok, yaitu:

- a. Jalan yang berupa jalur gerak seperti jalan raya, jalan baja, jalan air, jalan udara, dan jalan khusus.
- b. Terminal yang berupa suatu tempat pemberhentian alat transportasi guna menurunkan atau menaikkan penumpang dan barang seperti: terminal jalan raya (stasiun bus, halte bus, dll, Terminal jalan rel yaitu stasiun kereta api, terminal jalan khusus seperti Gudang dll.

## **3. Angkutan Transportasi**

- a. Penyelenggaraan Angkutan Orang

Lalu Lintas dan angkutan jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat merupakan tanggung jawab pemerintah sebagai salah satu penyelenggara terutama berkaitan dengan penyediaan prasarana dan sarana angkutan umum. Pemerintah adalah institusi yang bertanggung jawab terhadap kinerja dari sektor transportasi tersebut. Dengan demikian maka kinerja sektor transportasi sangat tergantung dari konsistensi dan implementasi kebijakan publik yang dikeluarkan pemerintah. Transportasi merupakan kebutuhan masyarakat untuk melakukan berbagai aktifitas pada perkembangan suatu daerah mengakibatkan meningkatnya pola pergerakan yang seharusnya didukung dengan penyediaan sarana dan

prasarana transportasi yang memadai sehingga akan terjadi keseimbangan antara *supply* dan *demand*.

Pembangunan daerah dalam bidang transportasi memerlukan dukungan penataan restrukturisasi trayek angkutan umum dan perizinannya, kondisi manajemen pengelolaan angkutan orang merupakan salah satu masalah transportasi. Hal ini akibat fungsi dan peran kelembagaan yang bertanggungjawab terhadap sistem perijinan, pendanaan dan manajemen pengelolaan belum optimal, karena pihak-pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan angkutan orang belum tertata dan bekerja dengan baik. Selain itu pengadaan dan pengelolaan angkutan orang yang diserahkan kepada pihak swasta, disatu sisi akan memberikan keuntungan pada pihak pemerintah karena tidak perlu mengeluarkan biaya yang besar untuk pengadaan angkutan umum. Akan tetapi keterlibatan pihak swasta dalam penyelenggaraan angkutan umum berorientasi pada keuntungan ekonomi, kepentingan penumpang diabaikan. Hal tersebut mengindikasikan perlu adanya reformasi kebijakan yang berlaku saat ini. Konsumen harus ditempatkan sebagai pemangku kepentingan, ini akan melibatkan berbagai macam aspek, seperti pembiayaan, regulasi, dan penegakan hukum. Persaingan pasar yang semakin kompetitif, menjadikan peran konsumen semakin penting bagi operator angkutan umum sebagai pemberi pelayanan.

Pelayanan angkutan orang dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang yang terdiri dari:

- 1) angkutan orang dengan Kendaraan angkutan umum dalam Trayek; dan
- 2) angkutan orang dengan Kendaraan angkutan umum tidak dalam Trayek.

Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan bermotor umum dalam Trayek terdiri dari:

- 1) Trayek Angkutan pedesaan yang sepenuhnya beroperasi di Wilayah Daerah;
- 2) Trayek Angkutan pedesaan dan perbatasan di wilayah Daerah yang berbatasan dengan daerah Kabupaten/Kota lainnya; dan
- 3) Trayek angkutan khusus, terdiri dari:
  - a) angkutan karyawan;
  - b) angkutan permukiman;
  - c) angkutan pemadu moda; dan
  - d) angkutan antar jemput.

Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan bermotor umum tidak dalam Trayek terdiri dari:



- 1) angkutan orang dengan menggunakan taksi;
- 2) angkutan orang dengan tujuan tertentu;
- 3) angkutan orang untuk kepentingan pariwisata; dan
- 4) angkutan orang di kawasan tertentu.

b. Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Dengan Penggunaan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi

Transportasi merupakan bagian penting dalam hidup masyarakat. Transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, Transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat lainnya (Rustian Kamaludin, 2003). Hal ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Transportasi semakin berkembang mengikuti perkembangan zaman. Pada zaman dahulu transportasi dapat berupa sepeda, sepeda motor, becak, dan lain-lain. Namun di dalam perkembangannya, transportasi telah mengalami perubahan yang semakin modern, salah satunya adalah taksi. Taksi merupakan jenis kendaraan yang disewa dengan sopir, yang digunakan oleh penumpang tunggal atau sekelompok kecil penumpang. Perkembangan Transportasi juga mencakup pada cara pemesanan dan pembayaran transaksi atas jasa transportasi. Dahulu, pengguna jasa transportasi memesan via telpon dan kemudian membayar jasa dengan uang tunai. Pada perkembangannya saat ini, terdapat transportasi yang dapat dipesan dan dibayar secara sistem daring, taksi online memakai aplikasi mobile dengan menggunakan mobil yang berplat warna hitam. Taksi online merupakan alternatif transportasi yang menawarkan perkembangan transformasi dari sistem lama menjadi suatu sistem yang sama sekali berbeda namun sangat cocok dengan kebutuhan masyarakat yang mempunyai mobilitas tinggi saat ini.

Taksi online menawarkan kenyamanan taksi dengan harga rendah dan cukup bersaing dibandingkan dengan taksi resmi lainnya sehingga taksi online mengalami perkembangan dan pertumbuhan yang sangat cepat di tanah air. Namun demikian, sejak peluncurannya di berbagai daerah, taksi

ini menuai banyak kontroversi terutama dari armada taksi resmi karena menggunakan mobil pribadi sebagai taksi dan tidak mempunyai status resmi yang berbadan hukum serta tidak memiliki ijin resmi beroperasi layaknya taksi resmi.

Taksi online tidak mempunyai kantor yang resmi, sehingga apabila pengguna jasa yang mengalami kerugian tidak jelas harus lapor kemana. Kerugian-kerugian yang mungkin terjadi pada pengguna jasa adalah apabila terjadi kecelakaan akibat kelalaian yang dilakukan oleh sopir taksi online sehingga mengakibatkan pengguna jasa kehilangan nyawa (meninggal dunia). Sistem pemesanan dan pembayaran jasa transportasi dengan sistem online tersebut membuat perkembangan baru dalam sistem transaksi jasa. Sistem transaksi yang semula mengenal sistem tunai kini telah beralih kepada sistem daring yang menggantikan sistem tunai.

### c. Perizinan Angkutan

#### 1) Izin Usaha Angkutan

Setiap Badan Hukum dan/atau Perorangan yang akan berusaha di bidang angkutan orang maupun barang wajib memiliki izin usaha angkutan yang diterbitkan oleh Dinas. Izin usaha angkutan berlaku selama kegiatan usaha berlangsung. Pengusaha angkutan yang telah memiliki izin usaha diberikan kartu izin usaha angkutan yang harus selalu berada pada setiap kendaraan yang dioperasikan, berfungsi sebagai alat pemantauan kegiatan usaha, berlaku selama 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang apabila habis masa berlakunya. Prosedur dan persyaratan memperoleh izin usaha angkutan ditetapkan dengan peraturan gubernur. Pemberian izin usaha angkutan dikenakan retribusi.

#### 2) Izin Trayek

Setiap badan hukum dan/atau perorangan yang akan melakukan angkutan orang dalam trayek tetap baik dengan jadwal maupun tidak berjadwal wajib memiliki izin trayek yang diterbitkan oleh Dinas. Izin trayek berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang apabila habis masa berlakunya. Pengusaha angkutan yang telah memiliki izin trayek diberikan kartu pengawasan izin trayek yang harus selalu berada pada setiap kendaraan yang dioperasikan, berfungsi sebagai alat pemantauan. Terhadap operasional pelayanan angkutan berlaku selama 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang apabila habis masa berlakunya. Khusus Trayek Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) diberikan rekomendasi mengenai pertimbangan kelayakan teknis diterima atau

tidaknya permohonan izin trayek dari dan/atau ke terminal dalam daerah sebagai bahan pertimbangan penerbit izin. Pengaturan izin trayek ditetapkan dengan Peraturan gubernur.

### 3) Izin Operasi

Setiap Badan Hukum dan/atau perorangan yang akan melakukan angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan khusus dan angkutan barang tertentu wajib memiliki izin operasi yang diterbitkan oleh Dinas. Izin operasi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang apabila habis masa berlakunya. Pengusaha angkutan yang telah memiliki izin operasi diberikan kartu pengawasan izin operasi yang harus selalu berada pada setiap kendaraan yang dioperasikan, berfungsi sebagai alat pemantauan terhadap operasional pelayanan angkutan. Pengaturan izin operasi ditetapkan dengan peraturan Gubernur. Pemberian izin operasi sebagaimana dimaksud ayat (1) dan (2) dikenakan retribusi.

### 4) Izin Insidentil

Untuk kepentingan tertentu, setiap Badan Hukum dan/atau perorangan yang telah memiliki Izin Trayek wajib memiliki izin insidentil dari Dinas untuk mengangkut orang menyimpang dari Izin Trayek yang telah ditetapkan. Izin insidentil diberikan untuk pelayanan angkutan dalam wilayah kota dan/atau lintas kota/kabupaten dalam satu propinsi. Izin insidentil berlaku selama-lamanya 14 (empat belas) hari untuk 1 (satu) kali perjalanan dan tidak dapat diperpanjang.

### 5) Izin Bongkar Muat Barang

Kegiatan bongkar muat barang dilaksanakan pada tempat-tempat yang ditetapkan sesuai peruntukannya dilakukan setelah mendapat izin dari Dinas. Tempat-tempat yang ditujukan sebagai tempat bongkar muat barang berupa pergudangan, pelataran, kawasan tertentu atau fasilitas lain yang disediakan oleh Pemerintah Daerah ditetapkan dengan peraturan Gubernur. Izin dimaksudkan untuk kepentingan pengendalian bongkar muat, agar tidak menimbulkan gangguan lalu lintas, kerusakan jalan dan/atau merugikan pemakai jalan.

## d. Sarana dan Prasarana

### 1) Terminal Transportasi Jalan

Jenis terminal transportasi jalan terdiri dari: terminal penumpang dan terminal barang. Terminal penumpang merupakan prasarana Transportasi Jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan antar moda transportasi serta mengatur kedatangan

dan pemberangkatan kendaraan umum. Terminal barang merupakan prasarana transportasi untuk keperluan membongkar dan menaikkan barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda /transportasi. Fasilitas Terminal terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Daerah kewenangan terminal terdiri dari:

- a) Daerah lingkungan kerja terminal, merupakan daerah yang diperuntukkan untuk fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal;
- b) Daerah pengawasan terminal, merupakan daerah di luar daerah lingkungan kerja terminal, yang diawasi oleh petugas terminal untuk kelancaran arus lalu lintas di sekitar terminal.

Daerah lingkungan kerja terminal memiliki batas-batas yang jelas dan diberi hak atas tanah sesuai Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku. Tipe terminal penumpang terdiri dari:

- a) terminal penumpang tipe A;
- b) terminal penumpang tipe B;
- c) terminal penumpang tipe C.

Terminal penumpang tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas Negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan. Terminal Penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan. Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan/lokal yang memiliki asal dan tujuan perjalanan dalam wilayah Kota.

Setiap penyelenggara Terminal wajib menyediakan fasilitas Terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Untuk menjaga kondisi fasilitas Terminal, penyelenggara Terminal wajib melakukan pemeliharaan yang bekerja sama dengan usaha mikro dan kecil. Fasilitas Terminal harus menyediakan tempat untuk kegiatan usaha mikro dan kecil paling sedikit 30% (tiga puluh persen).

Pemerintah Daerah dalam rangka pelayanan kepada masyarakat khususnya dibidang Transportasi angkutan umum dan barang, membangun/menyediakan Terminal beserta fasilitas penunjang lainnya. Dalam mengelola Terminal beserta fasilitas penunjang lainnya, Gubernur dapat menunjuk Pejabat Pengelola sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Setiap angkutan umum yang melayani rute perjalanan antar kota antar propinsi, antar kota dalam propinsi, maupun

dalam kota baik yang merupakan asal dan/atau tujuan maupun lintasan wajib masuk ke Terminal serta wajib mentaati segala ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dikecualikan bagi mobil bus dan mobil penumpang untuk keperluan pariwisata. Setiap angkutan umum dikenakan retribusi.

Di dalam daerah lingkungan kerja terminal penumpang atau terminal barang dapat dilakukan kegiatan usaha penunjang sepanjang tidak mengganggu fungsi pokok terminal. Kegiatan usaha penunjang dimaksud dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia setelah mendapat izin dan dikenakan retribusi. Setiap badan hukum dan/atau perorangan dilarang menyelenggarakan kegiatan usaha penunjang di terminal tanpa izin. Pengawasan pelaksanaan kegiatan usaha penunjang dilaksanakan oleh Kepala Dinas. Dalam hal Pemerintah Pusat sebagai penyelenggara Terminal, pelaksanaannya dapat dikerjasamakan dengan badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha milik desa, dan swasta.

## 2) Sarana Parkir

Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu pendek atau lama, sesuai dengan kebutuhan pengendara. Parkir merupakan salah satu unsur prasarana transportasi yang tidak terpisahkan dari sistem jaringan transportasi, sehingga pengaturan parkir akan mempengaruhi kinerja suatu jaringan, terutama jaringan jalan raya. Daerah perkotaan dengan kepadatan penduduk dan tingkat ekonomi yang tinggi mengakibatkan tingkat kepemilikan kendaraan pribadi yang tinggi pula. Apabila kondisi ini didukung dengan kebijakan pemerintah dalam manajemen lalu lintas yang tidak membatasi penggunaan mobil pribadi, maka akan mendukung pelaku pergerakan untuk selalu menggunakan kendaraan pribadi. Hal ini akan menimbulkan kebutuhan lahan parkir yang besar pada zona tarikan sebagai contoh pada daerah pusat bisnis. Tidak semua pengembang pusat bisnis mampu menyediakan lahan parkir yang mencukupi, sehingga badan jalan yang berada di sekitarnya digunakan untuk lahan parkir. Apabila badan jalan tersebut dilalui lalu lintas dalam jumlah yang cukup besar maka bisa dipastikan bahwa parkir di badan jalan akan menimbulkan permasalahan lalu lintas (kecepatan menurun dan waktu tempuh meningkat). Timbulnya permasalahan parkir menuntut para ahli transportasi untuk betul-betul memahami parkir. Konsep dan karakteristik parkir, analisis kebutuhan parkir, perencanaan geometrik



lahan parkir, dan kebijakan parkir merupakan materi bisa diimplementasikan untuk menangani permasalahan parkir.

Penyediaan fasilitas Parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar Ruang Milik Jalan setelah memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat, pelataran parkir, gedung parkir dan/atau taman parkir. Parkir di tepi jalan dilaksanakan pada badan jalan yang merupakan satu kesatuan wilayah lalu lintas dan angkutan jalan. Penyelenggaraan parkir dengan fasilitas khusus berupa pelataran parkir, gedung parkir dan/atau taman parkir dilaksanakan di pusat-pusat kegiatan, kawasan wisata, kawasan pendidikan dan/atau di tempat-tempat lain yang ditetapkan peruntukannya. Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan.

Penyelenggaraan parkir di tepi jalan dilaksanakan dengan memperhatikan:

- a) fungsi jalan yang digunakan;
- b) pengaturan satuan ruang parkir (SRP);
- c) rambu-rambu peruntukan parkir dan marka jalan.

Fasilitas parkir yang diselenggarakan di pelataran parkir, gedung parkir dan/atau taman parkir harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a) tempat parkir harus merupakan bagian atau didukung dengan manajemen lalu lintas pada jaringan jalan sekitarnya;
- b) lokasi parkir harus memiliki akses yang mudah ke pusat-pusat kegiatan;
- c) satuan ruang parkir (SRP) diberi tanda-tanda yang jelas berupa kode atau nomor lantai, nomor lajur, dan marka jalan.

### 3) Bengkel

Uji kendaraan bermotor atau yang lazim disebut kir, saat ini tempatnya masih terbatas, sehingga awalnya pemerintah memberikan akreditasi kepada bengkel-bengkel kelas tertentu untuk dapat menjadi tempat uji berkala. Bengkel-bengkel tersebut diatur dalam Undang-undang (UU) dan Peraturan Pemerintah No.55 tahun 2012. Didalam PP disebutkan ada tiga pihak yang bisa melakukan uji berkala, yakni balai pengujian, pihak swasta dan bengkel-bengkel ATPM yang telah terakreditasi. Untuk

memperhatikan dan memelihara kondisi teknis kendaraan, pemilik kendaraan melakukan perawatan dan pemeliharaan kendaraan. Perawatan dan pemeliharaan dilaksanakan oleh bengkel umum kendaraan bermotor. Bagi bengkel pelaksana/uji emisi gas buang kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan sesuai ketentuan yang berlaku. Izin penetapan bengkel pelaksanaan /uji emisi gas buang kendaraan bermotor berlaku 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang apabila memenuhi syarat-syarat penetapan sebagai berikut :

- a) memiliki stall perbaikan dan perawatan, pemeriksaan/pengujian dan jalur keluar masuk kendaraan;
- b) memiliki peralatan perbaikan dan perawatan, air servis, diagnose kendaraan, angine tune up dan peralatan khusus untuk perbaikan dan perawatan sistem bahan bakar;
- c) memiliki alat pemeriksaan/uji emisi gas buang kendaraan bermotor, minimum untuk anaksis Carbon monoxide (CO) hydro carbon (HCO), Oksida-oksida nitrogen (Nox) dan Carbon (C);
- d) memiliki peralatan perlindungan keselamatan kerja;
- e) memiliki tenaga mekanik yang mempunyai pengetahuan, keahlian, pengalaman yang sesuai dan memiliki/kualifikasi yang ditetapkan;
- f) memiliki peralatan penunjang lainnya yang diperlukan.

Bengkel umum kendaraan bermotor adalah bengkel perawatan, perbaikan dan suku cadang. Penyelenggaraan bengkel umum kendaraan bermotor dapat dilaksanakan oleh Badan dan/atau Perorangan setelah mendapat rekomendasi Dinas. Penyelenggaraan bengkel umum dikenakan retribusi. Dari penjelasan di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa ujung dari adanya sertifikasi bengkel adalah uji berkala. Indonesia belum menganut azas uji kendaraan berkala untuk semua jenis kendaraan, sehingga yang banyak melakukan uji kendaraan hanya mobil niaga saja. Sementara apabila merujuk kepada negara-negara maju, keamanan kendaraan sudah menjadi kewajiban bahkan untuk kendaraan pribadi. Jadi apabila nanti ada peraturan yang mengatur kewajiban semua kendaraan baik niaga maupun pribadi wajib diuji berkala, maka bengkel-bengkel yang sudah disertifikasi inilah yang kendaraan bermotor tidak memerlukan teknologi yang canggih, karena peralatan tersebut bisa didapat dimana saja. Bengkel-bengkel yang ada saat ini dengan sejumlah investasi peralatan uji dan dilakukan assessment oleh Badan sertifikasi dalam negeri juga mampu mencapai kelas bengkel sebagai tempat uji berkala. akan menjadi ujung tombaknya. Sertifikasi bengkel saat ini meredup karena sifatnya tidak

mandatory, dari sisi teknologi, pengujian berkala. Bengkel yang mau naik kelas menjadi bengkel uji berkala, harus disertifikasi dulu sebelum diakreditasi oleh pihak berwenang. Sertifikasi ini juga akan sangat membantu pihak asuransi untuk melakukan assessment terhadap bengkel rekanannya.

#### 4) Pengujian Kendaraan Bermotor

Pelayanan pengujian kendaraan bermotor merupakan pemeriksaan pada kondisi kendaraan yang dilakukan oleh penguji apakah kendaraan tersebut memenuhi persyaratan laik jalan atau tidak, termasuk kelengkapan surat-surat kendaraan bermotor yang merupakan kewenangan dari Perhubungan. Dari pemeriksaan kondisi fisik kendaraan tersebut, maka sangat dibutuhkan pelayanan dalam kelancaran pengujian kendaraan bermotor itu sendiri.

Untuk menyelenggarakan pengujian berkala, Daerah merencanakan, membangun, dan memelihara gedung unit pengujian kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan peralatan pengujian mekanik secara tetap maupun dalam bentuk mobil unit keliling. Peralatan pengujian mekanik dimaksud terdiri dari :

- a) alat uji rem;
- b) alat uji emisi gas buang;
- c) alat uji penerangan;
- d) alat penimbangan berat kendaraan beserta muatannya;
- e) alat uji sistem kemudi dan kedudukan roda depan;
- f) alat uji standar kecepatan;
- g) alat uji kebisingan;
- h) alat uji lainnya yang dibutuhkan.

Peralatan pengujian mekanik yang dimiliki akan dilakukan kalibrasi secara berkala sehingga kehandalannya dapat dipertanggungjawabkan. Dalam rangka menjamin keselamatan, kenyamanan dan kelestarian lingkungan hidup ditetapkan batas umur kendaraan angkutan umum. Tujuan penyelenggaraan pelayanan pengujian berkala kendaraan bermotor (PBKB) adalah untuk memberikan kepastian bahwa kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan telah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta tidak mencemari lingkungan, agar dapat terciptanya transportasi darat yang sesuai dengan kelayakan untuk berada di jalan dan juga agar pelanggan transportasi darat merasa aman, nyaman, cepat/lancar, dan

tertib/teratur agar mereka lebih percaya pada sarana transportasi yang digunakan. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa bagi mobilitas orang maupun barang keseluruhan wilayah. Selain itu transportasi berperan sebagai pendukung, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan dan hasilnya.

Pelayanan menjadi harapan pemerintah daerah dan masyarakat pengguna jasa pengujian kendaraan bermotor agar tujuan dari pelaksanaan pelayanan tersebut dapat memberikan pelayanan pengujian kendaraan bermotor yang terbaik kepada masyarakat pengguna jasa pengujian kendaraan bermotor serta penerimaan PAD dapat terwujud. Secara harfiah, Pengujian Kendaraan Bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian, kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan. Sedangkan Penguji Kendaraan Bermotor adalah Pegawai Negeri Sipil yang diberi tugas, tanggung jawab, wewenang, dan hak secara penuh oleh pejabat yang berwenang untuk melakukan tugas pengujian kendaraan bermotor. Memiliki Sertifikat Kompetensi dan Tanda Kualifikasi Teknis Penguji Kendaraan Bermotor.

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik dimana peralatan tersebut merupakan satu kesatuan sistim yang terdiri dari rangka landasan, bagian-bagian motor penggerak, perangkat penerus daya, bodi kendaraan, perangkat rem, perangkat suspensi/roda, perangkat kemudi beserta kelistrikan yang saling mengadakan Inter relasi secara tertib. Pengujian berkala kendaraan bermotor yang selanjutnya disebut uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan dan kendaraan khusus. Pengujian kendaraan bermotor dilakukan pada dasarnya untuk mengawasi kondisi teknis kendaraan bermotor itu sendiri agar senantiasa dalam kondisi laik jalan.

Sasaran penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor ditujukan kepada kendaraan wajib uji yakni Mobil penumpang umum, mobil bus, Mobil barang, Kereta tempelan dan Kereta gandengan. Pelayanan pengujian kendaraan bermotor menyangkut kelaikan kendaraan di jalan raya serta pemeliharaan kendaraan bermotor terdapat komponen pengujian yang lazim dikenal dengan Uji Kendaraan Bermotor (atau dalam bahasa

keseharian disebut Keur) dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah dalam hal ini Instansi Perhubungan. Pengujian Berkala, wajib dilaksanakan terhadap Kendaraan Bermotor Wajib Uji yang dilakukan secara berkala setiap 6 (Enam) bulan sekali.

e. Analisis Dampak Lalu Lintas

Pembangunan atau pengembangan suatu tata guna lahan akan berdampak timbulnya perjalanan orang atau lalu lintas baru yang dapat menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan di sekitar kawasan atau lokasi pembangunan tersebut. Gangguan tersebut antara lain kapasitas jalan yang tersedia tidak dapat menampung lalu lintas yang ada dan lalu lintas tambahan yang ditimbulkan oleh pengembangan atau pembangunan baru, ketersediaan lahan parkir yang tidak disesuaikan dengan jumlah tarikan perjalanan yang ditimbulkan akan menimbulkan parkir di badan jalan dan menjadi hambatan samping, pengaturan sirkulasi arus lalu lintas yang optimal baik di pusat kegiatan maupun wilayah sekitar dapat penyebab konflik dan pemicu kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan Pasal 18 huruf d, Pasal 47 dan Pasal 52 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Pemerintah Daerah mempunyai kewenangan untuk menyusun kebijakan dalam hal Operasional Manajemen dan Rekayasa lalu Lintas, antara lain Analisa Dampak Lalu Lintas. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas tersebut meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pemberdayaan, dan pengawasan. Dalam rangka pelaksanaan manajemen lalu lintas di jalan dilakukan rekayasa lalu lintas yang meliputi:

- 1) perencanaan, pembangunan, pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan;
- 2) penyelenggaraan pembangunan pengadaan dan pemasangan fasilitas perlengkapan jalan yang dilakukan oleh badan swasta atau orang perorangan setelah mendapat rekomendasi dan pengesahan spesifikasi teknis dari Dinas.

Rekayasa lalu lintas dimaksud meliputi:

- 1) perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan jalan;
- 2) perencanaan, pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan



pengaman pemakai jalan, halte serta fasilitas pendukung lainnya. Pemasangan dan penghapusan rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung harus di dukung dengan sistem informasi. Analisis dampak lalu lintas wajib dilakukan dalam setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan sesuai pasal 99 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertujuan untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

#### f. Pemeriksaan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kendaraan Bermotor

Pada kehidupan masyarakat madani terdapat suatu kebebasan bertindak dalam segala hal dengan tanpa adanya diskriminasi. Kebebasan bertindak tersebut juga sejalan dengan kehidupan bermasyarakat dan bernegara di negara demokrasi yang sangat menjunjung tinggi nilai atau hak kemerdekaan dan kebebasan. Dalam pembukaan UUD 1945 dinyatakan, bahwa kemerdekaan adalah hak segala bangsa. Hak kemerdekaan dan kebebasan ini merupakan dasar bagi suatu negara dalam menegakkan supremasi hukum. Istilah supremasi hukum didasarkan pada Penjelasan UUD 1945 (sebelum amandemen) yang menyatakan bahwa Negara Indonesia berdasar atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasarkan pada kekuasaan belaka (*machstaat*), yang kemudian memunculkan istilah “supremasi hukum”, sehingga kemerdekaan dan kebebasan yang ingin dicapai adalah kebebasan dalam keteraturan atau kebebasan dalam tertib / tatanan hukum.

Supremasi hukum di Indonesia dilaksanakan dalam rangka untuk mewujudkan sistem hukum nasional yang berlandaskan keadilan sosial dan kebenaran. Ini berarti, supremasi hukum pada hakikatnya bermakna dalam kehidupan berkebangsaan harus dijunjung tinggi nilai-nilai substansial yang menjiwai hukum dan menjadi tuntutan masyarakat, antara lain tegaknya nilai keadilan, kebenaran, kejujuran, dan kepercayaan antar

sesama. Nilai-nilai supremasi hukum juga seyogyanya terwujud dalam seluruh tatanan kehidupan bermasyarakat/bernegara, artinya tidak hanya diwujudkan dalam keadilan hukum, tetapi juga keadilan sosial, keadilan politik, dan keadilan di seluruh bidang kehidupan lainnya. Prinsip keadilan yang dijunjung dalam mewujudkan supremasi hukum inilah yang mendasari sistem hukum nasional yang selanjutnya harus dilaksanakan secara konsisten melalui upaya penegakan hukum.

Penegakan hukum merupakan proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Dalam pengertian lain penegakan hukum merupakan upaya yang dilakukan untuk menjadikan hukum, baik dalam artian formil yang sempit maupun dalam arti materil yang luas, sebagai pedoman perilaku dalam setiap perbuatan hukum, baik oleh para subyek hukum yang bersangkutan maupun oleh aparatur penegakan hukum yang resmi diberi tugas dan kewenangan oleh Undang-undang untuk menjamin berfungsinya norma-norma hukum yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Aparatur penegak hukum mencakup pengertian mengenai institusi penegak hukum dan aparat (orangnya) penegak hukum. Dalam arti sempit, aparatur penegak hukum yang terlibat tegaknya hukum itu, dimulai dari saksi, polisi (termasuk PPNS sebagai pengemban fungsi kepolisian), penasehat hukum, jaksa, hakim dan petugas-petugas sipir pemasyarakatan. Setiap aparat dan aparatur terkait mencakup pula pihak-pihak yang bersangkutan dengan tugas atau perannya yaitu terkait dengan kegiatan pelaporan atau pengaduan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, pembuktian, penjatuhan vonis dan pemberian sanksi, serta upaya pemasyarakatan kembali (resosialisasi) terpidana. Dalam proses bekerjanya aparatur penegak hukum itu, setidaknya terdapat 3 (tiga) elemen penting yang mempengaruhi, yaitu:

- 1) institusi penegak hukum beserta berbagai perangkat sarana dan prasarana pendukung dan mekanisme kerja kelembagaannya;
- 2) budaya kerja yang terkait dengan aparatnya, termasuk mengenai kesejahteraan aparatnya, dan
- 3) perangkat peraturan yang mendukung baik kinerja kelembagaannya maupun yang mengatur materi hukum yang dijadikan standar kerja, baik hukum materilnya maupun hukum acaranya.

Upaya penegakan hukum secara sistematis haruslah memperhatikan ketiga aspek itu secara simultan, sehingga proses penegakan hukum dan keadilan itu sendiri secara internal dapat diwujudkan secara nyata. Masyarakat Indonesia masih dalam taraf masyarakat yang ‘takut’ pada hukum (aparatus penegak hukum) dan belum dapat dikategorikan sebagai masyarakat yang “taat” pada hukum. Pada masyarakat yang takut pada hukum, masyarakat tidak akan tunduk pada hukum bila penegakan hukum lemah, inkonsisten dan tidak dapat dipercaya. Bila penegakan hukum oleh aparat lemah, masyarakat akan mempersepsikan hukum sebagai tidak ada dan seolah mereka berada dalam hutan rimba. Sebaliknya, bila penegakan hukum oleh aparat kuat dan dilakukan secara konsisten, barulah masyarakat mempersepsikan hukum ada dan akan tunduk. Bahkan realitas saat ini, penegakan hukum berfungsi dan difungsikan sebagai instrumen untuk membuat masyarakat takut pada hukum yang pada gilirannya diharapkan menjadi taat pada hukum.

Penegakan hukum bidang lalu lintas dan angkutan jalan adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum bidang lalu lintas dan angkutan jalan secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Norma-norma hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan telah diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan terbagi atas: Penyidikan perkara kecelakaan lalu lintas dan Penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.

#### **4. Pengaturan Perencanaan Transportasi**

##### **a. Proses Generik Perencanaan Transportasi**

Dalam ilmu perencanaan transportasi, terdapat proses yang umum/generik digunakan dalam menyusun suatu rencana. Perencanaan dimulahi dengan menetapkan tujuan (*objectives*) yang hendak dicapai, berikut dengan ukuran (*indicators*) dari pencapaian tujuan tersebut. Misalnya: dari visi suatu kota dapat ditetapkan tujuan penyelenggaraan transportasinya berikut dengan indikator pencapaiannya: misalnya biaya transportasi yang terjangkau, jaringan angkutan yang merata, transportasi yang ramah lingkungan, dlsb.

Tujuan/indikator tersebut diatas digunakan untuk mengidentifikasi masalah (*assess problems*) yang ada saat ini dan di masa datang sesuai dengan kemungkinan skenario yang mungkin terjadi (*scenarios*), misalnya

skenario pertumbuhan ekonomi, skenario tata ruang, dan sebagainya. Teridentifikasi masalah tersebut, akan memunculkan sejumlah alternatif instrumen perencanaan yang mungkin dilakukan untuk menyelesaikan masalah tersebut (*possible instruments*), misalnya melalui instrumen tarif (insentif atau sebaliknya), manajemen (lalu lintas, operasional, perusahaan), investasi (ekspansi kapasitas dan teknologi), dsb.

Setiap jenis masalah yang teridentifikasi dan alternatif instrument untuk menyelesaikannya, masing-masing memiliki sejumlah hambatan dalam implementasinya, baik yang sifatnya teknis, ekonomi/finansial, kelembagaan, maupun hambatan yang terkait dengan perilaku. Elaborasi antara alternatif instrument dengan hambatannya, akan menghasilkan alternatif strategi (*possible strategies*) agar instrument perencanaan dapat dijalankan dengan mengikis/ mengantisipasi dampak dari hambatan yang mungkin timbul. Strategi tersebut dapat berupa rangkaian kebijakan untuk mendukung terlaksananya rencana.

Informasi mengenai dampak alternatif strategi dan instrument kebijakan tersebut dapat digunakan untuk melakukan optimasi (*optimisation*) dengan merubah. Kombinasi atau tahapan, serta dijadikan sebagai dasar dalam melakukan evaluasi kinerja secara komprehensif (*appraisal*) dari setiap alternatif untuk memenuhi sejumlah indikator sebagai representasi dari tujuan yang ditetapkan. Dalam proses evaluasi ini maka dapat diperbandingkan kinerja dari sejumlah alternatif solusi (*compare solutions*) sedemikian sehingga dapat diperoleh preferensi prioritas dan tahapan implementasi dari strategi, kebijakan/instrument, dan program yang diusulkan. Dari proses ini akan diperoleh suatu rencana induk/masterplan pengembangan sistem transportasi yang diharapkan terwujud untuk jangka waktu perencanaan yang ditetapkan.

Tahapan logis selanjutnya adalah melaksanakan hasil perencanaan tersebut, mengevaluasi kinerjanya (*evaluate performance*) dan memonitor perkembangannya secara berkala, untuk memastikan bahwa rencana yang disusun berjalan sesuai desain dan menghasilkan kinerja dan manfaat sesuai yang diharapkan.

#### b. Hubungan Transportasi dan Tata Ruang

Sistem transportasi di suatu daerah berkaitan erat dengan sistem sosial ekonominya, sehingga kinerja sistem transportasi akan mempengaruhi bagaimana perkembangan dan perubahan perikehidupan sosial ekonomi populasinya, demikian pula sebaliknya. Sistem tersebut

dapat didefinisikan dalam 3 elemen dasar, yakni: sistem transportasi, sistem kegiatan, yakni pola kegiatan ekonomi dan sosial, dan lalu lintas di dalam sistem transportasi, misalnya: asal-tujuan, rute dan volume lalu lintas.

Hubungan diantara ketiga elemen tersebut didefinisikan dalam angka 1, 2, dan 3 yang menyatakan bahwa:

- 1) Pola arus lalu lintas di dalam sistem transportasi ditentukan baik oleh sistem transportasi maupun sistem kegiatan;
- 2) Pola lalu lintas eksisting akan mendorong adanya perubahan dalam sistem aktivitas dari waktu ke waktu: melalui pola penyediaan pelayanan transportasi dan melalui sumberdaya yang dibutuhkan untuk menyediakan pelayanan tersebut;
- 3) Pola lalu lintas eksisting juga akan mendorong adanya perubahan dalam sistem transportasi dari waktu ke waktu: sebagai respon terhadap arus lalu lintas eksisting atau yang diprediksi maka pemerintah dan/atau operator angkutan akan mengembangkan pelayanan transportasi baru dan/atau memodifikasi pelayanan eksisting.

Hubungan interaktif antara ketiga sistem tersebut akan berlangsung sepanjang waktu. Permasalahan umumnya disebabkan oleh gangguan kelancaran interaksi diantara elemen-elemen tersebut, misalnya: keterlambatan atau ketidaktepatan antisipasi sistem transportasi untuk mengikuti perkembangan sistem aktivitas, dan sebaliknya. Oleh karena itu dalam perencanaan transportasi kota pemahaman interaksi pada sistem tersebut sangat diperlukan agar diperoleh identifikasi masalah dan solusi yang tepat memberikan pengertian kebijakan publik adalah serangkaian tindakan atau kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan dan kemungkinan-kemungkinan dimana kebijakan tersebut diusulkan agar berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang dimaksud. Kemudian ketentuan bahwa kebijakan tersebut berhubungan dengan penyelesaian beberapa maksud atau tujuan, meskipun maksud atau tujuan dari kegiatan pemerintah tidak selalu mudah untuk dilihat, tetapi ide bahwa kebijakan melibatkan perilaku yang mempunyai definisi maksud, merupakan bagian penting dari definisi kebijakan.



## 5. Konsep Angkutan Jalan

Terjadinya pergerakan atau perpindahan orang atau barang karena untuk memenuhi kebutuhan seseorang atau untuk meningkatkan nilai suatu barang. Perpindahan ini hanya dapat terjadi dengan aman, selamat, nyaman, dan lancar jika terjadi interaksi antara ketersediaan sarana angkutan, prasarana jalan, serta regulasi sistem pergerakan lalu lintas. Kegiatan bertransportasi (berpindah) dilakukan manusia untuk berpartisipasi dalam kegiatan di tempat lain yang tidak dapat dipenuhi di tempatnya, misalnya bekerja, belanja, atau menemui keluarganya (Wee, B.v. 2013). Barang dipindahkan (ditransportasikan) karena barang tersebut merupakan bagian dari proses yang lebih besar yang diproses (diproduksi) atau digunakan di tempat lain. Angkutan dapat didefinisikan sebagai alat pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan (A. Munawar, 2004). Krisnawan juga mendefinisikan angkutan sebagai sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Menurutnya, tujuan dari angkutan itu sendiri adalah membantu orang atau kelompok orang dalam menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang) (Budi Heru Krisnawan, 2010).

Alat angkut (selanjutnya disebut moda) dan konsep pengoperasiannya dapat diklasifikasikan menurut beragam dasar, yaitu: i) jenis operasi dan penggunaan, ii) kelompok perjalanan; individu atau kelompok (group), iii) karakteristik; yang meliputi ruang jalan (right of way – ROW); sistem teknologi; dan jenis pelayanan. Vuchic (2005) mengategorikan moda angkutan menurut jenis operasi dan penggunaannya dibedakan menjadi:

- a. Angkutan pribadi (*private transportation*); terdiri atas kendaraan yang dimiliki dan dioperasikan oleh pemilik, untuk kepentingan pribadinya, yang dioperasikan pada jalan umum.
- b. Angkutan sewa (*for-hire urban passenger transportation*); dalam kelompok ini pelayanan perjalanan disediakan oleh operator dan tersedia bagi siapapun yang memenuhi persyaratan (misalnya tarif), yang penggunaannya disesuaikan dengan kebutuhan pribadi pengguna. Angkutan dalam kelompok ini umumnya tidak memiliki rute atau jadwal tetap. Moda utamanya adalah taksi, dial-a-ride, and jitney. Di beberapa negara sedang berkembang, misalnya di Asia Tenggara disebut sebagai paratransit. Walaupun

di Amerika Serikat, terminologi paratransit merujuk pada layanan khusus bagi orang tua atau orang sakit.

- c. Angkutan umum/publik (*public transport, mass transport, transit*); pelayanan dalam kelompok ini dilakukan dengan rute dan jadwal tetap, tersedia bagi semua orang, dan dengan tarif tertentu. Moda utamanya adalah bus, *light rail transit*, atau *rapid transit / metro*. Angkutan dengan jadwal dan rute yang disesuaikan dengan kebutuhan pribadi pengguna disebut juga *demand-responsive*. Jadi, dapat dikatakan bahwa transit diartikan sebagai pelayanan dengan jadwal dan rute tetap.

*Right-of-Way (ROW)* atau ruang milik jalan adalah jalur perjalanan di tanah yang digunakan untuk pengoperasian kendaraan. Kategori ROW dibagi menurut pemisahannya dari lalu lintas lainnya, yaitu C, B, dan A. Klasifikasi menurut ruang milik jalannya (ROW) adalah:

- a. ROW kategori C; merepresentasi jalan dengan lalu lintas yang bercampur, yang lajunya dapat dipisahkan oleh garis atau sinyal tertentu.
- b. ROW kategori B; ROW yang dipisahkan secara fisik dalam arah longitudinal dari lalu lintas lainnya, misal kereb, penghalang, atau pemisah ketinggian, namun bersilangan sebidang dengan kendaraan di persimpangan atau penyeberangan orang. Contohnya moda yang dipakai adalah LRT. Lajur HOV (*high-occupancy vehicle*) merupakan moda dengan ROW kategori B yang berkualitas rendah.
- c. ROW kategori A; ROW yang dikendalikan secara penuh tanpa pemisah sebidang atau akses legal apapun untuk kendaraan atau orang. Kategori ini dikenal sebagai *grade-separated, private-or-exclusive ROW*. Untuk sistem kereta regional, persilangan sebidang dengan sinyal penuh termasuk dalam kategori ini.

Angkutan juga dapat dibedakan menurut sistem teknologinya. Pengklasifikasian ini merujuk pada karakteristik mekanis dari kendaraan dan jalur. Empat aspek utamanya adalah:

- a. pendukung (*support*); kontak vertikal antara kendaraan dengan permukaan jalan, sebagai tempat mentransfer beban kendaraan dan gaya tarik (*traction force*). Pada umumnya digunakan roda karet pada beton semen *portland* atau beton aspal atau roda baja

pada jalan rel. Tipe lainnya adalah air untuk kapal, balon udara (*hovercraft*), serta medan magnet (*magnetic levitation*). Untuk sistem pendukung dikenal beberapa terminologi, yaitu *supported*, *straddled*, dan *suspended*.

- b. panduan (*guidance*); merujuk pada cara panduan kendaraan dalam arah lateral. Untuk kendaraan di jalan, pengemudi mengendalikan kendaraan dimana stabilitas lateral diberikan oleh roda/dukungan adesi. Untuk kereta dipandu oleh rel. Variasinya adalah bila roda/rel digabungkan sebagai pendukung dan pemandu.
- c. penggerak (*propulsion*); Merujuk pada jenis unit penggerak dan metode traksi (penarik). Komponen utamanya adalah: i) tipe unit penggerak; misalnya ICE (*internal combustion engine*), motor listrik. Bahan bakar ICE adalah bensin, uap, turbin gas, linear induction motor (LIM), serta ii) metode transfer gaya penarik; mencakup friksi/adesi (dominan), gaya magnetik, kabel, rotor (helikopter), dan propeller.
- d. pengendali (*control*); Cara mengatur perjalanan satu atau seluruh kendaraan dalam suatu sistem. Pengendali terpenting adalah jarak longitudinal kendaraan, misalnya manual-visual, manual-signal, otomatis penuh, atau kombinasinya.

Menurut jenis layanannya, angkutan publik dapat diklasifikasikan menurut (Vuchic, 2007):

- a. jenis rute dan perjalanan;
- b. jadwal perhentian atau jenis operasi; dan
- c. waktu operasi.

Menurut jenis rute dan perjalanannya, maka dikenal tiga kelompok, yaitu:

- a. angkutan jarak pendek (*short-haul transit*) adalah pelayanan dengan kecepatan rendah-menengah dalam suatu wilayah kecil (CBD), kampus, atau bandara.
- b. angkutan kota (*city transit*); melayani jalur-jalur di seluruh kota, dengan ROW kategori A, B, dan C.
- c. angkutan regional (*regional transit*); melayani lajur berkecepatan tinggi, jarak jauh, dalam wilayah metropolitan.

Menurut jadwal perhentian atau jenis operasi, maka angkutan publik dapat dibedakan menjadi:

- a. pelayanan lokal; seluruh TU (*Transit Unit*) berhenti di seluruh perhentian (atau di tempat yang diminta oleh penumpang).
- b. pelayanan cepat; pelayanan ketika TU melewati beberapa perhentian yang dijadwalkan.
- c. pelayanan ekspres; pelayanan ketika seluruh TU berhenti pada perhentian dengan jarak antara yang Panjang.

Menurut waktu operasi, maka angkutan publik dapat dibedakan menjadi:

- a. reguler (pelayanan sehari penuh); pelayanan pada hampir sehari penuh
- b. angkutan komuter (waktu puncak); pelayanan pada rute-rute hanya pada waktu puncak, khususnya di CBD dan untuk tujuan bekerja.
- c. Pelayanan khusus (pelayanan tidak tentu); pelayanan selama waktu/kegiatan khusus.

Bila dilakukan klasifikasi secara generik, maka moda angkutan publik dapat dibedakan menjadi:

- a. angkutan jalan raya (*street transit/ surface transit*); angkutan yang beroperasi di ROW kategori C, keterandalannya (*reliability*) bergantung pada kondisi lalu lintas, dan kecepatannya lebih rendah dibanding kecepatan arus lalu lintas.
- b. angkutan *semi-rapid* (*semirapid transit*); angkutan yang beroperasi di ROW kategori B (A atau C juga mungkin pada beberapa bagian) dan umumnya moda antara kategori B-C. Kinerjanya bergantung pada derajat dan lokasi dari pemisah ROW dan teknologi.
- c. angkutan cepat (*rapid transit*); Angkutan yang beroperasi secara eksklusif di ROW kategori A yang menggunakan *guided technologies* yang memungkinkan pengoperasian kereta dengan kecepatan tinggi dan biaya operasi rendah, serta pengendali sinyal otomatis. Angkutan ini memiliki kecepatan, kapasitas, keterandalan, dan keselamatan yang tinggi.

Agar semakin memperjelas pengklasifikasian angkutan publik perkotaan, dapat dibedakan klasifikasi sebagai berikut:

- a. paratransit;

- b. moda angkutan jalan (*street transit modes*);
- c. moda berkapasitas menengah (*medium-capacity modes: semirapid transit*);
- d. moda berkinerja tinggi (*high-performance modes: rapid transit*); dan
- e. moda angkutan khusus.

Paratransit terdiri atas beragam kendaraan di jalan yang menyediakan pelayanan antara mobil pribadi dan angkutan dengan jadwal dan rute tetap. Tipe operasi (jadwal, rute, dan metode perolehan pelayanan oleh pengguna) yang membedakan moda, bukan jenis kendaraan. Paratransit seringkali didefinisikan secara bertukaran dengan informal transportation. Klasifikasi paratransit diberikan oleh Parikesti dan Susantono (2013). Paratransit memiliki beberapa karakteristik khusus (Cervero, 2000):

- a. Biasanya dioperasikan pada jalan publik dan lalu lintas bercampur;
- b. Layanan disediakan oleh operator publik maupun swasta;
- c. Layanan tersedia untuk sekelompok pengguna tertentu ataupun untuk masyarakat umum; dan
- d. Penjadwalan dan rute layanan unit seringkali mengadopsi kebutuhan pengguna dalam beragam derajatnya.

Pendefinisian paratransit memiliki perbedaan antara negara maju dan negara sedang berkembang (Cervero, 1997; Shimazaki and Rahman, 1995, Parikesit and Susantono, 2013). Terminologi paratransit di negara maju digunakan untuk menjelaskan angkutan dengan sistem yang tanggap terhadap permintaan pengguna (*demand responsive systems*), misalnya *shared-ride taxis*, *dial a ride*, dan bus langganan (*subscription buses*). Adapun definisi paratransit di negara sedang berkembang merujuk pada layanan yang berusaha memperluas layanan transportasi yang menghubungkan layanan angkutan publik (misal bus) dan mobil pribadi yang diberikan dengan standar yang lebih rendah, memberi layanan di daerah dengan populasi tinggi, serta ketersediaan tenaga kerja murah. Beberapa contoh paratransit adalah:

- a. Penggunaan mobil bersama (*car sharing*) yang berupa penyewaan mobil.
- b. Taksi; tidak ada masalah parkir, tidak ada tanggung jawab kepemilikan kendaraan, tapi tarifnya tertinggi.

- c. *Dial-a-ride* (DAR) dan *hybrid services; on-call paratransit and fixed-route transit services, many-to-many or one-to-many*.
- d. Jitneys; dikenal dengan beragam nama di berbagai negara sedang berkembang, biasanya van/minibus (5-15 kursi), dengan rute tetap (kadang sedikit berbeda), tanpa jadwal tetap. Dampak pada keselamatan, operator, dan lalu lintas.

Moda angkutan jalan (*street transit modes*) pada umumnya memberikan layanan di berbagai kota dalam bentuk, bus, *trolleybus*, dan *streetcar/tramway*. Penjelasan lebih rinci mengenai jenis-jenis layanan diberikan sebagai berikut:

a. *Regular bus* (RB);

- 1) beroperasi di sepanjang rute dan jadwal yang tetap.
- 2) beroperasi sebagai pengumpan (*feeder*) ke jaringan rel.
- 3) kapasitas (minibus 20-35) hingga *double-articulated* (hingga 150).
- 4) beroperasi di hampir semua jalan.
- 5) memiliki rentang yang luas dalam LOS, kinerja, biaya, dan dampak.
- 6) Pada tingkatan terendahnya, operasi bus melayani rute di pedesaan (*suburban*), beroperasi bersama DAR.
- 7) Pada tingkatan tertingginya, bus dioperasikan articulated dengan lajur khusus (volume antara 3000-5000 orang per jam).

b. Bus cepat (*express bus*);

- 1) Umumnya melayani rute yang panjang.
- 2) Jarak antar perhentian yang jauh.
- 3) Kecepatan tinggi.
- 4) Perjalanan yang lebih nyaman.
- 5) Jumlah perhentian yang sedikit
- 6) Kadang-kadang tarifnya lebih tinggi dari RB.
- 7) Keterandalan (*reliability*) tergantung pada kondisi lalu lintas di rute.

c. *Trolleybus*;

- 1) Seperti RB yang bertenaga diesel, tapi TB digerakkan oleh motor listrik.
- 2) Mendapatkan tenaga dari dua buah batang di atas bus di sepanjang rutenya.



- 3) Memiliki pelayanan seperti RB.
  - 4) Investasi lebih besar.
  - 5) Operasi lebih kompleks dibanding bus bertenaga diesel.
  - 6) Memberikan kualitas pelayanan perjalanan yang lebih nyaman dibanding bus diesel.
  - 7) Lebih ramah lingkungan.
- d. Tram (*streetcars/tramway*);
- 1) Angkutan kereta dengan rel (*track*) bersatu di jalan raya, ROW B atau C.
  - 2) Bertenaga listrik.
  - 3) Satu rangkaian (*transit unit/TU*) terdiri atas 1-3 gerbong (80-300 penumpang).
  - 4) Memberikan ruang yang luas, perjalanan yang nyaman, tampilan kendaraan dan jalur yang jelas.
  - 5) Kadang menimbulkan friksi dengan moda lain di jalan.
  - 6) Seringkali memiliki kecepatan dan keterandalan yang lebih baik
  - 7) Di beberapa kota di dunia, masih dipertahankan, yaitu dengan melakukan tindakan manajemen tertentu.
- e. Moda berkapasitas menengah (*medium-capacity modes: semirapid transit*);
- 1) Kebanyakan beroperasi pada ROW B, dengan karakteristik kinerja yang tinggi, yaitu dalam hal kapasitas, keterandalan, kecepatan, dan daya tarik penumpang
  - 2) Termasuk di dalamnya BRT dan LRT,
  - 3) serta AGT (*automated guided transit*) / APM (*automated people movers*) yang beroperasi di ROW A, namun kapasitas TU yang lebih kecil.
  - 4) Bergantung pada geometrik ROW, jenis kendaraan/kereta, dan operasi.
  - 5) Kinerjanya merentang dari yang moderat (BRT) hingga tinggi (LRT).
- f. *Bus rapid transit*;
- 1) Sistem bus dengan elemen operasi dan fisik tertentu yang menjadikannya berkapasitas lebih tinggi, berkinerja lebih tinggi, dan bercitra lebih baik.
  - 2) Ciri minimalnya adalah:
    - a) ROW-B dan sedikit ROW-C

- b) Perhentian yang jelas dengan jarak antara 300-500 m
  - c) Bus biasa atau articulated, kenyamannya yang tinggi, lantai yang rendah, pintu yang banyak
  - d) Headway pelayanan tertentu
  - e) Beroperasi di sepanjang rute dengan reliabilitas yang tinggi
- 3) Kinerja BRT ditentukan oleh:
- a) Rancangan dan kualitas elemen
  - b) Jumlah lajur
  - c) Penegakan hukum (*enforcement*)
  - d) Penggunaan lajur khusus
- 4) Karakter umum BRT:
- a) Lajur khusus yang terlindung
  - b) Bus articulated dengan headway 2 menit pada jam puncak
  - c) Menawarkan kapasitas 3000-5000 orang/jam

Dengan memperhatikan klasifikasi tersebut, dapat diketahui bahwa ada perbedaan dan persamaan antara moda angkutan yang satu dengan yang lainnya. Dapat pula dikenali bahwa ada perbedaan karakteristik yang mensyaratkan penempatan operasi agar sesuai dengan tingkatan dan target kinerjanya. Hal ini menunjukkan bahwa tidak semua jenis moda angkutan dapat dioperasikan pada semua tempat/wilayah. Ada syarat dan kondisi yang menjadikan moda angkutan tersebut berperan dan berkinerja sebenarnya. Hal ini sekaligus menunjukkan bahwa ada hirarki angkutan publik perkotaan. Kinerja operasi dari masing-masing jenis moda angkutan mensyaratkan tata guna lahan, ruang milik jalan, teknologi, serta cara pengoperasian. Kesesuaian tersebut akan menjadikan pengoperasian moda menjadi optimal dan memberi manfaat terbesar. Ketepatan pemilihan moda akan membawa pada hasil yang terbesar (*output* dan *outcome*), misalnya biaya transportasi pengumpang yang paling kecil.

Dalam UU tentang LLAJ, dijelaskan bahwa angkutan merupakan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Berdasarkan definisi tersebut, Sholawati mendefinisikan angkutan jalan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan ruang lalu lintas jalan (Siti Nur Sholawati, 2016). Dalam Pasal 1 UU tentang LLAJ, juga didefinisikan mengenai kendaraan, yaitu sebagai

suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.

Kendaraan bermotor didefinisikan sebagai kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Sedangkan kendaraan tidak bermotor merupakan kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau hewan. Dalam Pasal 47 ayat (2) UU tentang LLAJ, dijelaskan bahwa yang termasuk jenis kendaraan bermotor antara lain sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus. Berdasarkan fungsinya, kendaraan bermotor terdiri atas kendaraan bermotor umum dan kendaraan bermotor perseorangan. Kendaraan bermotor umum didefinisikan sebagai setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Sedangkan kendaraan bermotor perseorangan merupakan setiap kendaraan yang digunakan untuk pribadi/ perseorangan.

Moda sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan bermotor perseorangan. Akan tetapi di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi sebagai kendaraan bermotor umum. Moda transportasi jenis ini dikenal dengan nama “ojek”. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), “ojek” didefinisikan sebagai sepeda motor ditambangkan (tambang = kendaraan yang disewakan) dengan cara memboncengkan penumpang yang menyewa. Dalam hal ini, “ojek” melayani rute perjalanan sesuai permintaan penumpang dengan harga sesuai kesepakatan. Secara umum angkutan umum ojek dijumpai di kota-kota Indonesia sebagai angkutan kawasan atau lingkungan. Beberapa keunggulan ojek menjadikannya diminati oleh pengguna khususnya angkutan jarak pendek antara lain: fleksibilitas tinggi, cepat, dapat melewati gang, jangkauan sampai ke pelosok, tarif fleksibel, ketersediaan tinggi. Namun demikian “ojek” memiliki kekurangan yaitu kapasitasnya hanya 1 orang, keselamatan dan keamanan rendah dan kemampuan maneuver tinggi mengakibatkan potensi terjadinya kecelakaan jalan sangat tinggi serta pengoperasiannya illegal (belum ada pengaturannya).

Dengan memperhatikan klasifikasi angkutan umum perkotaan, dapat diketahui dengan jelas posisi dari sepeda motor. Sepeda motor merupakan moda angkutan untuk jarak dekat dengan kapasitas sangat rendah (1-2 orang), sehingga secara teknis tidak dirancang untuk digunakan sebagai angkutan publik. Dengan memperhatikan kinerja operasi dari sepeda motor dan dengan meletakkannya dalam hirarki angkutan publik, sepeda motor hanya cocok untuk digunakan dalam perjalanan dekat dan dalam kawasan

atau lingkungan. Perkembangan penggunaan sepeda motor sebagai angkutan publik menjadi fenomena umum di berbagai negara sedang berkembang, tidak hanya Indonesia. Hal ini terjadi karena ketidakmampuan sistem angkutan publik untuk melayani kebutuhan penduduk. Ketiadaan tersebut memaksa penduduk berkreasi sehingga memunculkan kebijaksanaan lokal, yaitu inisiatif menggunakan moda angkutan pribadi sebagai moda angkutan publik. Secara alamiah, hal ini menunjukkan kebijaksanaan lokal yang memunculkan moda lokal sekaligus informal yang asli dari wilayah tersebut. Hal ini menjadikan sepeda motor sebagai 'ojek', sekaligus menjadikan mobil minibus menjadi angkutan kota, adalah contoh dari *indigenous transport*.

Pergerakan kendaraan, orang atau barang dengan aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu sebagaimana disebutkan dalam Pasal 3 UU tentang LLAJ dapat terwujud jika tercipta interaksi antara ketersediaan sarana angkutan dan ketersediaan prasarana jalan yang didukung dengan regulasi pergerakan lalu lintas di jalan. Dimana dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (UU tentang Jalan), Pasal 7 disebutkan sistem jaringan terdiri dari system jaringan jalan primer dan system jaringan jalan sekunder dan pada Pasal 8 disebutkan bahwa jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan. Klasifikasi jalan berdasarkan fungsi hierarki jalan mempunyai syarat yang membatasi jenis kendaraan tertentu untuk dapat bergerak pada jaringan jalan yang mempertimbangkan keselamatan dan keamanan antara lain: kecepatan minimal serta ukuran dan dimensi kendaraan. Sehingga perlu dipertimbangkan dan diatur pergerakan kendaraan angkutan umum roda 2 atau beroda 3 bermotor atau tidak bermotor seperti ojek pada jalur lalu lintas jalan tertentu.

## **6. Tingkat Pelayanan Jalan**

Hubungan antara kecepatan dan volume jalan perlu diketahui karena kecepatan merupakan salah satu aspek penting dalam menentukan kinerja jaringan jalan. Volume dan kecepatan akan mempengaruhi aspek penting lainnya dalam pelayanan jalan, seperti kemungkinan terjadinya kecelakaan. Selain itu, apabila volume lalu lintas pada suatu jalan meningkat dan tidak dapat mempertahankan suatu kecepatan konstan, maka seorang pengemudi akan mengalami kelelahan dan tidak dapat memenuhi waktu perjalanan yang direncanakan. Ada beberapa aspek yang dapat mempengaruhi kinerja jaringan yang biasa disebut tingkat pelayanan.

Aspek-aspek penting dalam tingkat pelayanan jalan (Morlok, Edward K. 1991), antara lain adalah : waktu perjalanan (atau kecepatan), keterandalan, kenyamanan, keamanan, dan biaya. Beberapa aspek tidak dapat diukur secara kuantitatif, seperti ukuran kenyamanan atau ketegangan dalam mengemudi. Oleh sebab itu, suatu ukuran yang menyeluruh dari tingkat pelayanan jalan belum dapat ditetapkan, sehingga hanya digunakan dua ukuran kuantitatif. Ukuran pertama adalah kecepatan atau waktu perjalanan dan yang kedua adalah rasio antara volume lalu lintas terhadap kapasitas jalan.

## **7. Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi**

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jalan, sebagai prasarana transportasi, dibuat untuk menyalurkan berbagai moda transport jalan yang bergerak dari asalnya ke tujuannya. Moda transportasi seperti mobil penumpang, bus, dan truk, merupakan alat untuk melakukan perpindahan orang dan barang. Dalam kaitan ini, jalan direncanakan untuk menyalurkan aliran kendaraan dari berbagai klasifikasi kendaraan sesuai fungsinya.

Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Indikasi kerusakan jalan sering dituduh disebabkan oleh overload khususnya kendaraan-kendaraan berat yang terjadi. Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota. Pengaturan jalan kota, yaitu

- a. Perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan kota berdasarkan kebijakan nasional di bidang jalan dengan memperhatikan keserasian antardaerah dan antarkawasan;
- b. Penyusunan pedoman operasional penyelenggaraan jalan kota;
- c. Penetapan status jalan kota; dan
- d. Penyusunan perencanaan jaringan jalan kota.

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

Sedangkan klasifikasi fungsi jaringan jalan ditentukan berdasarkan hirarki wilayah pelayanannya, yaitu lingkup regional atau lingkup lokal, terdiri dari klasifikasi primer dan sekunder yang disesuaikan dengan perananannya. Adapun klasifikasi jalan tersebut adalah :

- a. Jalan Arteri adalah jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien
- b. Jalan Kolektor adalah jalan yang melayani angkutan pengumpulan/pembagian (menuju suatu tempat atau keluar dari suatu tempat) dengan ciri-ciri perjalanan sedang, kecepatan sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
- c. Jalan Lokal adalah jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi dan memungkinkan untuk jaringan lain yang lebih kecil dan sifatnya hanya melayani kebutuhan pelayanan tertentu atau tidak untuk lalu lintas (jalan buntu atau *cul de sac*).

Berdasarkan fungsinya, jalan dibagi menjadi :

- a. Arteri Primer

Jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan, atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.

- b. Arteri Sekunder

Jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu lainnya, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.

- c. Kolektor Primer

Jalan yang menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua lainnya, atau kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga.

- d. Kolektor Sekunder

Jalan yang menghubungkan antara pusat jenjang kedua, atau antara pusat jenjang kedua dengan ketiga.

- e. Lokal Primer



Jalan yang menghubungkan persil dengan kota pada semua jenjang.

f. Lokal Sekunder

Jalan yang menghubungkan permukiman dengan semua kawasan sekunder.

## 5. Lalu-Lintas dan Perlengkapan Jalan.

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa:

### a. Rambu Lalu Lintas

Rambu lalu lintas terdiri dari Rambu Peringatan adalah rambu yang memberikan petunjuk kepada pemakai jalan mengenai bahaya yang akan dihadapi serta memberitahukan sifat bahaya tersebut, Rambu Larangan dan Rambu Perintah adalah rambu yang memberikan petunjuk yang harus dipatuhi oleh pemakai jalan mengenai kewajiban, prioritas, batasan atau larangan, rambu Petunjuk adalah rambu yang memberikan petunjuk kepada pemakai jalan mengenai arah, tempat dan informasi, yang meliputi rambu pendahuluan, rambu jurusan (arah), rambu penegasan, rambu petunjuk batas wilayah dan rambu lain yang memberikan keterangan serta fasilitas yang bermanfaat bagi pemakai jalan.

Pada rambu sering diberi papan tambahan, papan Tambahan adalah papan yang memberikan penjelasan lebih lanjut dari suatu rambu yang berisi ketentuan waktu, jarak, jenis kendaraan dan ketentuan lainnya yang dipasang untuk melengkapi rambu lalu-lintas jalan. Prinsip Perambuan dan marka bahwa rambu tidak selalu merupakan solusi bagi seorang engineering dari seluruh permasalahan keselamatan. Sebagai contoh persimpangan yang berbahaya mungkin lebih baik ditangani dengan memperbaiki ketentuan wilayah berbahaya itu sendiri, daripada dengan rambu peringatan selain itu Rambu dan marka jarang digunakan untuk penyelesaian masalah karena kondisi geometri yang buruk dan membingungkan. Pengaturan kembali geometri jalan mungkin akan lebih masuk akal dan lebih baik untuk penanganan.

Faktor kecelakaan terjadi karena pengemudi bereaksi terhadap kondisi jalan dan lingkungannya dalam beraktifitas mengemudi. Salah satu upaya mengurangi defisiensi jalan dan lingkungannya agar dapat mencegah timbulnya kecelakaan adalah dengan memasang delineasi yang baik dan benar, Delineasi merupakan pola informasi yang terstruktur untuk

menuntun pergerakan kendaraan secara berkeselamatan pada sepenggal jalan, baik untuk kondisi siang dan malam maupun dalam kondisi kering dan basah. Delineasi yang efektif dapat memperbaiki efisiensi dan keselamatan sistem jalan raya melalui perbaikan-perbaikan: informasi bagi pengemudi, kenyamanan mengemudi dan arus lalu lintas. Tipe Deliniasi :

- 1) Delineasi jarak pendek mengendalikan penempatan kendaraan dan untuk mengidentifikasi batas pergerakan yang legal dan aman. Perlengkapan delineasi ini antara lain: marka dan penanda pada permukaan jalan.
- 2) Delineasi jarak panjang mengantisipasi alinyemen jalan, mengatur arah perjalanan dan mengenali situasi yang berpotensi bahaya. Perlengkapan delineasi ini antara lain patok pengarah, rambu dan penanda alinyemen.

### **b. Marka Jalan**

Marka adalah Petunjuk positif melalui penggambaran batas-batas perjalanan yang aman atau jejak yang dibutuhkan, seperti: garis lajur, garis pembagi, garis tepi, garis stop, garis belok, marka tunggu. Untuk larangan, misalnya untuk memperingatkan kepada pengemudi umumnya tidak aman (tidak diijinkan) untuk dilalui, misalnya: median yang dicat, pulau yang dicat. Pemasangan marka harus memperhatikan : kontras dengan permukaan jalan, dipelihara dengan baik, simpel, Type marka :

- 1) garis longitudinal;
- 2) garis melintang;
- 3) marka serong dan lambang;
- 4) marka-marka untuk pembatasan parkir, bus dan sepeda;
- 5) marka untuk zona sekolah.

### **c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas**

Lampu lalu lintas (menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas atau APILL) adalah lampu yang mengendalikan arus lalu lintas yang terpasang di persimpangan jalan, tempat penyeberangan pejalan kaki (zebra cross), dan tempat arus lalu lintas lainnya. Lampu ini yang menandakan kapan kendaraan harus berjalan dan berhenti secara bergantian dari berbagai arah. Pengaturan lalu lintas di persimpangan jalan dimaksudkan untuk mengatur pergerakan kendaraan pada masing-masing kelompok pergerakan kendaraan agar dapat bergerak secara bergantian sehingga tidak saling mengganggu antar-arus yang ada. Lampu lalu lintas telah diadopsi di

hampir semua kota di dunia ini. Lampu ini menggunakan warna yang diakui secara universal; untuk menandakan berhenti adalah warna merah, hati-hati yang ditandai dengan warna kuning, dan hijau yang berarti dapat berjalan. Manfaat APILL adalah :

- 1) Meningkatkan keselamatan LL pada persimpangan:
  - a) Mengurangi/menghilangkan konflik;
  - b) Mengontrol kecepatan kendaraan.
- 2) Meningkatkan efisiensi pergerakan Lalu lintas pada persimpangan melalui efektivitas pemanfaatan kapasitas persimpangan;
- 3) Pemberian fasilitas bagi penyeberang pejalan kaki;
- 4) Pengaturan distribusi dari kapasitas berbagai arah arus lalu lintas (kendaraan umum, kendaraan pribadi, sepeda motor dan lain-lain).
- 5) Keberhasilan ditentukan oleh :
  - a) Berkurangnya penundaan waktu (delay);
  - b) Angka kecelakaan berkurang.

Sistem Pengaturan APILL adalah sebagai berikut:

- 1) Manual, yaitu digerakkan oleh manusia (*Manual Actuated Traffic Light Controller*):
  - a) Full manual : perpindahan nyala lampu secara penuh dilakukan secara manual;
  - b) Semi manual : Telah mempunyai program tetap, namun penyalaan lampu hijau dapat diatur secara manual oleh petugas;
- 2) Kontrol dengan waktu tetap (*Pre-timed*).

Kontrol ini mempunyai pengaturan waktu hijau yang telah ditentukan sebelumnya;
- 3) *Vehicle Actuated*

Waktu Hijau sesuai volume arus lalu lintas yang melalui detector kendaraan untuk memperkecil waktu tunggu, kesulitan koordinasi;
- 4) *Semi Vehicle Actuated*

Waktu Hijau minimum yang tetap untuk semua fase (Fixed time), sesuai dengan keadaan lalu lintas, waktu minimum dapat diperpanjang hingga mencapai waktu maksimum dan dipergunakan pada jalan-jalan yang tidak simetris beban lalu lintasnya;
- 5) Sistem Koordinasi, Gelombang Hijau (*Green Waves*). Sistem koordinasi adalah penggabungan beberapa APILL yang berdekatan sehingga kendaraan yang berada dalam sistem tersebut akan selalu mendapat

- nyala hijau (green waves). a. Mengabungkan beberapa APILL yang berdiri sendiri (isolated) b. Kecepatan tertentu dan tetap;
- 6) Sistem Koordinasi, Gelombang Hijau (*Green Waves*). Sistem koordinasi adalah penggabungan beberapa APILL yang berdekatan sehingga kendaraan yang berada dalam sistem tersebut akan selalu mendapat nyala hijau (green waves)
- Mengabungkan beberapa APILL yang berdiri sendiri (*isolated*);
  - Kecepatan tertentu dan tetap.

Cara Menghitung APILL adalah sebagai berikut:

- 1) Arus Jenuh Tingkat arus maksimum pada suatu kaki persimpangan.

Jika lampu pengatur lalu lintas terus menerus menyalahijau

$$S = 600 \text{ we (smp/jam)}$$

we = lebar efektif kaki persimpangan (m)

Faktor-Faktor Koreksi Arus Jenuh :

- Faktor ukuran kota (Cs) ;
  - Faktor gesekan samping (Sf) ;
  - Faktor kelandaian (G) ;
  - Faktor kendaraan parkir (P) ;
  - Faktor kendaraan belok kanan (RT) ;
  - Faktor kendaraan belok kiri (LT)
- 2) Perbandingan Volume dan Kapasitas
- $$Y = Q / S$$
- Q = volume lalu lintas per jam (smp)  
S = kapasitas jalan (smp)
- 3) Waktu Hilang Total waktu dimana waktu siklus tidak digunakan secara efektif oleh gerakan kendaraan.
- Waktu semua merah, ditambah;
  - Hilangnya waktu pada permulaan dan akhir periode hijau, diasumsikan selama 2 detik.
- 4) Penetapan waktu siklus
- Waktu siklus minimal  
 $C1_{min} = L / 1 - IFR$  (detik)
  - Waktu siklus optimal  
 $C_o = 1,5 L + 5 / 1 - IFR$  (detik)  
L = total waktu hilang setiap fase =  $n l + R$   
n = jumlah fase  
l = waktu hilang tiap fase, diasumsikan 3 detik

R= waktu semua merah (batasan waktu siklus min=40 detik dan max=130 detik).

#### **d. Alat Penerangan Jalan**

Lampu jalan atau dikenal juga sebagai Penerangan Jalan Umum (PJU) adalah lampu yang digunakan untuk penerangan jalan dimalam hari sehingga mempermudah pejalan kaki, pesepeda dan pengendara kendaraan dapat melihat dengan lebih jelas jalan/medan yang akan dilalui pada malam hari, sehingga dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas dan keamanan dari para pengguna jalan dari kegiatan/aksi kriminal. Clarke mengatakan bahwa better lighting will deter offenders who benefit from the cover of darkness atau dalam bahasa Indonesia: penerangan (jalan) yang lebih baik akan menghalangi penyerang yang mengambil manfaat dari kegelapan malam.

Penerangan jalan di kawasan perkotaan mempunyai fungsi antara lain:

- 1) Menghasilkan kekontrasan antara obyek dan permukaan jalan;
- 2) Sebagai alat bantu navigasi pengguna jalan;
- 3) Meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan, khususnya pada malam hari;
- 4) Mendukung keamanan lingkungan;
- 5) Memberikan keindahan lingkungan jalan

Alternatif sumber listrik penerangan jalan antara lain:

- 1) sinar surya

Untuk penerangan jalan di daerah yang tidak terjangkau oleh aliran listrik, atau sangat jauh dari jaringan listrik, dapat digunakan listrik yang dihasilkan oleh sel sinar surya (Solar cell). Sel Sinar Surya pada siang hari mengubah sinar surya menjadi energi listrik yang disimpan dalam Aki/baterai, dan malam hari listrik yang disimpan dalam Aki digunakan untuk menerangi jalan.

Untuk mengakomodasi penghematan energi untuk lampu penerangan jalan (PJU), lampu hemat energi dengan lifetime yang lama maka dipakailah teknologi LED untuk PJU. Daya tahannya bisa sampai dengan 50.000 jam dengan sumber daya DC, dibandingkan dengan lampu hemat energi AC buatan merk terkenal yang notabene cuma bisa bertahan beberapa ribu jam saja dengan pemakaian daya yang lebih besar. Dengan lamanya interval

penggantian lampu berarti juga menghemat biaya operasional untuk ongkos jasa penggantian bola lampunya saja.

## 2) Tenaga angin

Pendekatan lain dalam membangkitkan listrik untuk penerangan jalan di daerah yang jauh dari jaringan listrik adalah dengan tenaga angin yang memutar kincir yang selanjutnya memutar generator untuk menghasilkan listrik untuk menhidupkan lampu jalan. Sistem ini cocok untuk daerah yang anginnya ada sepanjang hari. Pertimbangan keekonomian dalam perencanaan penerangan jalan merupakan hal utama yang diperhatikan, oleh karena itu perlu ditetapkan kriteria yang digunakan sebagai basis dalam perencanaan penerangan jalan. Kriteria yang digunakan pada perencanaan penerangan jalan terkait dengan kriteria sebagai berikut ini :

- a) Volume lalu-lintas, baik kendaraan maupun lingkungan yang bersinggungan seperti pejalan kaki, pengayuh sepeda, dll;
- b) Tipikal potongan melintang jalan, situasi (lay-out) jalan dan persimpangan jalan;
- c) Geometri jalan, seperti alinyemen horisontal, alinyemen vertikal, dll;
- d) Tekstur perkerasan dan jenis perkerasan yang mempengaruhi pantulan cahaya lampu penerangan;
- e) Pemilihan jenis dan kualitas sumber cahaya/lampu, data fotometrik lampu dan lokasi sumber listrik;
- f) Tingkat kebutuhan, biaya operasi, biaya pemeliharaan, dan lain-lain, agar perencanaan sistem lampu penerangan efektif dan ekonomis;
- g) Rencana jangka panjang pengembangan jalan dan pengembangan daerah sekitarnya;
- h) Data kecelakaan dan kerawanan di lokasi.

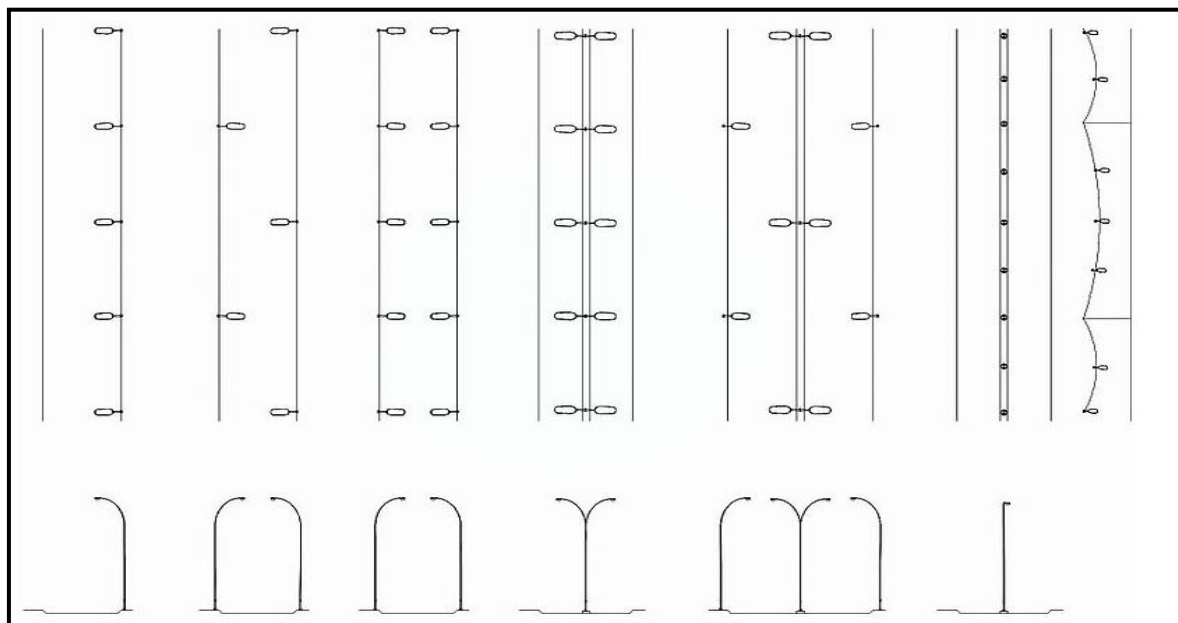
Beberapa tempat yang memerlukan perhatian khusus dalam perencanaan penerangan jalan antara lain sebagai berikut :

- a) Lebar ruang milik jalan yang bervariasi dalam satu ruas jalan;
- b) Tempat-tempat dimana kondisi lengkung horisontal (tikungan) tajam;
- c) Tempat yang luas seperti persimpangan, interchange, tempat parkir, dll;
- d) Jalan-jalan berpohon;
- e) Jalan-jalan dengan lebar median yang sempit, terutama untuk pemasangan lampu di bagian median;
- f) Jembatan sempit/panjang, jalan layang dan jalan bawah tanah (terowongan);



- g) Tempat-tempat lain dimana lingkungan jalan banyak berinterferensi dengan jalannya.

Tipikal lampu penerangan jalan berdasarkan pemilihan letak pada jalan dua arah ditunjukkan pada gambar berikut:



#### e. Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan KM No.3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pemakai Jalan, Alat Pengendalian atau batasan terhadap kecepatan, ukuran muatan kendaraan pada ruas-ruas jalan tertentu terdiri atas :

- 1) Alat pembatas kecepatan;
- 2) Alat pembatas tinggi dan lebar.

Alat Pengaman Pemakai Jalan yang digunakan untuk pengaman terhadap pemakai jalan terdiri dari :

- 1) Pagar Pengaman
- 2) Cermin Tikungan
- 3) Delineator
- 4) Pulau-Pulau Lalu Lintas
- 5) Pita Penggaduh
- 6) Jalur penyelamat.

#### f. Alat Pengawasan dan Pengamanan Jalan

Pengawasan muatan Angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat pengawasan dan pengamanan jalan. Alat pengawasan dan pengamanan jalan terdiri atas:

- 1) alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau
- 2) alat penimbangan yang dapat dipindahkan.

### **g. Fasilitas Untuk Sepeda, Pejalan Kaki, dan Penyandang Cacat**

Istilah pedestrian atau pejalan kaki berasal dari bahasa Yunani *pedester/ pedestris* yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki. Pedestrian juga berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki. Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Jadi jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki (Rubenstein, Harvey M. 1992). Jalur pedestrian pada saat sekarang dapat berupa trotoar, pavement, sidewalk, pathway, plaza dan mall.

Jalur pedestrian yang baik harus dapat menampung setiap kegiatan pejalan kaki dengan lancar dan aman. Persyaratan ini perlu dipertimbangkan di dalam perancangan jalur pedestrian. Agar dapat menyediakan jalur pedestrian yang dapat menampung kebutuhan kegiatan-kegiatan tersebut maka perancang perlu mengetahui kategori perjalanan para pejalan kaki dan jenis-jenis titik simpul yang ada dan menarik bagi pejalan kaki. Jalur pedestrian sebagai unit ruang kota keberadaannya dirancang secara terpecah-pecah dan menjadi sangat tergantung pada kebutuhan jalan sebagai sarana sirkulasi.

Fungsi jalur pedestrian yang disesuaikan dengan perkembangan kota adalah sebagai fasilitas pejalan kaki, sebagai unsur keindahan kota, sebagai media interaksi sosial, sebagai sarana konservasi kota dan sebagai tempat bersantai serta bermain. Sedangkan kenyamanan dari pejalan kaki dalam berjalan adalah adanya fasilitas-fasilitas yang mendukung kegiatan berjalan dan dapat di nikmati kegiatan berjalan tersebut tanpa adanya gangguan dari aktivitas lain yang menggunakan jalur tersebut. Meskipun setiap pejalan kaki pasti menghadapi resiko saat berada di jalan raya dan bertemu kendaraan, namun ada beberapa kelompok yang memerlukan perhatian khusus, seperti orang lanjut usia, anak-anak, anak sekolah dan para penyandang cacat dengan menyiapkan fasilitas pejalan kaki. Fasilitas pejalan kaki seperti trotoar, jembatan penyeberang, marka penyeberang/zebra cross merupakan hak seseorang untuk mendapatkan prasarana yang memadai dalam bermobilitas secara alami.

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), setiap Penyelenggara Jalan Nasional, Provinsi, Kabupaten/Kota Wajib melaksanakan menyediakan fasilitas untuk Pejalan kaki yang sesuai dengan Norma, Standar, Pedoman, Kriteria (NSPK) yang berlaku. Dalam mendesain dan melaksanakan konstruksi jalan termasuk fasilitas Pejalan kaki harus memenuhi kriteria kuat, aman, nyaman, indah dan awet sehingga berfungsi maksimal. Fasilitas Pejalan kaki, baik bahu jalan, trotoar maupun jembatan penyeberangan, walau sudah dibuat cukup baik namun banyak yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Banyak yang sudah berubah fungsi, bisa dilihat dimana-mana seperti tempat berjualan Pedagang kaki lima (PKL), tempat parkir mobil, tempat parkir motor dan kadang-kadang menjadi jalur motor dan juga tempat nongkrong diatas motor.

## **6. Keamanan, Keselamatan, dan Peningkatan Kualitas Pelayanan Transportasi Pada Angkutan Transportasi Umum**

Keamanan, keselamatan, dan pelayanan transportasi tetap menjadi prioritas dalam penyelenggaraan jasa transportasi, untuk mewujudkan terciptanya transportasi yang berkeselamatan dan pelayanan transportasi yang prima. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, menyebutkan bahwa salah satu komponen standar pelayanan publik adalah jaminan keamanan dan keselamatan pelayanan dalam bentuk komitmen untuk memberikan rasa aman, bebas dari bahaya, dan risiko keragu-raguan. Selain itu, dalam Pasal 141 ayat (1) UU tentang LLAJ, juga dinyatakan bahwa keamanan dan keselamatan termasuk dalam standar pelayanan minimal perusahaan angkutan umum.

Dalam Pasal 1 UU tentang LLAJ, keamanan LLAJ merupakan suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. Adapun indikator aspek keamanan untuk kendaraan angkutan umum antara lain meliputi (Muhammad Budiman, 2012):

- a. Identitas kendaraan berupa nomor dan nama kendaraan dengan nilai ukur minimal terdapat satu stiker.
- b. Tanda pengenalan pengemudi berupa kartu dan nomor induk pengemudi dengan jumlah minimal terdapat satu kartu.
- c. Lampu isyarat tanda bahaya berupa tombol dan lampu isyarat tanda bahaya minimal terdapat satu.
- d. Lampu penerangan dengan nilai ukur ada dan berfungsi dengan baik.

- e. Petugas keamanan dengan jumlah minimal ada ada satu petugas.
- f. Kaca film dengan nilai ukur maksimal 60% kegelapan.

Sedangkan definisi keselamatan LLAJ menurut UU tentang LLAJ, merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Indikator aspek keselamatan antara lain meliputi:

- a. Kelaikan kendaraan dengan nilai ukur lulus uji kelaikan kendaraan.
- b. Peralatan keselamatan terdiri dari palu pemecah kaca, tabung pemadam kebakaran, dan tombol pembuka pintu otomatis dengan nilai ukur ada dan berfungsi dengan baik.
- c. Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K dengan nilai ukur minimal satu set setiap kendaraan.
- d. Informasi tanggap darurat berupa informasi pengaduan minimal terdapat satu stiker.

Berdasarkan Penjelasan Pasal 94 ayat (1) huruf a UU tentang LLAJ, tingkat pelayanan merupakan ukuran kuantitatif (rasio volume per kapasitas) dan kualitatif yang menggambarkan kondisi operasional, seperti kecepatan, waktu perjalanan, kebebasan bergerak, keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam arus lalu lintas serta penilaian pengemudi terhadap kondisi arus lalu lintas.

Faktor keselamatan dan keamanan saat menggunakan angkutan publik merupakan salah satu ukuran tingkat pelayanan (level of service) dari angkutan publik. Berbagai studi telah membahas aspek keselamatan dan keamanan dalam menggunakan angkutan publik. Salah satu studi menunjukkan bahwa persyaratan keselamatan dan keamanan di angkutan publik tidak hanya ditentukan oleh kualitas kendaraan, namun ditentukan oleh kualitas pengemudi. Hal ini menjadikan persyaratan kompetensi pengemudi angkutan publik adalah lebih tinggi dibanding kompetensi pengemudi kendaraan pribadi (Joewono T.B., 2006). Adapun faktor kualitas pelayanan menurut Loru (2016) adalah sebagai berikut:

- a. Keselamatan, berkaitan dengan masalah kemungkinan kecelakaan dan terutama berkaitan erat dengan pengendalian yang ketat, biasanya mempunyai tingkat keselamatan yang tinggi pula.
- b. Keandalan, berhubungan erat dengan faktor-faktor seperti ketetapan waktu dan jaminan sampai di tempat tujuan.
- c. Fleksibilitas, merupakan kemudahan yang ada dalam mengubah segala sesuatu sebagai akibat adanya kejadian yang berubah tidak sesuai dengan skenario yang direncanakan.

- d. Kenyamanan, berkaitan dengan tata letak tempat duduk, sistem pengaturan udara, ketersediaan fasilitas khusus, waktu operasi dan lain-lain.
- e. Kecepatan, merupakan faktor yang sangat penting dan erat kaitannya dengan efisiensi sistem transportasi. Pada prinsipnya pengguna transportasi menginginkan kecepatan yang tinggi pula, namun hal tersebut dibatasi oleh masalah keselamatan.
- f. Dampak, terdapat beragam jenisnya, mulai dari dampak lingkungan sampai dampak sosial yang ditimbulkan dengan adanya suatu operasi lalu lintas, serta konsumsi energi yang dibutuhkan.

Hal penting yang harus diperhatikan adalah adanya kebutuhan khusus di masing-masing kota di Indonesia, sehingga menggunakan pendekatan sama atau penggunaan indikator yang umum akan menimbulkan ketidaksesuaian. Berbagai studi menunjukkan bahwa ketepatan indikator yang digunakan akan memberi informasi yang tepat bagi pengambilan keputusan di masa selanjutnya. Untuk meningkatkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, UU tentang LLAJ mengatur dan mengamankan adanya sistem informasi dan komunikasi LLAJ yang didukung oleh subsistem yang dibangun oleh setiap LLAJ yang terpadu. Pengelolaan sistem informasi dan komunikasi LLAJ dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah dengan memerhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan, sedangkan mengenai operasionalisasi sistem informasi dan komunikasi LLAJ dilaksanakan secara terintegrasi melalui pusat kendali dan data.

Secara umum penyelenggaraan angkutan umum dengan prinsip keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas, kesetaraan dan keadilan harus mengakomodir kepentingan pemerintah, operator/pengemudi, penumpang/pengguna dan masyarakat. Dalam kaitannya dengan perlindungan penumpang selaku konsumen penggunaan jasa angkutan umum, UU tentang LLAJ yang mendefinisikan penumpang sebagai orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa penumpang merupakan konsumen jasa angkutan umum. Penekanannya dalam kaitannya dengan penggunaan angkutan umum dititikberatkan kepada upaya untuk memastikan keselamatan penumpang melalui penyelenggaraan angkutan umum yang layak. UU tentang LLAJ telah mendefinisikan keselamatan LLAJ adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan

oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan. Dalam definisi ini jelas disebutkan bahwa upaya memastikan keselamatan penumpang tidak hanya mencegah kecelakaan, melainkan juga pada tahap meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan yang dapat membawa kerugian pada penumpang.

Secara tradisional upaya pemastian perlindungan konsumen diimplementasikan melalui kewajiban pemilik angkutan umum dengan memastikan kelaikan jalan dari kendaraan. Dalam UU tentang LLAJ disebutkan bahwa persyaratan kelaikan jalan sebuah kendaraan ditentukan sekurang-kurangnya oleh: (1) emisi gas buang, (2) kebisingan suara, (3) efisiensi sistem rem utama, (4) efisiensi sistem rem parkir, (5) kincup roda depan, (6) suara klakson, (7) daya pancar dan arah sinar lampu utama, (8) radius putar, (9) akuransi alat penunjuk kecepatan, (10) kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan (11) kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

Perkembangan teknologi di dunia transportasi pada saat ini memiliki kecenderungan untuk menghapus batas antara kendaraan pribadi dan angkutan umum. Oleh karenanya, definisi kedua jenis kendaraan ini perlu dirumuskan kembali, namun tetap wajib mengikuti kaidah perlindungan dan memastikan keselamatan dari penumpang pengguna kendaraan. Hal ini secara tegas juga disebutkan dalam UU tentang LLAJ yang menyebutkan bahwa pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi LLAJ dilaksanakan dengan menerapkan standar keamanan dan keselamatan.

## **B. Kajian terhadap Asas/Prinsip yang Terkait dengan Penyusunan Norma**

Asas hukum adalah aturan dasar dan prinsip hukum yang abstrak dan pada umumnya melatarbelakangi peraturan konkrit dan pelaksanaan hukum. Asas hukum bukan merupakan hukum konkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan konkrit yang terdapat di dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat umum dalam peraturan konkrit tersebut. Beberapa pendapat mengenai asas hukum, antara lain (Sudikno Mertokusumo, 2005):

1. Bellefroid: asas hukum adalah norma dasar yang dijabarkan dari hukum positif dan yang oleh ilmu hukum tidak dianggap berasal dari aturan-



aturan yang lebih umum. Asas hukum itu merupakan pengendapan hukum positif dalam suatu masyarakat.

2. Van Eikema Hommes: asas hukum itu tidak boleh dianggap sebagai norma-norma hukum yang konkrit, akan tetapi perlu dipandang sebagai dasar-dasar umum atau petunjuk-petunjuk bagi hukum yang berlaku. Pembentukan hukum praktis perlu berorientasi pada asas-asas hukum tersebut. Dengan kata lain, asas hukum ialah dasar-dasar atau petunjuk arah dalam pembentukan hukum positif.
3. The Liang Gie: asas adalah suatu dalil umum yang dinyatakan dalam istilah umum tanpa menyarankan cara-cara khusus mengenai pelaksanaannya, yang diterapkan pada serangkaian perbuatan untuk menjadi petunjuk yang tepat bagi perbuatan itu.
4. Paul Scholten: asas hukum adalah kecenderungan-kecenderungan yang disyaratkan oleh pandangan kesusilaan kita pada hukum, merupakan sifat-sifat umum dengan segala keterbatasannya sebagai pembawaan yang umum itu, tetapi yang tidak boleh tidak harus ada.

Asas-asas dalam pembentukan peraturan negara yang baik (*beginselen van behoorlijke regelgeving*) terbagi atas asas-asas yang formal dan yang material. Asas-asas formal meliputi (Maria Farida Indrati, 2007):

1. asas tujuan yang jelas (*beginsel van duidelijke doelstelling*);
2. asas organ/lembaga yang tepat (*beginsel van het juiste orgaan*);
3. asas perlunya pengaturan (*het noodzakelijkheids beginsel*);
4. asas dapatnya dilaksanakan (*het beginsel van uitvoerbaarheid*);
5. asas konsensus (*het beginsel van consensus*).

Kemudian, yang meliputi asas-asas material antara lain (Maria Farida Indrati, 2007):

1. asas tentang terminologi dan sistematika yang benar;
2. asas tentang dapat dikenali;
3. asas perlakuan yang sama dalam hukum;
4. asas kepastian hukum;
5. asas pelaksanaan hukum sesuai keadaan individual.

Di dalam pembentukan peraturan perundang-undangan di Indonesia yang patut, adalah sebagai berikut (Maria Farida Indrati, 2007):

1. Cita Hukum Indonesia, yang tidak lain adalah Pancasila yang berlaku sebagai “bintang pemandu”;

2. Asas negara berdasar atas hukum yang menempatkan undang-undang sebagai alat pengaturan yang khas berada dalam keutamaan hukum, dan asas pemerintahan berdasar sistem konstitusi yang menempatkan undang-undang sebagai dasar dan batas penyelenggaraan kegiatan-kegiatan Pemerintahan.
3. Asas-asas lainnya, yaitu asas-asas negara berdasar atas hukum yang menempatkan undang-undang sebagai alat pengaturan yang khas berada dalam keutamaan hukum dan asas-asas pemerintahan berdasar sistem konstitusi yang menempatkan undang-undang sebagai dasar dan batas penyelenggaraan kegiatan-kegiatan pemerintahan.

Asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang patut meliputi juga (Maria Farida Indrati, 2007):

1. asas tujuan yang jelas;
2. asas perlunya pengaturan;
3. asas organ/lembaga dan materi muatan yang tepat;
4. asas dapatnya dilaksanakan;
5. asas dapatnya dikenali;
6. asas perlakuan yang sama dalam hukum;
7. asas kepastian hukum;
8. asas pelaksanaan hukum sesuai keadaan individual.

Apabila mengikuti pembagian mengenai adanya asas yang formal dan asas yang material, A. Hamid S. Attamini membagi asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang patut tersebut sebagai berikut (Maria Farida Indrati, 2007):

1. Asas-asas formal, dengan perincian:
  - a. asas tujuan yang jelas;
  - b. asas perlunya pengaturan;
  - c. asas organ/lembaga yang tepat;
  - d. asas materi muatan yang tepat;
  - e. asas dapatnya dilaksanakan; dan
  - f. asas dapatnya dikenali;
2. Asas-asas material, dengan perincian:
  - a. asas sesuai dengan cita hukum Indonesia dan norma fundamental negara;
  - b. asas sesuai dengan hukum dasar negara;
  - c. asas sesuai dengan prinsip-prinsip negara berdasar atas hukum; dan

- d. asas sesuai dengan prinsip-prinsip pemerintahan berdasar sistem konstitusi.

Administrasi pemerintahan adalah tata laksana dalam pengambilan keputusan dan/atau tindakan oleh badan dan/atau pejabat pemerintahan. Fungsi pemerintahan adalah fungsi dalam melaksanakan administrasi pemerintahan yang meliputi fungsi pengaturan, pelayanan, pembangunan, pemberdayaan, dan perlindungan. Kewenangan pemerintahan adalah kekuasaan badan dan/atau pejabat pemerintahan atau penyelenggaran negara lainnya untuk bertindak dalam ranah hukum publik. Diskresi adalah keputusan dan/atau tindakan yang ditetapkan dan/atau dilakukan oleh pejabat pemerintahan untuk mengatasi persoalan konkret yang dihadapi dalam penyelenggaraan pemerintahan dalam hal peraturan perundang-undangan yang memberikan pilihan, tidak mengatur, tidak lengkap atau tidak jelas, dan/atau adanya stagnasi pemerintahan.

Dalam pelaksanaan penyelenggaraan pemerintahan terdapat asas-asas umum pemerintahan yang baik, yaitu prinsip yang digunakan sebagai acuan penggunaan wewenang bagi pejabat pemerintahan dalam mengeluarkan keputusan dan/atau tindakan dalam penyelenggaraan pemerintahan. Berdasarkan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, Pasal 10 ayat (1) berikut dengan penjelasannya, Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB) meliputi:

1. Asas kepastian hukum

Asas kepastian hukum adalah dalam negara hukum yang mengutamakan landasan ketentuan peraturan perundang-undangan, kepatutan, keajegan, dan keadilan dalam setiap kebijakan penyelenggaraan pemerintahan.

2. Asas kemanfaatan

Asas kemanfaatan adalah manfaat yang harus diperhatikan secara seimbang antara: (1) kepentingan individu yang satu dengan kepentingan individu yang lain; (2) kepentingan individu dengan masyarakat (3) kepentingan warga masyarakat dan masyarakat asing; (4) kepentingan kelompok masyarakat yang satu dan kepentingan kelompok masyarakat yang lain; (5) kepentingan pemerintah dengan warga masyarakat; (6) kepentingan generasi yang sekarang dan

kepentingan generasi mendatang; (7) kepentingan manusia dan ekosistemnya; (8) kepentingan pria dan wanita.

### 3. Asas ketidakberpihakan

Asas ketidakberpihakan adalah asas yang mewajibkan badan dan/atau pejabat pemerintahan dalam menetapkan dan/atau melakukan keputusan dan/atau tindakan dengan mempertimbangkan kepentingan para pihak secara keseluruhan dan tidak diskriminatif.

### 4. Asas Kecermatan

Asas kecermatan adalah asas yang mengandung arti bahwa suatu keputusan dan/atau tindakan harus didasarkan pada informasi dan dokumen yang lengkap untuk mendukung legalitas penetapan dan/atau pelaksanaan keputusan dan/atau tindakan sehingga keputusan dan/atau tindakan yang bersangkutan dipersiapkan dengan cermat sebelum keputusan dan/atau tindakan tersebut ditetapkan dan/atau dilakukan.

### 5. Asas tidak menyalahgunakan kewenangan

Asas tidak menyalahgunakan kewenangan adalah asas yang mewajibkan setiap badan dan/atau pejabat pemerintahan tidak menggunakan kewenangannya untuk kepentingan pribadi atau kepentingan yang lain dan tidak sesuai dengan tujuan pemberian kewenangan tersebut, tidak melampaui, tidak menyalahgunakan, dan/atau tidak mencampurkan kewenangan.

### 6. Asas keterbukaan

Asas keterbukaan adalah asas yang melayani masyarakat untuk mendapatkan akses dan memperoleh informasi yang benar, jujur, dan tidak diskriminatif dalam penyelenggaraan pemerintahan dengan tetap memperhatikan perlindungan atas hak asasi pribadi, golongan, dan rahasia negara.

### 7. Asas kepentingan umum

Asas kepentingan umum adalah asas yang mendahulukan kesejahteraan dan kemanfaatan umum dengan cara yang aspiratif, akomodatif, selektif, dan tidak diskriminatif.

### 8. Asas pelayanan yang baik

Asas pelayanan yang baik adalah asas yang memberikan pelayanan yang tepat waktu, prosedur dan biaya yang jelas, sesuai dengan standar pelayanan, dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Di dalam Pasal 58 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja diatur mengenai asas penyelenggaraan pemerintahan daerah, dimana dalam menyelenggarakan pemerintahan daerah berpedoman pada asas penyelenggaraan pemerintahan negara yang terdiri atas:

a. Kepastian hukum;

Yang dimaksud dengan “kepastian hukum” adalah asas dalam negara hukum yang mengutamakan landasan ketentuan peraturan perundang-undangan dan keadilan dalam setiap kebijakan penyelenggara negara.

b. Tertib penyelenggaraan negara;

Yang dimaksud dengan “tertib penyelenggara negara” adalah asas yang menjadi landasan keteraturan, keserasian, dan keseimbangan dalam pengendalian penyelenggara negara.

c. Kepentingan umum;

Yang dimaksud dengan “asas kepentingan umum” adalah asas yang mendahulukan kesejahteraan umum dengan cara yang aspiratif, akomodatif, dan selektif.

d. Keterbukaan;

Yang dimaksud dengan “asas keterbukaan” adalah asas yang membuka diri terhadap hak masyarakat untuk memperoleh informasi yang benar, jujur, dan tidak diskriminatif tentang penyelenggaraan negara dengan tetap memperhatikan perlindungan atas hak asasi pribadi, golongan, dan rahasia negara.

e. Proporsionalitas;

Yang dimaksud dengan "asas proporsionalitas" adalah asas yang mengutamakan keseimbangan antara hak dan kewajiban penyelenggara negara.

f. Profesionalitas;

Yang dimaksud dengan "asas profesionalitas" adalah asas yang mengutamakan keahlian yang berlandaskan kode etik dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

g. Akuntabilitas;

Yang dimaksud dengan “asas akuntabilitas” adalah asas yang menentukan bahwa setiap kegiatan dan hasil akhir dari kegiatan penyelenggara negara harus dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat atau rakyat sebagai pemegang kedaulatan tertinggi negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

h. Efisiensi;

Yang dimaksud dengan “asas efisiensi” adalah asas yang berorientasi pada minimalisasi penggunaan sumber daya dalam penyelenggaraan negara untuk mencapai hasil kerja yang terbaik.

i. Efektivitas;

Yang dimaksud dengan “asas efektivitas” adalah asas yang berorientasi pada tujuan yang tepat guna dan berdaya guna.

j. Keadilan.

Yang dimaksud dengan “asas keadilan” adalah bahwa setiap tindakan dalam penyelenggaraan negara harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara.

Asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, telah dipositifkan dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Berdasarkan Pasal 5 Undang-Undang tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, disebutkan bahwa dalam membentuk peraturan perundang-undangan dilakukan berdasarkan pada asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, yang meliputi:

a. Asas kejelasan tujuan;

asas kejelasan tujuan adalah bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai.

b. Asas kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat;

asas kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat adalah bahwa setiap jenis peraturan perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga negara atau pejabat pembentuk peraturan perundang-undangan yang berwenang. Peraturan perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum apabila dibuat oleh lembaga negara atau pejabat yang tidak berwenang.

c. Asas kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan;

Asas kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan adalah bahwa dalam pembentukan peraturan perundang-undangan harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat sesuai dengan jenis dan hierarki peraturan perundang-undangan.



d. Asas dapat dilaksanakan;

Asas dapat dilaksanakan adalah bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus memperhitungkan efektivitas peraturan perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis.

e. Asas kedayagunaan dan kehasilgunaan;

Asas kedayagunaan dan kehasilgunaan adalah bahwa setiap peraturan perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

f. Asas kejelasan rumusan;

Asas kejelasan rumusan adalah bahwa setiap peraturan perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan peraturan perundang-undangan, sistematika, pilihan kata atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya.

g. Asas keterbukaan.

Asas keterbukaan adalah bahwa dalam pembentukan peraturan perundang-undangan mulai dari perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan bersifat transparan dan terbuka. Dengan demikian, seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya untuk memberikan masukan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan.

Selanjutnya, di dalam Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang, diatur mengenai asas materi muatan perundang-undangan, yaitu:

a. Asas Pengayoman;

Asas pengayoman adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus berfungsi memberikan perlindungan untuk menciptakan ketentraman masyarakat.

b. Asas Kemanusiaan;

Asas kemanusiaan adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan perlindungan dan

penghormatan hak asasi manusia serta harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional.

c. Asas Kebangsaan;

Asas kebangsaan adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang majemuk dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

d. Asas Kekeluargaan;

Asas kekeluargaan adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam setiap pengambilan keputusan.

e. Asas Kenusantaraan;

Asas kenusantaraan adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan materi muatan peraturan perundang-undangan yang dibuat di daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

f. Asas Bhinneka Tunggal Ika;

Asas bhineka tunggal ika adalah bahwa materi muatan peraturan perundang-undangan harus memperhatikan keragaman penduduk, agama, suku dan golongan, kondisi khusus daerah serta budaya dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

g. Asas Keadilan;

Asas keadilan adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara.

h. Asas Kesamaan Kedudukan dalam Hukum dan Pemerintahan;

Asas kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan tidak boleh memuat hal yang bersifat membedakan berdasarkan latar belakang, antara lain, agama, suku, ras, golongan, gender, atau status sosial.

i. Asas Ketertiban dan Kepastian Hukum;

Asas tertib dan kepastian hukum adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus dapat mewujudkan tertib dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum.

j. Asas Keseimbangan, Keserasian, dan Keselarasan.

Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara kepentingan individu, masyarakat dan kepentingan bangsa dan negara.

Selain mencerminkan asas sebagaimana dimaksud di atas, di dalam Pasal 6 ayat (2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan disebutkan bahwa peraturan perundang-undangan dapat berisi asas lain sesuai dengan bidang hukum peraturan perundang-undangan tersebut. Dalam menyusun suatu Rancangan Peraturan Daerah mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tentunya ada berbagai regulasi yang mengaturnya, diantaranya adalah Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, serta Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Di Dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan disebutkan bahwa penyelenggaraan jalan berdasarkan asas:

a. Kemanfaatan

Asas yang melandasi penyelenggaraan jalan untuk dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya bagi kepentingan nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

b. Keselamatan

Asas yang melandasai penyelenggaraan jalan untuk menciptakan keselamatan pengguna jalan dalam berlalu lintas.

c. Keamanan dan kenyamanan

Asas yang melandasi penyelenggaraan jalan untuk memperhatikan masalah keamanan jalan sesuai dengan persyaratan keteknikan jalan.

d. Persatuan dan kesatuan

Asas yang melandasi penyelenggaraan jalan untuk mempersatukan dan menghubungkan seluruh wilayah Indonesia.

e. Efisiensi dan efektivitas

Asas yang melandasi penyelenggaraan jalan untuk memperhatikan cara yang tepat, hemat, energi, hemat waktu, hemat tenaga, dan rasio dari manfaat setinggi-tingginya dengan biaya yang dikeluarkan.

f. Keadilan

Asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan dapat dimanfaatkan oleh seluruh rakyat dengan memberikan perlakuan yang sama terhadap seliap orang secara proporsional.

g. Keserasian, keselarasan, dan keseimbangan

Asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan untuk mewujudkan keserasian antara struktur ruang dan pola ruang, keterpaduan antarsektor, keseimbangan pertumbuhan dan perkembangan antardaerah, serta memperhatikan dampak penting terhadap lingkungan.

h. Keterpaduan

Asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan pada suatu wilayah yang dimulai dari gagasan pembangunan tahap program, perencanaan, pembangunan, operasi, dan preservasi harus dilakukan secara terpadu.

i. Kebersamaan dan kemitraan

Asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan yang dilakukan oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dengan melibatkan peran serta pemangku kepentingan agar memenuhi prinsip saling memerlukan, memercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang dilakukan, baik langsung maupun tidak langsung.

j. Keberlanjutan

Asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan yang dilaksanakan secara konsisten dan berkesinambungan dengan cara pemanfaatan sumber daya yang menjamin peningkatan kesejahteraan masyarakat untuk masa kini dan masa depan dengan memperhatikan efisiensi khususnya pembangunan material dan sumber daya alam yang tidak terbarukan, keselamatan, dan keamanan pengguna Jalan, mobilitas, pembatasan emisi, dan ekosistem

#### k. Transparansi dan akuntabilitas

Asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan yang setiap proses dan tahapannya bisa diketahui masyarakat dan pelaksanaannya bisa dipertanggungjawabkan.

#### l. Partisipatif

Asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan yang melibatkan partisipasi masyarakat baik secara langsung maupun tidak langsung dalam setiap tahapan Penyelenggaraan Jalan, mulai dari pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.

Pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, menyebutkan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan memperhatikan asas:

#### a. Transparan

Yang dimaksud dengan "asas transparan" adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### b. Akuntabel

Yang dimaksud dengan "asas akuntabel" adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.

#### c. Keberlanjutan

Yang dimaksud dengan "asas berkelanjutan" adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### d. Partisipatif

Yang dimaksud dengan "asas partisipatif" adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### e. Bermanfaat

Yang dimaksud dengan "asas bermanfaat" adalah semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

f. Efisien dan efektif

Yang dimaksud dengan “asas efisien dan efektif” adalah pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.

g. Seimbang

Yang dimaksud dengan “asas seimbang” adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara.

h. Terpadu

Yang dimaksud dengan “asas terpadu” adalah penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antarinstansi Pembina.

i. Mandiri

Yang dimaksud dengan “asas mandiri” adalah upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Lebih lanjut di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan disebutkan dalam Pasal 68 bahwa perumusan kebijakan perencanaan jalan didasarkan pada prinsip-prinsip:

a. Kemanfaatan

Yang dimaksud dengan kemanfaatan berkenaan dengan semua kegiatan penyelenggaraan jalan yang dapat memberikan nilai tambah yang sebesar-besarnya, baik bagi pemangku kepentingan (*stakeholders*) maupun bagi kepentingan nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

b. Keamanan dan Keselamatan

Yang dimaksud dengan keamanan adalah berkenaan dengan semua kegiatan penyelenggaraan jalan yang harus memenuhi persyaratan keteknikan jalan, sedangkan keselamatan berkenaan dengan kondisi permukaan jalan dan kondisi geometrik jalan.

c. Keserasian, Keselarasan dan Keseimbangan

Yang dimaksud dengan keserasian adalah berkenaan dengan keharmonisan lingkungan sekitarnya.



Yang dimaksud dengan keselarasan adalah berkenaan dengan keterpaduan sektor lain.

Yang dimaksud dengan keseimbangan adalah berkenaan dengan keseimbangan antarwilayah dan pengurangan kesenjangan sosial.

d. Keadilan

Yang dimaksud dengan keadilan adalah berkenaan dengan penyelenggaraan jalan termasuk jalan tol yang harus memberikan perlakuan yang sama terhadap semua pihak dan tidak mengarah kepada pemberian keuntungan terhadap pihak-pihak tertentu dengan cara atau alasan apapun.

e. Transparansi dan Akuntabilitas

Yang dimaksud dengan transparansi adalah berkenaan dengan penyelenggaraan jalan yang prosesnya dapat diketahui masyarakat sedangkan akuntabilitas adalah berkenaan dengan hasil penyelenggaraan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat.

f. Keberdayagunaan dan Keberhasilgunaan

Yang dimaksud dengan keberdayagunaan adalah berkenaan dengan penyelenggaraan jalan yang harus dilaksanakan berlandaskan pemanfaatan sumber daya dan ruang yang optimal, keberhasilan adalah berkenaan dengan pencapaian hasil sesuai dengan sasaran.

g. Asas kebersamaan dan Kemitraan

Yang dimaksud dengan kebersamaan dan kemitraan adalah berkenaan dengan penyelenggaraan jalan yang melibatkan peran serta pemangku kepentingan melalui suatu hubungan kerja yang harmonis, setara, timbal balik, dan sinergis.

Sebuah Peraturan Daerah yang baik harus memiliki kekuatan atau landasan daya laku yang meliputi:

1. Landasan filosofis, maksudnya agar produk hukum yang diterbitkan Pemerintah Daerah jangan sampai bertentangan dengan nilai-nilai hakiki di tengah-tengah masyarakat, misalnya agama dan adat istiadat;
2. Daya laku yuridis, berarti bahwa perundang-undangan tersebut harus sesuai dengan asas-asas hukum yang berlaku dan dalam proses penyusunannya sesuai dengan aturan main yang ada. Asas-asas hukum umum yang dimaksud di sini contohnya adalah: asas "*nonretroaktif*"; "*lex specialis derogat lex generalis*"; "*lex superior derogat lex inferior*"; dan "*lex posteriori derogat lex priori*";

3. Produk-produk hukum yang dibuat harus memperhatikan unsur sosiologis, sehingga setiap produk hukum yang mempunyai akibat atau dampak kepada masyarakat dapat diterima masyarakat secara wajar bahkan spontan;
4. Landasan ekonomis, yang maksudnya agar produk hukum yang diterbitkan Pemerintah Daerah dapat berlaku sesuai dengan tuntutan ekonomis masyarakat dan mencakup berbagai hal yang menyangkut kehidupan masyarakat;
5. Landasan politis, maksudnya agar produk hukum yang diterbitkan oleh Pemerintah Daerah dapat berjalan sesuai dengan tujuan tanpa menimbulkan gejolak di tengah-tengah masyarakat.

Upaya menciptakan suatu sistem hukum yang bertalian dengan masyarakat yang diaturnya haruslah didasarkan kepada kepentingan, kebutuhan, aspirasi, dan kemampuan masyarakatnya. Oleh karena itu, penyusunan suatu produk hukum harus memperhatikan ketentuan sebagai berikut:

1. menghindari pemberian kewenangan yang berlebihan;
2. menghindari pengaturan dan persyaratan yang tidak perlu, berlebihan dan sulit diterapkan;
3. mengakomodasi ketetapan yang bersifat transparan, akuntabel, dan melewati proses pengambilan keputusan yang benar;
4. melibatkan tokoh masyarakat setempat;
5. menyelenggarakan proses pelibatan publik yang luas; dan
6. meningkatkan efektivitas mekanisme penegakan hukum.

Asas-asas dan prinsip tersebut kemudian membimbing para legislator dalam perumusan norma hukum ke dalam aturan hukum yang berlangsung dengan cara menjadikan asas tersebut sebagai titik tolak bagi perumusan norma hukum ke dalam aturan hukum. Dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus berdasarkan pada asas formal dan asas materiil, serta asas dan prinsip yang termuat dalam peraturan perundang-undangan sebagaimana diuraikan di atas.

## C. Kajian Praktis/Praktik Empiris

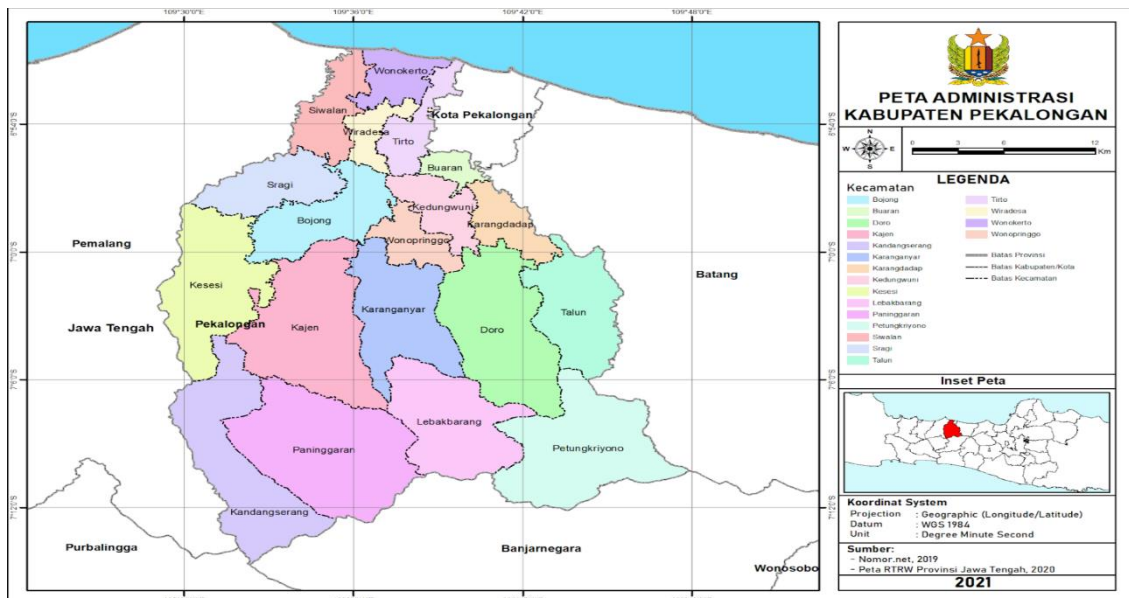
### 1. Gambaran Umum Kondisi Daerah

#### a. Aspek Geografi

Kabupaten Pekalongan merupakan salah satu daerah kabupaten di Provinsi Jawa Tengah dengan Ibu Kotanya Kajen. Terletak antara 109° s/d 109°78' Bujur Timur dan 6° s/d 7°23' Lintang Selatan, dengan luas daerah 836,15 Km<sup>2</sup>. Kabupaten Pekalongan memiliki posisi yang strategis, baik dari sisi perdagangan maupun pemerintahan. Adapun batas-batas wilayah administratif Kabupaten Pekalongan adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Laut Jawa dan Kota Pekalongan
- Sebelah Selatan: Kab. Banjarnegara dan Kabupaten Purbalingga
- Sebelah Barat : Kabupaten Pemalang
- Sebelah Timur : Kabupaten Batang dan Kota Pekalongan

**Gambar 3. Peta Administrasi Kabupaten Pekalongan**



Sumber: Pemerintah Daerah Kabupaten Pekalongan, 2022

Secara administratif Kabupaten Pekalongan terdiri dari 19 kecamatan, yang dibagi menjadi 13 Kelurahan dan 272 Desa. Luas wilayah Kabupaten Pekalongan adalah ± 836,15 Km<sup>2</sup>. Terdiri atas 19 Kecamatan dan 285 desa/kelurahan. Dari 285 desa/kelurahan yang ada, 11 kelurahan/desa merupakan wilayah pesisir pantai dan 274 desa/kelurahan bukan wilayah pesisir pantai. Menurut topografi desa, terdapat 66 desa/kelurahan (23,16 persen) yang berada di dataran tinggi dan selebihnya 219 desa/kelurahan (76,84 persen) berada di dataran rendah. Luas dan persentase luas wilayah kecamatan lainnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 1. Luas Wilayah dan Pembagian Administrasi  
Kabupaten Pekalongan, Tahun 2021**

No	Kecamatan	Jumlah		Luas (Ha)
		Desa	Kelurahan	
1	Kandangserang	14	-	6.055
2	Paninggaran	15	-	9.299
3	Lebakbarang	11	-	5.820
4	Petungkriyono	9	-	7.359
5	Talun	10	-	5.857
6	Doro	14	-	6.845
7	Karanganyar	15	-	6.348
8	Kajen	24	1	7.515
9	Kesesi	23	-	6.851
10	Sragi	16	1	3.240
11	Siwalan	22	-	2.591
12	Bojong	14	-	4.006
13	Wonopringgo	19	-	1.880
14	Kedungwuni	16	3	2.293
15	Karangdadap	16	-	2.100
16	Buaran	7	3	954
17	Tirto	13	-	1.739
18	Wiradesa	11	5	1.270
19	Wonokerto	11	-	1.591
<b>Jumlah</b>		<b>272</b>	<b>13</b>	<b>83.615</b>

Sumber: BPS Kabupaten Pekalongan, 2022

Wilayah Kabupaten Pekalongan memiliki karakteristik geografis sebagai berikut:

a. Lokasi strategis;

Kabupaten Pekalongan terletak pada persimpangan perhubungan lintas daerah, yaitu Jawa bagian timur dan barat, serta Jawa bagian utara dan selatan. Lokasi strategis Kabupaten Pekalongan telah mendorong pengembangan wilayah Kabupaten Pekalongan, dan menjadikan Kajen sebagai ibukota Kabupaten Pekalongan menjadi pusat pelayanan, tidak hanya bagi wilayah Kabupaten Pekalongan

tapi juga bagi kabupaten di sekitarnya. Berkembangnya kegiatan kawasan perkotaan Kajen meningkatkan mobilitas manusia dan barang, serta perputaran uang. Namun di sisi lain berkembangnya kawasan perkotaan Kajen berdampak pada menurunnya daya dukung lingkungan pada kawasan perkotaan, serta alih fungsi lahan pertanian menjadi lahan bukan pertanian.

b. Wilayah relatif subur;

Dataran rendah di wilayah Kabupaten Pekalongan sebagian besar merupakan endapan gunung berapi yang potensial untuk budidaya pertanian tanaman pangan, sedangkan geografis perbukitan dimanfaatkan untuk budidaya tanaman tahunan dan tanaman perkebunan.

c. Potensial bagi pengembangan wisata alam;

Kondisi geografi wilayah Kabupaten Pekalongan dengan bentang alam terdiri atas pegunungan/perbukitan, dan dataran rendah. Beberapa kecamatan antara lain Kecamatan Petungkriyono, Kecamatan Lebakbarang, Kecamatan Paninggaran, Kecamatan Kandangserang, Kecamatan Talun dan Kecamatan Doro yang sebagian wilayahnya berada di lereng gunung Slamet memiliki keindahan alam yang dapat dikembangkan sebagai destinasi pariwisata.

d. Rawan bencana, kondisi geografi wilayah Kabupaten Pekalongan juga berkorelasi pada potensi bencana di sebagian besar wilayah Kabupaten Pekalongan.

Kondisi geografi Kabupaten Pekalongan menggambarkan bahwa kondisi alam Kabupaten Pekalongan mendukung bagi:

a. Pengembangan kegiatan perdagangan dan jasa;

b. Pengembangan sektor pertanian baik tanaman pangan maupun perkebunan untuk ketersediaan pangan dan mewujudkan kesejahteraan masyarakat;

c. Pengembangan pariwisata alam sebagai daya ungkit untuk kegiatan ekonomi lainnya.

Pengembangan potensi wilayah tersebut dilaksanakan dengan tetap memperhatikan faktor pembatas yang ada, antara lain daya dukung lingkungan dan antisipasi terhadap potensi bencana. Pengelolaan sumberdaya alam juga harus memperhatikan keberlanjutan

sumber daya alam agar tetap dapat memberikan manfaat ekonomi untuk kesejahteraan masyarakat.

## **b. Aspek Demografi**

Jumlah penduduk Kabupaten Pekalongan pada tahun 2021 sebesar 976.504 jiwa yang terdiri dari 495.409 laki-laki dan 481.095 perempuan. Dilihat dari sex rasionya yang lebih dari 100, yakni 102,98 maka terlihat penduduk di Kabupaten Pekalongan selama tahun 2021 lebih banyak kaum laki-lakinya bila dibandingkan dengan jumlah perempuan.

**Tabel 2. Jumlah Penduduk Kabupaten Pekalongan  
Tahun 2017-2021**

Tahun	Jenis Kelamin		Total
	Laki-laki	Perempuan	
2017	440.207	445.990	886.197
2018	443.009	448.883	891.892
2019	445.790	451.921	897.711
2020	491.607	477.214	968.821
2021	495.409	481.095	976.504

Sumber: BPS Kabupaten Pekalongan, 2022

Penyebaran penduduk di Kabupaten Pekalongan masih belum merata. Hal ini terlihat dari angka kepadatan penduduk antar kecamatan yang berbeda cukup signifikan. Angka kepadatan penduduk di dapat dari perbandingan antara jumlah penduduk dibandingkan dengan luas wilayahnya. Pada tahun 2021, kepadatan penduduk Kabupaten Pekalongan mencapai 1.167,9 jiwa/km<sup>2</sup>. Jika dilihat per kecamatan, ada dua kecamatan dengan tingkat kepadatan yang rendah dibandingkan dengan kecamatan lainnya (dibawah 200 jiwa/km<sup>2</sup>, yakni Lebakbarang dan Petungkriono. Sebaliknya, ada empat kecamatan dengan tingkat kepadatan penduduknya sudah mencapai diatas 4.000 jiwa/km<sup>2</sup> yaitu Kedungwuni, Buaran, Wiradesa, dan Tirto. Kepadatan penduduk Kabupaten Pekalongan per kecamatan selengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut:



**Tabel 3. Kepadatan Penduduk Per Kecamatan Kabupaten  
Pekalongan Tahun 2021**

<b>No</b>	<b>Kecamatan</b>	<b>Luas Area (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Jumlah Penduduk</b>	<b>Kepadatan Penduduk Jiwa/Km<sup>2</sup></b>
1.	Kandangserang	60,55	35.927	593,34
2.	Paninggaran	92,99	42.394	455,90
3.	Lebakbarang	58,20	11.173	191,98
4.	Petungkriyono	73,59	13.229	179,77
5.	Talun	58,57	31.036	529,90
6.	Doro	68,45	45.798	669,07
7.	Karanganyar	63,48	45.833	722,01
8.	Kajen	75,15	74.249	988,01
9.	Kesesi	68,51	72.362	1.056,23
10.	Sragi	32,40	65.525	2.022,38
11.	Siwalan	25,91	41.583	1.604,90
12.	Bojong	40,06	75.513	1.885,00
13.	Wonopringgo	18,80	48.034	2.555,00
14.	Kedungwuni	22,93	101.193	4.413,13
15.	Karangdadap	21,00	41.844	1.992,57
16.	Buaran	9,54	47.191	4.946,65
17.	Tirto	17,39	75.229	4.325,99
18.	Wiradesa	12,70	63.372	4.911,18
19.	Wonokerto	15,91	46.019	2.892,46
<b>Jumlah</b>		<b>836,13</b>	<b>976.504</b>	<b>1.167,89</b>

Sumber : BPS Kabupaten Pekalongan, 2022

Berdasarkan data jumlah penduduk menurut kelompok umur rasio ketergantungan penduduk Kabupaten Pekalongan pada tahun 2021 adalah 43,32%. Rasio ketergantungan menggambarkan banyaknya penduduk yang harus ditanggung penduduk usia kerja, rasio ketergantungan 43,32% menggambarkan bahwa setiap 100 orang berusia kerja (dianggap produktif) mempunyai tanggungan sebanyak 43-44 orang yang belum produktif dan dianggap tidak produktif lagi.

**Tabel 4. Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kabupaten Pekalongan, Tahun 2021**

Kelompok Umur	Jenis Kelamin		Jumlah
	Laki - Laki	Perempuan	
0-4	40.927	38.775	79.702
5-9	39.679	37.922	77.601
10-14	39.485	36.971	76.456
15-19	40.052	37.915	77.967
20-24	42.762	39.267	82.029
25-29	44.906	41.453	86.359
30-34	42.762	39.267	82.029
35-39	38.835	36.379	75.214
40-44	31.268	34.351	69.410
45-49	27.619	31.015	62.283
50-54	24.473	28.444	56.063
55-59	19.141	24.833	49.306
60-64	13.595	19.788	38.929
65-69	13.595	14.644	28.239
70+	14.616	18.801	33.417
Jumlah	495.409	481.095	976.504

Sumber : BPS Kabupaten Pekalongan, 2022

Dengan rasio ketergantungan yang terus menurun Kabupaten Pekalongan akan mengalami bonus demografi. Bonus demografi adalah dampak transisi demografi yang menurunkan proporsi umur penduduk muda dan meningkatkan proporsi penduduk usia kerja. Suatu wilayah mengalami bonus demografi jika penduduk usia produktifnya lebih banyak dibandingkan dengan penduduk usia non produktif. Bonus demografi akan menjadi peluang bagi pengurangan jumlah pengangguran, peningkatan daya saing bangsa, berkembangnya karya kreatif dan inovatif oleh pemuda sebagai kontribusi pembangunan negara, pertumbuhan ekonomi, dan kemajuan negara.

Untuk dapat memanfaatkan peluang bonus demografi 4 prasyarat harus dipenuhi yaitu: penduduk harus berkualitas, penduduk produktif terserap dalam pasar kerja, meningkatnya tabungan di tingkat rumah tangga, dan meningkatnya perempuan yang masuk dalam pasar kerja. Untuk itu Pemerintah Daerah perlu menindak lanjuti dengan

peningkatan kualitas sumber daya manusia, peningkatan lapangan kerja, dan kelangsungan penurunan angka kelahiran sampai tahun 2030.

### **c. Potensi Pengembangan Wilayah**

Keterkaitan Kabupaten Pekalongan dengan kabupaten/kota lain antara lain interaksi yang cukup kuat terutama terjadi dengan Kota Pekalongan yang dihubungkan dengan jalur pantura dan Jalan Kedungwuni-Buaran-Kota Pekalongan. Interaksi yang terjadi berupa kegiatan perdagangan dan jasa, industri tekstil dan pelayanan seperti PDAM dan Telkom. Sedangkan dengan Kabupaten Batang dan Pemalang selain dihubungkan dengan jalur pantura juga dihubungkan dengan jalur tengah Batang-Kajen-Pemalang. Interaksi antara Kabupaten Pekalongan, Pemalang dan Batang akan meningkatkan aktivitas sepanjang jalur tersebut untuk Kabupaten Pekalongan terutama terjadi di Kecamatan Talun, Doro, Karanganyar, Kajen dan Kesesi.

Perkembangan jalur ini diharapkan mampu mendukung pemerataan perkembangan di Kabupaten Pekalongan terutama di wilayah tengah dan selatan. Untuk Kabupaten Banjarnegara interaksi yang terjadi lebih mengarah pada aktivitas wisata, karena wilayah yang berbatasan dengan Kabupaten Banjarnegara merupakan bagian dari pengembangan Kawasan Wisata Dieng. Berdasarkan kondisi tersebut Jalur Pekalongan-Banjarnegara dapat dikembangkan sebagai pintu masuk menuju Kawasan Wisata Dieng. Dengan pengembangan ini diharapkan dapat memacu aktivitas wisata di Kabupaten Pekalongan.

Kawasan kerjasama antar kabupaten untuk lingkup Provinsi Jawa Tengah, Kabupaten Pekalongan masuk dalam kawasan strategis Petanglong (Kota Pekalongan, Kabupaten Batang dan Kabupaten Pekalongan). Kawasan ini dilalui oleh jalur Pantura yang menghubungkan Jawa Barat dan Jawa Tengah. Potensi alam yang menonjol adalah potensi wisata alam berupa pantai dan goa serta daerah perbukitan sebagai tempat agrowisata. Potensi lainnya adalah bidang perikanan. Adanya Sungai Comal dapat digunakan untuk irigasi sawah-sawah penduduk dan pengendalian banjir.

Dalam kawasan kerjasama tersebut terdapat tiga kota utama di Kabupaten Pekalongan yang termasuk dalam lingkup kerjasama yaitu Kecamatan Wiradesa, Kedungwuni dan Kajen. Dalam perkembangannya ketiga kecamatan tersebut merupakan kecamatan yang

perkembangannya sangat pesat di Kabupaten Pekalongan. Dalam mendukung perkembangan kerjasama antar kawasan tersebut maka pengembangan kegiatan transportasi yang dapat dilakukan antara lain:

- 1) Pengembangan jaringan jalan, berupa: pembangunan jalan lingkaran Pemalang-Pekalongan (Lingkaran utara Petanglong);
- 2) Pengembangan sistem terminal regional sebagai titik transit pergerakan manusia di Propinsi Jawa Tengah berupa pemantapan fungsi terminal pada jalur regional Pantura. Dalam hal ini untuk Kabupaten Pekalongan pengembangannya di arahkan di Kota Wiradesa.

Sedangkan tujuan pengembangan wilayah Kabupaten Pekalongan dirumuskan sebagai pedoman dalam mengarahkan rencana pengembangannya. Berdasarkan kondisi dan permasalahan, tujuan dari pengembangan wilayah Kabupaten Pekalongan adalah sebagai berikut:

- 1) mengembangkan sistem interaksi antar ruang wilayah terutama perhubungan dan prasarana wilayah;
- 2) menjamin pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Kabupaten Pekalongan, dengan membuka wilayah yang secara geografis relatif terisolir dibandingkan dengan wilayah lainnya;
- 3) menjaga dan melestarikan lingkungan dengan pemantapan kawasan yang berfungsi lindung dan pengarahannya pemanfaatan kawasan peruntukan budidaya;
- 4) mengembangkan perekonomian berbasis potensi ekonomi lokal dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumberdaya alam dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan dan pembangunan yang berkelanjutan, untuk memperkuat pertumbuhan ekonomi wilayah;
- 5) mengembangkan industri yang berwawasan lingkungan, didukung oleh pengembangan pertanian dan perikanan/kelautan yang mantap;
- 6) mengembangkan sistem prasarana wilayah terpadu, sehingga tercipta suatu susunan interrelasi dan interkoneksi jaringan masing-masing komponen prasarana dan sarana wilayah; dan
- 7) pengembangan kawasan-kawasan khusus yang perlu mendapat perhatian seperti kawasan yang perlu dikendalikan perkembangannya, maupun kawasan yang perlu dipacu perkembangannya.

Potensi pengembangan wilayah Kabupaten Pekalongan sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 3 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pekalongan Tahun 2020-2040. Sedangkan potensi pengembangan wilayah Kabupaten Pekalongan sebagai kawasan strategis provinsi berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 16 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 6 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2009-2029 terdiri atas: wilayah pengembangan Petanglong yang merupakan kawasan regional yang memiliki keterkaitan pengembangan secara ekonomi, sosial, dan/atau budaya dengan cakupan daerah meliputi Kota Pekalongan, Kabupaten Batang, dan Kabupaten Pekalongan.

Dalam rangka meningkatkan investasi dan pertumbuhan ekonomi kawasan yang berdampak pada perekonomian regional dan nasional, dilakukan percepatan pembangunan di Kawasan Kendal Semarang-Salatiga-Demak-Grobogan, Kawasan Purworejo-Wonosobo-Magelang-Temanggung, dan Kawasan Brebes-Tegal- Pemasang. Selanjutnya untuk mendukung dan memberikan nilai tambah pembangunan kawasan tersebut dilakukan pengembangan pendukung diantaranya: Kawasan Kawasan Petanglong yang terdiri atas Kota Pekalongan-Kabupaten Batang- Kabupaten Pekalongan. Sebagai pedoman percepatan pembangunan di kawasan tersebut Pemerintah telah menetapkan Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi Kawasan Kendal-Semarang-Salatiga-Demak-Grobogan, Kawasan Purworejo-Wonosobo-Magelang-Temanggung, dan Kawasan Brebes-Tegal-Pemasang, dengan lampiran Rencana Induk Pembangunan Kawasan (Rencana Induk). Rencana Induk dimaksud berfungsi sebagai pedoman bagi Menteri dan Kepala Lembaga untuk menetapkan kebijakan sektoral dalam rangka pelaksanaan percepatan pembangunan Kawasan dan pedoman untuk penyusunan kebijakan percepatan pembangunan kawasan dimaksud pada tingkat provinsi dan kabupaten/kota terkait.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2019 di Kabupaten Pekalongan terdapat 7 Program/Proyek dalam strategis, yaitu:

- 1) Pembangunan RSUD Kesesi.
- 2) Pembangunan waduk sumber air baku SPAM.

- 3) Pengendalian banjir sistem sungai.
- 4) Penyempurnaan sistem banjir.
- 5) Pelebaran dan peningkatan jalan.
- 6) Pengembangan TPST.
- 7) Revitalisasi pasar

Selain program/proyek strategis tersebut dalam Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2019 juga terdapat program lintas kawasan yang dilaksanakan di Kabupaten Pekalongan, yaitu:

- 1) Pengembangan amenities pariwisata berbasis *homestay*/desa wisata.
- 2) Penanggulangan dan pencegahan stunting dan gizi buruk.
- 3) Pembangunan dan pengembangan prasarana SKM unggulan.

#### **d. Rencana Pembangunan Daerah**

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN), mengamanatkan kepada Pemerintah Daerah untuk menyusun dokumen perencanaan pembangunan, baik jangka panjang (20 tahun), jangka menengah (5 tahun) maupun perencanaan tahunan. Penyusunan dokumen perencanaan daerah, selain diatur dalam UU-SPPN juga diatur dalam Undang-Undang nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Pada pasal 263 UU Pemerintahan Daerah, mengamanatkan kepada pemerintah daerah untuk menyusun dokumen perencanaan pembangunan daerah.

Pemberian kewenangan kepada daerah seperti yang termuat dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja dimaksudkan agar daerah dapat meningkatkan pelayanan dan kesejahteraan masyarakat dalam mengembangkan demokrasi serta meningkatkan pemerataan pembangunan yang didukung dengan penyelenggaraan tata pemerintahan yang baik (*good governance*). Konsekuensi penerimaan kewenangan secara luas, nyata dan bertanggung jawab tersebut, implementasinya dilakukan dengan terencana dan terarah serta mempertimbangan berbagai potensi dan keunggulan yang dimiliki daerah. Implementasi terencana dan terarah ini terwujud dalam sebuah dokumen perencanaan pembangunan daerah dengan memedomani beberapa ketentuan mendasar penyusunan



perencanaan pembangunan daerah yang telah ada. Perencanaan pembangunan daerah adalah suatu proses penyusunan tahapan kegiatan yang melibatkan berbagai unsur pemangku kepentingan di dalamnya, guna pemanfaatan dan pengalokasian sumberdaya yang ada, dalam rangka meningkatkan kesejahteraan sosial dalam suatu lingkungan wilayah/daerah dalam jangka waktu tertentu.

Saat ini, dokumen rencana pembangunan jangka panjang daerah Kabupaten Pekalongan sebagaimana tertuang di dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 9 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2005-2025 (Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2010 Nomor 9, Tambahan Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 17). Di dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 9 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2005-2025 menyebutkan visi pembangunan jangka panjang Kabupaten Pekalongan adalah **Kabupaten Pekalongan yang Maju, Adil, dan Sejahtera**. Adapun misi rencana pembangunan jangka panjang daerah Kabupaten Pekalongan antara lain:

- 1) Mewujudkan daya saing daerah;
- 2) Mewujudkan kehidupan ekonomi masyarakat yang berkualitas;
- 3) Mewujudkan penyelenggaraan tata pemerintahan yang baik dan demokratis;
- 4) Mewujudkan pemerataan pembangunan yang berkeadilan;
- 5) Mewujudkan pemberdayaan masyarakat yang berkeadilan sosial;
- 6) Mewujudkan pelayanan dasar yang berkualitas;
- 7) Mewujudkan pengelolaan sumber daya alam yang berkesinambungan untuk kesejahteraan masyarakat; dan
- 8) Mewujudkan masyarakat yang berakhlak mulia, bermoral, beretika, berbudaya dan beradab serta beriman dan bertaqwa terhadap Tuhan Yang Maha Esa.

Sementara itu, dokumen rencana pembangunan jangka menengah daerah Kabupaten Pekalongan sebagaimana tertuang di dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 5 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2021-2026 (Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2021 Nomor 5, Tambahan Lembaran Daerah

Kabupaten Pekalongan Nomor 96). Visi pembangunan jangka menengah Kabupaten Pekalongan Tahun 2021-2026 merupakan visi kepala daerah dan wakil kepala daerah terpilih dalam pelaksanaan pemilihan umum kepala daerah (Pemilukada) tahun 2020. Visi tersebut menggambarkan arah pembangunan atau kondisi masa depan yang ingin diraih atau diwujudkan (*desired future*) selama masa jabatan kepala daerah dan wakil kepala daerah tersebut. Visi pembangunan jangka menengah Kabupaten Pekalongan sesuai dengan visi kepala daerah dan wakil kepala daerah terpilih tahun 2021-2026 adalah sebagai berikut: **“Terwujudnya Masyarakat Kabupaten Pekalongan Yang Sejahtera, Adil, Merata (Setara) dan Berbudaya Gotong Royong”**.

Misi rencana pembangunan jangka menengah daerah Kabupaten Pekalongan antara lain:

- 1) Memperkokoh kerukunan hidup beragama yang dilandasi dengan nilai-nilai nasionalisme dan gotong royong;
- 2) Menciptakan pemerintahan yang bersih, berwibawa, dan inovatif berbasis kemajuan teknologi informasi;
- 3) Menumbuhkembangkan ekonomi kerakyatan, investasi, peluang pasar dalam rangka mengurangi pengangguran dan kemiskinan berlandaskan potensi lokal;
- 4) Mewujudkan sumberdaya manusia yang berkualitas, berdaya saing, berbudi luhur berlandaskan nilai-nilai keadilan dan mengedepankan kearifan budaya lokal; serta
- 5) Meningkatkan kualitas infrastruktur publik yang merata, pengurangan resiko bencana berlandaskan daya dukung dan kelestarian lingkungan.

#### **e. Aspek Daya Saing Daerah Fokus Fasilitas Wilayah/Infrastruktur**

Daya saing daerah merupakan salah satu aspek tujuan penyelenggaraan otonomi daerah sesuai dengan potensi, kekhasan, dan unggulan daerah. Daya saing (*competitiveness*) merupakan salah satu faktor kunci keberhasilan pembangunan ekonomi yang berhubungan dengan tujuan pembangunan daerah dalam mencapai tingkat kesejahteraan yang tinggi dan berkelanjutan. Kemampuan ekonomi Daerah dalam kaitannya dengan daya saing daerah adalah bahwa kapasitas ekonomi daerah harus memiliki daya tarik (*attractiveness*) bagi pelaku ekonomi yang telah berada dan akan masuk ke suatu daerah untuk menciptakan *multiflier effect* bagi peningkatan daya saing daerah.

Aspek daya saing daerah terdiri kemampuan ekonomi daerah, fasilitas wilayah/infrastruktur, iklim berinvestasi dan sumber daya manusia. Berkaitan dengan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan maka hanya akan dibahas mengenai fokus fasilitas wilayah/infrastruktur.

Salah satu aspek yang mendukung daya saing Daerah adalah keberadaan infrastruktur perhubungan, yang akan memudahkan akses distribusi barang dan jasa. Hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Aksesibilitas Wilayah, Kabupaten Pekalongan berbatasan dengan Laut Jawa dan Kota Pekalongan di utara, Kabupaten Batang di timur, Kabupaten Banjarnegara di selatan, serta Kabupaten Pemalang dan Kabupaten Purbalingga di barat. Kabupaten Pekalongan berada di jalur pantura yang menghubungkan Jakarta-Semarang-Surabaya.
- 2) Perhubungan Darat di Kabupaten Pekalongan, sampai dengan akhir tahun 2021 didukung dengan 5 buah Terminal Tipe C yang dikelola Pemerintah Kabupaten Pekalongan dan 1 buah terminal yang dikelola oleh Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, 25 perusahaan angkutan penumpang beserta 571 armadanya dan 76 perusahaan angkutan barang beserta 3.531 armadanya sangat mendukung perekonomian daerah;
- 3) Prasarana jalan, berdasarkan status jalan Kabupaten Pekalongan di tahun 2020 mempunyai 9,20 km Jalan Nasional, 86,39 km jalan provinsi dan 669,90 km jalan kabupaten. Jumlah jalan yang kondisi baik di tahun 2020 sebesar 514,548 km dan jalan kondisi sedang sebesar 113,288 km (93,72%) naik di bandingkan kondisi jalan baik di tahun 2019 sebesar 493,376 km dan jalan kondisi sedang sebesar 125,781 km (92,43%) dari jumlah seluruh panjang jalan Kabupaten Pekalongan sebesar 669,895 km. Hal ini menunjukkan pembangunan infrastruktur jalan mendapat perhatian yang lebih baik dari tahun sebelumnya.
- 4) Adanya pelaksanaan program pembangunan dan pemeliharaan jalan dan jembatan di Kabupaten Pekalongan difokuskan untuk mendukung program nasional pembangunan jalan tol trans Jawa. Jalan Tol Trans Jawa adalah jaringan jalan tol antar kota-kota di pulau Jawa dengan tujuan utama menghubungkan dua kota terbesar di Indonesia, Jakarta dan Surabaya melalui jalan tol. Hal ini didukung pula adanya exit toll di Kecamatan Bojong sehingga mempermudah aksesibilitas menuju ibukota Kabupaten Pekalongan di Kecamatan Kajen maupun wilayah lainnya.

## **2. Praktik Penyelenggaraan dan Permasalahan yang Dihadapi**

Alenia ke IV Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 mengamanatkan bahwa Pemerintah Negara Kesatuan Republik Indonesia melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Sebagai implementasi dari amanat tersebut dilaksanakan pembangunan nasional yang bertujuan untuk mewujudkan masyarakat adil dan sejahtera yang senantiasa memperhatikan hak atas penghidupan dan perlindungan bagi setiap warga negaranya dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pembangunan nasional bertujuan mewujudkan masyarakat adil dan makmur yang merata baik material dan spiritual berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang merdeka, bersatu, dan berkedaulatan rakyat dalam suasana perikehidupan bangsa yang aman, tertib, dan dinamis dalam lingkungan yang merdeka, bersahabat, dan damai. Pembangunan nasional yang mencakup seluruh aspek kehidupan bangsa diselenggarakan bersama oleh masyarakat, pemerintah dan pemerintah daerah. Masyarakat menjadi pelaku utama pembangunan. Pemerintah dan pemerintah daerah berkewajiban mengarahkan, membimbing, melindungi, serta menumbuhkan suasana dan iklim yang menunjang.

Dengan semakin pesatnya pertumbuhan penduduk beserta kompleksnya permasalahan yang menyertainya, maka tuntutan untuk diberlakuannya otonomi daerah merupakan tuntutan yang tidak bisa ditawar-tawar lagi. Disamping itu, sudah saatnya pemerintah pusat memberikan kepercayaan kepada pemerintah daerah untuk bersikap mandiri dalam pemberdayaan daerah. Pelimpahan wewenang pemerintah pusat dalam kerangka otonomi daerah merupakan sebuah strategi untuk mendemokratisasikan sistem politik dan sekaligus menyelaraskan pencapaian pembangunan yang berkelanjutan. Dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, merupakan momentum tepat untuk melaksanakan otonomi daerah yang tujuan utamanya adalah:

- a. Meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan publik untuk kesejahteraan masyarakat.
- b. Menciptakan efisien dan efektivitas pengelolaan sumber daya daerah.
- c. Memberdayakan dan menciptakan ruang bagi masyarakat untuk berpartisipasi dalam proses pembangunan.

Pasal 18A ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 mengamanatkan agar hubungan keuangan, pelayanan umum, serta pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya lainnya antara pemerintah dan pemerintah daerah diatur dan dilaksanakan secara adil dan selaras berdasarkan undang-undang. Pemerintah pada hakikatnya mengemban tiga fungsi utama yakni fungsi distribusi, fungsi stabilisasi, dan fungsi alokasi. Fungsi distribusi dan fungsi stabilisasi pada umumnya lebih efektif dan tepat dilaksanakan oleh pemerintah, sedangkan fungsi alokasi oleh pemerintahan daerah yang lebih mengetahui kebutuhan, kondisi, dan situasi masyarakat setempat. Pembagian ketiga fungsi dimaksud sangat penting sebagai landasan dalam penentuan dasar-dasar perimbangan keuangan antara pemerintah dan pemerintahan daerah.

Penyelenggaraan pemerintahan daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kemampuan keuangan pemerintah daerah akan menentukan kapasitas pemerintah daerah dalam menjalankan fungsi-fungsi pemerintah, yaitu melaksanakan pelayanan publik (*public service function*) dan melaksanakan pembangunan (*development function*). Lebih lanjut berikut akan diuraikan mengenai praktik penyelenggaraan dan permasalahan yang dihadapi di Kabupaten Pekalongan:

#### **a. Keuangan Daerah**

Penyerahan sumber keuangan Daerah baik berupa pajak daerah dan retribusi daerah maupun berupa dana perimbangan merupakan konsekuensi dari adanya penyerahan urusan pemerintahan kepada daerah yang diselenggarakan berdasarkan asas otonomi. Untuk menjalankan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya, daerah harus mempunyai sumber keuangan agar daerah tersebut mampu memberikan pelayanan dan kesejahteraan kepada rakyat di daerahnya. Pemberian sumber keuangan kepada daerah harus seimbang dengan beban atau



urusan pemerintahan yang diserahkan kepada daerah. Keseimbangan sumber keuangan ini merupakan jaminan terselenggaranya urusan pemerintahan yang diserahkan kepada daerah. Ketika daerah mempunyai kemampuan keuangan yang kurang mencukupi untuk membiayai urusan pemerintahan dan khususnya urusan pemerintahan wajib yang terkait pelayanan dasar, Pemerintah Pusat dapat menggunakan instrumen DAK untuk membantu daerah sesuai dengan prioritas nasional yang ingin dicapai.

Dalam penerapan, perencanaan keuangan daerah selama ini tercermin dalam APBD yang merupakan dasar pengelolaan keuangan daerah dalam masa 1 tahun anggaran. APBD tersebut terdiri dari pendapatan daerah, belanja daerah, dan pembiayaan daerah. Sebagai instrumen kebijakan APBD menduduki posisi sentral dalam upaya pengembangan kapabilitas dan efektivitas pemerintah daerah. APBD digunakan sebagai alat untuk menentukan besarnya pendapatan dan pengeluaran, membantu pengambilan keputusan dan perencanaan pembangunan, otorisasi pengeluaran di masa akan datang, sumber pengembangan ukuran standar untuk evaluasi kinerja, alat untuk memotivasi pegawai, dan alat koordinasi bagi semua aktivitas dari berbagai unit kerja. Sumber penerimaan daerah terdiri dari PAD, dana perimbangan, dan pendapatan lain yang sah. Perencanaan keuangan daerah di Kabupaten Pekalongan selama ini didasarkan atas pertimbangan beberapa faktor sebagai berikut:

- 1) Perkembangan asumsi perekonomian yang global dan nasional yang berdampak pada pertumbuhan ekonomi daerah.
- 2) Kebijakan fiskal pemerintah pusat yang mempengaruhi kondisi keuangan daerah.
- 3) Proyeksi pendapatan asli daerah yang dicapai dalam tahun penganggaran berkenaan yang akan berpengaruh pada kemampuan belanja daerah.

Selain itu, Pemerintah Daerah Kabupaten Pekalongan juga tetap mengacu kepada aturan yang berlaku dengan mensinkronkan program nasional dengan program yang telah dicanangkan oleh pemerintah daerah dengan dasar aturan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah. Dapat dilihat bahwa perencanaan keuangan daerah ke depan praktis hanya bisa dilakukan untuk PAD, karena



PAD yang berada dalam kewenangan pemerintah daerah. Sedangkan dana perimbangan dan dana transfer daerah lainnya sangat sulit direncanakan karena bukan kewenangan pemerintah daerah. Perencanaan keuangan daerah untuk 5 tahun dan ke depannya tetap dilakukan, walaupun berfokus pada PAD. Hal ini dilakukan dengan menghitung potensi PAD, sehingga bisa diperoleh gambaran kira-kira berapa PAD ke depannya. Namun demikian, ini hanya akurat jika tidak ada perubahan aturan, tarif pajak, dan lain-lain. Sedangkan untuk sumber dana yang berasal dari transfer pusat sangat sulit dilakukan. Paling mungkin hanya proyeksi dari trend yang ada.

Adapun perkiraan anggaran yang dibutuhkan untuk mendukung perencanaan keuangan daerah untuk 5 tahun dan kedepannya cukup besar, namun hal tersebut bukan kepastian, karena sifatnya indikatif. Selain itu, ada masalah konsistensi karena perencanaan anggaran di dokumen perencanaan berbeda dengan yang ada di dokumen penganggaran. Sementara itu terdapat dukungan pendanaan dari pemerintah pusat dan daerah, namun tidak bisa memenuhi semua kebutuhan. Berdasarkan penjelasan di atas, maka perencanaan keuangan daerah seharusnya tidak berdasarkan asumsi-asumsi indikatif tapi berdasarkan sumber pendapatan yang riil dan konkrit. PAD adalah sumber pendapatan daerah yang riil dan konkrit. Dengan kapasitas pemerintah daerah yang terus meningkat intensifikasi dan ekstensifikasi obyek PAD bisa terus ditingkatkan.

### **1) Kemampuan Keuangan Daerah**

Kemampuan keuangan daerah pada dasarnya adalah kemampuan dari pemerintah daerah dalam meningkatkan pendapatan asli daerahnya sendiri. Menurut Munir dkk (2004:105), ciri utama yang menunjukkan suatu daerah mampu berotonomi terletak pada kemampuan keuangan daerah, artinya daerah otonom harus memiliki kewenangan dan kemampuan untuk menggali sumber-sumber keuangan sendiri, mengelola dan menggunakan keuangan sendiri yang cukup memadai untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerahnya. Mengukur kemampuan keuangan daerah dapat dilihat dari rasio derajat otonomi fiskal (DOF) dan rasio indeks kemampuan rutin (IKR). Menurut Reksohadiprodjo (2000) dalam Munir dkk (2004, h.106), DOF dapat diukur dengan menghitung:

$$DOF = \frac{\text{Pendapatan Asli Daerah (PAD)}}{\text{Total Pendapatan Daerah (TPD)}}$$

Melalui perspektif pembiayaan daerah, kemampuan keuangan daerah tercermin dari Indeks Kemampuan Rutin (IKR). Radianto (1997) dalam Munir dkk (2004, h.159) mendefinisikan IKR adalah ukuran yang menggambarkan sejauh mana kemampuan PAD suatu daerah dapat membiayai belanja rutinnya. IKR diketahui dengan menghitung:

$$IKR = \frac{\text{Pendapatan Asli Daerah (PAD)}}{\text{Total Belanja Rutin}}$$

Tolak ukur kemampuan keuangan daerah ditunjukkan dalam skala interval DOF dan IKR yaitu:

**Tabel 5. Kategori Kemampuan Keuangan Daerah**

DOF (%)	Kemampuan Keuangan	IKR (%)
0,00 -10,00	Sangat Kurang	0,00 -10,00
10,01 -20,00	Kurang	10,01 -20,00
20,01 -30,00	Sedang	20,01 -30,00
30,01 -40,00	Cukup	30,01 -40,00
40,01 -50,00	Baik	40,01 -50,00
>50,01	Sangat Baik	>50,01

Sumber: Munir, 2004

Berdasarkan Hasil perhitungan DOF dan IKR maka didapatkan hasil perhitungan sebagai berikut:

**Tabel 6. Derajat Otonomi Fiskal dan Indeks Kemampuan Rutin Kabupaten Pekalongan Tahun 2017-2021 (Milyar Rupiah)**

Uraian	Realisasi APBD				
	2017	2018	2019	2020	2021
PAD	305.394,27	311.288,14	341.344,41	341.786,55	n/a
TPD	2.067.925,00	2.101.449,30	2.175.771,29	2.061.683,56	n/a
Belanja Rutin	1.663.838,11	1.819.039,47	1.791.600,19	1.665.646,37	n/a
<b>DOF/</b>	<b>14,76%</b>	<b>14,81%</b>	<b>15,68%</b>	<b>16,57%</b>	n/a
<b>Ket.</b>	<b>Kurang</b>	<b>Kurang</b>	<b>Kurang</b>	<b>Kurang</b>	n/a
<b>IKR/</b>	<b>18,35%</b>	<b>17,11%</b>	<b>19,05%</b>	<b>20,51%</b>	n/a
<b>Ket.</b>	<b>Kurang</b>	<b>Kurang</b>	<b>Kurang</b>	<b>Sedang</b>	n/a

Sumber: BPS Kabupaten Pekalongan (Data diolah)

Berdasarkan pada tabel di atas, derajat otonomi fiskal Kabupaten Pekalongan sejak tahun 2017 sampai dengan tahun 2020 tergolong dalam kategori kurang. Kemudian pada indeks kemampuan rutin Kabupaten Pekalongan pada tahun 2017 sampai dengan tahun 2019 termasuk dalam kategori kurang karena berada pada rentang 10,01%-20,00%. Sedangkan pada tahun 2020 berada pada kategori sedang karena berada pada rentang 20,01%-30,00%.

## **2) Kinerja Keuangan Daerah**

Kinerja keuangan merupakan tingkat pencapaian suatu target kegiatan keuangan pemerintah daerah yang diukur melalui indikator-indikator keuangan yang dapat dinilai dari hasil pertanggungjawaban pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Mardiasmo (2002) mengungkapkan pengukuran kinerja keuangan pemerintah daerah dilakukan untuk memenuhi 3 tujuan yaitu: memperbaiki kinerja pemerintah, membantu mengalokasikan sumber daya dan pembuatan keputusan, serta mewujudkan pertanggung-jawaban publik dan memperbaiki komunikasi kelembagaan.

### **a) Kemandirian Keuangan Daerah**

Di dalam Pasal 11 Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 19 Tahun 2020 tentang Pengukuran Indeks Pengelolaan Keuangan Daerah disebutkan bahwa kondisi keuangan daerah mencakup indikator:

- a) Kemandirian keuangan;
- b) Fleksibilitas keuangan;
- c) Solvabilitas operasional;
- d) Solvabilitas jangka pendek;
- e) Solvabilitas jangka panjang; dan
- f) Solvabilitas layanan.

Selanjutnya disebutkan dalam Lampiran Peraturan Menteri Dalam Negeri ini pada Huruf A angka 5 bahwa kondisi keuangan daerah adalah kemampuan keuangan suatu pemerintah daerah untuk memenuhi kewajibannya (kemandirian keuangan, fleksibilitas keuangan, solvabilitas operasional, solvabilitas jangka pendek, solvabilitas jangka panjang, dan solvabilitas layanan), mengantisipasi keuangannya secara efisien dan efektif. Kemandirian keuangan adalah suatu kondisi pemerintah daerah tidak rentan terhadap sumber pendanaan di luar kendali atau pengaruhnya, baik

dari sumber-sumber dalam negeri maupun luar negeri. Adapun formulanya adalah sebagai berikut:

$$\text{Kemandirian Keuangan} = \frac{\text{Total PAD}}{\text{Total Pendapatan}}$$

Rasio kemandirian ditunjukkan oleh rasio PAD terhadap total pendapatan serta rasio transfer ke daerah (termasuk di dalamnya dana perimbangan) terhadap total pendapatan. Dua rasio yang mewakili tersebut, meskipun menunjukkan kemandirian daerah, namun memiliki makna yang berbeda atas angka-angkanya. Rasio PAD terhadap totalnya memiliki makna yang berkebalikan dengan rasio transfer terhadap total pendapatan. Semakin besar angka rasio PAD maka kemandirian daerah semakin besar. Sebaliknya, makin besar angka rasio transfer, maka akan semakin kecil tingkat kemandirian daerah dalam mendanai belanja daerah. Oleh karena itu, daerah yang memiliki tingkat kemandirian yang baik adalah daerah yang memiliki rasio PAD yang tinggi sekaligus rasio transfer yang rendah (Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2011).

Rasio kemandirian keuangan daerah (rasio KKD) menunjukkan kemampuan pemerintah daerah dalam membiayai sendiri kegiatan pemerintahan, pembangunan dan pelayanan kepada masyarakat yang telah membayar pajak dan retribusi sebagai sumber pendapatan yang diperlukan daerah yang dapat diformulasikan (Halim, 2002) sebagai berikut :

$$\text{Rasio KKD} = \frac{\text{Pendapatan Asli Daerah}}{\text{Bantuan Pemerintah Pusat/Provinsi dan Pinjaman}} \times 100\%$$

Berdasarkan formula di atas dapat diketahui bahwa rasio KKD menggambarkan sejauh mana ketergantungan daerah terhadap sumber dana eksternal. Semakin tinggi rasio ini berarti tingkat ketergantungan daerah terhadap bantuan pihak eksternal (terutama pemerintah pusat dan provinsi) semakin rendah, dan sebaliknya. Semakin tinggi rasio ini, maka semakin tinggi partisipasi masyarakat dalam membayar pajak dan retribusi daerah yang merupakan komponen dari PAD.

Rasio kemandirian keuangan daerah ini erat kaitannya dengan pola hubungan antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah. Paul Hersey dan Kenneth Blanchard (dalam Halim, 2001) mengemukakan mengenai

hubungan antara pemerintah pusat dan daerah dalam pelaksanaan otonomi daerah terutama dalam pelaksanaan undang-undang tentang perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah yaitu sebagai berikut:

- 1) Pola hubungan instruktif, yaitu peranan pemerintah pusat lebih dominan dari pada kemandirian daerah (daerah tidak mampu melaksanakan otonomi daerah secara finansial).
- 2) Pola hubungan konsultatif, yaitu campur tangan pemerintah sudah mulai berkurang dan lebih banyak pada pemberian konsultasi karena daerah dianggap sedikit lebih mampu melaksanakan otonomi daerah.
- 3) Pola hubungan partisipatif, yaitu pola dimana peranan pemerintah pusat semakin berkurang mengingat tingkat kemandirian daerah otonom bersangkutan mendekati mampu melaksanakan urusan otonomi. Peran pemberian konsultasi beralih ke peran partisipasi pemerintah pusat.
- 4) Pola hubungan delegatif, yaitu campur tangan pemerintah pusat sudah tidak ada lagi karena daerah telah benar-benar mampu dan mandiri dalam melaksanakan urusan otonomi daerah. Pemerintah pusat siap dan dengan keyakinan penuh mendelegasikan otonomi keuangan kepada pemerintah daerah.

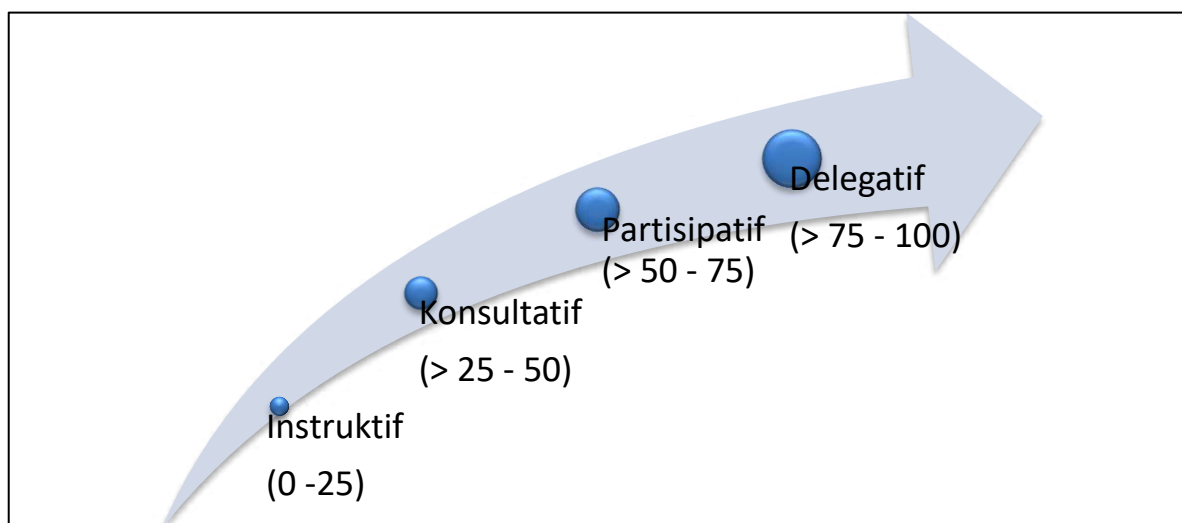
Pola hubungan pemerintah pusat dan pemerintah daerah, dan kemandirian serta kemampuan keuangan daerah dapat dilihat sebagai berikut:

**Tabel 7. Pola Hubungan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, dan Kemandirian serta Kemampuan Keuangan Daerah**

<b>Kemampuan Keuangan</b>	<b>Rasio Kemandirian (%)</b>	<b>Pola Hubungan</b>
Rendah sekali	0 – 25	Instruktif
Rendah	> 25 – 50	Konsultatif
Sedang	> 50 – 75	Partisipatif
Tinggi	> 75 – 100	Delegatif

Sumber: Halim (2001)

**Gambar 4. Pola Hubungan Kemampuan Keuangan Daerah**



Keberhasilan kemampuan keuangan daerah dalam melaksanakan otonomi daerah salah satunya dilihat dari kemandirian keuangan daerah tersebut. Suatu daerah yang sudah mandiri dalam aspek keuangan diharapkan bisa melaksanakan pembangunan dan pelayanan kepada masyarakat tanpa mengharapkan transfer dana dari pemerintah pusat. Rasio kemandirian keuangan daerah dihitung dengan cara membandingkan jumlah penerimaan pendapatan asli daerah dibagi dengan jumlah pendapatan transfer dari pemerintah pusat dan propinsi serta pinjaman daerah. Rasio kemandirian keuangan daerah adalah perbandingan antara jumlah penerimaan PAD dengan jumlah pendapatan transfer serta pinjaman daerah. Semakin tinggi rasio kemandirian keuangan daerah berarti kemandirian keuangan daerah Kabupaten Pekalongan semakin baik.

Berikut ini adalah perhitungan kemandirian keuangan daerah Kabupaten Pekalongan:

**Tabel 8. Kemandirian Keuangan Daerah, Kemampuan Keuangan Daerah, dan Pola Hubungan Kabupaten Pekalongan Tahun 2017-2021 (Milyar Rupiah)**

Uraian	Realisasi APBD				
	2017	2018	2019	2020	2021
<b>PAD</b>	305.394,27	311.288,14	341.344,41	341.786,55	n/a
<b>Dana Perimbangan</b>	1.282.878,56	1.288.217,21	1.314.991,89	1.206.915,40	n/a
<b>TPD</b>	2.067.925,00	2.101.449,30	2.175.771,29	2.061.683,56	n/a
<b>KKD PMD 19/2020</b>	<b>0,14</b>	<b>0,14</b>	<b>0,15</b>	<b>0,16</b>	n/a
<b>KKD Halim</b>	<b>23%</b>	<b>24%</b>	<b>26%</b>	<b>28%</b>	n/a



Uraian	Realisasi APBD				
	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Kemam-puan Keuangan</b>	<b>Rendah</b>	<b>Rendah</b>	<b>Rendah</b>	<b>Rendah</b>	n/a
<b>Pola Hubungan</b>	<b>Konsultatif</b>	<b>Konsultatif</b>	<b>Konsultatif</b>	<b>Konsultatif</b>	n/a

Sumber: BPS Kabupaten Pekalongan (Data diolah)

Berdasarkan pada tabel di atas, menunjukkan bahwa rasio kemandirian keuangan daerah Kabupaten Pekalongan dari tahun 2017 sampai dengan 2020 tergolong pada kemampuan keuangan yang rendah dengan pola yang konsultatif.

#### **b) Efektivitas Pendapatan Asli Daerah**

Rasio efektivitas atas pendapatan asli daerah ini menggambarkan kemampuan pemerintah dalam mengumpulkan seluruh sumber pendapatan asli daerah sesuai dengan jumlah PAD yang telah ditargetkan. Menurut Mahsun (2006, 187), rasio ini diukur melalui perbandingan:

$$EKD = \frac{\text{Realisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD)}}{\text{Target Penerimaan PAD}}$$

Dasar Penilaian atas efektivitas PAD menurut Mahsun (2006) sebagai berikut:

**Tabel 9. Penilaian Efektivitas Keuangan Daerah**

<b>Efektivitas Keuangan Daerah</b>	<b>Rasio Efektivitas</b>
Efektif	>100%
Efektif Berimbang	=100%
Tidak Efektif	<100%

Sumber: Mahsun, 2006

Berikut ini adalah perhitungan efektivitas pendapatan asli daerah Kabupaten Pekalongan:

**Tabel 10. Efektivitas Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2016-2020 (Milyar Rupiah)**

Uraian	Realisasi APBD				
	2017	2018	2019	2020	2021
<b>APBD PAD</b>	305.394,27	311.288,14	341.344,41	341.786,55	n/a
<b>Target RPJMD</b>	287.816,34	301.274,78	324.151,18	349.186,17	n/a
<b>EKD</b>	106%	103%	105%	97%	n/a
<b>Ket.</b>	<b>Efektif</b>	<b>Efektif</b>	<b>Efektif</b>	<b>Tidak Efektif</b>	n/a

Sumber: BPS Kabupaten Pekalongan Data diolah

Berdasarkan pada tabel di atas, menunjukkan bahwa efektivitas keuangan daerah untuk tahun 2017 sampai dengan tahun 2019 tergolong pada kategori yang efektif dan pada 2020 tergolong pada kategori yang tidak efektif.

### c) Kapasitas Fiskal Daerah

Di dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 116/PMK.07/2021 tentang Peta Kapasitas Fiskal Daerah disebutkan bahwa Kapasitas Fiskal Daerah adalah kemampuan keuangan masing-masing daerah yang dicerminkan melalui pendapatan daerah dikurangi dengan pendapatan yang penggunaannya sudah ditentukan dan belanja tertentu. Peta Kapasitas Fiskal Daerah adalah gambaran kemampuan keuangan daerah yang dikelompokkan berdasarkan indeks kapasitas fiskal daerah. Peta Kapasitas Fiskal Daerah dapat digunakan untuk: pertimbangan dalam penetapan daerah penerima hibah; penentuan besaran dana pendamping oleh pemerintah daerah, jika dipersyaratkan; dan/atau penggunaan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Penghitungan Kapasitas Fiskal Daerah kabupaten/kota didasarkan pada formula sebagai berikut:  $KFD \text{ kabupaten/kota-}i = \text{pendapatan} - [\text{pendapatan yang penggunaannya sudah ditentukan} + \text{belanja tertentu}]$ . Pendapatan meliputi: a. Pendapatan Asli Daerah; b. Pendapatan Transfer; dan c. Lain-lain Pendapatan Yang Sah. Pendapatan yang penggunaannya

sudah ditentukan meliputi: a. Dana Bagi Hasil Cukai Hasil Tembakau; b. Dana Alokasi Khusus Fisik; c. Dana Alokasi Khusus Nonfisik; d. Dana Otonomi Khusus; e. Dana Desa; dan f. Hibah. Dana Alokasi Khusus Nonfisik tidak termasuk Dana Tunjangan Profesi Guru Pegawai Negeri Sipil Daerah, Dana Tambahan Penghasilan Guru Pegawai Negeri Sipil Daerah, dan Tunjangan Khusus Guru Pegawai Negeri Sipil Daerah. Belanja tertentu meliputi: a. Belanja Pegawai; b. Belanja Bunga; c. Belanja Bagi Hasil; dan d. Alokasi Dana Desa.

Penghitungan indeks Kapasitas Fiskal Daerah kabupaten/kota didasarkan pada formula sebagai berikut: Indeks Kapasitas Fiskal Daerah suatu kabupaten/kota = Kapasitas Fiskal Daerah suatu kabupaten/kota dibagi Total Kapasitas Fiskal Daerah kabupaten/kota per 508 (lima ratus delapan) daerah kabupaten/kota. Berdasarkan indeks Kapasitas Fiskal Daerah kabupaten/kota, daerah kabupaten/kota dikelompokkan dalam 5 (lima) kategori Kapasitas Fiskal Daerah sebagai berikut:

**Tabel 11. Kategori Kapasitas Fiskal Daerah**

<b>Rentang IKFD</b>	<b>Kategori Kapasitas Fiskal Daerah</b>
IKFD < 0,530	sangat rendah
0,530 ≤ IKFD < 0,727	Rendah
0,727 ≤ IKFD < 1,053	Sedang
1,053 ≤ IKFD < 1,838	Tinggi
IKFD ≥ 1,838	sangat tinggi

Sumber: Peraturan Menteri Keuangan Nomor 116/PMK.07/2021

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 116/PMK.07/2021 tentang Kapasitas Fiskal Daerah, Lampiran B mengenai Peta Kapasitas Fiskal Daerah Kabupaten/Kota, Nomor 185 menyebutkan bahwa Kabupaten Pekalongan Indeks KFD 1,256 dengan kategori KFD Tinggi.

#### **b. Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Tujuan pengembangan wilayah Kabupaten Pekalongan dirumuskan sebagai pedoman dalam mengarahkan rencana pengembangannya. Salah satu tujuan pengembangan wilayah tersebut diantaranya adalah mengembangkan sistem interaksi antar ruang wilayah terutama perhubungan dan prasarana wilayah. Pembangunan infrastruktur jaringan transportasi mempunyai peran penting dalam pengembangan suatu wilayah

serta mendukung pertumbuhan sektor-sektor lain. Ketersediaan aksesibilitas ataupun keterjangkauan pelayanan infrastruktur transportasi dapat lebih mempererat dukungan antar wilayah maupun pemerataan pembangunan wilayah. Untuk itu dikembangkan sistem transportasi dan komunikasi dalam wujud sarana (kendaraan) dan prasarana (jaringan jalan). Dari sini timbul jasa angkutan untuk memenuhi kebutuhan perangkutan. Wujud transportasi berupa sarana (kendaraan) inilah yang menjadi aspek utama dalam sektor perhubungan yang menjadi salah satu urusan wajib bagi pemerintah daerah.

Saat ini Kabupaten Pekalongan telah memiliki Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat yang di dalamnya mengatur salah satunya mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Unsur penting dalam urusan perhubungan di Kabupaten Pekalongan adalah lalu lintas dan angkutan jalan. Urusan perhubungan erat kaitannya dalam tugas menyelenggarakan layanan angkutan umum, layanan pengujian kendaraan bermotor dan layanan kelancaran lalu lintas. Akselerasi pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Pekalongan sangat didukung dengan pembangunan di sektor perhubungan. Perhubungan yang lancar dan nyaman memicu distribusi produk barang dan jasa dari satu wilayah ke wilayah yang lain. Distribusi barang dan jasa yang lancar akan menekan biaya produksi dan pada muaranya akan menekan harga pasar. Peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana perhubungan dimaksudkan untuk meningkatkan ketertiban lalu lintas dan kenyamanan pengguna jalan, sehingga diharapkan dapat meminimalisasi resiko yang diakibatkan dalam berlalu lintas.

Pelayanan urusan perhubungan di Kabupaten Pekalongan meliputi perhubungan darat yang dapat dilihat dari jumlah penumpang dan barang yang dapat terangkut oleh angkutan darat yang ada di Kabupaten Pekalongan. Perkembangan pelayanan angkutan darat di Kabupaten Pekalongan tahun 2016-2020 selengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 12. Perkembangan Pelayanan Perhubungan Kabupaten Pekalongan Tahun 2016-2020**

Indikator	Tahun				
	2016	2017	2018	2019	2020
Tingkat pelayanan transportasi daerah (%)	52,50	58,30	62,50	70,00	70,40

Indikator	Tahun				
	2016	2017	2018	2019	2020
Persentase sarana dan prasarana lalu lintas jalan raya (APILL) (%)	45,00	50,00	55,00	60,00	65,00
Rasio ijin trayek (%)	60,00	66,00	70,00	80,00	75,80
Jumlah kendaraan wajib uji kir	4.688	4.792	4.491	4.538	4.259
Jumlah uji kir angkutan umum	6.251	6.484	8.029	7.767	6.106
Jumlah terminal Tipe C	6	5	5	5	5
Jumlah perusahaan angkutan penumpang	120	121	17	25	25
Jumlah armada angkutan penumpang (unit)	380	387	352	566	571
Jumlah perusahaan angkutan barang	567	448	293	71	76
Jumlah armada angkutan barang (unit)	3.554	3.724	3.526	3.781	3.531

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Pekalongan, 2020

Dari tabel di atas dapat dijelaskan sebagai berikut:

1) Fasilitas keselamatan jalan

Tingkat pelayanan transportasi daerah diperoleh dari nilai rata-rata persentase sarana dan prasarana lalu lintas jalan raya berupa Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) dan rasio izin trayek di Kabupaten Pekalongan. Tingkat pelayanan transportasi daerah naik dari tahun 2016 sebesar 52,50% menjadi 70,40% di tahun 2020. Pemasangan APILL dilaksanakan secara bertahap dan rasio ijin trayek akan terus diupayakan agar dapat melayani kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi. Persentase sarana dan prasarana lalu lintas jalan raya berupa Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) naik dari tahun 2016 sebesar 45,00% menjadi sebesar 65,00% di tahun 2020.

2) Angkutan Umum

Rasio ijin trayek naik dari tahun 2016 sebesar 60,00% menjadi sebesar 75,80% di tahun 2020. Sampai dengan tahun 2020 belum ada penambahan trayek baru namun sudah dilakukan tahapan penetapan jalur trayek baru yang meliputi pelaksanaan survey, pembuatan kajian teknis trayek Doro - Petungkriyono dan sudah dibahas serta disepakati di Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan guna mendukung Petungkriyono sebagai destinasi wisata di Kabupaten Pekalongan. Kemudian ada

tambahan pengadaan bus antar jemput anak sekolah pada ruas jalan Talun – Doro – Karangdadap bantuan Kementerian Perhubungan;

3) Uji laik kendaraan

Jumlah capaian uji kir kendaraan bermotor mengalami penurunan dari tahun 2019 sebanyak 7.767 unit menjadi 6.106 unit di tahun 2020 seiring mewabahnya pandemi COVID-19;

4) Terminal Jumlah terminal tipe C di tahun 2016 sebanyak 6 unit dan tahun 2017-2020 berkurang 1 unit yaitu menjadi 5 (lima) unit karena pengalihan pengelolaan Terminal Kajen dari Pemerintah Kabupaten Pekalongan ke Pemerintah Provinsi Jawa Tengah.

Urusan Bidang Perhubungan dilaksanakan melalui 4 program untuk mencapai 6 indikator kinerja. Urusan Bidang Perhubungan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan. Berikut adalah tabel capaian indikator kinerja program bidang perhubungan tahun 2020:

**Tabel 13. Evaluasi Kinerja Program Urusan Perhubungan Kabupaten Pekalongan Tahun 2020**

No.	Program/ Indikator Kinerja	Target Akhir RPJMD 2016-2021	Tahun 2020		Tingkat Capaian Kinerja	Tingkat Capaian Kinerja terhadap RPJMD
			Target	Realisasi		
1	Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas LLAJ					
	a. Persentase sarana dan prasarana terminal dengan kondisi yang baik (%)	100,00	95,00	95,00	100,00	95,00
	b. Persentase alat uji kendaraan bermotor dengan kondisi baik (%)	80,00	70,00	70,00	100,00	87,50
2	Program Peningkatan Pelayanan Angkutan					
	a. Jumlah capaian uji kir kendaraan bermotor	7.798	7.427	6.106	82,21	78,30
	b. Rasio ijin trayek (jumlah jaringan trayek yang terlayani/ jumlah jaringan trayek yang tersedia)	93,30	86,60	85,40	98,61	91,53
3	Program Peningkatan Pengamanan dan Pengendalian Lalu Lintas					



No.	Program/ Indikator Kinerja	Target Akhir RPJMD 2016-2021	Tahun 2020		Tingkat Capaian Kinerja	Tingkat Capaian Kinerja terhadap RPJMD
			Target	Realisasi		
	a. Persentase ketersediaan prasarana keselamatan jalan (%)	100,00	95,00	95,00	100,00	95,00
4	Program Peningkatan Kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
<b>Rata-rata Capaian Kinerja</b>					<b>96,80</b>	
<b>Predikat</b>					<b>Sangat Tinggi</b>	

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Pekalongan, 2022

Berdasarkan tabel di atas, ada 1 indikator kinerja program urusan perhubungan mencapai dan melampaui target RPJMD Tahun 2016- 2021, 3 indikator kinerjanya sama dengan target RKPD tahun 2020, 2 indikator kinerjanya meningkat dengan cukup baik walaupun belum mencapai target RKPD tahun 2020. Indikator kinerja program urusan perhubungan tahun 2020 yang mencapai target ada 4 indikator, presentase ketercapaian sebesar 66,66. Rata-rata capaian kinerja program terkait perhubungan sebesar 96,60 dengan predikat penilaian sangat tinggi. Ada 5 Indikator mencapai target kinerja sangat tinggi, dan 1 indikator dengan predikat tinggi. Adapun capaian indikator kinerja program urusan perhubungan terhadap target akhir RPJMD tahun 2016-2021 menunjukkan bahwa ada 1 indikator telah mencapai target RPJMD 2016-2021.

Permasalahan di bidang perhubungan di Kabupaten Pekalongan antara lain:

- 1) Belum optimalnya penyediaan sarana dan prasarana keselamatan lalu lintas. Presentase sarana dan prasarana lalu lintas jalan raya (APILL) baru mencapai 65,00% di tahun 2020.
- 2) Belum optimalnya pemanfaatan terminal tipe C yang ada di Kabupaten Pekalongan.
- 3) Masih rendahnya kualitas alat uji kendaraan bermotor. Persentase alat uji kendaraan bermotor dengan kondisi baik baru mencapai 70% pada tahun 2020.
- 4) Belum semua wilayah terlayani oleh jaringan trayek. Rasio jaringan trayek tahun 2020 sebesar 85,40%.

Untuk itu, program prioritas Kabupaten Pekalongan urusan pemerintahan bidang perhubungan pada tahun 2021-2026 dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 14. Program Prioritas Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan Kabupaten Pekalongan Tahun 2021-2026**

Program	Indikator Kinerja Program (Outcome)	Kondisi Awal RPJMD		Target (%)					Target Akhir RPJMD 2021-2026
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Penyelenggaraan LLAJ	Persentase Pemenuhan Kebutuhan Rambu Jalan	90	92,87	92,87	94,05	94,89	95,23	95,23	95,23
	Persentase APILL	74,57	74,57	74,57	77,9	80,71	82,95	84,34	84,34
	Persentasae PJU kondisi baik	80	81,86	83,4	84,7	85,81	86,77	87,61	87,61
	Terminal tipe C sesuai standar	42,42	42,42	42,42	48,48	54,55	60,61	60,61	60,61

Sumber: RPJMD Kabupaten Pekalongan Tahun 2021-2026, 2022

Lebih lanjut, rencana program dan kegiatan urusan pemerintahan bidang perhubungan terkait dengan program penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang akan dilaksanakan adalah sebagai berikut:

- 1) Penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota;
- 2) Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/Kota;
- 3) Pengelolaan Terminal Penumpang Tipe C;
- 4) Penerbitan Izin Penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir;
- 5) Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
- 6) Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten/Kota;
- 7) Audit dan Inspeksi Keselamatan LLAJ di Jalan;
- 8) Penetapan Kawasan Perkotaan untuk Pelayanan Angkutan Perkotaan yang Melampaui Batas 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota; dan
- 9) Penetapan Tarif Kelas Ekonomi untuk Angkutan Orang yang Melayani Trayek serta Angkutan Perkotaan dan Perdesaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota.

Penetapan Indikator Kinerja Utama (IKU) Kabupaten Pekalongan dan Indikator Kinerja Daerah (IKD) Terhadap Capaian Kinerja Penyelenggaraan Urusan Pemerintahan disajikan pada tabel berikut:

**Tabel 15. Penetapan Indikator Kinerja Utama (IKU) Urusan Perhubungan Kabupaten Pekalongan Tahun 2022-2026**

Aspek	Formula Indikator	Kondisi Awal RPJMD		Target (%)					Target Akhir RPJMD 2021-2026
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Persentase Infrastruktur perhubungan yang berkeselamatan dalam kondisi baik	Jumlah Infrastruktur perhubungan yang berkeselamatan dalam kondisi baik dibagi jumlah total infrastruktur perhubungan x 100%	43,63	44,40	44,57	46,55	49,76	50,98	51,06	51,06
Persentase kepemilikan KIR	Jumlah kendaraan yang memiliki KIR dibagi jumlah kendaraan wajib uji KIR	71,68	83,85	83,87	83,87	83,89	83,93	83,97	83,97

Sumber: RPJMD Kabupaten Pekalongan Tahun 2021-2026, 2022

Selain itu, seiring berjalannya waktu dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja yang merubah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta ditetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai aturan pelaksana Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, maka materi muatan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat sudah tidak sesuai dengan perkembangan dan kebutuhan hukum, sehingga perlu diganti.

#### **D. Kajian terhadap Implikasi Penerapan Sistem Baru Yang Akan Diatur**

Implikasi penerapan sistem baru yang akan di atur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap aspek kehidupan masyarakat dan dampaknya terhadap aspek beban keuangan daerah, dikemukakan bahwa Peraturan Daerah adalah sebagai dasar hukum untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri (otonom). Urusan rumah tangga daerah berasal dua sumber yaitu otonomi daerah dan tugas pembantuan. Peraturan Daerah dibidang otonomi adalah Peraturan Daerah yang bersumber dari kewenangan atribusi yakni kewenangan yang bersumber dari Undang-Undang, sementara Peraturan Daerah di bidang tugas pembantuan adalah Peraturan Daerah yang bersumber dari kewenangan delegasi.

Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan salah satu produk hukum yang merupakan wujud kepedulian pemerintah daerah terhadap keberlangsungan usaha masyarakat di bidang perekonomian. Akan tetapi, menerapkan dan melaksanakan peraturan di lapangan tidak semudah menuangkannya dalam konsep. Seperti halnya Peraturan Daerah, beberapa kendala yang timbul dari faktor-faktor penghambat tentunya akan menjadi tantangan bagi pemerintah dan juga masyarakat untuk melaksanakan peraturan tersebut. Salah satu kegiatan yang perlu dilakukan untuk mengefektifkan hukum, adalah dengan mengadakan penyuluhan hukum secara teratur. Penyuluhan tersebut bertujuan agar masyarakat dapat memahami hukum yang menjadi salah satu pedoman bagi pergaulan hidup yang damai. Menurut Soerjono Soekanto, efektivitas penegak hukum itu ditentukan oleh beberapa faktor. Faktor-faktor itu antara lain adalah faktor peraturannya, sering terjadi ketidakcocokan atau ketidakserasian antara peraturan perundang-undangan dengan hukum tidak tertulis atau hukum kebiasaan. Faktor lainnya yaitu sarana/prasarana yang diharapkan dapat mendukung dari pelaksanaan hukum itu sendiri. Faktor yang terakhir adalah kesadaran hukum dari masyarakat itu sendiri. Ketiga faktor tersebut menjadi pertimbangan dalam pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga diharapkan setelah ditetapkan menjadi Peraturan Daerah dapat berlaku efektif.

Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diharapkan akan terwujudnya:

1. Ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Peran masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
3. Peran penyelenggara transportasi darat secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat.
4. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat.
5. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu.

Adapun implikasi yang dapat diperoleh dari pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, antara lain:

1. Mempercepat pertumbuhan dan restrukturisasi ekonomi.
2. Memberdayakan sumber daya lokal.
3. Meningkatkan pelayanan publik.
4. Meningkatkan produk domestik regional bruto.
5. Mengembangkan usaha mikro, kecil dan menengah.

Adapun kaitannya dengan dampaknya terhadap aspek beban keuangan, maka pembiayaan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dibebankan kepada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah. Namun dengan adanya beban keuangan ini, diharapkan dapat memberikan hasil timbal balik pula bagi keuangan daerah, yaitu dengan peningkatan pembangunan daerah, maka dapat menjadi pemicu gairah dunia usaha yang akan berdampak pada peningkatan pendapatan daerah bagi Kabupaten Pekalongan.

### **BAB III**

## **EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT**

Bab ini memuat hasil kajian terhadap peraturan perundang-undangan terkait yang memuat kondisi hukum yang ada, keterkaitan antara semua produk perundang-undangan terkait, baik harmonisasi dan sinkronisasi secara vertikal dan horizontal, serta status dari peraturan perundang-undangan yang ada, termasuk peraturan perundang-undangan yang dicabut dan dinyatakan tidak berlaku serta peraturan perundang-undangan yang masih tetap berlaku karena tidak bertentangan dengan peraturan daerah yang baru.

Kajian terhadap peraturan perundang-undangan ini dimaksudkan untuk mengetahui kondisi hukum atau peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai substansi atau materi yang akan diatur. Dalam kajian ini akan diketahui posisi dari peraturan daerah yang baru. Analisis ini dapat menggambarkan tingkat sinkronisasi, harmonisasi peraturan perundang-undangan yang ada serta posisi dari peraturan daerah untuk menghindari terjadinya tumpang tindih pengaturan. Hasil dari penjelasan atau uraian ini menjadi bahan bagi penyusunan landasan filosofis dan yuridis dari pembentukan peraturan daerah, yang akan dibentuk.

Beberapa peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar pertimbangan dan bahan acuan dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain:

#### **A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945) merupakan sumber hukum tertinggi dan bersifat fundamental karena merupakan sumber legitimasi atau landasan otorisasi bentuk-bentuk hukum atau peraturan perundang-undangan lainnya. Substansi UUD NRI Tahun 1945 mencakup dasar-dasar normatif yang



berfungsi sebagai sarana pengatur dan pengendali terhadap penyelenggaraan kekuasaan dan pemerintahan negara, sekaligus sebagai sarana rakyat dalam melaksanakan hak dan kewajibannya menuju cita-cita kolektif bangsa. Cita-cita kolektif itu tertuang dalam bentuk kemerdekaan rakyat Indonesia dan tujuan dibentuknya Pemerintah Negara Indonesia dalam alinea ketiga dan keempat UUD NRI Tahun 1945.

Alinea ketiga memuat pernyataan kemerdekaan bangsa Indonesia. Sedangkan alinea keempat memuat pernyataan bahwa setelah menyatakan kemerdekaan, yang pertama kali dibentuk adalah Pemerintah Negara Indonesia sebagai pemerintah nasional yang bertanggung jawab mengatur dan mengurus bangsa Indonesia. Lebih lanjut dinyatakan bahwa tugas Pemerintah Negara Indonesia sebagai pemerintah nasional adalah melindungi seluruh bangsa dan tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa serta ikut memelihara ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Konsekuensi logis Pemerintah Negara Indonesia sebagai pemerintah nasional adalah membentuk pemerintah daerah provinsi dan pemerintah daerah kabupaten/kota dengan tetap merupakan satu kesatuan dengan pemerintah nasional. Hal ini juga merupakan perwujudan dari Pasal 1 jo Pasal 18 ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 yang menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah Negara Kesatuan yang berbentuk Republik dan Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota yang tiap-tiap provinsi, kabupaten, dan kota itu mempunyai pemerintahan daerah, yang diatur dengan undang-undang.

Alinea ke IV Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 mengamanatkan bahwa Pemerintah Negara Kesatuan Republik Indonesia melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Sebagai implementasi dari amanat tersebut dilaksanakan pembangunan nasional yang bertujuan untuk mewujudkan masyarakat adil dan sejahtera yang senantiasa memperhatikan hak atas penghidupan dan perlindungan bagi setiap warga negaranya dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pembangunan nasional bertujuan mewujudkan masyarakat adil dan makmur yang merata baik secara material dan spiritual berdasarkan

Pancasila dan UUD NRI Tahun 1945 dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang merdeka, bersatu, dan berkedaulatan rakyat dalam suasana perikehidupan bangsa yang aman, tertib, dan dinamis dalam lingkungan yang merdeka, bersahabat, dan damai. Pembangunan nasional yang mencakup seluruh aspek kehidupan bangsa yang diselenggarakan bersama oleh masyarakat, pemerintah dan pemerintah daerah. Masyarakat menjadi pelaku utama pembangunan. Pemerintah dan pemerintah daerah berkewajiban mengarahkan, membimbing, melindungi, serta menumbuhkan suasana dan iklim yang menunjang.

Selanjutnya Pasal 18 dan Pasal 18A UUD NRI Tahun 1945 menegaskan bahwa penyelenggaraan pemerintahan daerah dilakukan dengan memberikan kewenangan yang seluas-luasnya, disertai dengan pemberian hak dan kewajiban menyelenggarakan otonomi daerah dalam kesatuan sistem penyelenggaraan pemerintahan negara. Penyelenggaraan pemerintahan daerah juga diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Oleh karenanya efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan daerah perlu ditingkatkan dengan lebih memperhatikan aspek-aspek hubungan antara pemerintah pusat dengan daerah dan antar daerah, potensi dan keanekaragaman daerah, serta peluang dan tantangan persaingan global dalam kesatuan sistem penyelenggaraan pemerintahan negara.

Penyerahan sebagian besar kewenangan pemerintahan kepada pemerintah daerah, telah menempatkan pemerintah daerah sebagai ujung tombak pembangunan nasional, dalam rangka menciptakan kemakmuran rakyat secara adil dan merata. Dalam kaitan ini peran dan dukungan daerah dalam rangka pelaksanaan pembentukan peraturan perundang-undangan sangat strategis, khususnya dalam membuat peraturan daerah (Perda) dan peraturan-peraturan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Hal ini tertuang di dalam Pasal 18 ayat (6) UUD NRI Tahun 1945 yang mengamanatkan bahwa: Pemerintah Daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan. Dalam kaitan ini, maka sistem hukum nasional memberikan kewenangan atributif kepada daerah untuk menetapkan Peraturan Daerah dan peraturan lainnya. Peraturan

Daerah diharapkan dapat mendukung secara sinergis program-program Pemerintah di daerah.

Peraturan Daerah sebagaimana peraturan perundang-undangan lainnya memiliki fungsi untuk mewujudkan kepastian hukum (*rechtszekerheid, legal certainty*). Untuk berfungsinya kepastian hukum peraturan perundang-undangan harus memenuhi syarat-syarat tertentu antara lain konsisten dalam perumusan dimana dalam peraturan perundang-undangan yang sama harus terpelihara hubungan sistematis antara kaidah-kaidahnya, kebakuan susunan dan bahasa, dan adanya hubungan harmonisasi antara berbagai peraturan perundang-undangan. Pengharmonisasian peraturan perundang-undangan memiliki urgensi dalam kaitan dengan asas peraturan perundang-undangan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, sehingga hal yang mendasar dalam penyusunan rancangan peraturan daerah adalah kesesuaian dan kesinkronannya dengan peraturan perundang-undangan lainnya.

Penyelenggaraan pemerintahan daerah tidak terlepas dari pengelolaan keuangan daerah itu sendiri. Ketentuan Bab VIII UUD NRI Tahun 1945 tentang Hal Keuangan khususnya dalam Pasal 23 ayat (1), Pasal 23A, dan Pasal 23C menjelaskan bahwa anggaran pendapatan dan belanja negara ditetapkan setiap tahun dengan undang-undang, dan ketentuan mengenai pajak dan pungutan lain yang bersifat memaksa untuk keperluan negara serta macam dan harga mata uang ditetapkan dengan undang-undang serta hal-hal lain mengenai keuangan negara diatur dengan undang-undang. Hal ini menjadi pedoman dalam penyelenggaraan pengelolaan keuangan daerah yang bersumber pada Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) oleh Pemerintah Daerah yang menjadi bagian tidak terpisahkan dengan pengelolaan keuangan negara yang bersumber dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) oleh Pemerintah Pusat.

Kesejahteraan rakyat adalah tujuan dari setiap pemerintah baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Tanpa tujuan kesejahteraan bagi seluruh masyarakat, maka arah perkembangan suatu negara/daerah dapat diprediksikan akan rentan disalahgunakan oleh pihak-pihak tertentu, yang bertujuan untuk memonopoli kesejahteraan untuk dirinya, kelompoknya, ataupun kalangan tertentu dalam jaringannya. Sebuah negara dimana di dalamnya ada pemerintah pusat dan pemerintah daerah yang menjadi regulator, memiliki peran sangat mendasar dalam menentukan arah pembangunan pemerintahan. Hal ini dilakukan

khususnya untuk menghindari adanya celah bagi pihak lain atau bahkan aktor dalam pemerintahan itu sendiri untuk masuk dan menyalahgunakan peran yang dimilikinya. Bila hal ini terjadi, maka secara politik pemerintahan akan lemah karena intervensi kekuatan politik di luar dirinya yang melemahkan posisi pemerintahan dengan munculnya kekuatan lain di luar dirinya dan secara ekonomi kekuatan modal luar menggerogoti sumber daya alam dan manusia yang dimiliki oleh suatu negara/daerah.

Berdasarkan penjelasan di atas maka Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Pekalongan merupakan salah satu elemen keberhasilan dari penyelenggaraan pemerintahan daerah dan perlu diberi pengaturan berdasarkan asas kepentingan nasional, kepastian hukum, adil dan sehat, keamanan berusaha, akuntabel dan transparan, kemandirian, kemitraan, kemanfaatan, kesederhanaan, kebersamaan, dan berwawasan lingkungan dengan memperhatikan potensi daerah dengan mengacu pada aturan pokok yang ditetapkan dalam UUD NRI Tahun 1945.

**B. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten Dalam Lingkungan Propinsi Djawa Tengah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 1950 Nomor 42) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II Batang Dengan Mengubah Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten Dalam Lingkungan Propinsi Jawa Tengah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1965 Nomor 52, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2757);**

Undang-undang ini mengubah Daerah Tingkat II Pekalongan dengan memisahkan sebagian wilayahnya yang meliputi 12 (dua belas) kecamatan. Wilayah yang dipisahkan itu dibentuk menjadi Daerah Tingkat II Batang, sebagai badan hukum berhak mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Untuk Daerah Tingkat II Pekalongan yang sebagian wilayahnya telah dipisahkan itu terus dipakai nama Daerah Tingkat II Pekalongan. Untuk membedakan Daerah Tingkat II Pekalongan dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 13 tahun 1950, dengan Daerah Tingkat II Pekalongan berdasarkan Undang-undang di mana perlu didalam Undang-undang ini dipergunakan sebutan Daerah Tingkat II Pekalongan lama. Pada penetapan wilayah Daerah Tingkat II Batang diikuti batas-batas wilayah kecamatan dalam lingkungan wilayah Daerah Tingkat II Pekalongan.

**C. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6760);**

Secara filosofis UU Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat mempunyai peranan penting dalam usaha pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara. Dalam kerangka tersebut, jalan mempunyai peranan untuk mewujudkan sasaran pembangunan seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi, dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Secara sosiologis Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung ekonomi, sosial budaya, lingkungan, politik, serta pertahanan dan keamanan. Dari aspek ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan katalisator di antara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir. Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi, dan mencairkan sekat budaya. Dari aspek lingkungan, keberadaan jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan. Dari aspek politik, keberadaan jalan menghubungkan dan mengikat antardaerah, sedangkan dari aspek pertahanan dan keamanan, keberadaan jalan memberikan akses dan mobilitas dalam penyelenggaraan sistem pertahanan dan keamanan.

Undang-Undang ini mengatur keseimbangan antara hak perseorangan atas tanah dan keharusan pembangunan jalan untuk kepentingan umum. Oleh karena itu, penggunaan tanah harus bermanfaat bagi masyarakat, negara, dan bagi pemegang hak atas tanah. Tanah masyarakat yang terkena pembangunan jalan diberikan ganti kerugian berdasarkan kesepakatan. Akan tetapi, apabila kesepakatan tidak tercapai, dilakukan pencabutan hak atas tanah.

Dalam kurun waktu lebih dari satu dekade, terdapat berbagai perkembangan dan kebutuhan hukum dalam Penyelenggaraan Jalan yang belum dapat diakomodasi oleh Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Beberapa ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan perlu dilakukan perubahan agar dapat memenuhi



kebutuhan hukum saat ini dan sesuai dengan perkembangan zaman yang makin dinamis. Penyelenggaraan Jalan harus dilaksanakan dengan berdasarkan asas: kemanfaatan; keselamatan; keamanan dan kenyamanan; persatuan dan kesatuan; efisiensi dan efektivitas; keadilan; keserasian, keselarasan dan keseimbangan; keterpaduan; kebersamaan dan kemitraan; berkelanjutan; transparansi dan akuntabilitas; dan partisipatif.

Adapun pengaturan Penyelenggaraan Jalan bertujuan untuk mewujudkan:

1. ketertiban, keamanan, kelancaran, keselamatan arus penumpang dan barang, serta kepastian hukum dalam Penyelenggaraan Jalan;
2. Penyelenggaraan Jalan yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi, percepatan distribusi logistik, pemerataan pembangunan, dan implementasi Pembangunan Jalan berkelanjutan;
3. peran Penyelenggara Jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
4. pelayanan Jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat dengan memenuhi kinerja Jalan yang laik fungsi dan berdaya saing;
5. Sistem Jaringan Jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu;
6. perusahaan Jalan Tol yang transparan, akuntabel, dan berkeadilan serta memenuhi SPM;
7. partisipasi masyarakat dalam Penyelenggaraan Jalan; dan
8. sistem Jaringan Jalan yang berkelanjutan.

Substansi perubahan dalam Undang-Undang ini antara lain restrukturisasi ketentuan umum dan menambahkan pengertian SPM, penambahan dan penguatan dalam asas dan tujuan penyelenggaraan Jalan, perubahan lingkup pengaturan Undang-Undang, penyempurnaan pengaturan mengenai pengelompokan Jalan dan statusnya, pengaturan di ruas Jalan arteri, pencantuman identitas Jalan, pengaturan mengenai evaluasi status Jalan setelah perubahan fungsi, dan penyempurnaan pengaturan mengenai bagian Jalan, termasuk bangunan penghubung seperti jembatan dan terowongan serta bangunan pelengkap.

Penguasaan Jalan oleh negara memberi wewenang kepada Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan Pemerintah Desa untuk melaksanakan Penyelenggaraan Jalan sesuai dengan kewenangannya dengan memperhatikan keberlangsungan pelayanan Jalan dalam kesatuan Sistem Jaringan Jalan. Dalam hal Pemerintah Daerah provinsi dan Pemerintah



Daerah kabupaten/kota belum dapat melaksanakan wewenang Pembangunan Jalan umum, Pemerintah Pusat melakukan pengambilalihan urusan Pembangunan Jalan provinsi dan Jalan kabupaten/ kota. Adapun dalam hal Pemerintah Desa belum dapat melaksanakan wewenang Pembangunan Jalan Desa, Pemerintah Daerah provinsi dan Pemerintah Daerah kabupaten/kota melakukan pengambilalihan urusan Pembangunan Jalan Desa.

Penyempurnaan juga dilakukan dalam pengaturan mengenai Pembangunan Jalan Umum yang meliputi Pembangunan Jalan baru dan preservasi jaringan Jalan yang sudah ada. Pembangunan Jalan Umum terdiri atas kegiatan pen5rusunan program dan anggaran, perencanaan teknis, pengadaan tanah, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian Jalan, dan/ atau preservasi Jalan. Terkait dengan anggaran Pembangunan Jalan, anggaran Pembangunan Jalan Umum menjadi tanggung jawab Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan/ atau Pemerintah Desa sesuai dengan kewenangannya. Pemerintah Pusat memberikan dukungan anggaran yang meliputi belanja kementerian/lembaga, transfer ke daerah dan dana desa, dan pembiayaan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam melakukan pengawasan Jalan umum, Penyelenggara Jalan dan instansi terkait yang berwenang dalam pengawasan lalu lintas dan angkutan Jalan berkoordinasi untuk melakukan pengawasan dan pengendalian muatan berlebih yang menjadi faktor perusak Jalan. Undang-Undang ini juga mengatur mengenai Jalan Khusus, data dan informasi Penyelenggaraan Jalan, partisipasi masyarakat, dan penyidikan oleh penyidik pegawai negeri sipil.

Beberapa ketentuan dalam Undang-Undang mengenai jalan yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini adalah:

#### Bagian Kesatu, Peran Jalan

##### Pasal 5

- (1) Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.
- (2) Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.
- (3) Jalan yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

## Bagian Kedua, Pengelompokan Jalan

### Pasal 6

- (1) Jalan sesuai dengan peruntukannya terdiri atas jalan umum dan jalan khusus.
- (2) Jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas.
- (3) Jalan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diperuntukkan bagi lalu lintas umum, tetapi untuk kepentingan lalu lintas sendiri/tertentu yang diselenggarakan oleh selain penyelenggaraan jalan.

### Pasal 7

- (1) Sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder.
- (2) Sistem jaringan jalan primer sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.

Penjelasan: Sistem jaringan jalan primer adalah sistem jaringan jalan bersifat menerus yang memberikan pelayanan lalu lintas tidak terputus walaupun masuk ke dalam kawasan perkotaan.

Pusat-pusat kegiatan adalah kawasan perkotaan yang mempunyai jangkauan pelayanan nasional, wilayah, dan lokal.

- (3) Sistem jaringan jalan sekunder sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Penjelasan: Yang dimaksud dengan kawasan perkotaan adalah kawasan yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian, dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, serta kegiatan ekonomi.

- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai sistem jaringan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

## Pasal 8

(1) Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan.

(2) Jalan arteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.

Penjelasan: Jalan arteri meliputi jalan arteri primer dan arteri sekunder. Jalan arteri primer merupakan jalan arteri dalam skala wilayah tingkat nasional, sedangkan jalan arteri sekunder merupakan jalan arteri dalam skala perkotaan.

Angkutan utama adalah angkutan bernilai ekonomis tinggi dan volume besar.

(3) Pembatasan jumlah jalan masuk sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan berdasarkan izin penyelenggara jalan.

(4) Jalan kolektor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

Penjelasan: Jalan kolektor meliputi jalan kolektor primer dan jalan kolektor sekunder. Jalan kolektor primer merupakan jalan kolektor dalam skala wilayah, sedangkan jalan kolektor sekunder dalam skala perkotaan.

Angkutan pengumpul adalah angkutan antara yang bersifat mengumpulkan angkutan setempat untuk diteruskan ke angkutan utama dan sebaliknya yang bersifat membagi dari angkutan utama untuk diteruskan ke angkutan setempat.

(5) Jalan lokal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Penjelasan: Jalan lokal meliputi jalan lokal primer dan jalan lokal sekunder. Jalan lokal primer merupakan jalan lokal dalam skala wilayah tingkat lokal sedangkan jalan lokal sekunder dalam skala perkotaan. Angkutan setempat adalah angkutan yang melayani kebutuhan masyarakat setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rendah, dan frekuensi ulang-alik yang tinggi.

(6) Jalan lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Penjelasan: Yang dimaksud dengan jalan lingkungan meliputi jalan lingkungan primer dan jalan lingkungan sekunder. Jalan lingkungan primer merupakan jalan lingkungan dalam skala wilayah tingkat lingkungan seperti di kawasan perdesaan di wilayah kabupaten, sedangkan jalan lingkungan sekunder merupakan jalan lingkungan dalam skala perkotaan seperti di lingkungan perumahan, perdagangan, dan pariwisata di kawasan perkotaan.

(7) Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah wajib menetapkan fungsi jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai dengan kewenangannya.

(8) Ketentuan lebih lanjut mengenai jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

## Pasal 9

(1) Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

Penjelasan: Ketentuan mengenai pengelompokan jalan dimaksudkan untuk mewujudkan kepastian hukum penyelenggaraan jalan sesuai dengan kewenangan Pemerintah, pemerintah daerah dan pemerintah desa.

(2) Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah wajib menetapkan status jalan sesuai dengan pengelompokan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan fungsinya dan melakukan evaluasi secara berkala.

(3) Dalam hal terdapat ruas jalan yang belum ditetapkan statusnya, pemerintah pusat dan pemerintah daerah wajib menetapkan status jalan paling lama 5 (lima) tahun dengan berdasarkan fungsinya terhitung sejak Undang-Undang ini diundangkan.

Penjelasan: Kewajiban menetapkan status Jalan dilakukan agar tidak ada lagi Jalan tanpa status atau Jalan nonstatus yang disebabkan belum adanya penetapan status oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah sehingga ada kejelasan terkait dengan kewenangan dan tanggung jawab Penyelenggaraan Jalan pada ruas Jalan dimaksud.

(4) Dalam hal terdapat jalan baru yang dibangun untuk kebutuhan khusus, pemerintah pusat dan pemerintah daerah wajib menetapkan status jalan paling lama 1 (satu) tahun dihitung sejak jalan baru selesai dibangun. Penjelasan: Jalan baru yang dibangun untuk kebutuhan khusus, antara lain, berupa jalur evakuasi bencana yang dibangun di luar perencanaan rutin Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

(5) Berdasarkan pengelompokan jalan menurut statusnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara jalan wajib mencantumkan identitas setiap ruas jalan.

Penjelasan: Identitas Jalan antara lain, dapat berupa kode, marka, dan angka. Pencantuman identitas Jalan dimaksudkan untuk memudahkan bagi Penyelenggara Jalan dan masyarakat umum untuk mengetahui status setiap ruas Jalan dan mengetahui Penyelenggara Jalan yang berwenang pada ruas Jalan tersebut.

(6) Jalan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

a. Jalan arteri dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan:

1. Antarpusat kegiatan nasional;
2. Antara pusat kegiatan nasional dan pusat kegiatan wilayah; dan/atau
3. Pusat kegiatan nasional dan/atau pusat kegiatan wilayah dengan bandar udara pengumpul dan Pelabuhan utaman atau pengumpul.

b. Jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan sistem transportasi nasional lainnya yang merupakan jalan kolektor primer 1;

c. Jalan strategus nasional; dan

Penjelasan: Yang dimaksud dengan "Jalan strategis nasional" adalah Jalan yang melayani kepentingan nasional atas dasar kriteria strategis, yaitu Jalan yang:

1. mempunyai peranan untuk membina kesatuan dan keutuhan nasional;
2. melayani daerah rawan dan kepentingan perbatasan antarnegara;
3. merupakan bagian dari Jalan lintas regional atau lintas intemasional dalam rangka pertahanan dan keamanan; dan

4. menghubungkan pusat kawasan strategis nasional dan mendukung kawasan strategis nasional, terutama yang mendukung pertumbuhan ekonomi.

d. Jalan tol.

(7) Jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten/ kota yang merupakan Jalan kolektor primer 2;
- b. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan antaribu kota kabupaten/kota yang merupakan Jalan kolektor primer 3; dan
- c. Jalan strategis provinsi yang pembangunannya diprioritaskan untuk melayani kepentingan provinsi berdasarkan pertimbangan untuk membangkitkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan, dan keamanan.

(8) Jalan kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang tidak termasuk Jalan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dan Jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (7) yang merupakan Jalan kolektor primer 4;
- b. Jalan lokal dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan:
  1. ibu kota kabupaten dengan ibu kota kecamatan;
  2. ibu kota kabupaten dengan pusat desa;
  3. antaribu kota kecamatan;
  4. ibu kota kecamatan dengan pusat desa;
  5. ibu kota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal;
  6. antarpusat kegiatan lokal;
  7. antardesa; dan

Penjelasan: Yang dimaksud dengan "Jalan antardesa" adalah Jalan yang menghubungkan antara 2 (dua) desa.

8. poros desa.

Penjelasan: Yang dimaksud dengan "Jalan poros desa" adalah Jalan yang melintasi dan/atau menghubungkan lebih dari 2 (dua) desa.

- c. Jalan Umum dalam Sistem Jaringan Jalan sekunder dalam wilayah kabupaten; dan



d. Jalan strategis kabupaten.

Penjelasan: Yang dimaksud dengan "Jalan strategis kabupaten" adalah Jalan yang diprioritaskan untuk melayani kepentingan kabupaten berdasarkan pertimbangan untuk membangkitkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan, dan keamanan.

(9) Jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi Jalan Umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan:

- a. antarpusat pelayanan dalam kota;
- b. pusat pelayanan dengan persil;
- c. antarpersil;
- d. antarpusat permukiman yang berada di dalam kota; dan
- e. Jalan poros desa dalam wilayah kota.

Penjelasan: Yang dimaksud dengan "persil" adalah sebidang tanah dengan ukuran tertentu untuk keperluan perumahan atau kegiatan lainnya.

(10) Jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar-permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan di dalam desa.

(11) Ketentuan lebih lanjut mengenai status jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sampai dengan ayat (10) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 9A

(1) Status Jalan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 dapat dievaluasi secara berkala paling lama 5 (lima) tahun atau disesuaikan dengan perubahan fungsi Jalan.

(2) Perubahan status Jalan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan mempertimbangkan paling sedikit:

- a. pelayanan Jalan terhadap wilayah yang bertambah luas atau sempit dari wilayah sebelumnya;
- b. kebutuhan terhadap Jalan dalam rangka pengembangan sistem transportasi dan mobilitas masyarakat;
- c. kapasitas Jalan dalam melayani masyarakat di wilayah tempat Jalan berada;
- d. bertambah atau berkurangnya peran Jalan; atau
- e. kecepatan rata-rata arus lalu lintas jika dibandingkan dengan kecepatan rencana. (Penjelasan: Kecepatan rencana merupakan kecepatan kendaraan yang mendasari perencanaan teknis Jalan

dengan mempertimbangkan Sistem Jaringan Jalan, lalu lintas harian rata-rata tahunan (LHRT), spesifikasi penyediaan prasarana, dan tipe medan.

Penjelasan: Perubahan status Jalan Umum, mencakup, tetapi tidak terbatas pada Jalan nasional berubah statusnya menjadi Jalan Provinsi atau Jalan kabupaten/ kota, Jalan provinsi berubah statusnya menjadi Jalan Nasional atau Jalan kabupaten/kota, Jalan kabupaten/ kota berubah menjadi Jalan provinsi atau Jalan nasional, dan Jalan Desa berubah menjadi Jalan kabupaten/kota atau Jalan provinsi atau Jalan nasional.

- (3) Perubahan status Jalan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan paling lama 1 (satu) tahun terhitung sejak perubahan fungsi ditetapkan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai perubahan status Jalan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sampai dengan ayat (3) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 10

- (1) Untuk pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas, jalan dibagi dalam beberapa kelas jalan.
- (2) Pembagian kelas jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- (3) Pengaturan kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil.

Penjelasan: Yang dimaksud dengan:

- jalan bebas hambatan (*freeway*) adalah jalan umum untuk lalu lintas menerus yang memberikan pelayanan menerus/tidak terputus dengan pengendalian jalan masuk secara penuh, dan tanpa adanya persimpangan sebidang, serta dilengkapi dengan pagar ruang milik jalan, paling sedikit 2 (dua) lajur setiap arah dan dilengkapi dengan median;
- jalan raya (*highway*) adalah jalan umum untuk lalu lintas menerus dengan pengendalian jalan masuk secara terbatas dan dilengkapi dengan median, paling sedikit 2 (dua) lajur setiap arah;
- jalan sedang (*road*) adalah jalan umum dengan lalu lintas jarak sedang dengan pengendalian jalan masuk tidak dibatasi, paling

sedikit 2 (dua) lajur untuk 2 (dua) arah dengan lebar paling sedikit 7 (tujuh) meter;

- jalan kecil (*street*) adalah jalan umum untuk melayani lalu lintas setempat, paling sedikit 2 (dua) lajur untuk 2 (dua) arah dengan lebar paling sedikit 5,5 (lima setengah) meter.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai spesifikasi penyediaan prasarana jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

## Pasal 26

Pembinaan jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 meliputi:

- a. pemberian bimbingan, penyuluhan, serta pendidikan dan pelatihan para aparatur penyelenggara jalan kabupaten dan jalan desa;
- b. pemberian izin, rekomendasi, dispensasi, dan pertimbangan pemanfaatan ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan; dan  
penjelasan: Pemberian izin, rekomendasi, dispensasi, dan pertimbangan dimaksudkan untuk semua status jalan yang ada di wilayah kabupaten kecuali jalan tol.
- c. pengembangan teknologi terapan di bidang jalan untuk jalan kabupaten dan jalan desa.

## Bagian Keenam, Peran Masyarakat

### Pasal 62

(1) Masyarakat berhak:

- a. memberi masukan kepada penyelenggara jalan dalam rangka pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan;  
penjelasan: Masukan masyarakat dapat berupa informasi mengenai kondisi jalan ataupun penyelenggaraan jalan yang tidak sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.
- b. berpartisipasi dalam penyelenggaraan jalan;
- c. memperoleh manfaat atas penyelenggaraan jalan sesuai dengan SPM yang ditetapkan;
- d. memperoleh informasi mengenai penyelenggaraan jalan;
- e. memperoleh ganti kerugian yang layak akibat kesalahan dalam pembangunan jalan; dan

penjelasan: Yang dimaksud dengan ganti kerugian yang layak adalah besaran ganti kerugian yang wajar sesuai dengan tingkat kerugian yang ditimbulkan dan tingkat kesalahan dalam pembangunan jalan.

f. mengajukan gugatan kepada pengadilan terhadap kerugian akibat pembangunan jalan.

(2) Masyarakat wajib ikut serta menjaga ketertiban dalam pemanfaatan fungsi jalan.

**D. Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);**

Di dalam Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (UU tentang Penataan Ruang) dijelaskan bahwa ruang sebagai sumber daya pada dasarnya tidak mengenal batas wilayah. Namun, untuk mewujudkan ruang wilayah nasional yang aman, nyaman, produktif, dan berkelanjutan berlandaskan Wawasan Nusantara dan Ketahanan Nasional, serta sejalan dengan kebijakan otonomi daerah yang nyata, luas, dan bertanggung jawab, penataan ruang menuntut kejelasan pendekatan dalam proses perencanaannya demi menjaga keselarasan, keserasian, keseimbangan, dan keterpaduan antardaerah, antara pusat dan daerah, antarsektor, dan antarpemangku kepentingan.

Dalam UU tentang Penataan Ruang, penataan ruang didasarkan pada pendekatan sistem, fungsi utama kawasan, wilayah administratif, kegiatan kawasan, dan nilai strategis kawasan. Berkaitan dengan kebijakan otonomi daerah tersebut, wewenang penyelenggaraan penataan ruang oleh Pemerintah dan pemerintah daerah, yang mencakup kegiatan pengaturan, pembinaan, pelaksanaan, dan pengawasan penataan ruang, didasarkan pada pendekatan wilayah dengan batasan wilayah administratif. Dengan pendekatan wilayah administratif tersebut, penataan ruang seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia terdiri atas wilayah nasional, wilayah provinsi, wilayah kabupaten, dan wilayah kota, yang setiap wilayah tersebut merupakan subsistem ruang menurut batasan administratif. Di dalam subsistem tersebut terdapat sumber daya manusia dengan berbagai macam kegiatan pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya buatan, dan dengan tingkat pemanfaatan ruang yang berbeda-beda, yang apabila tidak

ditata dengan baik dapat mendorong ke arah adanya ketidakseimbangan pembangunan antarwilayah serta ketidaksinambungan pemanfaatan ruang. Berkaitan dengan penataan ruang wilayah kota, UU tentang Penataan Ruang secara khusus mengamanatkan perlunya penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka hijau, yang proporsi luasannya ditetapkan paling sedikit 30 (tiga puluh) persen dari luas wilayah kota, yang diisi oleh tanaman, baik yang tumbuh secara alamiah maupun yang sengaja ditanam.

Penataan ruang dengan pendekatan kegiatan utama kawasan terdiri atas penataan ruang kawasan perkotaan dan penataan ruang kawasan perdesaan. Kawasan perkotaan, menurut besarnya, dapat berbentuk kawasan perkotaan kecil, kawasan perkotaan sedang, kawasan perkotaan besar, kawasan metropolitan, dan kawasan megapolitan. Penataan ruang kawasan metropolitan dan kawasan megapolitan, khususnya kawasan metropolitan yang berupa kawasan perkotaan inti dengan kawasan perkotaan di sekitarnya yang saling memiliki keterkaitan fungsional dan dihubungkan dengan jaringan prasarana wilayah yang terintegrasi, merupakan pedoman untuk keterpaduan perencanaan tata ruang wilayah administrasi di dalam kawasan, dan merupakan alat untuk mengoordinasikan pelaksanaan pembangunan lintas wilayah administratif yang bersangkutan. Penataan ruang kawasan perdesaan diselenggarakan pada kawasan perdesaan yang merupakan bagian wilayah kabupaten atau pada kawasan yang secara fungsional berciri perdesaan yang mencakup 2 (dua) atau lebih wilayah kabupaten pada 1 (satu) atau lebih wilayah provinsi. Kawasan perdesaan yang merupakan bagian wilayah kabupaten dapat berupa kawasan agropolitan.

Penataan ruang dengan pendekatan nilai strategis kawasan dimaksudkan untuk mengembangkan, melestarikan, melindungi dan/atau mengoordinasikan keterpaduan pembangunan nilai strategis kawasan yang bersangkutan demi terwujudnya pemanfaatan yang berhasil guna, berdaya guna, dan berkelanjutan. Penetapan kawasan strategis pada setiap jenjang wilayah administratif didasarkan pada pengaruh yang sangat penting terhadap kedaulatan negara, pertahanan, keamanan, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk kawasan yang ditetapkan sebagai warisan dunia. Pengaruh aspek kedaulatan negara, pertahanan, dan keamanan lebih ditujukan bagi penetapan kawasan strategis nasional, sedangkan yang berkaitan dengan aspek ekonomi, sosial, budaya, dan lingkungan, yang dapat berlaku untuk penetapan kawasan strategis nasional, provinsi, dan kabupaten/kota, diukur berdasarkan pendekatan

ekternalitas, akuntabilitas, dan efisiensi penanganan kawasan yang bersangkutan.

Penataan ruang sebagai suatu sistem perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan antara yang satu dan yang lain dan harus dilakukan sesuai dengan kaidah penataan ruang sehingga diharapkan (i) dapat mewujudkan pemanfaatan ruang yang berhasil guna dan berdaya guna serta mampu mendukung pengelolaan lingkungan hidup yang berkelanjutan; (ii) tidak terjadi pemborosan pemanfaatan ruang; dan (iii) tidak menyebabkan terjadinya penurunan kualitas ruang. Penataan ruang yang didasarkan pada karakteristik, daya dukung dan daya tampung lingkungan, serta didukung oleh teknologi yang sesuai akan meningkatkan keserasian, keselarasan, dan keseimbangan subsistem. Hal itu berarti akan dapat meningkatkan kualitas ruang yang ada. Karena pengelolaan subsistem yang satu berpengaruh pada subsistem yang lain dan pada akhirnya dapat mempengaruhi sistem wilayah ruang nasional secara keseluruhan, pengaturan penataan ruang menuntut dikembangkannya suatu sistem keterpaduan sebagai ciri utama. Hal itu berarti perlu adanya suatu kebijakan nasional tentang penataan ruang yang dapat memadukan berbagai kebijakan pemanfaatan ruang. Seiring dengan maksud tersebut, pelaksanaan pembangunan yang dilaksanakan, baik oleh Pemerintah, pemerintah daerah, maupun masyarakat, baik pada tingkat pusat maupun pada tingkat daerah, harus dilakukan sesuai dengan rencana tata ruang yang telah ditetapkan. Dengan demikian, pemanfaatan ruang oleh siapa pun tidak boleh bertentangan dengan rencana tata ruang.

Perencanaan tata ruang dilakukan untuk menghasilkan rencana umum tata ruang dan rencana rinci tata ruang. Rencana umum tata ruang disusun berdasarkan pendekatan wilayah administratif dengan muatan substansi mencakup rencana struktur ruang dan rencana pola ruang. Rencana rinci tata ruang disusun berdasarkan pendekatan nilai strategis kawasan dan/atau kegiatan kawasan dengan muatan substansi yang dapat mencakup hingga penetapan blok dan subblok peruntukan. Penyusunan rencana rinci tersebut dimaksudkan sebagai operasionalisasi rencana umum tata ruang dan sebagai dasar penetapan peraturan zonasi. Peraturan zonasi merupakan ketentuan yang mengatur tentang persyaratan pemanfaatan ruang dan ketentuan pengendaliannya dan disusun untuk setiap blok/zona peruntukan yang penetapan zonanya dalam rencana rinci tata ruang. Rencana rinci tata ruang wilayah kabupaten/kota dan peraturan



zonasi yang melengkapi rencana rinci tersebut menjadi salah satu dasar dalam pengendalian pemanfaatan ruang sehingga pemanfaatan ruang dapat dilakukan sesuai dengan rencana umum tata ruang dan rencana rinci tata ruang.

Pengendalian pemanfaatan ruang tersebut dilakukan pula melalui perizinan pemanfaatan ruang, pemberian insentif dan disinsentif, serta pengenaan sanksi. Perizinan pemanfaatan ruang dimaksudkan sebagai upaya penertiban pemanfaatan ruang sehingga setiap pemanfaatan ruang harus dilakukan sesuai dengan rencana tata ruang. Izin pemanfaatan ruang diatur dan diterbitkan oleh Pemerintah dan pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya masing-masing. Pemanfaatan ruang yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang, baik yang dilengkapi dengan izin maupun yang tidak memiliki izin, dikenai sanksi administratif, sanksi pidana penjara, dan/atau sanksi pidana denda.

Pemberian insentif dimaksudkan sebagai upaya untuk memberikan imbalan terhadap pelaksanaan kegiatan yang sejalan dengan rencana tata ruang, baik yang dilakukan oleh masyarakat maupun oleh pemerintah daerah. Bentuk insentif tersebut, antara lain, dapat berupa keringanan pajak, pembangunan prasarana dan sarana (infrastruktur), pemberian kompensasi, kemudahan prosedur perizinan, dan pemberian penghargaan. Disinsentif dimaksudkan sebagai perangkat untuk mencegah, membatasi pertumbuhan, dan/atau mengurangi kegiatan yang tidak sejalan dengan rencana tata ruang, yang antara lain dapat berupa pengenaan pajak yang tinggi, pembatasan penyediaan prasarana dan sarana, serta pengenaan kompensasi dan penalti. Pengenaan sanksi, yang merupakan salah satu upaya pengendalian pemanfaatan ruang, dimaksudkan sebagai perangkat tindakan penertiban atas pemanfaatan ruang yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang dan peraturan zonasi. Dalam UU tentang Penataan Ruang, pengenaan sanksi tidak hanya diberikan kepada pemanfaat ruang yang tidak sesuai dengan ketentuan perizinan pemanfaatan ruang, tetapi dikenakan pula kepada pejabat pemerintah yang berwenang yang menerbitkan izin pemanfaatan ruang yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang.

**E. Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11**

**Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);**

UU Jalan dan UU LLAJ memiliki keterkaitan yang sangat erat satu dengan lainnya dalam hal mengatur segala hal yang terkait dengan pemanfaatan jalan. Sehingga pengaturan diantara keduanya harus sinkron karena akan terkait dengan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Adapun keterkaitan materi pengaturan dan hal-hal yang harus disinkronisasikan diantara kedua UU dimaksud mencakup beberapa hal, yaitu definisi jalan, dana preservasi jalan, menteri; pembinaan dan penyelenggaraan; kelas jalan; penggunaan jalan; perbaikan jalan; perlengkapan jalan; larangan; dana preservasi jalan; manajemen dan rekayasa lalu lintas; pemanfaatan jalan untuk kepentingan diluar fungsinya; pengawasan jalan; dan sanksi.

Terkait dengan definisi, Pasal 1 angka 12 UU LLAJ mendefinisikan “jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Kemudian Pasal 1 angka 28 UU LLAJ mendefinisikan Dana Preservasi Jalan adalah dana yang khusus digunakan untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi Jalan secara berkelanjutan sesuai dengan standar yang ditetapkan.

Dalam hal pembinaan di bidang jalan, Pasal 5 ayat (3) huruf a UU LLAJ menyatakan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya, yang meliputi urusan pemerintahan di bidang Jalan oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan. Adapun Pasal 7 ayat (2) huruf a UU LLAJ menyatakan penyelenggaraan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan.

Adapun penyelenggaraan di bidang Jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana Jalan, yaitu:

- a. inventarisasi tingkat pelayanan Jalan dan permasalahannya;
- b. penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan Jalan yang diinginkan;

- c. perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas Jalan;
- d. perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan Jalan;
- e. penetapan kelas Jalan pada setiap ruas Jalan;
- f. uji kelaikan fungsi Jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan
- g. pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana Jalan (Pasal 8 UU LLAJ)

Terkait dengan pengelompokan kelas jalan, materi ini diatur di dalam Pasal 19 UU LLAJ, yang menyatakan jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan:

- a. fungsi dan intensitas Lalu Lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan Jalan dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- b. daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.

Selanjutnya, pengelompokan Jalan menurut kelas Jalan sebagaimana dimaksud di atas, terdiri atas:

- a. jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
- b. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
- c. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan
- d. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Penetapan kelas jalan pada setiap ruas jalan dilakukan oleh Pemerintah, untuk jalan nasional; pemerintah provinsi, untuk jalan

provinsi; pemerintah kabupaten, untuk jalan kabupaten; atau pemerintah kota, untuk jalan kota. Kelas jalan tersebut dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas (Pasal 20 UU LLAJ).

Terkait penggunaan, jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi Jalan secara teknis dan administratif. Penyelenggara Jalan wajib melaksanakan uji kelaikan fungsi Jalan sebelum pengoperasian Jalan. Penyelenggara Jalan wajib melakukan uji kelaikan fungsi Jalan pada Jalan yang sudah beroperasi secara berkala dalam jangka waktu paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan. Uji kelaikan fungsi Jalan dilakukan oleh tim uji laik fungsi Jalan yang dibentuk oleh penyelenggara Jalan. Tim uji laik fungsi Jalan terdiri atas unsur penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Kepolisian Negara Republik Indonesia. Hasil uji kelaikan fungsi Jalan wajib dipublikasikan dan ditindaklanjuti oleh penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia (Pasal 22).

Dalam hal perbaikan jalan, penyelenggara Jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki Jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan Lalu Lintas. Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan Jalan yang rusak, penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas (Pasal 24 UU LLAJ). Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa: rambu lalu lintas; marka jalan; alat pemberi isyarat lalu lintas; alat penerangan Jalan; alat pengendali dan pengaman pengguna Jalan; alat pengawasan dan pengamanan Jalan; fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat; dan fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan (Pasal 25 UU LLAJ).

Penyediaan perlengkapan Jalan diselenggarakan oleh Pemerintah untuk jalan nasional; pemerintah provinsi untuk jalan provinsi; pemerintah kabupaten/kota untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa; atau badan usaha jalan tol untuk jalan tol (Pasal 26 UU LLAJ). Perlengkapan Jalan pada jalan lingkungan tertentu disesuaikan dengan kapasitas, intensitas, dan volume Lalu Lintas (Pasal 27 UU LLAJ). Terkait dengan larangan, setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan dan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan Jalan (Pasal 28 UU LLAJ).

Substansi yang menyangkut masalah pemeliharaan jalan, hal ini juga diatur di dalam UU LLAJ, yaitu materi pengaturan mengenai dana preservasi jalan. Pasal 29 UU LLAJ menyatakan untuk mendukung pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar, kondisi Jalan harus dipertahankan, untuk itu diperlukan Dana Preservasi Jalan. Dana ini digunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi Jalan. Dana Preservasi Jalan dapat bersumber dari Pengguna Jalan dan pengelolaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kemudian Pasal 31 UU LLAJ juga menyatakan Dana Preservasi Jalan dikelola oleh unit pengelola Dana Preservasi Jalan yang bertanggung jawab kepada Menteri di bidang Jalan.

Keterkaitan antara UU Jalan dan UU LLAJ juga menyangkut materi mengenai manajemen dan rekayasa lalu lintas. Pasal 93 menyatakan manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dilakukan melalui:

- a. penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur atau jalur atau jalan khusus;
- b. pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki; c. pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;
- c. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus Lalu Lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, dan aksesibilitas;
- d. pepaduan berbagai moda angkutan;
- e. pengendalian Lalu Lintas pada persimpangan;
- f. pengendalian Lalu Lintas pada ruas Jalan; dan/atau
- g. perlindungan terhadap lingkungan.

Adapun manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas meliputi kegiatan perencanaan; pengaturan; perekayasaan; pemberdayaan; dan pengawasan. Kegiatan pengaturan meliputi:

- a. penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas pada jaringan Jalan tertentu; dan
- b. pemberian informasi kepada masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan yang telah ditetapkan.

Sedangkan kegiatan perekayasaan sebagaimana meliputi:

- a. perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan Jalan yang tidak berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan;

- b. pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan Jalan yang berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan; dan
- c. optimalisasi operasional rekayasa Lalu Lintas dalam rangka meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektivitas penegakan hukum (Pasal 94 UU LLAJ).

UU LLAJ juga mengatur terkait pemanfaatan jalan diluar fungsinya, penggunaan jalan untuk penyelenggaraan kegiatan di luar fungsinya dapat dilakukan pada jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa dapat diizinkan untuk kepentingan umum yang bersifat nasional. Penggunaan jalan kabupaten/kota dan jalan desa dapat diizinkan untuk kepentingan umum yang bersifat nasional, daerah, dan/atau kepentingan pribadi (Pasal 127 UU LLAJ).

Terkait dengan materi pengawasan pemanfaatan jalan, Pasal 169 UU LLAJ menyatakan pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan. Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan tersebut dilakukan pengawasan muatan angkutan barang dengan menggunakan alat penimbangan, yang terdiri atas alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau alat penimbangan yang dapat dipindahkan. Kemudian Pasal 170 UU LLAJ menyatakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dipasang pada lokasi tertentu. Penetapan lokasi, pengoperasian, dan penutupan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada Jalan dilakukan oleh Pemerintah. Pengoperasian dan perawatan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilakukan oleh unit pelaksana penimbangan yang ditunjuk oleh Pemerintah. Petugas alat penimbangan yang dipasang secara tetap wajib mendata jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan.

**F. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);**



Digunakannya Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (UU tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan) merupakan sebagai dasar rujukan dalam pembuatan naskah akademik dan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini dikarenakan semua aturan dan pedoman dalam pembuatan naskah akademik dan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sampai dengan sitematikanya diatur dalam UU tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Peraturan adalah dasar dari negara hukum, negara yang pemerintahannya tunduk pada hukum, khususnya Undang-Undang. Para ahli biasa membedakan antara Undang-Undang dalam arti materiel (*wet ini materiele zin*) dan Undang-Undang dalam arti formil (*wet ini formele zin*). Pengertian Undang-Undang dalam arti materiel itu menyangkut Undang-Undang yang dilihat dari segi isi, materi, dan substansinya sedangkan Undang-Undang dalam arti formil dilihat dari segi bentuk dan pembentukannya. Perbedaan keduanya dapat dilihat hanya dari segi penekanan atau sudut penglihatan, yaitu suatu Undang-Undang dapat dilihat dari segi materinya atau dilihat dari segi bentuknya, yang dapat dilihat sebagai dua hal yang sama sekali terpisah.

Memasuki era otonomi daerah atau desentralisasi saat ini, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) dan pemerintah daerah mempunyai kewenangan yang luas dalam penyelenggaraan Pemerintahan Daerah. Dari sisi praktis tidak jarang terjadi dalam penerapan kewenangannya tidak selaras dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi ataupun dengan peraturan perundang-undangan yang sama. Oleh karena itu, DPRD dan Kepala Daerah dalam membentuk Peraturan Daerah harus selalu memperhatikan asas pembentukan dan asas materi muatan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan UU tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan Pasal 14 menjelaskan tentang pembentukan Peraturan Perundang-undangan, secara jelas telah mengatur mengenai materi muatan Peraturan Daerah yaitu: “materi muatan Peraturan Daerah Provinsi dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota berisi materi muatan dalam rangka

penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi”.

Pasal 63 UU tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan menyebutkan bahwa: Ketentuan mengenai penyusunan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 sampai dengan Pasal 62 berlaku secara mutatis mutandis terhadap penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota. Hal itu berarti ketentuan penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota mendasarkan pada ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 56 sampai dengan Pasal 62 UU tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Berdasarkan hal tersebut, dalam penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten sesuai Pasal 56 UU tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan dapat dimaknai bahwa:

1. Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten dapat berasal dari DPRD Kabupaten atau Bupati.
2. Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disertai dengan penjelasan atau keterangan dan/atau naskah akademik.
3. Dalam hal Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten mengenai:
  - a. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kabupaten;
  - b. pencabutan Peraturan Daerah Kabupaten; atau
  - c. perubahan Peraturan Daerah Kabupaten yang hanya terbatas mengubah beberapa materi,disertai dengan keterangan yang memuat pokok pikiran dan materi muatan yang diatur.

Selanjutnya, di dalam lampiran Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (UU tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan) angka 237 disebutkan bahwa: Jika suatu perubahan Peraturan Perundang-undangan mengakibatkan:

- a. sistematika Peraturan Perundang-undangan berubah;
- b. materi Peraturan Perundang-undangan berubah lebih dari 50% (lima puluh persen); atau
- c. esensinya berubah,

Peraturan Perundang-undangan yang diubah tersebut lebih baik dicabut dan disusun kembali dalam Peraturan Perundang-undangan yang baru mengenai masalah tersebut.

Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini mengubah sebagian besar (lebih dari 50%) materi muatan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di dalam Peraturan Daerah Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat. Perubahan materi muatan ini diantaranya dikarenakan adanya perkembangan kondisi peraturan perundang-undangan yang berlaku, sehingga peraturan daerah tersebut juga harus perlu untuk disesuaikan.

Untuk itu, Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disertai dengan naskah akademik. Penyusunan naskah akademik dilakukan sesuai dengan teknik penyusunan naskah akademik yang tercantum dalam lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari UU tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

**G. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);**

Di dalam Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah ini, Pasal 1 angka 2 menyebutkan bahwa Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan dewan perwakilan rakyat daerah menurut asas otonomi daerah dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Selanjutnya dalam Pasal 1 angka 2, dan 6 disebutkan bahwa: Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom. Otonomi Daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri Urusan Pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara

Kesatuan Republik Indonesia. Urusan Pemerintahan adalah kekuasaan pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden yang pelaksanaannya dilakukan oleh kementerian negara dan penyelenggara Pemerintahan Daerah untuk melindungi, melayani, memberdayakan, dan menyejahterakan masyarakat. Urusan Pemerintahan terdiri atas urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum.

Usuran pemerintahan absolut adalah Urusan Pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat. Urusan pemerintahan konkuren adalah Urusan Pemerintahan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota. Urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan ke Daerah menjadi dasar pelaksanaan Otonomi Daerah. Urusan pemerintahan umum adalah Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai kepala pemerintahan. Di dalam Pasal 11 Undang-Undang ini menyebutkan bahwa urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan daerah terdiri dari urusan pemerintah wajib dan urusan pemerintahan pilihan. urusan pemerintahan wajib terdiri atas urusan pemerintahan yang berkaitan dengan pelayanan dasar dan urusan pemerintahan yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar. Urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar adalah urusan pemerintahan wajib yang sebagian substansinya merupakan pelayanan dasar.

Selanjutnya di dalam Pasal 12 Undang-Undang ini mengatur mengenai:

- (1) Urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:
  - a. Pendidikan;
  - b. Kesehatan;
  - c. Pekerjaan umum dan penataan ruang;
  - d. Perumahan rakyat dan kawasan permukiman;
  - e. Ketentraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat; dan
  - f. Sosial.
- (2) Urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:
  - a. Tenaga kerja;
  - b. Pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak;
  - c. Pangan;
  - d. Pertahanan;

- e. Lingkungan hidup;
- f. Administrasi kependudukan dan pencatatan sipil;
- g. Pemberdayaan masyarakat dan desa;
- h. Pengendalian penduduk dan keluarga berencana;
- i. Perhubungan;
- j. Komunikasi dan informatika;
- k. Koperasi, usaha kecil, dan menengah;
- l. Penanaman modal;
- m. Kepemudaan dan olahraga;
- n. Statistik;
- o. Persandian;
- p. Kebudayaan;
- q. Perpustakaan; dan
- r. Kearsipan.

(3) Urusan pemerintahan pilihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) meliputi:

- a. Kelautan dan perikanan;
- b. Pariwisata;
- c. Pertanian;
- d. Kehutanan;
- e. Energi dan sumber daya mineral;
- f. Perdagangan;
- g. Perindustrian; dan
- h. Transmigrasi.

Pembagian urusan pemerintahan konkuren antara pemerintah pusat dan daerah provinsi serta daerah kabupaten/kota didasarkan pada prinsip akuntabilitas, efisiensi, dan eksternalitas, serta kepentingan strategis nasional. Berdasarkan prinsip tersebut, kriteria urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah kabupaten/kota adalah:

- a. Urusan pemerintahan yang lokasinya dalam daerah kabupaten/kota;
- b. Urusan pemerintahan yang penggunaannya dalam daerah kabupaten/kota;
- c. Urusan pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya hanya dalam daerah kabupaten/kota; dan/atau
- d. Urusan pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh daerah kabupaten/kota.

Di dalam UU tentang Pemerintahan Daerah juga diatur mengenai Peraturan Daerah. Di dalam Pasal 236, Pasal 237 dan Pasal 238 UU tentang Pemerintahan Daerah menyebutkan bahwa Peraturan Daerah dibentuk untuk menyelenggarakan otonomi daerah dan tugas pembantuan. Peraturan Daerah tersebut dibentuk oleh DPRD dengan persetujuan bersama kepala daerah. Peraturan Daerah memuat materi muatan: penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan; dan penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Selain materi muatan tersebut, Peraturan Daerah dapat memuat materi muatan lokal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Asas pembentukan dan materi muatan Peraturan Daerah berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan dan asas hukum yang tumbuh dan berkembang dalam masyarakat sepanjang tidak bertentangan dengan prinsip negara kesatuan republik Indonesia.

Penyusunan Peraturan Daerah mencakup tahapan perencanaan, penyusunan, pembahasan, penetapan, dan pengundangan yang berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan. Masyarakat berhak memberikan masukan secara lisan dan/atau tertulis dalam pembentukan Peraturan Daerah. Pembentukan Peraturan Daerah tersebut dilakukan secara efektif dan efisien. Peraturan Daerah dapat memuat ketentuan tentang pembebanan biaya paksaan penegakkan/pelaksanaan Peraturan Daerah seluruhnya atau sebagian kepada pelanggar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Peraturan Daerah dapat memuat ancaman pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling banyak lima puluh juta rupiah. Peraturan Daerah dapat memuat ancaman pidana kurungan atau pidana denda selain sebagaimana tersebut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Selain sanksi sebagaimana tersebut di atas, Peraturan Daerah dapat memuat ancaman sanksi yang bersifat mengembalikan pada keadaan semula dan sanksi administratif. Sanksi administratif tersebut berupa: teguran lisan, teguran tertulis, penghentian sementara kegiatan, penghentian tetap kegiatan, pencabutan sementara izin, pencabutan tetap izin, denda administratif, dan/atau sanksi administratif lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam melaksanakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah, Kepala Daerah dan DPRD selaku penyelenggara Pemerintahan Daerah membuat Peraturan daerah sebagai dasar hukum bagi daerah dalam menyelenggarakan otonomi daerah sesuai dengan



kondisi dan aspirasi masyarakat serta kekhasan dari daerah tersebut. Peraturan daerah yang dibuat oleh daerah hanya berlaku dalam batas-batas yurisdiksi daerah yang bersangkutan. Walaupun demikian Peraturan daerah yang ditetapkan oleh daerah tidak boleh bertentangan dengan ketentuan peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya sesuai dengan hierarki peraturan Perundang-undangan. Disamping itu Peraturan daerah sebagai bagian dari sistem peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan kepentingan umum sebagaimana diatur dalam kaidah penyusunan Peraturan Daerah.

Daerah melaksanakan otonomi daerah yang berasal dari kewenangan Presiden yang memegang kekuasaan pemerintahan. Mengingat tanggung jawab akhir penyelenggaraan pemerintahan ada di tangan Presiden, maka konsekuensi logisnya kewenangan untuk membatalkan Peraturan daerah ada di tangan Presiden. Adalah tidak efisien apabila Presiden yang langsung membatalkan Peraturan Daerah. Presiden melimpahkan kewenangan pembatalan Peraturan daerah Propinsi kepada Menteri sebagai pembantu Presiden yang bertanggung jawab atas Otonomi Daerah. Sedangkan untuk membatalkan Peraturan daerah Kabupaten/Kota, Presiden melimpahkan kewenangannya kepada Gubernur selaku Wakil Pemerintah Pusat di Daerah.

Untuk menghindari terjadinya kesewenang-wenangan dalam pembatalan Peraturan daerah, maka Pemerintah Daerah Provinsi dapat mengajukan keberatan pembatalan Peraturan Daerah Provinsi yang dilakukan oleh Menteri kepada Presiden. Sedangkan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dapat mengajukan keberatan pembatalan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota yang dilakukan Gubernur sebagai wakil pemerintah pusat kepada Menteri. Dari sisi penyelenggaraan Pemerintahan Daerah, keputusan yang diambil oleh Presiden dan Menteri bersifat final.

Dalam rangka menciptakan tertib administrasi pelaporan Peraturan daerah, setiap Peraturan daerah yang akan diundangkan harus mendapatkan nomor registrasi terlebih dahulu. Peraturan Daerah Provinsi harus mendapatkan nomor register dari kementerian, sedangkan Peraturan daerah Kabupaten/Kota mendapatkan nomor register dari gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat. Dengan adanya pemberian nomor register tersebut akan terhimpun informasi mengenai keseluruhan Peraturan daerah yang dibentuk oleh Daerah dan sekaligus juga informasi Peraturan daerah secara Nasional.

Lampiran huruf C Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, dalam pembagian urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang meliputi beberapa sub urusan yaitu:

1. Sumber Daya Air (SDA);
2. Air Minum;
3. Persampahan;
4. Air Limbah;
5. Drainase;
6. Permukiman;
7. Bangunan Gedung;
8. Penataan Bangunan dan Lingkungannya;
9. Jalan;
10. Jasa Konstruksi; dan
11. Penataan Ruang.

Terkait dengan sub urusan jalan, bahwa kewenangan pemerintah daerah kabupaten/kota adalah penyelenggaraan jalan kabupaten/kota.

Di dalam lampiran UU Pemda wewenang pemerintah dalam bidang pekerjaan umum dan penataan ruang khususnya pada sub bidang jalan meliputi pengembangan sistem jaringan jalan secara nasional serta penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional. Wewenang itu meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan. Sementara itu, wewenang pemerintah provinsi dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan provinsi yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan provinsi. Selanjutnya, wewenang pemerintah kabupaten dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa. Sedangkan wewenang pemerintah kota dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kota. Wewenang penyelenggaraan jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.

Pengaturan mengenai kewenangan penyelenggaraan jalan dalam UU Jalan masih relevan dengan pembagian urusan kewenangan dalam UU Pemda yang berlaku sekarang. Namun, ada frasa pengecualian dalam hal pemerintah provinsi belum dapat melaksanakan sebagian wewenangnya dalam penyelenggaraan jalan pemerintah provinsi dapat menyerahkan

wewenang tersebut kepada pemerintah. Begitu juga dengan pemerintah kabupaten/kota belum dapat melaksanakan sebagian wewenangnya dalam penyelenggaraan jalan, pemerintah kabupaten/kota dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada pemerintah provinsi.

Keterkaitan lainnya di dalam UU Pemda, implikasi dari pembagian urusan pemerintah di bidang jalan itu termasuk pada urusan konkuren wajib yang berkenaan dengan pelayanan dasar adalah kewajiban pemerintah untuk memenuhi SPM (SPM). SPM jalan adalah ukuran teknis jalan yang harus diwujudkan oleh penyelenggara jalan agar jalan dapat beroperasi sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan. Ukuran teknis tersebut diamanatkan PP No. 34 tahun 2006 tentang jalan yang meliputi 2 hal yaitu: 1) SPM jaringan jalan dengan indikator kinerja aksesibilitas, mobilitas, dan keselamatan, dan 2) SPM ruas jalan dengan indikator kinerja kondisi jalan dan kecepatan. Penetapan SPM jalan lebih lanjut diatur melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (Permen PU). SPM jalan wajib dilaksanakan oleh pemerintah dan pemerintah daerah sesuai amanat PP No. 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan pemerintahan antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota. Mengenai tata pemerintahan yang baik dan transparansi dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan khususnya di bidang jalan, yaitu dengan menetapkan ukuran-ukuran teknis jalan sesuai SPM jalan yang ditetapkan, yang harus dipenuhi oleh jaringan jalan serta setiap ruas-ruas jalan yang ada di dalamnya. Pencapaiannya menjadi kewajiban penyelenggara jalan, yang kemudian harus diinformasikan secara terbuka kepada publik dengan mengumumkan melalui media masa.

UU Jalan megamanatkan penyelenggara jalan wajib memprioritaskan pemeliharaan, perawatan, dan pemeriksaan jalan secara berkala untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan SPM yang ditetapkan. Keberlakuan kebijakan tersebut meliputi seluruh jalan umum yang harus dilaksanakan sesuai dengan status jalan, kecuali jalan tol. Perbedaan status jalan yang berimplikasi kepada kewenangan siapa yang mengelola jalan tersebut. Jalan nasional wewenang pengelolaannya ada pada pemerintah berdasarkan pembiayaan dari APBN, jalan provinsi wewenang pengelolaannya ada pada pemerintah provinsi yang pembiayaannya berasal dari APBD provinsi, dan jalan kabupaten/kota wewenang pengelolaannya ada pada pemerintah kabupaten/kota yang pembiayaannya berasal dari APBD kabupaten/kota. Masalah pembiayaan berdasarkan kemampuan dari APBN/APBD daerah yang bersangkutan

dalam penyelenggaraan jalan. Secara normatif jelas bahwa setiap jalan umum, baik jalan baru maupun jalan lama yang sudah dioperasikan, harus memenuhi ukuran teknis SPM jalan sebagai wujud pelayanan pemerintah kepada masyarakat.

**H. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);**

Undang-Undang tentang Cipta Kerja ini disahkan pada tanggal 2 November 2020, dengan pertimbangan untuk mewujudkan tujuan pembentukan pemerintah negara Indonesia dan mewujudkan masyarakat Indonesia yang sejahtera, adil, dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Cipta kerja diharapkan mampu menyerap tenaga kerja Indonesia yang seluas-luasnya di tengah persaingan yang semakin kompetitif dan tuntutan globalisasi ekonomi. Meski tingkat pengangguran terbuka terus menurun, Indonesia masih membutuhkan penciptaan kerja yang berkualitas karena jumlah angkatan kerja yang bekerja tidak penuh atau tidak bekerja masih cukup tinggi, jumlah penduduk yang bekerja pada kegiatan informal cenderung menurun dengan penurunan terbanyak pada status berusaha dibantu buruh tidak tetap, dibutuhkan kenaikan upah yang pertumbuhannya sejalan dengan pertumbuhan ekonomi dan peningkatan produktivitas pekerja.

Untuk itu diperlukan kebijakan dan langkah-langkah strategis cipta kerja yang memerlukan keterlibatan semua pihak yang terkait, dengan tujuan untuk menciptakan kerja yang seluas-luasnya bagi rakyat Indonesia secara merata di seluruh wilayah negara Republik Indonesia dalam rangka memenuhi hak atas penghidupan yang layak. Undang-Undang tentang Cipta Kerja mencakup yang terkait dengan:

1. Peningkatan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha
2. Peningkatan perlindungan dan kesejahteraan pekerja
3. Kemudahan, pemberdayaan, dan perlindungan koperasi dan UMKM
4. Peningkatan investasi pemerintah dan percepatan proyek strategis nasional.

Ruang lingkup Undang-Undang tentang Cipta Kerja ini meliputi pengaturan terhadap:

1. Peningkatan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha
2. Ketenagakerjaan

3. Kemudahan, perlindungan, serta pemberdayaan koperasi dan UMKM
4. Kemudahan berusaha
5. Dukungan riset dan inovasi
6. Pengadaan tanah
7. Kawasan ekonomi
8. Investasi pemerintah pusat dan percepatan proyek strategis nasional
9. Pelaksanaan administrasi pemerintahan
10. Pengenaan sanksi

Beberapa pengaturan dalam Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah yang diubah dan disempurnakan dengan Undang-Undang tentang Cipta Kerja, diantaranya:

#### Pasal 250

Perda dan Perkada sebagaimana dimaksud dalam Pasal 249 ayat (1) dan ayat (3) dilarang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, asas materi muatan peraturan perundang-undangan, dan putusan pengadilan.

Putusan pengadilan disini adalah putusan pengadilan yang telah diikuti oleh putusan hakim berikutnya.

#### Pasal 251

Agar tidak bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, asas materi muatan peraturan perundang-undangan, dan putusan pengadilan, penyusunan Perda dan Perkada berkoordinasi dengan kementerian yang membidangi urusan pemerintahan dalam negeri dan melibatkan ahli dan/atau instansi vertikal di daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pembentukan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 252

- (1) Penyelenggara pemerintahan daerah provinsi atau kabupaten/kota yang masih memberlakukan Perda yang tidak sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 dikenai sanksi.
- (2) Sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa sanksi administratif.

(3) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dikenakan kepada kepala daerah dan anggota DPRD berupa tidak dibayarkan hak keuangan selama 3 (tiga) bulan yang diatur dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(4) Dalam hal penyelenggara pemerintahan daerah provinsi dan kabupaten/kota masih menetapkan Perda mengenai Pajak daerah dan/atau retribusi daerah yang tidak mendapatkan nomer register, dikenai sanksi penundaan atau pemotongan DAU dan/atau DBH bagi daerah bersangkutan.

Penjelasan: Pemotongan DAU dan/atau DBH bagi daerah bersangkutan sebesar uang yang sudah dipungut oleh daerah.

#### **I. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);**

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 ini dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 6, Pasal 7, Pasal 8, Pasal 9, Pasal 10, Pasal 11, Pasal 15, Pasal 16, Pasal 22, Pasal 28, Pasal 30, Pasal 35, Pasal 41, dan Pasal 62 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Jalan. Beberapa ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 yang memiliki relevansi dengan penyelenggaraan jalan daerah antara lain:

##### Pasal 13

- (1) Jalan arteri primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.
- (2) Jalan arteri primer mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- (3) Pada jalan arteri primer lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal, dan kegiatan lokal.
- (4) Jumlah jalan masuk ke jalan arteri primer dibatasi sedemikian rupa sehingga ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) harus tetap terpenuhi.
- (5) Persimpangan sebidang pada jalan arteri primer dengan pengaturan tertentu harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3).
- (6) Jalan arteri primer yang memasuki kawasan perkotaan dan/atau kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus.



#### Pasal 14

- (1) Jalan kolektor primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 (empat puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.
- (2) Jalan kolektor primer mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- (3) Jumlah jalan masuk dibatasi dan direncanakan sehingga ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) masih tetap terpenuhi.
- (4) Persimpangan sebidang pada jalan kolektor primer dengan pengaturan tertentu harus tetap memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3).
- (5) Jalan kolektor primer yang memasuki kawasan perkotaan dan/atau kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus.

#### Pasal 15

- (1) Jalan lokal primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7,5 (tujuh koma lima) meter.
- (2) Jalan lokal primer yang memasuki kawasan perdesaan tidak boleh terputus.

#### Pasal 16

- (1) Jalan lingkungan primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 15 (lima belas) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6,5 (enam koma lima) meter.
- (2) Persyaratan teknis jalan lingkungan primer sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda tiga atau lebih.
- (3) Jalan lingkungan primer yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda tiga atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter.

#### Pasal 17

- (1) Jalan arteri sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.
- (2) Jalan arteri sekunder mempunyai kapasitas yang lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata.

- (3) Pada jalan arteri sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
- (4) Persimpangan sebidang pada jalan arteri sekunder dengan pengaturan tertentu harus dapat memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2).

#### Pasal 18

- (1) Jalan kolektor sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.
- (2) Jalan kolektor sekunder mempunyai kapasitas yang lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata.
- (3) Pada jalan kolektor sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
- (4) Persimpangan sebidang pada jalan kolektor sekunder dengan pengaturan tertentu harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2).

#### Pasal 19

Jalan lokal sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7,5 (tujuh koma lima) meter.

#### Pasal 20

- (1) Jalan lingkungan sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6,5 (enam koma lima) meter.
- (2) Persyaratan teknis jalan lingkungan sekunder sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih.
- (3) Jalan lingkungan sekunder yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter.

#### Pasal 21

- (1) Jalan dilengkapi dengan bangunan pelengkap.
- (2) Bangunan pelengkap jalan harus disesuaikan dengan fungsi jalan yang bersangkutan.

## Pasal 22

- (1) Jalan dilengkapi dengan perlengkapan jalan.
- (2) Perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dan tidak langsung dengan pengguna jalan.
- (3) Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan, baik wajib maupun tidak wajib.
- (4) Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memenuhi ketentuan teknis perlengkapan jalan yang ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- (5) Perlengkapan jalan yang berkaitan tidak langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memenuhi persyaratan teknis perlengkapan jalan.

## Pasal 23

- (1) Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (3) diatur oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan setelah memperhatikan pendapat Menteri.
- (2) Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (3) pada pembangunan jalan baru dan peningkatan jalan dilaksanakan oleh penyelenggara jalan dengan berpedoman pada ketentuan yang ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- (3) Perlengkapan jalan yang berkaitan tidak langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (5) dilaksanakan oleh penyelenggara jalan sesuai kewenangannya.

## Pasal 25

Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan atas:

- a. jalan nasional;
- b. jalan provinsi;
- c. jalan kabupaten;

- d. jalan kota; dan
- e. jalan desa.

#### Pasal 29

Jalan kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf d adalah jalan umum pada jaringan jalan sekunder di dalam kota.

#### Pasal 31

- (1) Kelas jalan dikelompokkan berdasarkan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, serta spesifikasi penyediaan prasarana jalan.
- (2) Pembagian kelas jalan berdasarkan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- (3) Kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil.

#### Pasal 32

- (1) Spesifikasi penyediaan prasarana jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (3) meliputi pengendalian jalan masuk, persimpangan sebidang, jumlah dan lebar lajur, ketersediaan median, serta pagar.
- (2) Spesifikasi jalan bebas hambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (3) meliputi pengendalian jalan masuk secara penuh, tidak ada persimpangan sebidang, dilengkapi pagar ruang milik jalan, dilengkapi dengan median, paling sedikit mempunyai 2 (dua) lajur setiap arah, dan lebar lajur paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter.
- (3) Spesifikasi jalan raya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (3) adalah jalan umum untuk lalu lintas secara menerus dengan pengendalian jalan masuk secara terbatas dan dilengkapi dengan median, paling sedikit 2 (dua) lajur setiap arah, lebar lajur paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter.
- (4) Spesifikasi jalan sedang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (3) adalah jalan umum dengan lalu lintas jarak sedang dengan pengendalian jalan masuk tidak dibatasi, paling sedikit 2 (dua) lajur untuk 2 (dua) arah dengan lebar jalur paling sedikit 7 (tujuh) meter.

- (5) Spesifikasi jalan kecil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (3) adalah jalan umum untuk melayani lalu lintas setempat, paling sedikit 2 (dua) lajur untuk 2 (dua) arah dengan lebar jalur paling sedikit 5,5 (lima koma lima) meter.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai pedoman kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Menteri.

#### Pasal 57

- (1) Wewenang penyelenggaraan jalan ada pada Pemerintah dan Pemerintah Daerah.
- (2) Wewenang penyelenggaraan jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional.
- (3) Wewenang penyelenggaraan jalan oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyelenggaraan jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa.
- (4) Penyelenggaraan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan secara makro sesuai dengan kebijakan nasional.
- (5) Penyelenggaraan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (4) meliputi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

#### Pasal 58

- (1) Penyelenggaraan jalan umum oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (2) dilaksanakan oleh Menteri.
- (2) Penyelenggaraan jalan provinsi oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3) dilaksanakan oleh gubernur atau pejabat yang ditunjuk.
- (3) Penyelenggaraan jalan kabupaten/kota dan jalan desa oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3) dilaksanakan oleh Bupati/Walikota atau pejabat yang ditunjuk.

**J. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221) sebagaimana telah**

**diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);**

Salah satu peruntukkan jalan adalah “lalu lintas” baik itu konteks jalan umum, jalan khusus, maupun jalan bebas hambatan. Keterkaitan penyelenggaraan jalan daerah dengan PP 32/2011 adalah terletak pada pengaturan ketentuan mengenai pengelompokkan, pembangunan, dan penggunaan jalan serta dampaknya terhadap kelancaran lalu lintas.

Pasal 8 PP 32/2011 menjelaskan bahwa penyelenggaraan di bidang jalan yang meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana jalan dilakukan oleh instansi yang bergerak di bidang urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi (tupoksi) nya. Hal ini harus menjadi acuan dalam mengatur ketentuan mengenai penyelenggaraan jalan daerah.

Hal lain yang harus diperhatikan dari PP 32/2011 terhadap penyelenggaraan jalan daerah adalah sebagai berikut:

1. Pengelompokkan kelas jalan yang telah diatur dalam Pasal 19 dan Pasal 20 PP 32/2011;
2. Penggunaan dan perlengkapan jalan yang telah diatur dalam Pasal 21 sampai dengan Pasal 29 PP 32/2011; dan
3. Dana preservasi jalan yang telah diatur dalam Pasal 29 sampai dengan 32 PP 32/2011.

Pengaturan mengenai pengembangan jaringan jalan dalam RUU Jalan harus mengacu juga pada ketentuan Pasal 93 sampai dengan Pasal 95 PP 32/2011 mengenai Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas yang mengamanatkan dilakukannya kegiatan inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan. Selanjutnya, pelaksanaan penyelenggaraan jalan daerah diatur dengan selalu mengacu pada peraturan perundang-undangan terkait, salah satunya Peraturan Pemerintah yang merupakan acuan pelaksanaan ketentuan dalam undang-undang terkait, dalam hal ini yaitu PP 32/2011 sebagai peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.



**K. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);**

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan bersifat lintas sektor dan harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (stakeholders). Guna mengatasi permasalahan yang sangat kompleks yang memerlukan keterpaduan, dibahas dalam forum lalu lintas dan angkutan jalan. Forum tersebut merupakan badan ad hoc yang berfungsi sebagai wahana untuk menyinergikan tugas pokok dan fungsi setiap instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka menganalisis permasalahan, menjembatani, menemukan solusi, serta meningkatkan kualitas pelayanan, dan bukan sebagai aparat penegak hukum.

Forum terdiri atas forum lalu lintas dan angkutan jalan nasional, forum provinsi dan forum kabupaten/kota. Pada forum nasional dan provinsi dapat juga dimanfaatkan untuk mengatasi permasalahan transportasi di kota-kota besar yang bersifat aglomerasi. Untuk kelancaran tugas forum diperlukan dukungan administratif dari kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana untuk forum nasional, sekretariat daerah untuk forum provinsi atau kabupaten/kota.

**L. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5310);**

Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai sumber daya manusia di bidang transportasi yang wajib memiliki dan harus menjaga kompetensinya selama yang bersangkutan masih menjalankan profesinya di bidang transportasi. Dalam hal ini peranan lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang transportasi sangat penting dan menentukan, sehingga setiap lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang transportasi dituntut untuk memenuhi persyaratan. Pelaksanaan pendidikan dan pelatihan sumber daya manusia di bidang transportasi juga harus dilakukan secara terpadu, efektif dan efisien, serta senantiasa menjaga keserasian dengan kebutuhan nyata di dunia kerja.

Di samping itu, perlindungan kerja dan pengaturan waktu kerja bagi sumber daya manusia di bidang transportasi harus terjaga dengan baik agar dalam melaksanakan tugasnya sumber daya manusia di bidang transportasi selalu dalam kondisi bugar, mampu berkonsentrasi penuh, serta selalu waspada menghadapi berbagai situasi dan kondisi yang terburuk. Peraturan Pemerintah ini mengatur secara lengkap, menyeluruh, dan komprehensif mengenai sumber daya manusia yang dimulai dari penelitian dan pengembangan, perencanaan, pendidikan dan pelatihan, penempatan sumber daya manusia, perluasan kesempatan kerja, perlindungan tenaga kerja, waktu kerja, kontribusi penyedia jasa, pembinaan, serta sanksi administratif.

**M. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);**

Peraturan Pemerintah ini menampung berbagai perubahan pengaturan yang terkait dengan penyelenggaraan pengujian Kendaraan Bermotor baik yang menyangkut unit pelaksana pengujian maupun mekanisme pengujian. Hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan kualitas kinerja pengujian Kendaraan Bermotor sekaligus kemudahan pelayanan kepada masyarakat sehingga dapat diwujudkan keselamatan sarana yang lebih baik. Untuk mencapai daya guna dan hasil guna yang optimal, diperlukan adanya pengaturan mengenai Kendaraan secara terpadu, menyeluruh, dan berkesinambungan. Hal ini dapat dicapai jika kegiatan pengaturan dan pembinaan pada masing-masing instansi pembina lalu lintas dan angkutan jalan terkoordinasi secara utuh, tertib, teratur dan sinergis antara satu dengan lainnya.

Dalam rangka mendukung sistem informasi dan komunikasi secara terpadu, peraturan pemerintah ini mengatur ketentuan bagi unit pelaksana pengujian Kendaraan Bermotor untuk membangun sistem informasi dan komunikasi di bidang pengujian Kendaraan Bermotor, serta dalam rangka menciptakan sarana yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan perlu ada pengaturan mengenai kompetensi bagi penguji Kendaraan Bermotor dan

pengawasan pelaksanaan pengujian Kendaraan Bermotor yang diatur melalui sistem akreditasi pengujian Kendaraan Bermotor secara berkala.

Peraturan Pemerintah ini mengatur hal-hal yang berkaitan dengan jenis dan fungsi Kendaraan Bermotor, persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan dan Kereta Tempelan, kewajiban yang harus dipenuhi oleh Kendaraan Bermotor yang akan dibuat/dirakit di dalam negeri dan/atau diimpor, perlengkapan Kendaraan Bermotor, persyaratan Kendaraan Tidak Bermotor, Pengujian Kendaraan Bermotor beserta susunannya, pemeliharaan dan perbaikan Kendaraan Bermotor serta pemberian sanksi administratif.

Seiring berjalannya waktu, dengan ditetapkannya Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, merubah beberapa ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Hal ini sebagaimana tertuang di dalam Pasal 61 ayat (1) huruf b, dan ayat (2) huruf a sebagai berikut:

(1) Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku:

b. Pasal 122, Pasal, 123, Pasal 124, Pasal 125, Pasal 127, Pasal 129, Pasal 130, Pasal 131, Pasal 133, Pasal 134, Pasal 140, Pasal 143, Pasal 160, Pasal 161, Pasal 172, dan Pasal 174 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);

dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

(2) Terhadap pasal yang dicabut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), yang menjadi acuan pada:

a. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317)

pengacuannya menyesuaikan dengan pasal, ayat, huruf, atau angka sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.

**N. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5346);**

Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai tata cara pelaksanaan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan baik secara insidental oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maupun secara berkala yang dilakukan gabungan antara Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dengan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar dapat dicapai daya guna dan hasil guna yang optimal serta pelaksanaan pemeriksaan efektif dan efisien.

Pengaturan mengenai ruang lingkup Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan, Petugas Pemeriksa, pola pemeriksaan, persyaratan pemeriksaan, tata cara pemeriksaan, dasar penindakan pelanggaran, penanganan dan pengembalian benda sitaan pelanggaran, persidangan dan pembayaran denda pelanggaran, serta penyitaan alat bukti dan pelanggaran atau penundaan pengoperasian yang keseluruhannya merupakan satu kesatuan pengaturan yang saling berkaitan. Selanjutnya ditegaskan pula bahwa Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dilakukan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menjamin kepastian hukum bagi masyarakat. Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dilanjutkan dengan penindakan pelanggaran dalam hal ditemukan terjadinya tindak pidana pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini tidak mengurangi wewenang Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk melakukan penyidikan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Kewajiban bagi pelanggar Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk membayar denda pidana yang ditetapkan oleh pengadilan dapat dipermudah dengan adanya ketentuan mengenai titipan uang denda yang dilakukan oleh pelanggar pada saat penerbitan Surat Tilang melalui penitipan ke bank yang ditunjuk. Apabila pengadilan menetapkan denda yang lebih kecil dari titipan uang denda, maka kewajiban jaksa penuntut umum untuk memberitahukan kepada pelanggar untuk mengambil kelebihan uang titipan denda. Apabila dalam waktu 1 (satu) tahun sejak penetapan pengadilan, kelebihan uang titipan denda tidak diambil maka kelebihan uang titipan denda disetorkan ke kas Negara.

Pelaksanaan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan pada prinsipnya tidak dilakukan penyitaan, akan tetapi untuk menjamin keselamatan dan keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat

dilakukan penyitaan terhadap Kendaraan Bermotor yang diduga digunakan untuk tindakan pidana atau dari hasil tindak pidana.

**O. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);**

Pengaturan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertujuan untuk mewujudkan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu. Untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu dilakukan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menghubungkan semua wilayah di daratan. Pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berpedoman pada rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan kebutuhan. Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdiri atas rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional, rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi, dan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

Di samping itu, untuk lebih meningkatkan daya guna, hasil guna, dan pemanfaatan jalan, diperlukan pula adanya ketentuan bagi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dalam melaksanakan kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas. Dalam melaksanakan kegiatan perencanaan, pengadaan, pemasangan fasilitas perlengkapan jalan, maka jalan dikelompokkan ke dalam beberapa kelas berdasarkan fungsi dan intensitas lalu lintas serta daya dukung muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor.

Untuk kepentingan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka pelayanan kepada masyarakat, maka dalam Peraturan Pemerintah ini diatur mengenai perlengkapan jalan dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, yang meliputi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, Terminal penumpang, Terminal barang untuk umum dan Terminal barang untuk kepentingan sendiri, fasilitas parkir umum, fasilitas pendukung yang



terdiri atas trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan Pejalan Kaki, Halte, serta fasilitas pendukung bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, dan wanita hamil. Perlengkapan jalan dan prasarana angkutan jalan tersebut merupakan unsur yang penting dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka memberikan perlindungan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Seiring berjalannya waktu, dengan ditetapkannya Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, merubah beberapa ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini sebagaimana tertuang di dalam Pasal 61 ayat (1) huruf c, dan ayat (2) huruf b sebagai berikut:

(1) Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku:

c. Pasal 19, Pasal, 20, Pasal 70, Pasal 73, Pasal 74, Pasal 77, Pasal 78, Pasal 79, Pasal 81, Pasal 86, dan Pasal 101 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468);  
dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

(2) Terhadap pasal yang dicabut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), yang menjadi acuan pada:

b. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468)

pengacuannya menyesuaikan dengan pasal, ayat, huruf, atau angka sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.

**P. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);**

PP tentang Angkutan Jalan merupakan amanat dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penyelenggaraan Angkutan orang dan barang dengan kendaraan bermotor



di jalan pada dasarnya bertujuan untuk memenuhi SPM yang meliputi unsur keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan di jalan. Dalam kegiatan angkutan jalan, ada beberapa hal yang berkaitan dengan pengaturan di bidang jalan, yaitu sebagai berikut:

Pertama, menyebutkan angkutan orang dengan kendaraan bermotor dilarang menggunakan mobil barang, kecuali dalam hal rasio kendaraan bermotor untuk angkutan orang, kondisi wilayah secara geografis, dan prasarana jalan di provinsi atau kabupaten/kota belum memadai (Pasal 4 ayat (2) huruf a). Dalam Pasal 5 ayat (3) kondisi prasarana jalan yang belum memadai meliputi:

1. memiliki perkerasan yang sebagian atau seluruhnya rusak berat;
2. perkerasan jalan masih merupakan tanah asli; dan/atau
3. tanjakan dan/atau turunan jalan sangat curam.

Namun demikian hal tersebut dapat dikecualikan untuk penggunaan mobil barang untuk angkutan orang dengan kondisi wilayah secara geografis yang belum memadai dan kondisi prasarana jalan yang belum memadai yang ditetapkan oleh Bupati atau Walikota sesuai dengan wilayah administratifnya berdasarkan pertimbangan dari Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan kabupaten/kota (Pasal 5 ayat (4)).

Kedua, jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum salah satunya disusun berdasarkan kesesuaian dengan kelas jalan (Pasal 24 huruf e). Di dalam Pasal 26 ayat (1) rencana umum jaringan trayek terdiri atas:

1. Jaringan Trayek lintas batas negara;
2. Jaringan Trayek antarkota antarprovinsi;
3. Jaringan Trayek antarkota dalam provinsi;
4. Jaringan Trayek perkotaan; dan
5. Jaringan Trayek perdesaan.

Kemudian, penyusunan rencana umum jaringan trayek salah satunya mempertimbangkan jaringan jalan yang dilalui dengan hierarki status dan fungsi jalan yang sama, sesuai dengan jenis pelayanan angkutan yang disediakan (Pasal 26 ayat (2) huruf d). Selanjutnya, masing-masing jaringan trayek mempunyai persyaratan terkait dengan jalan, yaitu:

1. Rencana umum jaringan trayek lintas batas negara salah satunya memuat terkait jaringan jalan yang dilalui adalah jalan nasional (Pasal 27 ayat (1) huruf c).
2. Rencana umum jaringan trayek antarkota antarprovinsi salah satunya memuat terkait jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan

jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalan kabupaten/kota (Pasal 28 ayat (1) huruf b).

3. Rencana umum jaringan trayek antarkota dalam provinsi salah satunya memuat terkait jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalan kabupaten/kota (Pasal 29 ayat (1) huruf b).

Pengklasifikasian kawasan perkotaan dimana salah satunya didasarkan pada ketersediaan jaringan jalan dan permintaan kebutuhan Angkutan ulang alik dalam atau antar wilayah administrasi pemerintahan (Pasal 31 ayat (1) huruf b). Pada ayat (3) disebutkan bahwa kawasan perkotaan berdasarkan ketersediaan jaringan jalan dan permintaan kebutuhan Angkutan ulang alik dalam atau antar wilayah administrasi pemerintahan sebagaimana mencakup kesatuan kawasan yang:

- a. melampaui batas wilayah provinsi;
  - b. melampaui batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi; dan
  - c. berada dalam wilayah kabupaten/kota.
4. Rencana umum jaringan trayek perkotaan salah satunya memuat terkait jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalan kabupaten/kota (Pasal 32 huruf c).
  5. Rencana umum jaringan trayek perdesaan salah satunya memuat terkait jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, jaringan jalan kabupaten/kota, dan/atau jalan desa (Pasal 36 ayat (1) huruf b).

Ketiga, terkait angkutan massal, di dalam Pasal 47 ayat (1) angkutan massal berbasis jalan harus didukung oleh:

- a. Mobil Bus yang berkapasitas angkut massal;
- b. lajur khusus; Yang dimaksud “lajur khusus” adalah lajur yang disediakan untuk Angkutan massal berbasis jalan baik dengan menggunakan pemisah secara fisik atau marka jalan.
- c. Trayek Angkutan umum lain yang tidak berhimpitan dengan Trayek Angkutan massal; dan
- d. Angkutan pengumpan.

Keempat, terkait dengan pengawasan, yang pertama mengenai pengawasan terhadap angkutan orang, pada Pasal 48 ayat (3) pengawasan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dilakukan di:

- a. Terminal;

- b. tempat wisata;
- c. ruas jalan; dan
- d. tempat keberangkatan.

Kemudian yang kedua mengenai pengawasan terhadap angkutan barang, dalam Pasal 60 Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai:

- a. tata cara pemuatan;
- b. daya angkut;
- c. dimensi kendaraan; dan
- d. kelas jalan yang dilalui.

Selanjutnya kelas jalan yang dilalui ditentukan berdasarkan rambu kelas jalan (Pasal 61 ayat (4)). Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat pengawasan dan pengamanan jalan (Pasal 62 ayat (2)). Pada ayat (3) Alat pengawasan dan pengamanan jalan terdiri atas:

- a. alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau
- b. alat penimbangan yang dapat dipindahkan.

Dalam Pasal 64 ayat (1) pengawasan muatan angkutan barang dengan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilakukan pada lokasi tertentu di ruas jalan nasional dan jalan strategis nasional. Yang dimaksud dengan “jalan strategis nasional” adalah jalan yang melayani kepentingan nasional atas dasar kriteria strategis yaitu mempunyai peranan untuk membina kesatuan dan keutuhan nasional, melayani daerah rawan, bagian dari jalan lintas regional atau lintas internasional, melayani kepentingan perbatasan antarnegara, serta dalam rangka pertahanan dan keamanan. Pada ayat (2) huruf c lokasi ditentukan dengan mempertimbangkan salah satunya jaringan jalan dan rencana pengembangan. Yang dimaksud dengan “jaringan jalan dan rencana pengembangan” adalah satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri atas sistem jaringan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarki. Selain itu juga mempertimbangkan keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas dan topografi. Yang dimaksud dengan “keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas” adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan serta penggunaan Angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan. Sedangkan Yang dimaksud dengan “kondisi topografi” adalah jalan lurus, jarak pandang, ruang di

kanan/kiri ruang milik jalan yang memadai, artinya memperhatikan zonasi jaringan jalan dari tepi jalan.

Pada Pasal 75 ayat (1) pengawasan muatan angkutan barang dengan alat penimbangan yang dapat dipindahkan dilakukan untuk pemeriksaan kendaraan bermotor angkutan barang di jalan dan penyidikan tindak pidana pelanggaran muatan. Pada ayat (2) pengawasan muatan angkutan barang dengan alat penimbangan yang dapat dipindahkan dilakukan bersama oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pada ayat (4) pengawasan muatan Angkutan barang dengan alat penimbangan yang dilakukan apabila:

- a. terdapat indikasi peningkatan pelanggaran muatan angkutan barang;
- b. kecenderungan kerusakan jalan yang diakibatkan oleh kelebihan muatan Angkutan barang; dan/atau
- c. belum ada alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada ruas jalan tertentu.

Penjelasan Pasal 75 ayat (4) huruf a yang termasuk “pelanggaran muatan angkutan barang” adalah pelanggaran terhadap ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan.

Seiring berjalannya waktu, dengan ditetapkannya Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, merubah beberapa ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini sebagaimana tertuang di dalam Pasal 61 ayat (1) huruf d, dan ayat (2) huruf c sebagai berikut:

(1) Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku:

- d. Pasal 42, Pasal 65, Pasal 67, Pasal 68, Pasal 72, Pasal 78 ayat (1), Pasal 107, Pasal 108, Pasal 109, Pasal 110, Pasal 111, dan Pasal 120 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);  
dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

(2) Terhadap pasal yang dicabut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), yang menjadi acuan pada:

- c. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594)

pengacuannya menyesuaikan dengan pasal, ayat, huruf, atau angka sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.

**Q. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 15, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6617);**

Undang-Undang Cipta Kerja mengatur mengenai penyederhanaan Perizinan Berusaha melalui penerapan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko merupakan metode standar berdasarkan tingkat Risiko suatu kegiatan usaha dalam menentukan jenis Perizinan Berusaha dan kualitas/frekuensi Pengawasan. Perizinan Berusaha dan Pengawasan merupakan instrumen Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam mengendalikan suatu kegiatan usaha. Penerapan pendekatan berbasis Risiko memerlukan perubahan pola pikir (*change management*) dan penyesuaian tata kerja penyelenggaraan layanan Perizinan Berusaha (*business process re-engineering*) serta memerlukan pengaturan (*re-design*) proses bisnis Perizinan Berusaha di dalam sistem Perizinan Berusaha secara elektronik. Melalui penerapan konsep ini, pelaksanaan penerbitan Perizinan Berusaha dapat lebih efektif dan sederhana karena tidak seluruh kegiatan usaha wajib memiliki izin, di samping itu melalui penerapan konsep ini kegiatan Pengawasan menjadi lebih terstruktur baik dari periode maupun substansi yang harus dilakukan Pengawasan.

Risiko yang menjadi dasar Perizinan Berusaha diklasifikasikan menjadi Risiko rendah, menengah rendah, menengah tinggi, dan tinggi. Untuk kegiatan usaha Risiko rendah, Pelaku Usaha hanya dipersyaratkan memiliki NIB. Untuk kegiatan usaha Risiko menengah rendah, Pelaku Usaha dipersyaratkan memiliki NIB dan pernyataan pemenuhan Sertifikat Standar. Untuk kegiatan usaha Risiko menengah tinggi, Pelaku Usaha dipersyaratkan memiliki NIB dan Sertifikat Standar yang telah diverifikasi. Sedangkan untuk kegiatan usaha Risiko tinggi, Pelaku Usaha dipersyaratkan memiliki NIB dan izin yang telah diverifikasi.

Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko meliputi:

- a. Pengaturan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;
- b. norma, standar, prosedur, dan kriteria Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;
- c. Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Melalui Layanan Sistem Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik (*Online Single Submission*);

- d. tata cara Pengawasan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;
- e. evaluasi dan reformasi kebijakan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;
- f. pendanaan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;
- g. penyelesaian permasalahan dan hambatan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko; dan
- h. sanksi.

**R. Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha di Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 16, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6618);**

Dalam rangka meningkatkan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha, Undang-Undang Cipta Kerja telah memperbarui beberapa ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Daerah yang diarahkan untuk memperkuat peran dan komitmen pemerintahan daerah dalam rangka Penyelenggaraan Perizinan Berusaha di Daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko. Penguatan peran Pemerintah Daerah dalam Undang-Undang Cipta Kerja antara lain diaturnya kewajiban gubernur/bupati/wali kota untuk memberikan pelayanan Perizinan Berusaha sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, pelayanan Perizinan Berusaha di daerah yang dilaksanakan oleh DPMPTSP wajib menggunakan Sistem OSS yang dikelola oleh Pemerintah Pusat, dan pemberian peluang bagi Pemerintah Daerah untuk mengembangkan sistem pendukung pelaksanaan Sistem OSS sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan Pemerintah Pusat.

Guna mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan Perizinan Berusaha di daerah, Peraturan Pemerintah ini memuat pengaturan kewenangan Penyelenggaraan Perizinan Berusaha di Daerah, pelaksanaan Perizinan Berusaha di daerah, Perda dan Perkada mengenai Perizinan Berusaha, pelaporan Penyelenggaraan Perizinan Berusaha di Daerah, pembinaan dan pengawasan serta pendanaan. Di samping itu, untuk mengefektifkan Penyelenggaraan Perizinan Berusaha di Daerah sesuai semangat Undang-Undang Cipta Kerja, Peraturan Pemerintah ini juga mempertegas ketentuan pemberian sanksi administratif kepada gubernur/bupati/wali kota yang tidak memberikan pelayanan Perizinan Berusaha atau tidak menggunakan



Sistem OSS sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah ini, DPMPISP provinsi dan DPMPTSP kabupaten/kota dibentuk untuk menyelenggarakan tugas dan fungsi Urusan Pemerintahan di bidang penanaman modal, tidak merumpun atau dirumpunkan dengan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah lainnya, dengan tujuan untuk mengoptimalisasikan Penyelenggaraan Perizinan Berusaha di Daerah. DPMPTSP di seluruh daerah diharapkan mampu menyelenggarakan manajemen Perizinan Berusaha secara cepat, mudah, terintegrasi, transparan, efisien, efektif, dan akuntabel sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, yang pada gilirannya memberikan kepastian hukum, meningkatkan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha serta menjaga keberlangsungan kinerja pelayanan Perizinan Berusaha di daerah sesuai dengan tujuan dan maksud diundangkannya Undang-Undang Cipta Kerja.

**S. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);**

Peraturan Pemerintah ini mengatur antara lain mengenai ketentuan-ketentuan terkait analisis dampak Lalu Lintas, pengujian dan rancang bangun Kendaraan Bermotor, penyelenggaraan Terminal, Perizinan Berusaha bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta subsidi penyelenggaraan angkutan, sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, rencana pembangunan suatu pusat kegiatan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas sesuai dengan kategori skala dampak bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan. Untuk memberikan kemudahan berusaha bagi para pelaku usaha, dokumen analisis dampak Lalu Lintas dimaksud terintegrasi dengan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup.

Peraturan Pemerintah ini telah menampung berbagai perubahan pengaturan yang terkait dengan penyelenggaraan pengujian dan rancang bangun Kendaraan Bermotor. Hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan

kualitas kinerja pengujian Kendaraan Bermotor sekaligus kemudahan pelayanan kepada masyarakat sehingga dapat diwujudkan keselamatan sarana yang lebih baik. Penyelenggaraan pengujian Kendaraan Bermotor dapat dikerjasamakan badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha milik desa, dan swasta.

Dalam rangka meningkatkan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha, Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dapat bekerja sama dengan badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha milik desa, koperasi, dan swasta dalam penyelenggaraan Terminal. Untuk memberikan kemudahan, pemberdayaan, dan perlindungan bagi usaha kecil dan mikro, pada fasilitas Terminal disediakan tempat untuk kegiatan usaha mikro dan kecil paling sedikit 30% (tiga puluh persen).

Untuk meningkatkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta pengawasan angkutan barang di Jalan diatur adanya Perizinan Berusaha penyelenggaraan angkutan barang umum, dan agar selaras dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja yang bertujuan memberikan kemudahan berusaha dalam rangka percepatan cipta kerja, Perizinan Berusaha di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan melalui Perizinan Berusaha berbasis risiko sesuai norma, standar, prosedur dan kriteria yang ditetapkan Pemerintah Pusat.

Pengaturan mengenai pemberian subsidi dalam Peraturan Pemerintah ini tidak hanya diberikan kepada angkutan Penumpang umum dengan Kendaraan Bermotor untuk tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu tetapi juga diberikan kepada angkutan barang pada lintas tertentu dalam rangka mendukung program pemerintah khususnya pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan.

**T. Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2014 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 199) ) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 76 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2014 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 186);**

Peraturan Presiden ini merupakan peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Di dalam Peraturan Presiden ini diatur mengenai:

1. Perencanaan pembentukan peraturan perundang-undangan;
2. Tata cara penyusunan rancangan peraturan perundang-undangan;
3. Pembahasan rancangan undang-undangan dan rancangan peraturan daerah;
4. Tata cara pengesahan atau penetapan rancangan peraturan perundang-undangan;
5. Pengundangan peraturan perundang-undangan;
6. Penerjemahan peraturan perundang-undangan;
7. Penyebarluasan; dan
8. Partisipasi masyarakat.

Peraturan pelaksana Undang-Undang pembentukan peraturan perundang-undangan telah mengamanatkan bahwa setiap produk hukum daerah harus dilaksanakan secara terencana. Adapun perencanaan pembentukan peraturan daerah menurut Pasal 33 Perpres ini adalah sebagai berikut:

1. Penyusunan Prolegda;
2. Perencanaan penyusunan Rancangan Peraturan Daerah kumulatif terbuka; dan
3. Perencanaan penyusunan Rancangan Peraturan Daerah di luar Prolegda.

**U. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2018 tentang Alat Penerangan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 424);**

Peraturan Menteri ini ditetapkan dengan pertimbangan untuk mengoptimalkan fasilitas perlengkapan jalan berupa alat penerangan jalan guna mewujudkan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu lintas. Ruang lingkup pengaturan dalam Peraturan Menteri ini meliputi:

- a. Jenis alat penerangan jalan;
- b. Spesifikasi teknis alat penerangan jalan;
- c. Penyelenggaraan alat penerangan jalan; dan
- d. Pembuatan alat penerangan jalan.

Peraturan Menteri ini berisi sebagai berikut:

- BAB I Ketentuan Umum
- BAB II Jenis Alat Penerangan Jalan
  - 1. Umum
  - 2. Alat Penerangan Jalan Berdasarkan Jenis Lampu
  - 3. Alat Penerangan Jalan Berdasarkan Catu Daya
  - 4. Alat Penerangan Jalan Berdasarkan Kuat Pencahayaan
- BAB III Spesifikasi Teknis Alat Penerangan Jalan
  - 1. Umum
  - 2. Komponen Utama Alat Penerangan Jalan
- BAB IV Penyelenggaraan Alat Penerangan Jalan
  - 1. Umum
  - 2. Perencanaan
  - 3. Penempatan dan Pemasangan
  - 4. Pengoperasian
  - 5. Pemeliharaan
  - 6. Penggantian dan Penghapusan
- BAB V Pembuatan Alat Penerangan Jalan
- BAB VI Ketentuan Peralihan
- BAB VII Ketentuan Penutup

**V. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1280);**

Peraturan Menteri ini merupakan peraturan pelaksanaan dari ketentuan Pasal 34 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Materi muatan Peraturan Menteri ini meliputi:

- BAB I Ketentuan Umum
- BAB II Pedoman Penyusunan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum
- BAB III Tata Cara Pembinaan Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum
  - 1. Umum
  - 2. Pelaksanaan Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum
  - 3. Pemberian Bimbingan Teknis dan Bantuan Teknis

#### 4. Pengawasan Terhadap Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum

- BAB IV Sanksi Administratif
- BAB V Ketentuan Peralihan
- BAB VI Ketentuan Penutup

#### **W. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 938);**

Peraturan Menteri ini merupakan peraturan pelaksanaan dari ketentuan Pasal 111 dan Pasal 122 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Materi muatan Peraturan Menteri ini meliputi:

- BAB I Ketentuan Umum
- BAB II Persyaratan Keselamatan
- BAB III Fasilitas Pendukung
- BAB IV Fasilitas Parkir Umum
- BAB V Ketentuan Lain-lain
- BAB VI Ketentuan Penutup

#### **X. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 257);**

Peraturan Menteri ini merupakan peraturan pelaksanaan dari ketentuan Pasal 6 ayat (7) Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko. Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi dilaksanakan melalui Sistem Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik.

#### **Y. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 528);**

Peraturan Menteri ini merupakan peraturan pelaksanaan dari ketentuan Pasal 3 ayat (5), Pasal 5 ayat (5), dan Pasal 8 ayat (5) Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Materi muatan Peraturan Menteri ini meliputi:

- BAB I Ketentuan Umum

BAB II	Analisis Dampak Lalu Lintas
	1. Jenis Pusat Kegiatan, Permukiman, dan Infrastruktur
	2. Kriteria Ukuran Yang Wajib Analisis Dampak Lalu Lintas
	3. Penyusunan Analisis Dampak Lalu Lintas
	4. Penilaian Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas
BAB III	Kompetensi Tenaga Ahli Penyusun
BAB IV	Kompetensi Penilai Analisis Dampak Lalu Lintas
BAB V	Pengawas Analisis Dampak Lalu Lintas
BAB VI	Sanksi Administratif
BAB VII	Ketentuan Peralihan
BAB VIII	Ketentuan Penutup

**Z. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 647);**

Peraturan Menteri ini merupakan peraturan pelaksanaan dari ketentuan Pasal 68 dan Pasal 99 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Pasal 35 ayat (3) dan Pasal 42 ayat (5) Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Materi muatan Peraturan Menteri ini meliputi:

BAB I	Ketentuan Umum
BAB II	Perencanaan Terminal
BAB III	Pembangunan Terminal
	1. Umum
	2. Persyaratan Pembangunan
BAB IV	Pengembangan Terminal
BAB V	Fasilitas Terminal Penumpang
	1. Fasilitas Utama
	2. Fasilitas Penunjang
	3. Zona Pelayanan Terminal
BAB VI	Pemanfaatan dan Pemeliharaan Fasilitas Terminal
	1. Pemanfaatan
	2. Pemeliharaan
BAB VII	Lingkungan Kerja dan Daerah Pengawasan Terminal Penumpang
	1. Lingkungan Kerja Terminal Penumpang
	2. Daerah Pengawasan Terminal Penumpang



BAB VIII Pengoperasian Terminal

1. Umum
2. Perencanaan
3. Pelaksanaan
4. Pengawasan

BAB IX Sumber Daya Manusia

1. Umum
2. Petugas Terminal

BAB X Standar Pelayanan Minimal dan Penilaian Kinerja

1. Standar Pelayanan Minimal
2. Penilaian Kinerja

BAB XI Sistem Informasi Manajemen Terminal

BAB XII Pembiayaan

BAB XIII Pembinaan dan Pengawasan

BAB XIV Ketentuan Lain-Lain

BAB XV Ketentuan Penutup

## BAB IV

### LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS

Penerapan desentralisasi yang telah melahirkan daerah otonom dengan memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk membentuk peraturan daerah dalam rangka mengatur rumah tangganya sendiri. Peraturan daerah sebagai suatu kebijakan publik dapat diterima oleh masyarakat secara luas apabila memenuhi unsur filosofis, sosiologis dan yuridis yang baik. Landasan filosofis pembentukan peraturan perundang-undangan dan/atau peraturan daerah di Indonesia saat ini merujuk pada *recht idee* yang tercantum dalam Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945. Pemikiran akan landasan filosofis, sosiologis dan yuridis merupakan aktualisasi dari teori Keberlakuan Hukum (*Gelding Theory*). Teori ini didasari pada pemahaman bahwa perundang-undangan yang baik harus memenuhi beberapa persyaratan yaitu landasan filosofis, sosiologis dan yuridis. Implementasi dari teori keberlakuan hukum ini, diantaranya tertuang dalam asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Untuk mewujudkan materi muatan peraturan perundangan yang sesuai asas-asas peraturan perundang-undangan yang baik diperlukan dasar untuk menjadi pijakan tentang dibentuknya sebuah peraturan perundangan. Asas-asas peraturan perundang-undangan di atas memberikan pemahaman bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus memperhitungkan efektivitas peraturan perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis.

## **A. Landasan Filosofis**

Pembangunan pada hakikatnya adalah upaya mewujudkan tujuan nasional bangsa Indonesia yang maju, mandiri, sejahtera, dan berkeadilan dengan berdasarkan iman dan takwa kepada Tuhan Yang Maha Kuasa. Tujuan nasional tersebut merupakan amanat dari Sila Kelima Pancasila dan alinea keempat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945) yaitu melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Sesungguhnya nilai-nilai yang terkandung dalam Pancasila dan UUD NRI Tahun 1945 tersebut telah memberikan landasan pembangunan yang ideal dan rumusan konsep demokrasi dalam pembangunan sesuai lingkungan sosial dan budaya Indonesia. Setiap tindakan penyelenggaraan negara dalam pembangunan nasional harus didasarkan pada falsafah dan konstitusi Negara dengan tujuan untuk membangun demokrasi ekonomi sebagaimana tercantum dalam Pasal 33 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945.

Selanjutnya, upaya untuk mencapai tujuan pembangunan tersebut merupakan suatu tantangan besar. Indonesia dibentuk berdasarkan keragaman karakteristik yaitu kondisi geografis, jumlah penduduk, potensi sumber daya dan adat istiadat serta taraf hidup. Hal ini yang mengharuskan Indonesia untuk memiliki strategi pendekatan pembangunan di setiap daerah yang berbeda-beda sesuai dengan karakteristiknya. Untuk itu, UUD NRI Tahun 1945, Pasal 18 ayat (1) menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota, yang tiap-tiap provinsi, kabupaten, dan kota itu mempunyai pemerintahan daerah, yang diatur dengan undang-undang. Pasal 18 ayat (2) menyatakan bahwa pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. Artinya bahwa untuk mencapai tujuan pembangunan nasional yang merata dan berkeadilan, negara berusaha untuk hadir dan memastikan rakyatnya memperoleh hak dan kewajiban yang sama serta dapat mengantisipasi kendala pembangunan di daerah melalui penerapan sistem pemerintahan daerah yang otonom.

Berdasarkan dari pemikiran di atas, pembangunan suatu bangsa tidak bisa lepas dari pembangunan daerah yang merupakan bagian integral

dari pembangunan nasional. Pelaksanaan pembangunan itu harus memberikan kesempatan dan ruang gerak bagi upaya pengembangan demokratisasi dan kinerja pemerintah daerah (Pemda) untuk peningkatan kesejahteraan rakyat. Kebijakan otonomi daerah yang telah diterapkan, hendaknya memberi peluang bagi perubahan paradigma pembangunan yang semula lebih mengedepankan pencapaian pertumbuhan menjadi pemerataan dengan prinsip mengutamakan keadilan dan keseimbangan. Sebagai daerah otonom, daerah memiliki kewenangan dan tanggungjawab untuk mengakomodasi kepentingan masyarakat luas. Dengan semangat perubahan paradigma tersebut, Pemda diharapkan mampu mengurus rumah tangganya sendiri. Kemandirian dalam mengelola kepentingan daerahnya sendiri menuntut Pemda untuk mampu melakukan eksplorasi terhadap potensi-potensi ekonomi dan sumber daya unggulan yang ada di daerah. Hal ini diharapkan dapat membuat daerah lebih maju, progresif dan kreatif untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat dan menyelenggarakan pemerintahan daerahnya.

Dalam konteks penyelenggaraan pemerintahan daerah proses legislasi daerah merupakan sebuah keniscayaan dalam rangka mengakomodir segenap kepentingan di daerah. Proses pembentukan peraturan daerah maupun produk hukum daerah lainnya secara prinsipil merupakan konsekuensi logis dari kemandirian daerah dalam kerangka otonomi. dengan demikian produk hukum yang lahir sejatinya merupakan bentuk konsensus yang mengikat warga negara secara lokalistik. Pada konteks ini perlu dipahami bahwa hidup sebagai bangsa dan negara adalah hidup dinamis yang perlu terus menerus ditinjau sambil dijalankan. Kesadaran adalah tujuannya, kesadaran adalah kondisi ketika peninjauan atau refleksi yang kita lakukan bertemu dengan praktik berbangsa dan bernegara yang tidak jauh atau semakin mendekati hakikat yang harus dicapai. Berbicara tentang hakikat hidup berbangsa dan bernegara, ada beberapa isu mendasar yang perlu diperhatikan, yaitu faham kebangsaan, kemanusiaan, negara hukum atau negara kekuasaan, keadilan sosial, dan kedaulatan rakyat.

Dalam konteks menjalankan fungsi pemerintahan dan masyarakat (*civil society*) sebagaimana diutarakan oleh Ibnu Tricahyo bahwa negara selalu dipasangkan dengan warga atau rakyat. Dimana ada negara disitu selalu ada warga atau rakyat. Bagaimana kedua hal ini berhubungan? Negara sering dilihat sebagai suatu kontrak antar warga/rakyat di mana rakyat menyerahkan sebagian haknya untuk menjadi kekuasaan negara

yang direpresentasikan oleh pejabat negara dan birokrasinya. Sebaliknya kekuasaan justru seringkali mempengaruhi (bahkan menentukan perkembangan masyarakat) (Ibnu Tricahyo, 2005). Indonesia sebagai suatu negara yang mempunyai falsafah hidup Pancasila, maka Indonesia dalam menjalankan tindakannya harus pula berlandaskan Pancasila. Salah satu sila terkait dengan keadaan bangsa yang majemuk dalam hubungannya dengan peraturan perundang-undangan adalah keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Hal tersebut bermakna bahwa pemerintah harus melakukan suatu tindakan guna mewujudkan keadilan sosial tersebut. Perlu ditekankan sekali lagi bahwa keadilan sosial tersebut tidak memihak pada salah satu golongan tetapi terhadap semua golongan. Salah satu cara yang digunakan untuk mencapai hal tersebut adalah dengan membuat suatu peraturan perundang-undangan.

Peraturan perundang-undangan dapatlah kita pandang sebagai usaha dari pemerintah untuk mewujudkan tujuan bangsa. Usaha pencapaian tujuan bangsa dengan peraturan perundang-undangan dengan catatan harus benar-benar suatu peraturan perundang-undangan yang dibutuhkan oleh masyarakat dan memihak masyarakat (*civil society*). Dalam lingkup daerah, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyebutkan tentang bagaimana daerah menjalankan pemerintahan. Dalam pasal 18 UUD 1945 disebutkan bahwa pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan pemerintah (pusat) dengan tujuan untuk mensejahterakan rakyat.

Pemberian otonomi seluas-luasnya tersebut semata-mata digunakan untuk mengembangkan potensi daerah dan untuk mempercepat kesejahteraan masyarakat. Potensi yang dimaksud tersebut di beberapa daerah adalah berbeda sehingga untuk pengembangannya pun berbeda pula antar daerah. Pengembangan potensi daerah dengan tujuan mensejahterakan masyarakat salah satunya bisa dicapai dengan pembuatan peraturan daerah. Pembuatan peraturan daerah tersebut penting kiranya yang digunakan sebagai instrumen ataupun pedoman pelaksanaan pembangunan serta kebijakan daerah. Selain sebagai acuan pembangunan daerah tersebut, peraturan daerah diperlukan sebagai landasan hukum bagi pengambilan suatu kebijakan.

Pemberian otonomi luas kepada daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan dan peran serta masyarakat. Untuk menjalankan

otonomi maka pemerintah daerah memiliki kewenangan membuat kebijakan daerah untuk memberi pelayanan, peningkatan peran serta, prakarsa, dan pemberdayaan masyarakat yang bertujuan pada peningkatan kesejahteraan rakyat. Partisipasi masyarakat dalam perencanaan pembangunan merupakan instrumen yang sangat penting untuk mencapai kesejahteraan sosial. Oleh sebab itu, secara substansi penyusunan dan penetapan kebijakan di daerah hendaknya pemerintah daerah selalu berorientasi pada peningkatan kesejahteraan masyarakat dengan selalu memperhatikan kepentingan dan aspirasi yang tumbuh dalam masyarakat.

Secara filosofis, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan ekonomi dan daya saing daerah sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum, sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sila ke-5 Pancasila secara jelas mengamanatkan bahwa keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia menjadi dasar salah satu filosofi bangsa, karenanya setiap Warga Negara Indonesia berhak untuk memperoleh keadilan sosial yang sebaik-baiknya. Untuk menciptakan situasi dan kondisi yang berkeadilan sosial maka urusan pemerintahan sebagaimana yang diamanatkan oleh UUD 1945 dalam Alinea IV Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 yaitu: melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Berkaitan dengan hubungan pemerintah pusat dengan daerah dapat dirunut dari alinea ketiga dan keempat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Alinea ketiga memuat pernyataan kemerdekaan bangsa Indonesia. Sedangkan alinea keempat memuat pernyataan bahwa setelah menyatakan kemerdekaan, yang pertama kali dibentuk adalah Pemerintah Negara Indonesia yaitu Pemerintah Nasional yang bertanggung jawab mengatur dan mengurus bangsa Indonesia. Lebih lanjut dinyatakan bahwa tugas Pemerintah Negara Indonesia adalah melindungi seluruh bangsa dan tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa serta ikut memelihara ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Alinea ke IV Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 mengamanatkan bahwa Pemerintah Negara



Kesatuan Republik Indonesia melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Sebagai implementasi dari amanat tersebut dilaksanakan pembangunan nasional dan pembangunan daerah, termasuk juga dalam hal pengelolaan keuangan daerah yang bertujuan untuk mewujudkan masyarakat adil dan sejahtera yang senantiasa memperhatikan hak atas penghidupan dan perlindungan bagi setiap warga negaranya dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. Agar tujuan bangsa Indonesia sebagaimana disebutkan dalam Alinea ke IV Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 ini dapat dicapai, maka pemerintah daerah sebagai salah satu penyelenggara pemerintahan memiliki hak dan tanggung jawab sesuai kemampuannya masing-masing untuk sebanyak mungkin ikut serta dalam memajukan kesejahteraan sosial. Oleh karena itu diperlukan adanya kepastian hukum dalam bentuk peraturan. Gagasan tentang kesejahteraan sosial yang tertuang di dalam UUD 1945 merupakan salah satu alasan paling penting bagi kelahiran sebuah negara.

Dalam rangka mewujudkan kesejahteraan rakyat, pemerintah daerah salah satunya perlu untuk mengatur kebijakan mengenai badan usaha milik desa. Pengaturan terkait badan usaha milik desa nantinya juga harus mencerminkan dan menjunjung norma serta tujuan pembangunan nasional berdasarkan visi dan misi setempat. Di samping itu juga harus sejalan dengan visi dan misi daerah Kabupaten Pekalongan serta harus memperhatikan karakteristik budaya masyarakat dan kearifan lokal yang ada di Kabupaten Pekalongan. Oleh karena itu agar Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan dibentuk agar nantinya dapat diberlakukan secara optimal, maka dalam membentuknya harus memperhatikan nilai-nilai Pancasila, tujuan bernegara, visi-misi daerah dan kearifan lokal yang hidup dan berkembang di daerah. Di samping itu keberadaan peraturan daerah ini nantinya harus mampu memberikan manfaat bagi masyarakat pada umumnya dan pemerintah daerah. Di samping tentunya harus mampu memberikan kontribusi bagi pembangunan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

## B. Landasan Sosiologis

Peraturan daerah disusun berdasarkan kebutuhan akan aturan hukum yang mengatur secara rinci hal-hal yang berkaitan dengan badan usaha milik desa, hal-hal yang bersifat teknis dan strategis, serta lembaga-lembaga yang berkoordinasi di Kabupaten Cilacap. Landasan sosiologis berhubungan dengan latar sosial atau hal-hal yang berdimensi sosial dalam proses pembuatan peraturan perundang-undangan yang wajib dipertimbangkan dalam proses pembuatannya. Sebab, suatu peraturan perundang-undangan yang baik dibentuk berdasarkan realita dan tuntutan kebutuhan masyarakat. Hal ini penting agar sebuah produk peraturan perundangan (Peraturan Daerah) tidak menimbulkan keresahan, ketidakpuasan dan yang berujung pada resistensi masyarakat ketika hendak diberlakukan.

Pemerintah Daerah sebagai pemegang kekuasaan di daerah tidak hanya harus memahami keadaan masyarakat tetapi juga mempertimbangkan dukungan (*support*) dan tuntutan (*demand*) yang ada di dalam masyarakatnya. Karena itu sebelum mengajukan prakarsa pembuatan peraturan daerah, pemerintah daerah mempunyai fungsi yang sangat penting untuk bisa mempelajari situasi dan kondisi secara tepat (Bambang Sunggono, 1994). Proses pembentukan peraturan daerah sebagai salah satu bentuk peraturan perundang-undangan berangkat dari realitas yang ada dalam masyarakat. Realitas tersebut dapat berupa aspirasi yang berkembang, masalah yang ada maupun tuntutan atas kepentingan perubahan-perubahan. Dari realitas tersebut maka proses berikutnya adalah mencoba untuk mencari sebuah jalan keluar yang terbaik yang dapat mengatasi persoalan yang muncul atau memperbaiki keadaan yang sekarang.

Dalam proses pembentukan hukum hasil yang paling utama adalah terbentuknya sebuah peraturan perundang-undangan yang dijadikan alat untuk mengatur dan mengendalikan masyarakat, sehingga untuk keperluan tersebut sebuah produk hukum haruslah sangat mapan kandungan kelayakan substansial, sosial dan politiknya. Sebab, apabila sebuah produk hukum tidak memiliki kemapanan yang cukup, produk hukum tersebut berpotensi membelenggu dan merugikan masyarakat sebab didalamnya banyak terjadi pertentangan (paradoks) yang sebenarnya tidak perlu. Hal ini berkaitan dengan sifat hukum itu sendiri yang pada dasarnya dapat dan harus dipaksakan dalam penerapannya (sifat hukum yang imperatif). Kemampuan konseptual tersebut penting agar dalam pemaksaan pada

penerapannya itu tidak terjadi kerugian-kerugian bagi masyarakat, tapi justru dengan pemaksaan itu justru berdampak pada dinamika masyarakat yang lebih teratur dan tertib tanpa ada satu pihak merugikan pihak lain.

Syaukani dan Thohari (2008), menyebutkan bahwa bila hukum itu dibangun di atas landasan yang tidak sesuai dengan struktur rohaniah masyarakat, bisa dipastikan resistensi masyarakat terhadap hukum itu akan sangat kuat. Hart (2009) mengemukakan eksistensi sebuah sistem hukum merupakan fenomena sosial yang selalu menghadirkan dua aspek, yang harus kita perhatikan agar tinjauan kita mengena menjadi realistis. Aspek-aspek itu mencakup sikap dan perilaku yang berwujud pengakuan atas peraturan-peraturan dan juga sikap dan perilaku yang lebih sederhana berupa sekadar kepatuhan atau penerimaan secara diam. Karena dengan pengakuan yang terwujud pada sikap dan perilaku berarti sebuah aturan hukum dapat diterima masyarakat dan telah mencapai bentuknya yang lengkap dalam aspek sosiologis, karena pada dasarnya menurut Gilissen dan Gorle (2007) sumber hukum primer adalah kebiasaan hukum masyarakat.

Pemberian otonomi yang seluas-luasnya kepada daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat. Di samping itu melalui otonomi luas, dalam lingkungan strategis globalisasi, daerah diharapkan mampu meningkatkan daya saing dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, keistimewaan dan kekhususan serta potensi dan keanekaragaman daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pemberian otonomi yang seluas-luasnya kepada daerah dilaksanakan berdasarkan prinsip negara kesatuan. Dalam negara kesatuan kedaulatan hanya ada pada pemerintahan negara atau pemerintahan nasional dan tidak ada kedaulatan pada daerah. Oleh karena itu, seluas apa pun otonomi yang diberikan kepada daerah, tanggung jawab akhir penyelenggaraan pemerintahan daerah akan tetap ada ditangan pemerintah pusat. Untuk itu pemerintahan daerah pada negara kesatuan merupakan satu kesatuan dengan Pemerintahan Nasional.

Sejalan dengan itu, kebijakan yang dibuat dan dilaksanakan oleh daerah merupakan bagian integral dari kebijakan nasional. Pembedanya adalah terletak pada bagaimana memanfaatkan kearifan, potensi, inovasi, daya saing, dan kreativitas daerah untuk mencapai tujuan nasional tersebut di tingkat lokal yang pada gilirannya akan mendukung pencapaian tujuan

nasional secara keseluruhan. Daerah sebagai satu kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai otonomi berwenang mengatur dan mengurus daerahnya sesuai aspirasi dan kepentingan masyarakatnya sepanjang tidak bertentangan dengan tatanan hukum nasional dan kepentingan umum. Dalam rangka memberikan ruang yang lebih luas kepada daerah untuk mengatur dan mengurus kehidupan warganya maka Pemerintah Pusat dalam membentuk kebijakan harus memperhatikan kearifan lokal dan sebaliknya daerah ketika membentuk kebijakan daerah baik dalam bentuk peraturan daerah maupun kebijakan lainnya hendaknya juga memperhatikan kepentingan nasional. Dengan demikian akan tercipta keseimbangan antara kepentingan nasional yang sinergis dan tetap memperhatikan kondisi, kekhasan, dan kearifan lokal dalam penyelenggaraan pemerintahan secara keseluruhan.

Untuk itu, secara sosiologis penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan salah satu sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat yang dilaksanakan melalui penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Selain itu, dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi, maka penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan perlu dikembangkan untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan.

Pengaturan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan ini dimaksudkan untuk menunjang kelancaran pelaksanaan tugas aparat di daerah sehubungan dengan penyerahan kewenangan sejalan dengan perkembangan transportasi yang semakin meningkat di Kabupaten Pekalongan. Hal ini disebabkan antara lain karena semakin meningkatnya pembangunan Kabupaten Pekalongan, semakin meningkatnya pendapatan masyarakat dan majunya teknologi dibidang transportasi darat sehingga kendaraan bermotor semakin bertambah. Disisi lain pertumbuhan penduduk telah secara langsung meningkatkan permintaan terhadap angkutan umum namun belum seimbang bila dibandingkan dengan perkembangan jumlah kendaraan angkutan umum. Jika tidak sedini mungkin diantisipasi akan menyebabkan bertambah kompleksnya permasalahan Angkutan di Kabupaten Pekalongan.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan daerah sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat dan penyelenggaraan

pemerintahan untuk memantapkan otonomi daerah yang luas, nyata dan bertanggungjawab. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, kemandirian daerah berdasarkan prinsip demokrasi, pemerataan dan keadilan, peran serta masyarakat, dan akuntabilitas dengan memperhatikan potensi daerah.

Sistem lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan dengan mengintegrasikan semua komponen lalu lintas dan angkutan jalan kedalam satu kesatuan yang mencakup seluruh kebijaksanaan Pemerintah Kabupaten Pekalongan, berdasarkan kewenangan yang ada sesuai ketentuan dan peraturan yang berlaku. Untuk mewujudkan hal tersebut diatas, perlu adanya koordinasi baik antara stakeholders, instansi terkait dilingkungan Pemerintah Kabupaten Pekalongan, maupun antara Pemerintah, Pemerintah Daerah, Kepolisian dan Pihak terkait, sehingga tercapai keseimbangan antara pembangunan fisik kota dengan pembangunan sektor transportasi yang bermanfaat bagi masyarakat. Dengan demikian penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan akan dapat terselenggara dengan optimal. Pengaturan operasional lalu lintas dan angkutan jalan serta perkeretaapian di Kabupaten Pekalongan yang selama ini kurang menunjukkan efektifitas dan efisiensi kinerja sehingga perlu diadakan penyesuaian, dengan mengunifikasikan keseluruhan peraturan daerah tentang lalu lintas dan angkutan jalan serta perkeretaapian ke dalam satu peraturan daerah tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

### **C. Landasan Yuridis**

Peraturan perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Dalam proses pembentukannya mulai dari perencanaan, persiapan, penyusunan, dan pembahasan bersifat transparan dan terbuka. Dengan demikian seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya untuk memberikan masukan dalam proses pembentukan peraturan perundang-undangan. Produk hukum yang dihasilkan harus senantiasa berkaitan atau saling mendukung hukum yang satu dengan lainnya. Dalam tataran tingkat daerah juga



semestinya peraturan daerah saling mendukung peraturan lainnya. Pembentukan Peraturan Daerah berbasis riset (didukung oleh hasil penelitian) merupakan syarat awal bagi lahirnya Peraturan Daerah yang baik yang lebih dikenal dengan istilah Naskah Akademik.

Penyusunan Naskah Akademik ini pada dasarnya sebagai acuan dalam Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun pembentukannya telah memperhatikan syarat-syarat diantaranya sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Peraturan daerah pada hakekatnya adalah kebijakan publik untuk menyelenggarakan otonomi daerah dan tugas pembantuan. Peraturan daerah dibentuk selaras atau dalam kerangka mewujudkan tujuan otonomi daerah. Selanjutnya sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, disebutkan bahwa Peraturan Daerah memuat materi muatan:

1. penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan; dan
2. penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Selain materi muatan sebagaimana dimaksud di atas, Peraturan Daerah dapat memuat materi muatan lokal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Saat ini Kabupaten Pekalongan telah memiliki Peraturan Daerah mengenai penyelenggaraan transportasi darat yang diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat. Namun, seiring berjalannya waktu ditetapkanlah Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja yang merubah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta ditetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai aturan pelaksana Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Untuk itu, materi muatan mengenai penyelenggaraan



lalu lintas dan angkutan jalan dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat sudah tidak sesuai dengan perkembangan dan kebutuhan hukum, sehingga perlu diganti.

Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini mengubah sebagian besar (lebih dari 50%) materi muatan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat. Perubahan materi muatan ini diantaranya dikarenakan adanya perkembangan kondisi peraturan perundang-undangan yang berlaku, sehingga materi muatan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam peraturan daerah tersebut juga harus perlu diganti.

Hal ini tentunya telah sesuai dengan ketentuan di dalam lampiran Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan angka 237 disebutkan bahwa: Jika suatu perubahan Peraturan Perundang-undangan mengakibatkan:

- a. sistematika Peraturan Perundang-undangan berubah;
- b. materi Peraturan Perundang-undangan berubah lebih dari 50% (lima puluh persen); atau
- c. esensinya berubah,

Peraturan Perundang-undangan yang diubah tersebut lebih baik dicabut dan disusun kembali dalam Peraturan Perundang-undangan yang baru mengenai masalah tersebut.

Lebih lanjut, Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disertai dengan naskah akademik. Penyusunan naskah akademik dilakukan sesuai dengan teknik penyusunan naskah akademik yang tercantum dalam lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari UU tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

## **BAB V**

### **JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN**

#### **A. Jangkauan dan Arah Pengaturan**

Naskah akademik pada akhirnya berfungsi mengarahkan ruang lingkup materi muatan rancangan peraturan daerah yang akan dibentuk. Dalam bab ini, sebelum menguraikan ruang lingkup materi muatan, dirumuskan sasaran yang akan diwujudkan, arah dan jangkauan pengaturan. Adapun pembuatan Naskah Akademik dan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan upaya yang perlu dilakukan, yaitu dalam rangka meningkatkan kesejahteraan umum sesuai dengan amanat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Hal ini sejalan dengan tujuan untuk meningkatkan pembangunan daerah yang merupakan bagian integral dari pembangunan nasional.

Penyusunan rancangan sebagaimana dimaksud di atas diwujudkan dalam aturan yuridis berupa Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini mengubah sebagian besar (lebih dari dari 50%) materi muatan mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Peraturan Daerah Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat. Perubahan materi muatan ini diantaranya dikarenakan ditetapkannya beberapa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk itu, Rancangan Peraturan Daerah ini diarahkan guna mengganti materi muatan mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat.

## B. Ruang Lingkup Materi Muatan

Istilah “materi muatan” pertama digunakan oleh A. Hamid S. Attamimi sebagai terjemahan atau padanan dari “*het onderwerp*”. Pada tahun 1979 A. Hamid S. Attamimi membuat suatu kajian mengenai materi muatan peraturan perundang-undangan. Kata materi muatan diperkenalkan oleh A. Hamid S. Attamimi sebagai pengganti istilah Belanda *Het onderwerp* dalam ungkapan Thorbecke “*het eigenaardig onderwerp der wet*” yang diterjemahkan dengan materi muatan yang khas dari undang-undang, Attamimi (1990) mengatakan: “...dalam tulisan tersebut penulis memperkenalkan untuk pertama kali istilah materi muatan. Kata materi muatan diperkenalkan oleh penulis sebagai pengganti kata Belanda *het onderwerp* dalam ungkapan Thorb Pecke *het eigenaardig onderwerp der wet*. Penulis menterjemahkannya dengan materi muatan yang khas dari undang-undang, yakni materi pengaturan yang khas yang hanya dan semata-mata dimuat dalam undang-undang sehingga menjadi materi muatan undang-undang”.

Dalam konteks pengertian (*begripen*) tentang materi muatan peraturan perundang-undangan yang hendak dibentuk, semestinya harus diperhatikan apa sesungguhnya yang menjadi materi muatan yang akan dibentuk. Karena masing-masing tingkatan (jenjang) peraturan perundang-undangan mempunyai materi muatan tersendiri secara berjenjang dan berbeda-beda (Gede Pantje Astawa & Suprin Na’a, 2008). Sri Sumantri juga berpendapat yang sama bahwa masing-masing peraturan perundang-undangan mengatur materi muatan yang sama, apa yang diatur oleh undang-undang jelas akan berbeda dengan apa yang diatur oleh peraturan daerah. Demikian pula yang diatur dalam UUD NRI Tahun 1945 juga berbeda dengan yang diatur dalam Peraturan Presiden.

Dengan demikian istilah materi muatan tidak hanya digunakan dalam membicarakan undang-undang melainkan semua peraturan perundang-undangan. Batang tubuh peraturan perundang-undangan memuat semua materi muatan peraturan perundang-undangan yang dirumuskan dalam pasal atau beberapa pasal. Pada umumnya materi muatan dalam batang tubuh dikelompokkan ke dalam:

- a. Ketentuan umum;
- b. Materi pokok yang diatur;
- c. Ketentuan pidana (jika diperlukan);
- d. Ketentuan peralihan (jika diperlukan) dan
- e. Ketentuan penutup.

Pengelompokkan materi muatan dirumuskan secara lengkap sesuai dengan kesamaan materi yang bersangkutan dan jika terdapat materi muatan yang diperlukan tetapi tidak dapat dikelompokkan dalam ruang lingkup pengaturan yang sudah ada, maka materi tersebut dimuat dalam bab ketentuan lain-lain. Pengelompokkan materi muatan peraturan perundang-undangan dapat disusun secara sistematis dalam buku, bab, bagian, dan paragraf. Urutan pengelompokkan adalah sebagai berikut:

- a. Bab dengan pasal atau beberapa pasal tanpa bagian dan paragraf;
- b. Bab dengan bagian dan pasal atau beberapa pasal tanpa paragraf; atau
- c. Bab dengan bagian dan paragraf yang berisi pasal atau beberapa pasal.

Pedoman teknik penyusunan pembentukan peraturan perundang-undangan Nomor 98 sebagaimana diuraikan dalam Lampiran Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangann, menentukan bahwa ketentuan umum berisi:

- a. batasan pengertian atau definisi;
- b. singkatan atau akronim yang dituangkan dalam batasan pengertian atau definisi; dan/atau
- c. hal-hal lain yang bersifat umum yang berlaku bagi pasal atau beberapa pasal berikutnya antara lain ketentuan yang mencerminkan asas, maksud, dan tujuan.

Materi muatan peraturan perundang-undangan lebih baik dirumuskan dalam banyak pasal yang singkat dan jelas daripada ke dalam beberapa pasal yang masing-masing pasal memuat banyak ayat, kecuali jika materi muatan yang menjadi isi pasal itu merupakan satu rangkaian yang tidak dapat dipisahkan. Pedoman Teknik Penyusunan Pembentukan Peraturan Perundang-undangan Nomor 109 sebagaimana diuraikan dalam Lampiran Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, menentukan urutan penempatan kata atau istilah dalam ketentuan umum mengikuti ketentuan sebagai berikut:

- a. pengertian yang mengatur tentang lingkup umum ditempatkan lebih dahulu dari yang berlingkup khusus;

- b. pengertian yang terdapat lebih dahulu di dalam materi pokok yang diatur ditempatkan dalam urutan yang lebih dahulu; dan
- c. pengertian yang mempunyai kaitan dengan pengertian di atasnya yang diletakkan berdekatan secara berurutan.

Ruang lingkup materi muatan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah jangkauan materi pengaturan yang khas yang dimuat dalam Rancangan Peraturan Daerah, yang meliputi materi yang boleh dan materi yang tidak boleh dimuat dalam Rancangan Peraturan Daerah. Jadi, yang dimaksud dengan materi muatan baik mengenai batas materi muatan maupun lingkup materi muatan. Lingkup materi yang boleh dimuat ditentukan oleh asas otonomi daerah dan tugas pembantuan maupun yang ditentukan secara objektif-normatif dalam peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi sebagai materi muatan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Beberapa hal yang relevan dicantumkan sebagai kerangka pembentukan Peraturan Daerah ini adalah:

1. JUDUL
2. PEMBUKAAN
  - a. Frasa Dengan Rahmat Tuhan Yang Maha Esa
  - b. Jabatan pembentuk peraturan perundangan
  - c. Konsiderans
  - d. Dasar Hukum
  - e. Diktum
3. BATANG TUBUH
  - a. Ketentuan Umum
  - b. Materi Pokok yang Diatur
  - c. Ketentuan Pidana (jika diperlukan)
  - d. Ketentuan Peralihan (jika diperlukan)
  - e. Ketentuan Penutup
4. PENUTUP
5. PENJELASAN (jika diperlukan)
6. LAMPIRAN (jika diperlukan)

Materi muatan peraturan perundang-undangan lebih baik dirumuskan dalam banyak pasal yang singkat dan jelas daripada ke dalam beberapa pasal yang masing-masing pasal memuat banyak ayat, kecuali jika

materi muatan yang menjadi isi pasal itu merupakan satu rangkaian yang tidak dapat dipisahkan. Materi muatan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagai berikut:

### **1. Ketentuan Umum**

Dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat beberapa istilah yang perlu diberikan pengertian maupun definisi sebagai suatu pengertian normatif sehingga tidak menimbulkan perbedaan interpretasi yang dapat mengakibatkan pertentangan. Pengertian atau definisi terhadap peristilahan tersebut akan dicantumkan di dalam Ketentuan Umum. Istilah-istilah tersebut beserta dengan pengertian atau definisinya, sebagai berikut:

- a. Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh Pemerintah Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- b. Pemerintah Daerah adalah Bupati sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
- c. Daerah adalah Kabupaten Pekalongan.
- d. Bupati adalah Bupati Pekalongan.
- e. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Bupati dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
- f. Dinas adalah Satuan Satuan Kerja Perangkat Daerah yang mempunyai tugas pokok dan fungsi di bidang perhubungan.
- g. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.
- h. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, angkutan jalan, jaringan LLAJ, prasarana LLAJ, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.
- i. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang, dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.



- j. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Forum LLAJ adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara LLAJ.
- k. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat Jaringan LLAJ adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan LLAJ.
- l. Simpul adalah tempat yang diperuntukan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
- m. Analisis Dampak Lalu Lintas yang selanjutnya disebut Andalalin adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.
- n. Prasarana LLAJ adalah ruang Lalu Lintas, terminal, dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan, dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung.
- o. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
- p. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
- q. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk Angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
- r. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian Jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah, dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali Jalan rel, Jalan lori, dan Jalan kabel.
- s. Jalan Kabupaten adalah Jalan Kabupaten sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan mengenai Jalan.
- t. Jalan Desa adalah Jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar pemukiman di dalam desa, serta Jalan lingkungan di dalam desa.
- u. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan

menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda Angkutan.

- v. Terminal Penumpang adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda Angkutan yang terpadu dan pengawasan Angkutan
- w. Terminal Barang adalah tempat untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, perpindahan intramoda dan antarmoda Angkutan barang, konsolidasi barang/pusat kegiatan logistik, dan/atau tempat parkir mobil barang.
- x. Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum di pinggir Jalan yang dilengkapi dengan bangunan yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- y. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
- z. Dan lain-lain.

## **2. Materi Yang Akan Diatur**

Peraturan daerah ini berlaku untuk menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

- a. kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
- b. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- c. kegiatan yang berkaitan dengan pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Adapun materi muatan yang akan diatur antara lain:

- a. penyelenggaraan, yang meliputi:
  - 1) rencana induk jaringan LLAJ
  - 2) ruang lalu lintas
  - 3) terminal
  - 4) fasilitas parkir
  - 5) fasilitas pendukung
- b. jaringan LLAJ
- c. kendaraan
- d. lalu lintas, yang meliputi:
  - 1) manajemen dan rekayasa lalu lintas
  - 2) analisis dampak lalu lintas

- 3) penggunaan APILL, rambu lalu lintas, dan marka jalan
- 4) penggunaan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas
- e. angkutan
- f. keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
- g. sumber daya manusia
- h. forum lalu lintas dan angkutan jalan
- i. pengendalian lalu lintas
- j. sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan
- k. peran serta masyarakat

### **3. Ketentuan Peralihan dan Ketentuan Penutup**

Ketentuan ini akan berisi tentang hal-hal yang beralih setelah ditetapkan dan diundangkannya Peraturan Daerah ini, serta berisi tentang waktu keberlakuan dari Peraturan Daerah ini keterkaitannya dengan peraturan perundang-undangan lain yang mengatur hal yang sama.

### **A. Kesimpulan**

Naskah Akademis ini merupakan pokok-pokok pemikiran berdasarkan hasil kajian yang terkait dengan kebijakan dalam upaya perumusan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Manfaat dari Naskah Akademik ini adalah merupakan gambaran dan pengkajian untuk pihak-pihak yang berkepentingan (*stakeholder*) dalam pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu penyusunan Naskah Akademik ini adalah untuk menyatukan persepsi/kesatuan pandang perumusan kebijakan tentang Peraturan Daerah.

Berdasarkan permasalahan yang ada serta hasil analisis data dan pembahasan hasil analisis, maka dapat ditarik kesimpulan, bahwa pengaturan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan hal yang penting sebagai bentuk tanggung jawab pemerintah daerah dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah sehingga perlu untuk dibuat peraturan daerah. Kesimpulan penting yang dapat diambil, antara lain sebagai berikut:

1. Urgensi pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikarenakan materi muatan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat sudah tidak sesuai dengan perkembangan hukum dan kebutuhan masyarakat, serta perkembangan dinamika legislasi terkait dengan pengaturan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan mengharuskan adanya penyesuaian dan sinkronisasi sehingga perlu dilakukan penyempurnaan.
2. Pertimbangan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

- a. Secara filosofis, lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan ekonomi dan daya saing daerah sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum, sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
  - b. Secara sosiologis, dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi, maka penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan perlu dikembangkan untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan.
  - c. Secara Yuridis, dengan ditetapkanlah Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja yang merubah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, maka materi muatan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan peraturan perundang-undangan dan kebutuhan hukum masyarakat sehingga perlu diganti.
3. Upaya yang dilakukan untuk melengkapi dan menjabarkan pengaturan dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah dengan cara menginventarisir peraturan perundang-undangan terkait yang memuat kondisi hukum yang ada, keterkaitan antara semua produk perundang-undangan terkait baik dalam harmonisasi maupun sinkronisasi secara vertikal dan horizontal, serta status dari peraturan perundang-undangan yang ada, termasuk peraturan perundang-undangan yang dicabut dan dinyatakan tidak berlaku serta peraturan perundang-undangan yang masih tetap berlaku karena tidak bertentangan dengan Peraturan Daerah yang baru.
  4. Adapun arah dan ruang lingkup pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut:
    - a. penyelenggaraan, yang meliputi:

- 1) rencana induk jaringan LLAJ
  - 2) ruang lalu lintas
  - 3) terminal
  - 4) fasilitas parkir
  - 5) fasilitas pendukung
- b. jaringan LLAJ
- c. kendaraan
- d. lalu lintas, yang meliputi:
- 1) manajemen dan rekayasa lalu lintas
  - 2) analisis dampak lalu lintas
  - 3) penggunaan APILL, rambu lalu lintas, dan marka jalan
  - 4) penggunaan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas
- e. angkutan
- f. keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
- g. sumber daya manusia
- h. forum lalu lintas dan angkutan jalan
- i. pengendalian lalu lintas
- j. sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan
- k. peran serta masyarakat.

## **B. Rekomendasi**

Untuk mendukung realisasi rancangan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ada beberapa hal yang harus dicermati diantaranya:

1. Dasar hukum yang digunakan dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus banyak mengadopsi ketentuan peraturan perundang-undangan yang baru.
2. Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang disusun berdasarkan Naskah Akademik ini perlu segera dibuat. Khususnya berkenaan dengan Batang Tubuh Rancangan Peraturan Daerah perlu disosialisasikan sehingga mendapatkan tanggapan dari masyarakat luas guna menjadi lebih sempurna dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat.



3. Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan perlu diprioritaskan dalam Program Legislasi Daerah.
4. Peraturan-peraturan pelaksana seperti Peraturan Bupati perlu segera dirancang. Apabila rancangan ini telah disetujui, maka seluruh peraturan-peraturan pelaksananya harus dibuat sehingga pada akhirnya dapat berguna untuk memperlancar pelaksanaan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Literatur

- A.Ridwan Halim, 1985, *Hukum Perdata Dalam Tanya Jawab*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Adam Smith, 1776, *An Inquiry Into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, Methuen & Co.Ltd, London
- Adisasmita, S. A. 2013. *Transportasi Dan Pengembangan Wilayah*. Jakarta: Graha Ilmu.
- Agus Salim 2002. *Perubahan sosial*. Yogyakarta : PT.Tiara Wacana Yogya.
- Bowersox, C. 1981. *Introduction toTransportation*. New York: MacmillanPublishing Co, Inc.
- Briguglio, L., G. Cordina, N. Farrugia and S. Vella. 2008. 'Economic Vulnerability And Resilience: Concepts And Measurements'. Research Paper 2008/055. Helsinki: UNU-WIDER.
- Budi Winarno, 2002, *Teori dan Proses Kebijakan Publik*, Media Pressindo, Yogyakarta
- C.S.T Kansil, 1989, *Pengantar Ilmu Hukum*, Balai Pustaka, Jakarta
- Dede Rosyada Dkk, 2000, *Demokrasi, Hak Asasi Manusia dan Masyarakat Madani*, ICCE UIN Syarif Hidayatullah, Jakarta
- Heaslip, K., W. Louisell, and J. Collura. 2009. *A Methodology to Evaluate Transportation Resiliency for Regional Networks*, In the Proceedings of 88th Annual Transportation Research Board Annual Meeting, Washington, DC.
- Hikmahanto Juwana, 2006, *Penyusunan Naskah Akademik sebagai Prasyarat dalam Perencanaan Pembentukan RUU*, Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia, Jakarta
- Hondius Ewoud, 1991, *Nieuw Burgerlijk Wetboek*, Molengraaf Institute, Rijks Universiteit Utrecht
- Huiping, L., S. J. Fernandez, and A. Ganguly. 2005. *Racial Geography, Economic Growth 35 and Natural Disaster Resilience*. Litman, T. 2010. *Evaluating Accessibility for Transportation Planning*.
- Huizink, 2006, *Commercial Law*, dalam Jeroen Chorus, Deventer Kluwer International

- Indrati, Maria Farida, 2007. *Ilmu Perundang-undangan (Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan)*, Yogyakarta: PT Kanisius
- Jimly Asshiddiqie, 2006, *Perkembangan dan Konsolidasi Lembaga Negara Pasca Reformasi*, Setjen dan Kepaniteraan MKRI, Jakarta
- Jimly Asshiddiqie, 2007, *Pokok-Pokok Hukum Tata Negara Indonesia Pasca Reformasi*, PT. Buana Ilmu Populer, Jakarta
- Johny Ibrahim, 2006, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Banyumedia, Malang
- Joko Widodo, 2001, *Good Governance: Telaah dari Dimensi Akuntabilitas dan Kontrol Birokrasi Pada Era Desentralisasi dan Otonomi Daerah*, PT. Insan Cendikia, Jakarta
- Kamaluddin 2003. *Ekonomi Transportasi*, Ghalia Indonesia Jakarta
- Leo Agustino, 2006, *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, CV Alfabeta, Bandung
- Maria Farida Indrati, 2007, *Ilmu Perundang-undangan; Jenis; Fungsi; dan Materi Muatan*, Jakarta, Kanisius
- Mertokusumo, Sudikno, 2005, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, liberty, Yogyakarta.
- Miro, Fidel. 2012, *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta: Erlangga.
- Mochtar Kusumaatmadja, 2012, *Teori Hukum Pembangunan*, Epistema Institute dan Huma, Jakarta
- Morlok, E. K. (1981). *Pneumo-capsule Pipelines as an Inovation in Transportation*. Netherlands.
- Mudrajad Kuncoro, 2005, *Strategi Bagaimana Meraih Keunggulan Kompetitif*, Erlangga, Jakarta
- Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta
- Neni Sri Imaniyati, 2009, *Hukum Bisnis: Telaah Tentang Pelaku dan Kegiatan Ekonomi*, Graha Ilmu, Yogyakarta
- Nick Godfrey, 2008, *Why is Competituon Important for Growth and Poverty Reduction?*, Global Forum VII on International Investment
- Peter Mahmud Marzuki, 2005, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta
- Pratama Rahardja dan Mandala Manurung, 2006, *Teori Ekonomi Mikro: Suatu Pengantar*, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi UI, Jakarta
- Purnadi Purbacaraka, 1983, *Sendi-Sendi Hukum Perdata Internasional*, Rajawali, Jakarta
- Purwosutjipto, 1999, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta

- R. Cervero et al. Travel choices in pedestrian versus automobile oriented neighborhoods Transport Policy (1996)
- Riduan Syahrani, 1985, *Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Alumni, Bandung
- Ridwan Khairandy, 2009, *Perseroan Terbatas: Doktrin, Peraturan Perundang-Undangan dan Yurisprudensi*, Total Media, Yogyakarta
- Rubenstein, Harvey M. 1992. *Pedestrian Malls, Streetscapes, And Urban Scapes*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Rudi, 2013, *Hukum Pemerintahan Daerah*, PKKPUU, Bandar Lampung
- Salim H.S., 2008, *Pengantar Hukum Perdata Tertulis*, Sinar Grafika, Jakarta
- Soehino, 2008, *Ilmu Negara – Edisi Ketiga*, Liberty, Yogyakarta
- Soekardono, 1977, *Hukum Dagang Indonesia*, Dian Rakyat, Jakarta
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2015, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Sudaryono, 2016, *Manajemen Pemasaran*, CV Andi Offset, Yogyakarta
- Sudikno Mertokusumo, 2005, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Yogyakarta, Liberty
- Sumarto Hetifa Sj., 2003, *Inovasi, Partisipasi dan Good Governance*, Yayasan Obor Indonesia, Bandung
- Surachmin, 2010, *225 Asas dan Prinsip Hukum serta Penyelenggaraan Negara*, Yayasan Gema Yustisia, Jakarta
- Ta, C., A. V. Goodchild, and K. Pitera. 2009. Structuring a Definition of Resilience for the Freight Transportation System. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, no. 2097, pp. 19-25
- Tamin, Ofyar, Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung, Indonesia: Penerbit ITB
- Tanya Bernard L, 2001, *Teori Hukum, Strategi Manusia Lintas Ruang dan Generasi*, Genta Publishing, Yogyakarta
- Titik Triwulan Tutik, 2008, *Hukum Perdata Dalam Sistem Hukum Nasional*, Prenada Media Group, Jakarta
- Vuchic, V. R. (2005). *Urban Transit: Operations, Planning and Economics* 1st ed. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, Inc.
- Vuchic, V. R. (2007). *Urban Transit System and Technology*. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, Inc

Warpani, Suwardjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung : Penerbit ITB

Yuliandri, dalam Saldi Isra, 2009. *Urgensi Naskah Akademik Dalam Penyusunan Peraturan Perundang-undangan*, Makalah, Disampaikan Dalam Diklat *Legal Drafting* Lembaga Administrasi Negara (LAN), PUSDIKLAT LAN, Jakarta

Zairin Harahap, 2001, Hukum Acara Peradilan Tata Usaha Negara, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta

## **B. Peraturan perundang-undangan**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten Dalam Lingkungan Propinsi Djawa Tengah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 1950 Nomor 42) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II Batang Dengan Mengubah Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten Dalam Lingkungan Propinsi Jawa Tengah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1965 Nomor 52, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2757)

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6760)

Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573)

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573)



Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801)

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573)

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573)

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 4, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6757)

Peraturan Pemerintah Nomor 48 Tahun 1986 tentang Pemindahan Ibukota Kabupaten Daerah Tingkat II Pekalongan dari Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Pekalongan Ke Kota Kajen di Wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II Pekalongan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1986 Nomor 70)

Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 1988 tentang Perubahan Batas Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Pekalongan, Kabupaten Daerah Tingkat II Pekalongan dan Kabupaten Daerah Tingkat II Batang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1988 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3381)

Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 32, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4489) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2021 tentang Perubahan Keempat atas Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 27, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6629)

Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 48, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4883) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 77, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6042)



Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6645)

Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642)

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229)

Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5310)

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642)

Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5346)

Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642)

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642)

- Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 114, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5887) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6402)
- Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2018 tentang Standar Pelayanan Minimal (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6178)
- Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 15, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6617)
- Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha di Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 16, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6618)
- Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6633)
- Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642)
- Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2014 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 199)
- Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 9 Tahun 2006 tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2006 Nomor 9, Tambahan Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 1)
- Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 9 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2005-2025 (Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2010 Nomor 9)
- Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pekalongan Tahun 2011-2031 (Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2011 Nomor 2)

Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 4 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Pekalongan (Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2016 Nomor 4, Tambahan Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 56) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 5 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 4 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Pekalongan (Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2020 Nomor 5, Tambahan Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 94)

Peraturan Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 2 Tahun 2021 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah (Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Tahun 2021 Nomor 2, Tambahan Lembaran Daerah Kabupaten Pekalongan Nomor 95)