



2025

NASKAH AKADEMIK

**Rancangan Peraturan
Daerah Kota Salatiga**

**PENYELENGGARAAN LALU LINTAS
DAN ANGKUTAN JALAN**

KATA PENGANTAR

Puji serta syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkah dan rahmat-Nya kami dapat menyelesaikan kajian yang termuat dalam Naskah Akademik sebagai prasyarat dalam memenuhi proses Rancangan Peraturan Daerah yang dalam hal ini khususnya adalah untuk Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Naskah Akademik ini memuat beberapa hal pokok diantaranya urgensi penyusunan secara filosofis, sosiologis maupun yuridis, kajian empirik hasil penelitian berupa: (1) Kondisi saat ini Kota Salatiga, (2) Kajian Yuridis atas peraturan perundang-undangan yang terkait, (3) Aspek filosofis, sosiologis dan yuridis, (4) Arah pengaturan dan ruang lingkup, (5) Fokus dan program prioritas.

Disamping itu, dalam penyusunan Naskah Akademik ini tentu memperhatikan aspek kearifan lokal yang ada di wilayah Kota Salatiga, disamping juga memberikan ruang seluas-luasnya bagi pengembangan kesejahteraan masyarakat yang dapat memberikan nilai kemajuan bagi masyarakat dan Kota Salatiga.

Akhir kata, semoga hasil dari kajian serta literatur yang termuat didalam Naskah Akademik ini dapat bermanfaat serta menjadi pedoman dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, demi dapat terbentuknya peraturan yang komprehensif, tidak bertentangan dengan Peraturan Perundang-Undangan serta norma-norma yang berlaku.

Tim Penyusun

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	iii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Identifikasi Masalah.....	5
1.3. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan NA.....	5
1.4. Metode Penyusunan NA.....	7
1.5. Sistematika Penyusunan.....	11
BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS.....	13
2.1. Kajian Teoritis.....	13
2.2. Kajian terhadap Asas/ Prinsip yang Terkait dengan Penyusunan Norma.....	25
2.3. Kajian terhadap praktik penyelenggaraan, kondisi yang ada, serta permasalahan yang dihadapi masyarakat.....	29
BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT.....	51
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS.....	83
4.1. Landasan Filosofis.....	83
4.2. Landasan Sosiologis.....	85
4.3. Landasan Yuridis.....	86
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN.....	89
5.1. Jangkauan dan Arah Pengaturan.....	89
5.2. Ruang Lingkup Materi Muatan.....	90
BAB VI PENUTUP.....	101
6.1. Kesimpulan.....	101
6.2. Saran.....	102
DAFTAR PUSTAKA.....	104

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sektor transportasi merupakan urat nadi utama dalam mendukung perekonomian daerah, distribusi logistik, penyediaan layanan publik, serta integrasi antarwilayah. Transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dari / atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.¹ Menurut Fidel, menyatakan bahwa transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan sesuatu (orang atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.² Menurut Sukarto menyatakan bahwa transportasi atau perangkutan adalah perpindahan makhluk hidup dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin.³ Keberadaan infrastruktur transportasi yang memadai, disertai dengan sistem pengelolaan lalu lintas yang efektif dan efisien, akan mendorong peningkatan mobilitas masyarakat, memperkuat konektivitas antarwilayah, dan membuka akses terhadap berbagai pusat kegiatan sosial maupun ekonomi.

Di Kota Salatiga, transportasi jalan memegang peran strategis mengingat posisinya sebagai kota penyangga jalur utama Semarang-Solo serta sebagai simpul distribusi regional di wilayah eks-Karesidenan Semarang. Namun demikian, tantangan di sektor ini kian kompleks seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk, intensitas urbanisasi, dan perubahan pola mobilitas akibat perkembangan teknologi digital. Permasalahan seperti kemacetan lalu lintas, tingginya angka kecelakaan, belum optimalnya kinerja angkutan umum, dan

¹ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, Dan Kebijakan* (Ghalia Indonesia 2003).

² Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi* (Cetakan Ke-1, Erlangga 2012).

³ Sukarto Haryono, 'Transportasi Perkotaan Dan Lingkungan' (2006) 3 Jurnal Teknik Sipil 93.

pencemaran udara akibat emisi kendaraan bermotor menjadi isu strategis yang perlu ditangani secara komprehensif.

Penelitian yang dilakukan oleh Nurchalif menunjukkan bahwa salah satu ruas utama di Kota Salatiga, yaitu Jalan Jenderal Sudirman, mengalami tingkat kejenuhan lalu lintas (*degree of saturation*) sebesar 0,51 pada tahun 2003 dan meningkat menjadi 0,89 pada tahun 2009 sehingga tidak memenuhi nilai derajat kejenuhan yang dipersyaratkan yaitu sebesar 0,75.⁴ Meskipun pada awal tahun 2010 sempat turun menjadi 0,49 dikarenakan adanya skenario rekayasa jalan searah. Namun berdasarkan analisis untuk proyeksi 5 tahun mendatang, derajat kejenuhan didapatkan sebesar 0,77 sehingga sudah tidak lagi memenuhi standar kelayakan lagi. Sementara itu, studi yang dilakukan Yuwana dkk. mengungkap bahwa kinerja angkutan kota di Salatiga masih belum optimal. *Headway* rata-rata mencapai 15,26 menit, lebih lambat dari standar pelayanan ideal, dengan *load factor* hanya 44%, serta masih terdapat penyimpangan trayek dan kecepatan operasional yang rendah (~34 km/jam).⁵

Selain persoalan kemacetan dan keterbatasan angkutan umum, aspek keselamatan juga menjadi perhatian penting. Fitria dalam penelitiannya menunjukkan bahwa intervensi penanganan daerah rawan kecelakaan di Jalan Lingkar Salatiga melalui penambahan rambu-rambu lalu lintas yang lengkap serta dilakukannya perbaikan pada jalan yang berlubang dapat mengurangi beban biaya sosial akibat kecelakaan lalu lintas secara signifikan.⁶

Berbagai temuan tersebut menunjukkan urgensi penyusunan Peraturan Daerah yang tidak hanya mengatur aspek teknis lalu lintas dan angkutan jalan, tetapi juga merespons kebutuhan lokal akan sistem transportasi yang aman, berkelanjutan, dan adaptif terhadap perkembangan teknologi. Peraturan daerah juga menjadi alat strategis dalam mewujudkan otonomi daerah yang substantif, di mana pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk mengelola urusan

⁴ Nurchalif Arief Wibowo, 'Evaluasi Kinerja Dan Pola Pemeliharaan Jalan Jenderal Sudirman Salatiga' (Tesis S2, Universitas Sebelas Maret Surakarta 2011).

⁵ Harry Eka Yuwana, Munajat Tri Nugroho and Senja Rum Harnaeni, 'Evaluasi Kinerja Angkutan Umum (Studi Kasus: Kinerja Angkutan Umum Di Kota Salatiga)' [2024] 2024: Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil UMS 128.

⁶ Fitria Pangestika, 'Analisa Kinerja Jalan Lingkar Kota Salatiga' (Laporan Tugas Akhir, Universitas Semarang 2019).

transportasi sesuai dengan karakteristik dan permasalahan wilayahnya, sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (UU Pemda) serta Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Berdasarkan Pasal 12 UU UU Pemda, salah satu kewenangan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota adalah urusan perhubungan. Urusan tersebut selanjutnya terbagi menjadi beberapa sub urusan yakni Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), pelayaran, penerbangan, dan perkeretaapian. Penyelenggaraan sub urusan LLAJ khususnya di tingkat Kabupaten/Kota diantaranya meliputi: a) Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten/Kota; b) Penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kabupaten/Kota; c) Pengelolaan terminal penumpang tipe C; d) Penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parker; e) Pengujian berkala kendaraan bermotor; f) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten/kota; g) Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten/kota; h) Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan kabupaten/kota; i) Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah kabupaten/kota; j) Penetapan Kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota; k) Penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota; l) Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan 1 (satu) Daerah kabupaten; m) Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam Kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota; n) Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek pedesaan dan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota; o) Penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan Kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota; p) Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah kabupaten serta angkutan perkotaan dan pedesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah kabupaten/kota.

Lalu lintas dan angkutan jalan sendiri telah didefinisikan dalam pasal 1 angka (1) UU LLAJ yakni “satu kesatuan sistem yang terdiri atas

Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.” LLAJ diselenggarakan dengan tujuan: a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Hingga saat ini, pemerintah Daerah Kota Salatiga telah memiliki Peraturan Daerah Nomor 15 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun dalam perkembangannya sudah tidak lagi relevan dengan kondisi terkini. Oleh karena itu, perlu dilakukan review atau peninjauan ulang terhadap Peraturan Daerah LLAJ untuk memastikan bahwa regulasi tersebut tetap efektif, adaptif, dan mampu mengakomodasi kebutuhan masyarakat serta mendukung pembangunan transportasi yang terintegrasi.

Review terhadap Peraturan Daerah LLAJ juga merupakan bentuk evaluasi atas implementasi regulasi yang sudah berjalan. Hal ini penting untuk mengidentifikasi kelemahan dalam pelaksanaan di lapangan, kesesuaian dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, serta untuk mengetahui sejauh mana Peraturan Daerah tersebut mampu memberikan dampak positif bagi tata kelola lalu lintas dan angkutan jalan di daerah.

Berdasarkan uraian di atas, Pemerintah Kota Salatiga memandang perlu untuk melakukan suatu kajian awal yang bersifat indikatif untuk mengidentifikasi permasalahan dan tantangan dalam penyelenggaraan transportasi darat, khususnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan di wilayah Kota Salatiga. Hasil kajian ini akan menjadi bahan masukan bagi penyusunan perubahan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bersifat lokalitas, sesuai dengan potensi dan permasalahan yang dihadapi dengan tetap memperhatikan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi sesuai dengan kewenangannya untuk menyusun peraturan daerah sebagaimana disebutkan dalam pasal 18 ayat (6) UUD NRI 1945

yakni “Pemerintah daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan”.

1.2. Identifikasi Masalah

Penyusunan naskah akademik yang berkaitan dengan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki karakteristik permasalahan yang selanjutnya dapat diperinci sebagai berikut:

1. Apa saja permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan yang dihadapi dan pengaturan yang ada di Kota Salatiga?
2. Apa urgensi pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
3. Apa yang menjadi pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
4. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

1.3. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan NA

Berdasarkan Pasal 1 angka 11 Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (UU No. 12/2011), 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, 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? Informasi serta pertanyaan demikian penting untuk dijawab agar pembentuk peraturan perundang-undangan lebih realistis dalam membuat peraturan perundang-undangan. Adapun tujuan dari penyusunan Naskah Akademik ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi permasalahan yang dihadapi Kota Salatiga dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan serta merumuskan cara-cara untuk mengatasi permasalahan tersebut.
2. Merumuskan urgensi pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Menganalisis landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dengan demikian, tujuan penyusunan naskah akademik ini adalah sebagai landasan ilmiah bagi penyusunan rancangan peraturan perundang-undangan dan/atau rancangan peraturan daerah, dalam hal ini adalah Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diharapkan dapat memberi arah, jangkauan dan menetapkan ruang lingkup pengaturannya. Kegunaan Naskah Akademik ini sebagai pedoman dan bahan awal yang memuat gagasan tentang urgensi, pendekatan, 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.⁷ Kemudian, Naskah Akademik juga merupakan potret ataupun peta tentang berbagai hal terkait dengan peraturan perundang-undangan yang hendak diterbitkan. Tidak hanya itu, 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 Kota Salatiga 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

1.4. Metode Penyusunan NA

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 pembatas-pembatasan tertentu untuk menghindari jalan yang menyesatkan dan tidak terkendalikan.⁸

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

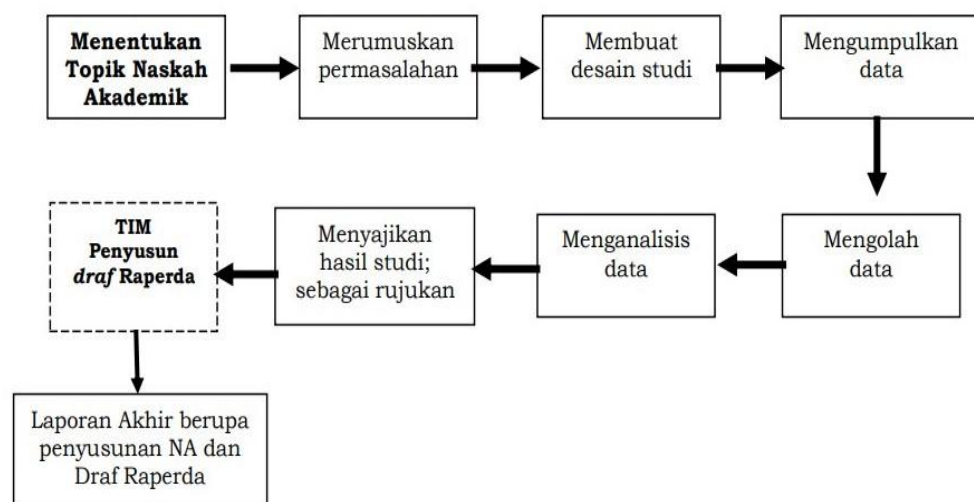
⁷ Yuliandri dalam Saldi Isra, 'Urgensi Naskah Akademik Dalam Penyusunan Peraturan Perundang-Undangan' (Pusat Diklat LAN, 18 Maret 2009).

⁸ Johnny Ibrahim, *Teori Dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif* (Bayumedia 2006).

sekunder belaka.⁹ Menurut Johny Ibrahim, penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.¹⁰ 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, artikel ilmiah, 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 prapenyusunan naskah akademik.



Skema 1 – Langkah pra-penyusunan Naskah Akademik

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

⁹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat* (Cetakan Ke-12, Raja Grafindo Persada 2010).

¹⁰ Ibrahim (n 8).

1. Pengumpulan Data

Pada saat pengumpulan data dilakukan dengan cara:

a. Studi literatur dan dokumen

Studi ini dilakukan dengan mempelajari Peraturan Perundang-undangan yang mengatur kewenangan Pemerintah Daerah Kabupaten, 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 menjangkau 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 di Kota Salatiga.

2. Metode Analisis dan Pengolahan 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. Data alternatif didapatkan melalui proses informal, misalnya melalui wawancara dan observasi lapangan pada waktu melakukan verifikasi data dan pertemuan dengan tokoh-tokoh masyarakat 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.¹¹ Menurut Peter Mahmud Marzuki, metode deduktif yaitu berpangkal dari prinsip-prinsip dasar, kemudian peneliti tersebut menghadirkan objek yang hendak diteliti.¹² 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 teoritis dan praktik empiris, yang kemudian diteruskan dengan evaluasi dan analisis peraturan perundang-undangan, landasan filosofis, landasan sosiologis, landasan yuridis,

¹¹ *ibid.*

¹² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Kencana Prenada Media Group 2005).

jangkauan, arah pengaturan, dan ruang lingkup materi muatan, serta diakhiri dengan kesimpulan dan saran.

3. Lokakarya Hasil

Laporan akhir yang terdiri dari Naskah Akademik dan Draf Rancangan Peraturan Daerah sebagai bagian yang tidak terpisahkan dalam proses ini didiskusikan dalam sebuah lokakarya dan dihadiri oleh peserta yang mewakili instansi yang bertanggung jawab di Kota Salatiga dan instansi terkait.

Laporan akhir yang terdiri dari Naskah Akademik dan Draf Rancangan Peraturan Daerah selanjutnya direvisi berdasarkan berbagai masukan, saran dan kritik yang disampaikan dalam lokakarya tersebut. Hasil revisi terhadap draf ini selanjutnya akan dilanjutkan kepada instansi terkait (eksekutif) dan DPRD untuk dibahas sesuai dengan mekanisme yang diamanatkan oleh UU No. 12/2011.

1.5. Sistematika Penyusunan

Naskah akademik ini akan disusun dengan sistematika sebagai berikut:

Bab I: Pendahuluan, yang menggambarkan latar belakang munculnya kebutuhan peraturan daerah ini, yang antara lain memuat tentang perlunya pengaturan sebagai dasar pelaksanaan pembangunan. Adapun dalam bab ini juga dipaparkan mengenai maksud dan tujuan dari rancangan naskah akademik ini, serta sistematika penyusunan dokumen yang ada.

Bab II: Kajian Teoritis dan Empiris, yang memaparkan tentang kajian akademik, baik secara teoritis maupun empiris. Kajian tersebut merupakan landasan perlunya Raperda Penyelenggaraan LLAJ.

Bab III: Evaluasi dan Analisis Peraturan Perundang-Undangan Terkait, yang memaparkan tentang berbagai peraturan perundang-undangan yang terkait dengan Raperda Penyelenggaraan LLAJ di Kota Salatiga. Adapun dengan adanya evaluasi dan analisis peraturan perundang-undangan tersebut, diharapkan Perda baru tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, baik secara vertikal maupun horizontal.

Bab IV : Landasan Filosofis, Sosiologis dan Yuridis, yang memaparkan tentang landasan pembentukan Raperda Penyelenggaraan LLAJ di Kota Salatiga. Landasan tersebut baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis.

Bab V : Jangkauan, Arah Pengaturan dan Ruang Lingkup Materi Muatan Peraturan Daerah, memaparkan tentang pokok dan lingkup materi apa yang ada dan harus ada dalam Penyelenggaraan LLAJ di Kota Salatiga, di dalamnya mencakup ketentuan umum, materi pokok yang akan diatur, dan ketentuan penutup.

Bab VI : Penutup, yang berisi kesimpulan dari keseluruhan naskah akademik dan rekomendasinya

BAB II

KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

2.1. Kajian Teoritis

2.1.1. Telaah Tentang Kebijakan Publik

Menurut Carl Fried (dalam Leo Agustiono, 2014:7) memberikan pengertian kebijakan publik adalah serangkaian tindakan/kegiatan yang diusulkan oleh seorang, 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.¹³ 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.

Budi Winarno (2014:35) mengemukakan bahwa proses pembuatan kebijakan publik merupakan proses yang kompleks karena melibatkan banyak proses maupun variabel yang harus dikaji oleh aktor pembuat kebijakan.¹⁴ Oleh karena itu, beberapa ahli politik yang menaruh minat untuk mengkaji kebijakan publik membagi proses-proses penyusunan kebijakan publik ke dalam beberapa tahap. Tujuan pembagian seperti ini adalah untuk memudahkan dalam mengkaji kebijakan publik. Tahap-tahap kebijakan publik adalah sebagai berikut:

a. Tahap Penyusunan Agenda

Sejumlah aktor yang dipilih dan diangkat untuk merumuskan masalah-masalah pada agenda publik. Sebelumnya masalah-masalah ini berkompetisi terlebih dahulu untuk dapat masuk ke dalam agenda kebijakan,

¹³ Leo Agustiono, *Dasar-Dasar Kebijakan Publik* (Cetakan Ke-5, Alfabeta 2014).

¹⁴ Budi Winarno, *Kebijakan Publik: Teori, Proses, Dan Studi Kasus* (Cetakan Ke-2, CAPS (Center of Academic Publishing Service) 2014).

karena tidak semua masalah menjadi prioritas dalam agenda kebijakan publik. Pada akhirnya, beberapa masalah masuk ke agenda kebijakan para perumus kebijakan. Pada tahap ini suatu masalah mungkin tidak disentuh sama sekali, sementara masalah lain ditetapkan menjadi fokus pembahasan, atau ada pula masalah karena alasan-alasan tertentu ditunda untuk waktu yang lama.

b. Tahap Formulasi Kebijakan

Masalah yang telah masuk ke agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para aktor pembuat kebijakan. Masalah-masalah tersebut kemudian didefinisikan untuk kemudian dicari solusi pemecahan masalah terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif atau pilihan kebijakan (*policy alternatives/policy options*) yang ada. Sama halnya dengan perjuangan suatu masalah untuk masuk ke dalam agenda kebijakan, dalam tahap perumusan kebijakan masing-masing alternatif bersaing untuk dapat dipilih sebagai tindakan yang diambil untuk memecahkan masalah. Pada tahap ini, masing-masing aktor akan bermain untuk mengusulkan pemecahan masalah tersebut

c. Tahap Adopsi Kebijakan

Berbagai macam alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para aktor perumus kebijakan, pada akhirnya salah satu dari alternatif kebijakan tersebut diadopsi untuk tindak lanjut dalam kebijakan publik dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsensus antara direktur lembaga atau keputusan pengadilan.

d. Tahap Implementasi Kebijakan

Suatu program kebijakan hanya akan menjadi catatan-catatan elit, jika program tersebut tidak diimplementasikan. Oleh karena itu, keputusan program kebijakan yang telah diambil sebagai alternatif pemecahan masalah harus diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh badan-badan pemerintah di tingkat bawah. Kebijakan yang telah diambil dilaksanakan oleh badan-badan pemerintah yang

memobilisasi sumberdaya finansial dan manusia. Pada tahap implementasi ini muncul berbagai kepentingan yang akan saling bersaing. Beberapa implementasi kebijakan mendapat dukungan para pelaksana, namun beberapa yang lain mungkin akan ditentang oleh para pelaksana.

e. Tahap Evaluasi Kebijakan

Tahap evaluasi kebijakan yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi, hal ini dilakukan untuk melihat sejauh mana kebijakan yang dibuat telah mampu memecahkan masalah. Kebijakan publik pada dasarnya dibuat untuk meraih dampak yang diinginkan. Dalam hal ini, memecahkan masalah yang akan dihadapi masyarakat. Oleh karena itu, ditentukan ukuran-ukuran atau kriteria-kriteria yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan public telah meraih dampak yang diinginkan.

2.1.2. Telaah Tentang Pemerintahan Daerah

Paradigma desentralisasi mengalami perubahan seiring tuntutan masyarakat Indonesia yang menghendaki adanya perubahan secara fundamental. Perubahan ini tentu saja akan selalu diiringi pula terjadinya perubahan dalam bidang hukum khususnya hukum tertulis yang sering disebut sebagai peraturan perundang-undangan. Perubahan perundang-undangan tersebut mulai dari Konstitusi negara, yaitu UUD NRI 1945 dan akhinya berimplikasi pada peraturan perundang - undangan di bawahnya. Salah satu yang terkena implikasi atas perubahan paradigma tersebut adalah peraturan perundang-undangan dalam bidang pemerintahan daerah. Terhitung sejak reformasi pada tahun 1998, Undang-Undang Pemerintahan Daerah telah mengalami beberapa kali pergantian seiring dengan perkembangan keadaan, ketatanegaraan, dan tuntutan penyelenggaraan pemerintahan daerah. Terakhir, yaitu diundangkannya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (UU Pemda).

Berdasarkan UU Pemda, Pasal 1 angka 2 menyebutkan bahwa 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 UUD NRI 1945. Selanjutnya Pasal 1 angka 3 menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom. Ketentuan ini menegaskan fungsi desentralisasi sebagai mekanisme konstitusional untuk mendistribusikan kewenangan dari pusat ke daerah, guna meningkatkan efektivitas pelayanan publik, mendorong partisipasi masyarakat, dan mengoptimalkan pengelolaan sumber daya daerah dalam kerangka sistem pemerintahan yang demokratis dan efisien.

Menurut Philipus M. Hadjon dkk (2005), desentralisasi mengandung makna bahwa wewenang untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan tidak semata-mata dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat, melainkan dilakukan juga oleh satuan-satuan pemerintahan yang lebih rendah, baik dalam satuan territorial maupun fungsional.¹⁵ Satuan-satuan pemerintahan yang lebih rendah diserahkan dan dibiarkan mengatur dan mengurus sendiri sebagian urusan pemerintahan.

Berdasarkan pendapat Philipus M. Hadjon dkk tersebut, maka terlihat bahwa desentralisasi mengandung beberapa hal penting:

- a) wewenang untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan tidak semata-mata dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat;
- b) wewenang untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dilakukan juga oleh satuan-satuan pemerintahan yang lebih rendah, baik di dalam satuan territorial maupun fungsional; dan

¹⁵ Philipus M Hadjon dkk., *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia* (Cetakan Ke-9, Gadjah Mada University Press 2005).

c) satuan-satuan pemerintahan yang lebih rendah disertai dan dibiarkan mengatur dan mengurus sendiri sebagian urusan pemerintahan.

Berdasarkan pada pendapat Philipus M.Hadjon dkk tersebut, terlihat bahwa penyerahan wewenang dapat bersifat penuh atau tidak penuh dengan melihat pada batas kewenangan yang diberikan oleh pemerintahan yang lebih tinggi kepada pemerintahan yang lebih rendah. Kewenangan yang diberikan bersifat penuh maka disebut dengan otonomi sedangkan yang tidak penuh disebut dengan tugas pembantuan (*medebewind*).

Dalam Penjelasan Umum UU Pemda pada angka 1, dijelaskan bahwa Pemberian otonomi yang seluas-luasnya kepada Daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat. Disamping 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.

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 Perda 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. Dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah yang nyata, dinamis,

dan bertanggungjawab serta untuk meningkatkan pertumbuhan perekonomian daerah, diperlukan upaya-upaya dan usaha-usaha mengenai pemberdayaan, perlindungan dan penataan pedagang kaki lima.

UU Pemda mengelompokkan Urusan Pemerintahan menjadi 3 (tiga), yakni Urusan Pemerintahan Absolut (Mutlak), Urusan Pemerintahan Konkuren dan Urusan Pemerintahan Umum. Urusan 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 konkuren ini selanjutnya terbagi atas Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan. Urusan Pemerintahan Wajib adalah Urusan Pemerintahan yang wajib diselenggarakan oleh semua Daerah. Urusan Pemerintahan Pilihan adalah Urusan Pemerintahan yang wajib diselenggarakan oleh Daerah sesuai dengan potensi yang dimiliki Daerah. Sedangkan urusan pemerintahan umum adalah Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai kepala pemerintahan.

Berdasarkan Pasal 12, Urusan Pemerintahan Konkuren terdiri atas:

- a. Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar meliputi:
 - 1) Pendidikan;
 - 2) Kesehatan;
 - 3) Pekerjaan umum dan penataan ruang;
 - 4) Perumahan rakyat dan kawasan permukiman;
 - 5) Ketentraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat; dan
 - 6) Sosial.
- b. Urusan pemerintahan konkuren Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar meliputi:

- 1) Tenaga kerja;
- 2) Pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak;
- 3) Pangan
- 4) Pertanahan;
- 5) Lingkungan hidup;
- 6) Adminsitrasi kependudukan dan pencatatan sipil;
- 7) Pemberdayaan masyarakat dan Desa;
- 8) Pengendalian penduduk dan keluarga berencana;
- 9) Perhubungan;
- 10) Komunikasi dan informatika;
- 11) Koperasi, usaha kecil, dan menengah;
- 12) Penanaman modal;
- 13) Kepemudaan dan olah raga;
- 14) Statistik;
- 15) Persandian;
- 16) Kebudayaan;
- 17) Perpustakaan; dan
- 18) Kearsipan.

c. Urusan Pemerintahan Pilihan meliputi:

- 1) Kelautan dan perikanan;
- 2) Pariwisata;
- 3) Pertanian;
- 4) Kehutanan;
- 5) Energi dan sumber daya mineral;
- 6) Perdagangan;
- 7) Perindustrian; dan
- 8) Transmigrasi.

Daerah berhak menetapkan kebijakan daerah untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah. Dalam menetapkan kebijakan daerah tersebut, wajib berpedoman pada norma, standar, prosedur, dan kriteria yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Pusat. Penyelenggaraan pemerintahan daerah memprioritaskan pelaksanaan urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar dengan berpedoman pada standar pelayanan minimal yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat.

2.1.3. Telaah Tentang Transportasi

Menurut berbagai pakar di bidang transportasi, ada beragam definisi tentang transportasi. Menurut Azis dan Asrul, transportasi merupakan kebutuhan turunan atau kebutuhan kedua, dalam kegiatan ekonomi masyarakat.¹⁶ Dalam pembangunan wilayah secara menyeluruh, peranan transportasi telah memberikan dampak yang amat baik, khususnya pada hubungan antar kemudahan. Transportasi juga dijadikan salah satu variabel yang memiliki pengaruh terhadap roda perekonomian. Sebagai penunjang, pendorong, serta sebagai penggerak perekonomian yang merupakan beberapa fungsi dari transportasi.¹⁷ Sedangkan menurut Sakti, transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lain.¹⁸ Pada dasarnya pengangkutan atau pemindahan penumpang dan barang dengan transportasi ini adalah dengan maksud untuk dapat mencapai ketempat tujuan dan mencapai atau menaikkan utilitas (kegunaan) dari barang yang diangkut. Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Peranan transportasi sangat penting untuk saling menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran dan daerah pemukiman sebagai tempat tinggal konsumen. Transportasi memiliki beberapa unsur diantaranya meliputi:

- a. Ada muatan yang diangkut;
- b. Tersedia kendaraan sebagai pengangkutnya;
- c. Ada jalanan yang dapat dilalui;
- d. Ada terminal asal dan terminal tujuan;
- e. Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

¹⁶ Rudi Azis and Asrul, *Pengantar Sistem Dan Perencanaan Transportasi* (Deepublish 2014).

¹⁷ Sigit Haryono, 'Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Bus Kota) Di Kota Yogyakarta' (2010) 7 Jurnal Administrasi Bisnis.

¹⁸ Sakti Adji Adisasmita, *Transportasi Dan Pengembangan Wilayah* (Graha Ilmu 2011).

Sistem transportasi dari suatu wilayah dapat didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari prasarana/sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruhan wilayah, sehingga terakomodasinya mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dimungkinkan akses ke semua wilayah. Kemajuan transportasi berkaitan erat dengan perkembangan kebudayaan manusia. Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dalam hal ini dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang atau komoditi yang berguna menurut waktu dan tempat. Fungsi transportasi pada umumnya adalah sebagai berikut:

- a. Memindahkan barang – barang atau hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.
- b. Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat, yang disebut jasa angkutan. Jasa angkutan merupakan keluaran (output) perusahaan angkutan yang bermacam-macam jenisnya sesuai banyaknya jenis alat angkutan (seperti jasa pelayaran, jasa kereta api, jasa penerbangan jasa angkutan bus dan lain-lain). Sebaliknya, jasa angkutan merupakan salah satu faktor masukan (input) dari kegiatan produksi, perdagangan, pertanian dan kegunaan lainnya.¹⁹

Perkembangan sarana dan prasarana transportasi yang benar akan memberikan manfaat yang sangat besar pada pertumbuhan ekonomi, mengurangi atau memberantas kemiskinan, dan meningkatkan pembangunan apabila memberikan pelayanan yang efektif dan efisien. Pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the service sector*) bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya.

¹⁹ M Nur Nasution, *Manajemen Transportasi* (Ghalia Indonesia 2003).

2.1.5. Telaah Tentang Manajemen Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Manajemen lalu lintas adalah proses mengatur dan mengendalikan arus lalu lintas dengan mengoptimalkan penggunaan prasarana yang ada untuk memudahkan lalu lintas agar dapat menggunakan ruang jalan secara efisien dan mempercepat system lalu lintas. Tujuan utama dari manajemen lalu lintas adalah untuk memaksimalkan lingkungan tanpa mengorbankan kualitas lingkungan. Oleh karena itu, pejabat pemerintah dan masyarakat harus mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk menciptakan kondisi lalu lintas yang tertib, aman, selamat, lancar dan terkendali.

Proses pengaturan sistem jalan raya yang sudah ada untuk mencapai tujuan tertentu tanpa menambah atau membuat infrastruktur baru adalah bagian dari manajemen lalu lintas. Tujuan dari penerapan tersebut adalah untuk mengelola dan menyederhanakan lalu lintas dengan membedakan jenis, kecepatan dan pengguna jalan yang berbeda untuk meminimalkan gangguan pada lalu lintas, meminimalkan tingkat kemacetan lalu lintas dengan meningkatkan kapasitas atau mengurangi volume lalu lintas suatu jalan, melakukan optimalisasi jalan dengan menentukan fungsi jalan dan mengontrol aktivitas yang tidak sesuai dengan fungsi jalan. Berdasarkan Pasal 93 ayat (2) UU LLAJ, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilakukan dengan:

- 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;
- d. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus Lalu Lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, dan aksesibilitas;
- e. pepaduan berbagai moda angkutan;
- f. pengendalian Lalu Lintas pada persimpangan;
- g. pengendalian Lalu Lintas pada ruas Jalan; dan/atau
- h. perlindungan terhadap lingkungan.

Selanjutnya dalam ayat (3) disebutkan bahwa Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas meliputi kegiatan:

1. Perencanaan;
2. Pengaturan;
3. Perencanaan;
4. Pemberdayaan; dan
5. Pengawasan.

Masing-masing dijelaskan sebagai berikut:

1. Perencanaan, mencakup kegiatan berikut:
 - (1) Identifikasi masalah lalu lintas
 - (2) Inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas
 - (3) Inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang
 - (4) Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan
 - (5) Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan
 - (6) Inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas
 - (7) Penetapan tingkat pelayanan
 - (8) Penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.
2. Pengaturan, dilakukan melalui penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu. Penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu merupakan hasil dari penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas. Kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas meliputi:
 - (1) Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan; dan
 - (2) Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang berlaku pada masing-masing ruas jalan.
3. Perencanaan, mencakup kegiatan pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan. Perlengkapan

jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan meliputi:

- (1) Alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL);
 - (2) Rambu lalu lintas;
 - (3) Marka jalan;
 - (4) Alat penerangan jalan;
 - (5) Alat pengendali pemakai jalan, terdiri atas alat pembatas kecepatan, dan alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan;
 - (6) Alat pengaman pemakai jalan, terdiri atas pagar pengaman, cermin tikungan, tanda patok tikungan (delineator), pulau lalu lintas dan pita pengaduh;
 - (7) Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan maupun di luar badan jalan meliputi jalur khusus angkutan umum, jalur/lajur sepeda motor, jalur/lajur kendaraan tidak bermotor, parkir pada badan jalan, dan fasilitas perpindahan moda dalam rangka integrasi pelayanan intra dan antar moda; dan
 - (8) Fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas dan lanjut usia.
4. Pemberdayaan, mencakup kegiatan dalam rangka pemberian:
- (1) Arahan;
 - (2) Bimbingan;
 - (3) Penyuluhan;
 - (4) Pelatihan; dan
 - (5) Bantuan teknis.
5. Pengawasan, mencakup kegiatan:
- (1) Penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan; dan
 - (2) Tindakan korektif terhadap kebijakan.

2.2. Kajian terhadap Asas/ Prinsip yang Terkait dengan Penyusunan Norma

Asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, telah dipositifkan dalam UU No. 12/2011. Berdasarkan Pasal 5 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) UU No. 12/2011, 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 ketertiban dan kepastian hukum adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus dapat mewujudkan ketertiban 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) 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, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan:

a. Asas Transparan;

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. Asas Akuntabel;

Asas akuntabel adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.

c. Asas Berkelanjutan;

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. Asas Partisipatif;

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. Asas Bermanfaat;

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

f. Asas Efisien dan Efektif;

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. Asas Seimbang;

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. Asas Terpadu;

Asas terpadu adalah penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antarinstansi pembina.

i. Asas Mandiri;

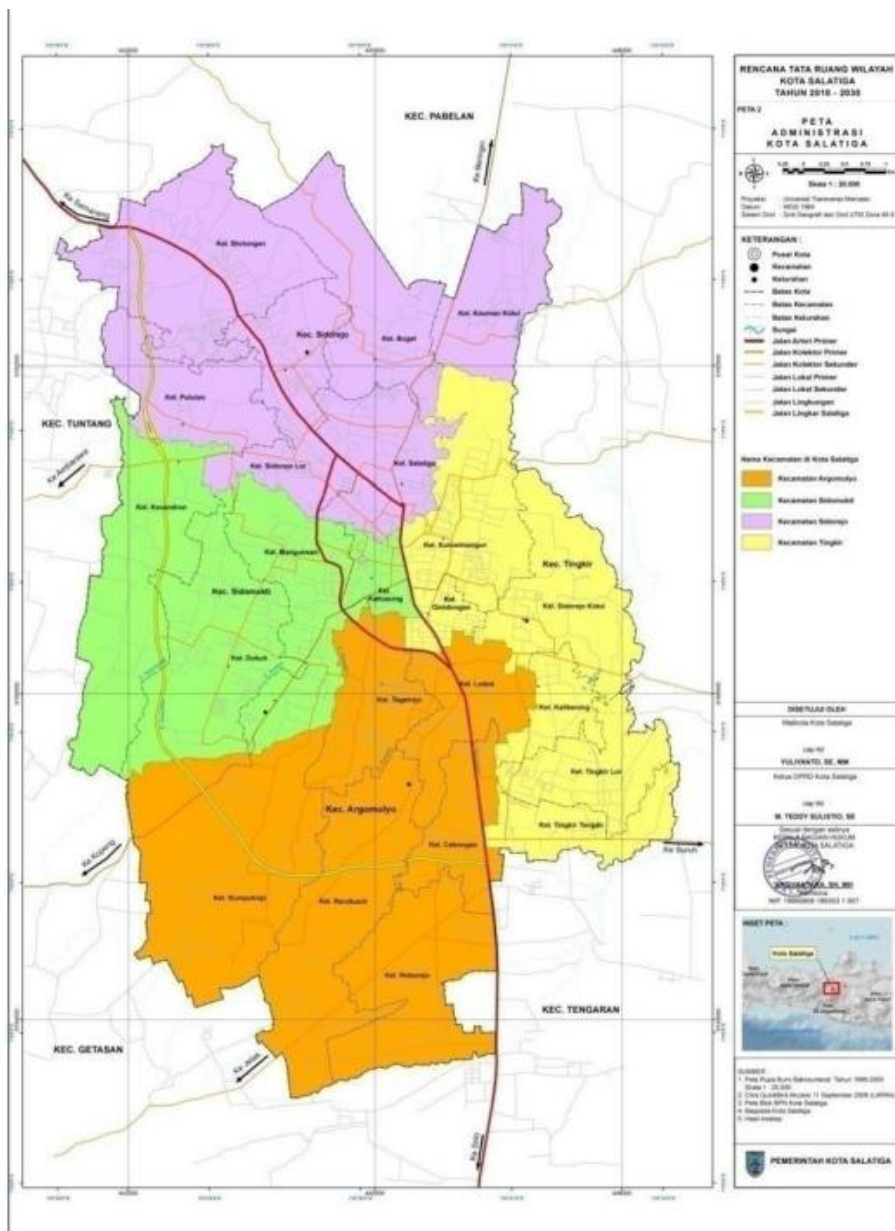
Asas mandiri adalah upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

2.3. Kajian terhadap praktik penyelenggaraan, kondisi yang ada, serta permasalahan yang dihadapi masyarakat

2.3.1. Kondisi Empiris

Kota Salatiga merupakan salah satu wilayah di Provinsi Jawa Tengah yang terletak pada koordinat antara 110027'56,81" dan 110032'.4,64" Bujur Timur dan antara 007017' dan 007017'23", dengan luas total wilayah ± 54,98 km². Kota Salatiga terletak pada jalur regional Jawa Tengah yang menghubungkan kota Semarang dan Surakarta.

Gambar 2.1 Peta Administrasi Kota Salatiga



Sumber: Peta RTRW Kota Salatiga

Kota Salatiga berada di tengah Kabupaten Semarang, Adapun batas wilayah Kota Salatiga terhadap Kabupaten Semarang adalah:

- Sebelah Utara: Kecamatan Pabelan (Desa Pabelan, Kauman Lor dan Pejaten); Kecamatan Tuntang (Desa Kesongo dan Watu Agung)
- Sebelah Timur: Kecamatan Pabelan (Desa Ujung-Ujung, Sukoharjo dan Glawan); Kecamatan Tengaran (Desa Bener, Tegal Waton dan Nyamat)

- Sebelah Selatan: Kecamatan Getasan (Desa Sumogawe, Samirono, Jetak); Kecamatan Tenganan (Desa Patemon dan Karang Duren)
- Sebelah Barat: Kecamatan Tuntang (Desa Candirejo, Jombor, Sragen dan Gedangan); Kecamatan Getasan (Desa Polobogo)

Secara administratif Kota Salatiga terbagi dalam 4 (empat) kecamatan dan 23 (dua puluh tiga) kelurahan. Adapun jumlah RT dan RW yang ada di 23 Kelurahan adalah 1.127 RT dan 207 RW. Kecamatan yang memiliki luas terbesar adalah Kecamatan Argomulyo dengan luas sebesar 18,53 km² dan memiliki presentase sekitar 32,63 persen dari keseluruhan total wilayah di Kota Salatiga.

Secara administratif Kota Salatiga terbagi dalam 4 (empat) kecamatan dan 23 (dua puluh tiga) kelurahan. Adapun jumlah RT dan RW yang ada di 23 Kelurahan adalah 1.127 RT dan 207 RW. Kecamatan yang memiliki luas terbesar adalah Kecamatan Argomulyo dengan luas sebesar 18,53 km² dan memiliki presentase sekitar 32,63 persen dari keseluruhan total wilayah di Kota Salatiga.

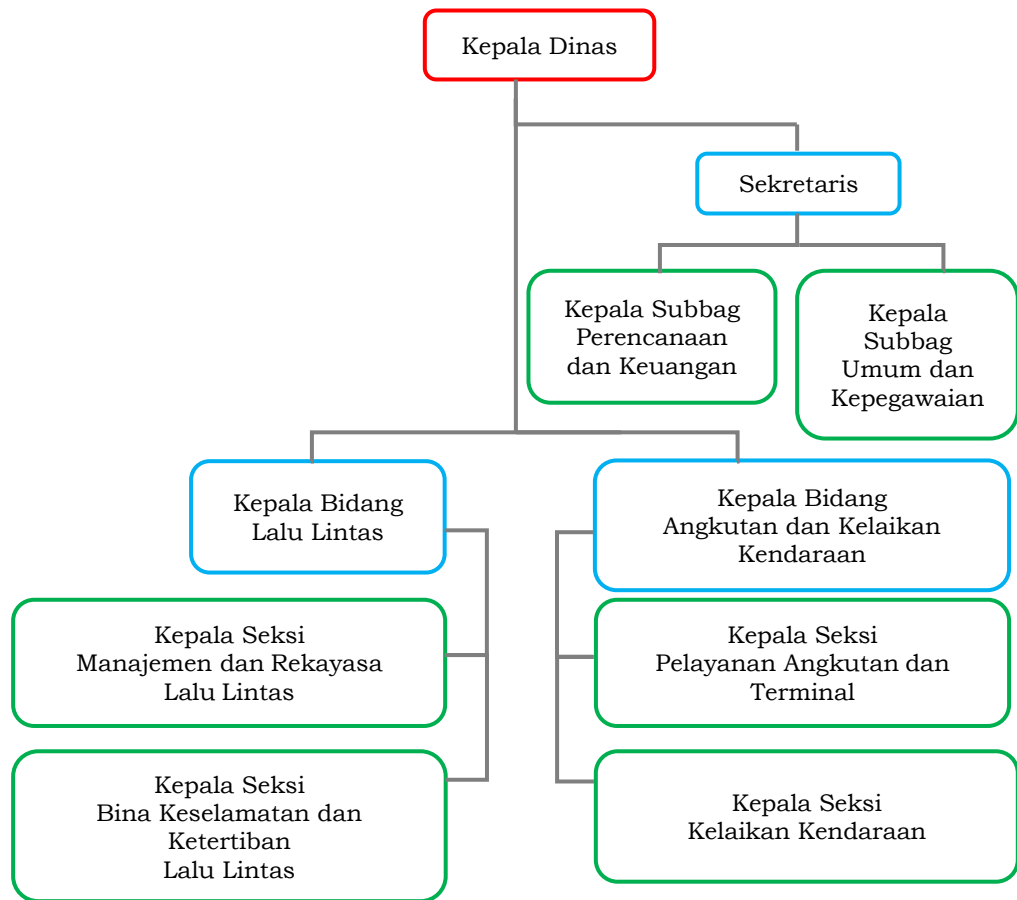
2.3.2. Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Salatiga

UU Pemda mengamanahkan bahwa Pemerintah Kota/Kabupaten bertanggung jawab dalam penyelenggaraan urusan perhubungan di wilayah kota/kabupaten bersangkutan. Berdasarkan Peraturan Wali Kota Salatiga Nomor 106 Tahun 2020 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan, Dinas Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah bidang perhubungan serta tugas pembantuan yang diberikan kepada Daerah. Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugas melaksanakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah bidang perhubungan, menyelenggarakan fungsi:

1. perumusan kebijakan bidang perhubungan;
2. pelaksanaan kebijakan bidang perhubungan;
3. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan bidang perhubungan;

4. pelaksanaan administrasi Dinas; dan
5. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Wali Kota sesuai dengan lingkup tugasnya.

Berikut adalah struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Salatiga:



Sumber: Perwali Kota Salatiga Nomor 104 Tahun 2020

Bidang Lalu Lintas, mempunyai uraian tugas sebagai berikut:

- a. menyelenggarakan perumusan kebijakan teknis sesuai dengan lingkup tugas Bidang melalui usulan Seksi sebagai bahan penyusunan kebijakan Daerah;
- b. menyelenggarakan kebijakan sesuai dengan lingkup tugas Bidang berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- c. melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan lingkup tugasnya.

Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas mempunyai uraian tugas:

- a. melaksanakan perumusan kebijakan teknis sesuai dengan lingkup tugas Seksi berpedoman pada ketentuan yang berlaku sebagai bahan penyusunan kebijakan Daerah;
- b. melaksanakan penyediaan perlengkapan jalan di jalan kota berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- c. melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kota berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan
- d. memfasilitasi penetapan rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan; dan
- e. melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas sesuai dengan lingkup tugasnya.

Seksi Bina Keselamatan dan Ketertiban Lalu Lintas mempunyai uraian tugas:

- a. melaksanakan perumusan kebijakan teknis sesuai dengan lingkup tugas Seksi berpedoman pada ketentuan yang berlaku sebagai bahan penyusunan kebijakan Daerah;
- b. melaksanakan verifikasi dan kajian terhadap permohonan persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kota berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- c. melaksanakan verifikasi dan kajian terhadap permohonan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- d. melaksanakan audit dan inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;

- e. melaksanakan pendataan lokasi, jumlah dan jenis parkir berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- f. melaksanakan pengelolaan perparkiran berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- g. melaksanakan peningkatan dan pengembangan parkir berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- h. melaksanakan pengelolaan pendapatan dan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan retribusi tempat khusus parkir berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan; dan
- i. melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas sesuai dengan lingkup tugasnya.

Bidang Angkutan dan Kelaikan Kendaraan mempunyai uraian tugas:

- a. menyelenggarakan perumusan kebijakan teknis sesuai dengan lingkup tugas Bidang melalui usulan Seksi sebagai bahan penyusunan kebijakan Daerah;
- b. menyelenggarakan kebijakan sesuai dengan lingkup tugas Bidang berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan; dan
- c. melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan lingkup tugasnya.

Seksi Pelayanan Angkutan dan Terminal mempunyai uraian tugas:

- a. melaksanakan perumusan kebijakan teknis sesuai dengan lingkup tugas Seksi berpedoman pada ketentuan yang berlaku sebagai bahan penyusunan kebijakan Daerah;
- b. melaksanakan verifikasi dan kajian terhadap permohonan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek

- perkotaan dalam satu Daerah berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- c. melaksanakan verifikasi dan kajian terhadap permohonan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
 - d. melaksanakan penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
 - e. memfasilitasi penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam satu Daerah berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
 - f. memfasilitasi penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam satu Daerah berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
 - g. memfasilitasi penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
 - h. memfasilitasi penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek angkutan perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
 - i. melaksanakan pengelolaan terminal penumpang tipe C berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- dan

- j. melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan dan Kelaikan Kendaraan sesuai dengan lingkup tugasnya.

Seksi Kelaikan Kendaraan mempunyai uraian tugas:

- a. melaksanakan perumusan kebijakan teknis sesuai dengan lingkup tugas Seksi berpedoman pada ketentuan yang berlaku sebagai bahan penyusunan kebijakan Daerah;
- b. melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor berpedoman pada ketentuan yang berlaku dalam rangka melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan; dan
- c. melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan dan Kelaikan Kendaraan sesuai dengan lingkup tugasnya

Berdasarkan tupoksi tersebut, Dinas Perhubungan Kota Salatiga memiliki tanggung jawab besar untuk memastikan optimalnya pelayanan kepada masyarakat khususnya di bidang perhubungan, yang tercermin melalui sejumlah indikator kinerja utama, diantaranya:

1. Rasio konektivitas.
2. Kinerja lalu lintas Kota.
3. Rasio Izin Trayek.
4. Persentase Kepemilikan KIR Angkutan Umum.
5. Rasio Panjang Jalan per Jumlah Kendaraan.

Rasio konektivitas kabupaten/kota menjadi suatu ukuran yang menggambarkan tingkat aksesibilitas atau keterhubungan suatu daerah dengan daerah lainnya, baik melalui jaringan transportasi darat, udara, maupun air. Rasio ini biasanya dihitung untuk mengukur seberapa baik infrastruktur transportasi yang dimiliki suatu wilayah dalam mendukung aktivitas ekonomi, sosial, dan pembangunan secara keseluruhan. Capaian rasio konektivitas kabupaten/kota di Salatiga selama tahun 2019-2023 cenderung mengalami kenaikan, di tahun 2020 sebesar 0,71% dan meningkat menjadi 0,81% di tahun 2023.

Upaya meningkatkan infrastruktur transportasi dan mengatasi tantangan yang ada, maka diharapkan dapat memperbaiki konektivitas yang berdampak positif pada pembangunan ekonomi, sosial, dan kualitas hidup penduduk. Secara rinci capaian kinerja urusan perhubungan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 2.1 Capaian Kinerja Penyelenggaraan Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan Tahun 2019-2023

No	Indikator	Satuan	Realisasi Tahun				
			2019	2020	2021	2022	2023
1	Persentase Rambu-rambu Terpasang	%	100	100	100	100	77
2	Persentase Layanan angkutan Darat	%	N/A	N/A	N/A	N/A	27.50
3	Persentase Kelaikan Kendaraan Bermotor	%	80	81,55	81,55	60,11	61,19
	IKK						
1	Rasio Konektivitas Kabupaten/Kota	Rasio	NA	0.71	0.67	0.81	0.81
2	Kinerja Lalu Lintas Kabupaten/Kota	Rasio	NA	0.31	0.30	0.33	0.39

Sumber: Dinas Perhubungan (2024)

Untuk memastikan keterhubungan wilayah dalam kota secara merata, Dinas Perhubungan Kota Salatiga juga menyelenggarakan layanan angkutan perkotaan sebagai sarana mobilitas masyarakat yang terjangkau dan efisien. Pengelolaan angkutan kota menjadi bagian dari upaya strategis dalam menjamin tersedianya transportasi publik yang aman, teratur, dan berkelanjutan. Pemerintah Kota Salatiga telah menetapkan trayek resmi melalui Surat Keputusan Wali Kota Nomor 551.2/249/2005, yang mencakup berbagai rute pulang-pergi (PP) menuju kawasan-kawasan permukiman dan pusat aktivitas masyarakat. Berikut ini disajikan data terkini mengenai jumlah

trayek, panjang rute, serta jumlah armada yang beroperasi pada tahun 2025 sebagai dasar evaluasi kebijakan penyelenggaraan transportasi umum dalam kota:

Tabel 2.2 Data Angkutan Perkotaan Kota Salatiga Tahun 2025

No	Trayek	Jalur	Jarak	Jumlah Armada
1	Tamansari - Karangrejo - PP	1	7 KM	50
2	Tamansari - Modangan - PP	2	5 KM	82
3	Tamansari - Kauman Kidul - PP	3	4 KM	22
4	Tamansari - Kali Bening - PP	4	4 KM	14
5	Tamansari - Isep-isep - Cengek - PP	5	6 KM	39
6	Tamansari - Noborejo - PP	6	7 KM	73
7	Tamansari - Tegalorejo - PP	7	7 KM	17
8	Tamansari - Ngawen - PP	8	4 KM	25
9	Tamansari - Grogol - PP	9	4 KM	20
10	Tamansari - RSUD - Isep-isep - PP	10	5 KM	16
11	Tamansari - Karang Alit - Perum Warak - PP	11	4 KM	12
12	Tamansari - Bugel - Sembir - PP	12	3 KM	9
13	Tamansari - Candan - Butuh - PP	13	-	0
14	Tamansari - Banyu Putih - Grogol - PP	14	5 KM	3
15	Tamansari - Candiwesi - Bugel - PP	15	-	0
16	Tamansari - Randuacir - PP	16	7 KM	14
17	Tamansari - Gamol - PP	17	5 KM	10
JUMLAH				406

Sumber : Dinas Perhubungan

Dari Tabel 2.2 diketahui bahwa rute trayek di Salatiga ada 17 trayek sesuai SK Wali Kota Nomor 551.2/249/2005 tentang Trayek, Route dan Kebutuhan Angkutan Kota di Wilayah Kota Salatiga yang disediakan angkutan perkotaan dengan rute pulang-pergi (PP) yang tersebar ke berbagai tujuan. Namun, hanya 334 kendaraan yang aktif masuk ke Terminal Tipe C Tamansari, dan dari data tahun 2024 menunjukkan bahwa jumlah penumpang mencapai 71.100 orang per tahun, dengan empat trayek yang tidak beroperasi, sebagaimana terlihat dalam tabel sebagai berikut.

Tabel 2.3 Data Angkutan Kota yang Masuk Terminal Tipe C Tamansari Tahun 2024

No	Jalur/Trayek	Jumlah Kendaraan	Jumlah Penumpang/Tahun
1	1	39	13.440
2	2	67	12.270
3	3	26	7.620
4	4	13	2.700
5	5	37	8.310
6	6	67	13.800
7	7	9	4.560
8	8	21	1.740
9	9	17	780
10	10	16	0
11	11	11	2.970
12	12	1	390
13	13	0	0
14	14	3	0
15	15	0	0
16	16	5	120
17	17	2	2.400
TOTAL		334	71.100

Sumber : Dinas Perhubungan

Tabel 2.3 menyajikan data angkutan kota yang beroperasi dan masuk ke Terminal Tipe C Tamansari, yang mencakup informasi mengenai jumlah kendaraan per jalur/trayek dan jumlah penumpang per tahun. Berdasarkan data tersebut, terdapat 4 jalur yang tidak aktif, yaitu jalur 10, 13, 14 dan jalur 15.

Di sisi lain, keberadaan sarana pendukung seperti halte juga menjadi perhatian. Tabel 2.4 menunjukkan bahwa dari sembilan halte yang tersebar di jalur strategis, sebanyak tiga di antaranya dalam kondisi kurang baik dan memerlukan perbaikan, sementara tiga titik baru diusulkan untuk pembangunan halte tambahan, yaitu di Jalan Marditomo, Jalan Osamaliki, dan Jalan Veteran sebagaimana terlihat dalam Tabel 2.5.

Tabel 2.4 Data Halte di Kota Salatiga

No	Nama Halte	Lokasi	Kondisi
1	Abc 1	Jalan Jendral Sudirman (Depan Pondok An Nida)	Baik
2	Abc 2	Jalan Jendral Sudirman (Depan Alfa Midi)	Kurang Baik
3	Veteran 1	Jalan Veteran (Depan Kelurahan Ledok)	Kurang Baik

4	Veteran 2	Jalan Veteran (Pasar Rejosari)	Baik
5	Hasanudin 1	Jalan Hasanudin (Depan Pabrik Rokok Sampoerna)	Baik
6	Hasanudin 2	Jalan Hasanudin (Depan Pabrik Rokok Sampoerna)	Baik
7	Diponegoro 1	Jalan Diponegoro (Depan Sultan Fatah)	Kurang Baik
8	Diponegoro 2	Jalan Diponegoro (Depan Ki Penjawi)	Baik
9	Osamaliki	Jalan Osamaliki (Depan Rsud Kota Salatiga)	Baik

Sumber : Dinas Perhubungan

Tabel 2.5 Data Rencana Kebutuhan Pembangunan Halte di Kota Salatiga

No	Lokasi	Keterangan
1	Jalan Marditomo	Depan Taman Tingkir
2	Jalan Osamaliki	Depan Pasar Andong
3	Jalan Veteran	Depan TC / MTS Negeri

Sumber : Dinas Perhubungan

Pelaksanaan pembangunan halte baru di Kota Salatiga merupakan salah satu strategi untuk memperkuat sistem transportasi publik dan meningkatkan konektivitas antarwilayah dalam kota. Berdasarkan data Dinas Perhubungan, saat ini terdapat 69 unit bus yang melayani rute antar kota antar provinsi (AKAP), antar kota dalam provinsi (AKDP), dan bus pariwisata, yang dioperasikan oleh berbagai perusahaan jasa angkutan darat.

Tabel 2.6 AKAP, AKDP, dan Bus Pariwisata di Kota Salatiga

No	Jumlah Bus	Jumlah Perusahaan
1	15	AKAP Safari
2	25	Adelia Bus Pariwisata
3	24	AKDP Safari
4	5	Tunas Mulya Kop Wahana

Sumber : Dinas Perhubungan

Data ini mencerminkan potensi dan dukungan sektor transportasi darat terhadap mobilitas masyarakat, baik untuk keperluan antar kota maupun kegiatan pariwisata. Namun demikian, ketersediaan fasilitas penunjang jalan seperti rambu lalu lintas, cermin tikungan, marka jalan, dan guardrail masih menghadapi kesenjangan antara kebutuhan dan target penyediaan tiap tahun, yang disebabkan oleh keterbatasan

anggaran. Kondisi ini berdampak pada minimnya kelengkapan prasarana keselamatan, yang turut berkontribusi terhadap peningkatan angka kecelakaan lalu lintas sebagaimana terlihat dalam Tabel 2.8. Berikut adalah Data Kebutuhan dan Target Penyediaan Fasilitas Penunjang Jalan dalam rentang waktu 5 tahun mendatang.

Tabel 2.7 Data Kebutuhan dan Target Penyediaan Fasilitas Penunjang Jalan

Tahun	Kebutuhan	Target	Keterangan
2025	3838	3740	Fasilitas penunjang jalan berupa rambu, RPPJ, cermin tikung, paku jalan, guardril, dll.
2026	4011	3838	
2027	4119	4011	
2028	4267	4119	
2029	4403	4267	
2030	4500	4403	

Sumber : Dinas Perhubungan

Tabel 2.8 Data Kecelakaan di Salatiga

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Korban Mati	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Material (Rp.)
2020	222	5	5	285	140.700.000
2021	246	19	2	321	170.450.000
2022	566	76	4	718	597.800.000
2023	578	66	4	696	688.800.000
2024	468	8	14	616	755.800.000

Sumber : Kepolisian Resort Salatiga

Data kecelakaan di Kota Salatiga menunjukkan tren fluktuatif dengan jumlah kasus tertinggi pada tahun 2023, mencapai 578 kejadian, yang menimbulkan 66 korban jiwa dan kerugian material sebesar hampir Rp700 juta. Sementara itu, volume kendaraan yang melintas di Salatiga juga mengalami peningkatan signifikan, dengan jumlah kendaraan mencapai lebih dari 6 juta unit pada tahun 2023 (Tabel 2.9). Meski uji KIR telah diterapkan secara berkala terhadap kendaraan wajib uji, di mana 4.301 kendaraan diuji pada 2024 (Tabel 2.11), dengan tingkat kelulusan mencapai 96,5%, masih ditemukan

pelanggaran administratif dan teknis melalui kegiatan *ramp check* di lapangan.

Tabel 2.9 Data Volume Kendaraan Kota Salatiga

No	Tahun	Motor	Mobil	Bus/Truk	Jumlah
1	2022	3,624,808	2,839,110	366,973	5,128,579
2	2023	3.653.652	2.742.120	362.551	6.758.323
3	2024	3,821,271	2,776,518	358,116	5,152,704

Sumber : Dinas Perhubungan

Tabel 2.10 Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji Menurut Jenisnya

Jenis Kendaraan	Tahun		
	2022	2023	2024
MPU	-	-	-
Pick Up	2008	2135	2336
Pick Up Box	-	9	29
Truck	504	505	869
Truck Box		6	26
Mini Bus/Microbus	131	145	181
L. Truck	327	328	-
Bus	51	51	55
Angkota	311	315	316
Lain-lain	-	-	-
TOTAL	3332	3494	3812

Sumber : Dinas Perhubungan

Tabel 2.11 Data Kendaraan yang Melakukan Pengujian Berkala

No	Tahun	Jumlah Kendaraan	Jumlah Uji Kir	
			Lulus Uji	Tidak Lulus Uji
1	2022	4.015	4.007	8
2	2023	4.088	4.078	10
3	2024	4.301	4.153	148

Sumber : Dinas Perhubungan

Pengujian Kendaraan Bermotor atau Uji KIR merupakan instrumen penting dalam memastikan kelaikan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, khususnya angkutan barang dan penumpang. Dalam 1 (satu) tahun, kendaraan wajib melakukan uji KIR sebanyak 2 (dua) kali atau setiap 6 (enam) bulan sekali.

Tabel 2.12 Data Angkota yang Melakukan Pelanggaran Perizinan Trayek dan Kartu Pengawasan

Tahun	Jumlah Angkota	Izin Trayek		Kartu Pengawasan	
		Tertib	Terlambat	Tertib	Terlambat
2024	406	332	74	151	255

Sumber : Dinas Perhubungan

Angkutan umum (angkota) yang menjadi kewenangan Pemerintah Kab/ Kota, selain pengujian berkala (Uji KIR) perizinan yang harus dimiliki oleh pemilik angkutan kota adalah Izin Trayek. Izin trayek berlaku selama 5 (lima) tahun sedangkan setiap tahun diberlakukan Kartu Pengawasan (KP). Tabel 2.12 menunjukkan kepatuhan angkutan kota di Kota Salatiga terhadap kewajiban perizinan, yang meliputi izin trayek dan kartu pengawasan pada tahun 2024 bahwa tingkat kepatuhan terhadap perizinan trayek masih cukup tinggi, namun kepatuhan terhadap kewajiban kartu pengawasan masih rendah. Hal ini menjadi perhatian penting dalam pengawasan dan penataan angkutan kota, mengingat keterlambatan perizinan berdampak langsung pada aspek legalitas dan keselamatan operasional kendaraan.

Dalam upaya meningkatkan keselamatan lalu lintas dan meminimalisasi angka kecelakaan, Dinas Perhubungan Kota Salatiga telah mengidentifikasi sejumlah titik rawan kecelakaan berdasarkan data kecelakaan dan hasil evaluasi lapangan sebagai bahan menentukan rekomendasi untuk menciptakan transportasi yang aman.

Tabel 2.13 Daerah Rawan Kecelakaan Kota Salatiga Tahun 2024

No	Ruas Jalan	Koordinat	Kecamatan	Rekomendasi Kebutuhan
1	Jalan Lingkar Salatiga	Simpang 4 Dukuh	Sidomukti	Bukan Kewenangan Dishub
2	Jalan Pattimura	Simpang 3 Blotongan	Sidorejo	Bukan Kewenangan Dishub
3	Jl Sukarno-Hatta	Depan Pom Bensin Tingkir	Tingkir	Pemasangan Rambu Hati-hati dengan papan tambahan Daerah Rawan Kecelakaan
				Pemasangan rambu batas kecepatan 40km/jam
				Memasang rambu prioritas pada kaki Utara dan Selatan
				Menambahkan Marka Pembagi lajur
				Pemasangan Paku Marka sebagai penegas pemisah lajur

4	Jl Jend. Sudirman	Simpang 3 PDI	Argomulyo	Pemasangan APILL
				Pemasangan Rambu Hati-hati dengan papan tambahan Daerah Rawan Kecelakaan
				Pemasangan rambu batas kecepatan 40km/jam
				Pemarkaan pada simpang berupa stopline dan marka penyebrangan
5	Jl Diponegoro	Depan Nasi Goreng Sentot	Sidorejo	Pemasangan Rambu Hati-hati dengan papan tambahan Daerah Rawan Kecelakaan
				Pemasangan rambu batas kecepatan 40km/jam
				Pemarkaan ulang marka membujur pembagi lajur yang sudah pudar
				Memasang rambu prioritas pada kaki simpang minor
				Memasang rambu banyak lalu lintas pejalan kaki
6	Jl Fatmawati	Simpang 4 Kalimangkak	Sidorejo	Pemasangan Rambu Hati-hati dengan papan tambahan Daerah Rawan Kecelakaan
				Memasang rambu prioritas pada kaki simpang minor
				Pemarkaan ulang marka membujur pembagi lajur yang sudah pudar
				Pemasangan rambu batas kecepatan 40km/jam

Sumber : Dinas Perhubungan

Dari sisi kinerja lalu lintas, perhitungan V/C ratio (*volume/capacity*) menunjukkan rata-rata sebesar 0,31 dengan tingkat pelayanan kategori B, menandakan masih tersedianya ruang untuk pergerakan kendaraan secara relatif lancar. V/C ratio yaitu perbandingan volume dengan kapasitas. Apabila nilai V/C ratio telah mencapai nilai 0.8 atau lebih besar, maka dapat dikategorikan arus telah mendekati kapasitas, sehingga perlu dilakukan tindakan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Tabel 2.14 V/C Ratio

Nama Kecamatan	No	Nama Ruas	Panjang (Km)	Volume (smp/jam)	Kapasitas Jalan (smp/jam)	V/C Ratio	LoS
Sidomukti	1	Jalan Abdul Wahid	749.02	344.4	1301	0.26	B
	2	Jalan Tentara Pelajar	401.78	640	2827	0.23	B
	3	Jalan Parikesit	960.5	269.4	2480	0.11	A
	4	Jalan Yudistira	456.84	445.7	2157	0.21	B
	5	Jalan Semeru	264.63	588.9	2338	0.25	B
	6	Jalan Tanjung	215.64	171.7	1301	0.13	A
	7	Jalan Bima	721.41	182.3	2089	0.09	A

Nama Kecamatan	No	Nama Ruas	Panjang (Km)	Volume (smp/jam)	Kapasitas Jalan (smp/jam)	V/C Ratio	LoS
Tingkir	8	Jalan Bisma	1231.14	208.2	1301	0.16	A
	9	Jalan Hassanudin	2990.5	918	2558	0.36	B
	10	Jalan Nakula Sadewa	935.3	779.5	2401	0.32	B
	1	Jalan Marditomo	1.95	519	1389	0.37	B
	2	Jalan Nanggulan	0.93	1016.8	2323	0.44	B
	3	Jalan Nyai Kopek	0.153	77.2	1995	0.08	A
	4	Jalan Buk Suling	0.383	1136.3	1862	0.61	C
	5	Jalan Butuh	0.354	810.8	2422	0.335	B
	6	Jalan Taman Pahlawan	0.288	1104.4	2068	0.534	C
	7	Jalan Dr. Muwardi	1.074	1314	2648	0.5	C
Sidorejo	8	Jalan Tingkir Raya	2.25	1168.6	2157	0.54	C
	9	Jalan Joko Tingkir	1.012	749.9	2480	0.32	B
	10	Jalan Tritis Rejo	0.835	562.6	1301	0.43	B
	1	Jalan Diponegoro	3379.81	2525.5	3329.49	0.76	D
	2	Jalan Imam Bonjol	3039.58	972.6	2323	0.42	B
	3	Jalan Kartini	664.74	865	3223	0.27	B
	4	Jalan Ki Penjawi	1286.97	407.6	1901	0.31	B
	5	Jalan Langensuko	258.09	237.3	1389	0.17	A
	6	Jalan Monginsidi	427.28	273.9	2435	0.22	B
	7	Jalan Pemuda	143.17	997,6	2951	0,34	B
Argomulyo	8	Jalan Prof. Moh. Yamin	389.13	1322.3	3008	0.44	B
	9	Jalan Taman Sari	230.71	263.2	2440	0.11	A
	10	Jalan Yos Sudarso	500.4	392.9	2323	0.17	A
	1	Jalan Abimanyu	3343,89	287,1	1996,2	0,143	A
	2	Jalan Amarta	1800	692,8	1526,56	0,454	C
	3	Jalan Argo Boga 1	600	813,5	1494,08	0,544	C
	4	Jalan Argo Boga 2	150	816	1996,2	0,408	C
	5	Jalan Argo Sari Raya	3778,31	289	2615,71	0,19	B
	6	Jalan Argo Tunggal	574,05	334,6	1301	0,26	B
	7	Jalan Argorumekso	1058,35	594,2	1996	0,09	B
	8	Jalan Prumasan 1	290	258	1996	0,13	A
	9	Jalan Prumasan 2	900	256	1996	0,13	A
	10	Jalan Sawo	480,27	963,3	1494,08	0,645	C
Jumlah				23.822	85.132	12.08	
Rata-rata				644	2.128	0.31	B

Sumber : Dinas Perhubungan

Tabel 2.15 Hasil Kegiatan Ramp Check Tahun 2024

No	Lokasi	Jumlah Kendaraan			Pelanggaran		
		Diperiksa	Tertib	Melanggar	Administrasi	Operasional	Teknis
1	Terminal Taman Sari						
2	Terminal Tipe A Tingkir Kota Salatiga	16	15	1	1		
3	Jalan Pemuda	22	13	9	7		2

4	Jalan Lingkar Salatiga	29	18	11	7	1	3
5	Garasi Blue Star	12	12	-			
6	Garasi PT Permata Adelia	9	9	-			

Dalam aspek pelayanan publik, hasil survei kepuasan konsumen terhadap layanan Dinas Perhubungan Kota Salatiga juga menunjukkan peningkatan, dengan nilai Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) mencapai 90,72 pada tahun 2024. Hal ini mencerminkan bahwa meskipun tantangan operasional dan regulasi masih ada, kinerja pelayanan publik di bidang transportasi terus menunjukkan tren positif.

Tabel 2.16 Hasil Survey Kepuasan Konsumen

NO	UNSUR PELAYANAN	2022	2023	2024
1	Kesesuaian persyaratan pelayanan dengan jenis pelayanannya	3,375	3,22	3,31
2	Kemudahan pelayanan di Dinas Perhubungan	3,397	3,29	3,71
3	Kecepatan pelayanan di Dinas Perhubungan Kota Salatiga	3,309	3,23	3,7
4	Kesesuaian antara biaya yang dibayarkan dengan biaya yang ditetapkan	3,14	3,41	3,83
5	Kesesuaian antara hasil pelayanan yang diberikan dengan ketentuan yang telah ditetapkan/ permintaan awal pelanggan	3,338	3,33	3,65
6	Kemampuan petugas dalam memberikan pelayanan	3,353	3,35	3,42
7	Sikap (kesopanan dan keramahan) petugas dalam memberikan pelayanan	3,441	3,54	3,75
8	Kesesuaian antara pelaksana pelayanan yang diberikan dengan Maklumat (Standar Pelayanan)	3,89	3,86	3,85
9	Penanganan terhadap pengaduan, saran dan masukan	3,449	3,59	3,77
Jumlah Nilai		30,692	30,82	32,99
Nilai IKM		83,84	84,72	90,72

Sumber : Dinas Perhubungan

Tabel 2.17 Pencapaian Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Salatiga Tahun 2020-2024

No	Indikator Kinerja	Satuan	Target Renstra pada Tahun					Realisasi Capaian pada Tahun					Persentase Capaian pada Tahun				
			2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
1	Rasio konektivitas	Rasio	NA	NA	NA	0,71	0,71	NA	0,71	0,71	0,81	0,88	NA	NA	NA	114,08	123,94
2	Kinerja lalu lintas Kota	Rasio	NA	NA	NA	0,35	0,4	NA	0,3	0,3	0,39	0,31	NA	NA	NA	88,57	122,50
3	Rasio Izin Trayek	Rasio	NA	NA	NA	24,37	24,37	NA	NA	NA	23,31	23,52	NA	NA	NA	95,61	96,79
4	Rasio Panjang Jalan per Jumlah Kendaraan	Rasio	NA	NA	NA	24,79	22,79	NA	NA	NA	21,41	19,49	NA	NA	NA	86,37	78,62
5	Persentase Kepemilikan KIR Angkutan Umum	%	NA	NA	NA	82	82	NA	NA	NA	92,23	75,44	NA	NA	NA	112,44	92,00
6	Persentase rambu-rambu terpasang	%	NA	NA	NA	77	83	NA	NA	NA	77	83	NA	NA	NA	100	100
7	Persentase layanan angkutan darat	%	NA	NA	NA	27,53	27,53	NA	NA	NA	27,53	27,53	NA	NA	NA	100	100

Sumber : Dinas Perhubungan

2.3.3. Permasalahan yang Dihadapi

Permasalahan Dinas Perhubungan memberikan gambaran terjadinya kesenjangan antara kondisi atau keadaan aktual dengan kondisi yang diinginkan. Kondisi tersebut dapat dilihat berdasarkan hasil evaluasi dan kajian terhadap capaian kinerja Dinas Perhubungan. Identifikasi permasalahan pada aspek pelayanan umum urusan Perhubungan dijelaskan sebagai berikut:

- a. Kebutuhan pemenuhan perlengkapan jalan setiap tahun mengalami peningkatan dan tidak seimbang dengan pagu anggaran yang tersedia sehingga berpengaruh pada pencapaian keselamatan berlalu lintas melalui rekayasa lalu lintas di wilayah kota Salatiga;
- b. Belum adanya fasilitas dan system tentang angkutan darat yang memadai;
- c. Rendahnya kesadaran pemilik angkutan umum untuk memenuhi kelayakan kendaraan bermotor;
- d. Masih terbatasnya fasilitas dan sistem perparkiran.

Berdasarkan analisa dari permasalahan di atas dan evaluasi kinerja Dinas Perhubungan periode 2023-2026, berikut permasalahan pokok yang menjadi prioritas untuk diselesaikan disajikan dalam Tabel Identifikasi Masalah Dinas Perhubungan Kota Salatiga.

Tabel 2.18 Identifikasi Masalah Dinas Perhubungan Kota Salatiga

NO	URUSAN/ MASALAH POKOK	MASALAH	AKAR MASALAH
1	Belum optimalnya konektivitas layanan transportasi umum	Masih Kurangnya kinerja layanan angkutan penumpang umum yang menjangkau seluruh wilayah kota Salatiga	Belum optimalnya pengawasan layanan angkutan penumpang umum Masih kurangnya kajian terkait dengan penetapan simpul dan jaringan transportasi strategis Masih rendahnya minat operator dalam memberikan layanan angkutan penumpang

			umum sesuai dengan standart pelayanan Minimal
			Masih rendahnya load factor penumpang angkutan penumpang umum
		Masih rendahnya sarana dan prasarana angkutan penumpang umum	Masih kurangnya fasilitas halte yang layak sebagai ruang tunggu penumpang di jalan
			Terminal Tipe C belum sesuai dengan SPM (Standar Pelayanan Minimal)
			Belum terwujudnya transformasi angkutan penumpang umum sesuai dengan perkembangan zaman
			Perlunya dukungan pemerintah untuk menerapkan pemanfaatan penerimaan bagi hasil pajak untuk mendukung moda dan sarana transportasi umum
2	Belum optimalnya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan	Masih rendahnya Jumlah ruas jalan yang dilengkapi dengan perlengkapan jalan	Terbatasnya alokasi anggaran tidak sebanding dengan kebutuhan pemenuhan perlengkapan jalan yang harus dipenuhi untuk semua jaringan jalan kota
			Terbatasnya area untuk pemasangan perlengkapan jalan pada Rumija (Ruang Milik Jalan)
			Belum tersedianya peralatan dan perlengkapan penunjang pemeliharaan perlengkapan jalan
			Masih minimnya peran serta sektor swasta dalam pelaksanaan rekomendasi penanganan dampak lalu lintas
		Bertambahnya kejadian kecelakaan pada DRK di ruas jalan Kota yang belum tertangani	Masih rendahnya penanganan DRK
			Rendahnya kesadaran masyarakat terhadap keselamatan berlalu lintas
		Rendahnya jumlah kendaraan bermotor wajib uji yang melaksanakan uji berkala	Kurangnya pengawasan dan pengendalian terhadap kendaraan bermotor wajib uji yang tidak melaksanakan uji berkala
3	Belum Optimalnya tata kelola pemerintahan berintegrasi dan dinamis	Belum optimalnya kualitas perencanaan, administrasi umum, kepegawaian, dan keuangan perangkat daerah	belum optimalnya layanan administrasi keuangan perangkat daerah yang disebabkan oleh penggunaan aplikasi dan peraturan perundangan yang dinamis
			Belum optimalnya layanan administrasi dan pendataan barang milik daerah pada perangkat daerah

			Belum semua barang milik daerah penunjang urusan pemerintah daerah yang tidak memiliki nilai aset dihapuskan
			Penempatan pegawai belum sesuai dengan kompetensinya
		Belum optimalnya tata kelola dan akuntabilitas Pemerintah	Perlunya peningkatan kualitas sumber daya aparatur, pemanfaatan teknologi dalam pelayanan, penerapan standar pelayanan yang jelas dan terukur, pengembangan birokrasi dan penguatan sistem pengawasan dalam pelayanan publik

Sumber : Dinas Perhubungan

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 Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkatan Jalan antara lain:

1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kota Kecil dalam Lingkungan Propinsi Jawa Timur, Jawa Tengah, dan Jawa Barat;
3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan sebagaimana diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun

- 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang;
4. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang;
 5. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 6. Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup
 7. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan
 8. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah;
 9. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan;
 10. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional;
 11. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 12. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 13. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 14. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
 15. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana diubah dengan Peraturan

Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

16. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
17. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
18. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

Norma-norma yang termuat dalam peraturan perundang-undangan yang telah diinventarisir di atas, kemudian akan dijadikan pedoman guna menemukan landasan yang konkret dalam pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Beberapa peraturan perundang-undangan di atas selanjutnya dijabarkan dan dianalisis sebagai berikut.

A. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan sebagaimana diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang

Pasal 4 menjelaskan bahwa Lingkup pengaturan dalam Undang-undang ini mencakup penyelenggaraan:

- a. jalan umum yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan;
- b. jalan tol yang meliputi pengaturan, pembinaan, pengusaha, dan pengawasan; dan
- c. jalan khusus.

Lingkup tersebut selanjutnya diperluas dalam UU Nomor 2 Tahun 2022 yakni meliputi:

- a. peran, pengelompokan, dan bagian-bagian Jalan;
- b. Jalan Umum;
- c. Jalan Tol;

- d. Jalan Khusus;
- e. data dan informasi;
- f. partisipasi masyarakat; dan
- g. penyidikan.

Jalan umum selanjutnya dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status, dan kelasnya. Sedangkan Jalan khusus diperuntukkan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan.

Pasal 16 menjelaskan mengenai wewenang Pemerintah Daerah sebagai berikut:

- (1) Wewenang Pemerintah Daerah kabupaten dalam Penyelenggaraan Jalan meliputi Penyelenggaraan Jalan kabupaten, pengaturan Jalan desa, dan pembinaan Jalan desa.
- (2) Wewenang Pemerintah Daerah kota dalam Penyelenggaraan Jalan meliputi Penyelenggaraan Jalan kota serta pengaturan Jalan desa dan pembinaan Jalan desa dalam wilayah kota.
- (3) Wewenang Penyelenggaraan Jalan kabupaten dan Jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan kabupaten/kota.

Hal lain mengenai perubahan baik dalam UU Nomor 2 Tahun 2022 maupun UU Nomor 6 Tahun 2023 lebih fokus pada pengusaha jalan tol, serta pendanaan dan pembiayaan jalan yang merupakan kewenangan Pemerintah, sehingga tidak terlalu relevan untuk dianalisis dalam bagian ini.

B. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang

Pasal 11 menjelaskan bahwa Wewenang Pemerintah Daerah kabupaten/kota dilaksanakan sesuai dengan norma, standar,

prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat dalam Penyelenggaraan Penataan Ruang meliputi:

- a. pengaturan, pembinaan, dan pengawasan terhadap Pelaksanaan Penataan Ruang Wilayah kabupaten/kota;
- b. Pelaksanaan Penataan Ruang Wilayah kabupaten/kota; dan
- c. kerja sama Penataan Ruang antarkabupaten/kota.

Pasca UU Cipta Kerja, kewenangan Pemda Kabupaten/Kota untuk melakukan perencanaan, pemanfaatan dan pengendalian tata ruang wilayah kabupaten/kota sebagai wujud pelaksanaan penataan ruang tidak lagi ada. Hal tersebut dikarenakan pasca UU Cipta kerja terdapat standarisasi dan sentralisasi pengambilan keputusan tata ruang, termasuk dalam perizinan, validasi pemanfaatan ruang, dan penyusunan rencana detail.

Adanya perubahan tersebut, tentu berdampak juga pada pelaksanaan kewenangan perhubungan oleh Pemda Kabupaten/Kota, karena perencanaan jaringan jalan, penetapan trayek, pembangunan prasarana angkutan umum, dan penyusunan Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) bergantung pada kejelasan dan legalitas tata ruang. Dengan demikian, harmonisasi kebijakan tata ruang dan transportasi menjadi keharusan agar penyelenggaraan urusan perhubungan di daerah dapat berjalan efektif dan sesuai prinsip otonomi daerah.

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

Pasal 4 UU menyatakan bahwa Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan 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 registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas,

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 5 Ayat (1) dan (2) UU mengatur mengenai tanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah. Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: a) perencanaan; b) pengaturan; c) pengendalian; dan d) pengawasan.

Pasal 6 mengatur mengenai penyerahan sebagian urusan dalam pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan, yang menyatakan bahwa *dalam melaksanakan pembinaan, Pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusannya kepada pemerintah provinsi dan/atau pemerintah kabupaten/kota.* Pengaturan mengenai Urusan Pemerintah Kabupaten/Kotaa dalam Pembinaan dan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 disajikan pada Tabel berikut.

Tabel 3.1 Urusan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam Pembinaan dan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Menurut UU No. 22 Tahun 2009

No.	Ketentuan	Urusan Pemerintah Kabupaten	Dasar dan Muatan
1	Urusan Pembinaan oleh pemerintah kabupaten/ kota (Pasal 6 Ayat (4))	Urusan pemerintah kabupaten/kota dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: <ol style="list-style-type: none"> a. Penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota yang jaringannya berada di wilayah kabupaten/kota; b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota; dan c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota. 	
2	Penyelenggaraan bidang sarana dan Prasarana (Pasal 9)	Penyelenggaraan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: <ol style="list-style-type: none"> a. Penetapan rencana umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; b. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas; c. Persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor; d. Perizinan angkutan umum; e. Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; f. Pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan g. Penyidikan terhadap pelanggaran 	

		perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ini.	
3	Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota (Pasal 17 Ayat (1))	Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota disusun secara berkala dengan mempertimbangkan kebutuhan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta ruang kegiatan berskala kabupaten/kota.	<p>Pasal 17 Ayat (2): Proses penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota dilakukan dengan memperhatikan:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional; b. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional; c. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi; d. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi; dan e. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota <p>Pasal 17 Ayat (3): Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota memuat:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup kabupaten/kota; b. arah dan kebijakan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota dalam

			<p>keseluruhan moda transportasi;</p> <p>c. rencana lokasi dan kebutuhan Simpul kabupaten/kota; dan</p> <p>d. rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas kabupaten/kota.</p>
4	Penetapan Kelas Jalan (Pasal 20 Ayat (1) huruf c)	Penetapan kelas jalan pada setiap ruas jalan dilakukan oleh pemerintah kabupaten untuk jalan kabupaten	<p>Pasal 19 Ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa Jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan:</p> <p>a. fungsi dan intensitas Lalu Lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan Jalan dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan</p> <p>b. daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.</p>
5	Penyediaan perlengkapan Jalan (Pasal 26 Ayat (1) huruf c)	Penyediaan perlengkapan Jalan diselenggarakan oleh pemerintah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa	<p>Pasal 25 Ayat (1): Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:</p> <p>a. Rambu Lalu Lintas;</p> <p>b. Marka Jalan;</p> <p>c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;</p> <p>d. Alat penerangan Jalan;</p> <p>e. Alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan;</p> <p>f. Alat pengawasan dan pengamanan Jalan;</p> <p>g. Fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan</p> <p>h. Fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan</p>

			<p>Jalan.</p> <p>Pasal 27 Ayat (1): Perlengkapan Jalan pada jalan lingkungan tertentu disesuaikan dengan kapasitas, intensitas, dan volume Lalu Lintas.</p>
6	Penentuan Lokasi Terminal (Pasal 34 Ayat (1))	Terminal penumpang menurut pelayanannya dikelompokkan dalam tipe A, tipe B, dan tipe C.	<p>Pasal 34 Ayat (2): Setiap tipe dibagi dalam beberapa kelas berdasarkan intensitas Kendaraan yang dilayani.</p> <p>Pasal 37 ayat (1): Penentuan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan Terminal yang merupakan bagian dari Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.</p> <p>Pasal 37 ayat (2): Penetapan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. tingkat aksesibilitas Pengguna Jasa angkutan; b. kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota; c. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan Jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas; d. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan; e. keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain; f. permintaan angkutan;

			<ul style="list-style-type: none"> g. kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi; h. Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau i. kelestarian lingkungan hidup.
7	Penetapan Lingkungan kerja Terminal (Pasal 39 Ayat (3))	Lingkungan kerja Terminal ditetapkan dengan peraturan daerah kabupaten/kota.	Pasal 39 Ayat (1): Lingkungan kerja Terminal merupakan daerah yang diperuntukkan bagi fasilitas Terminal.
8	Penetapan Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan (Pasal 43 Ayat (3))	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.	<p>Pasal 44: Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. rencana umum tata ruang; b. analisis dampak lalu lintas; dan c. kemudahan bagi Pengguna Jasa.
9	Penyediaan fasilitas pendukung (Pasal 45 Ayat (2) huruf c)	Penyediaan fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan oleh: pemerintah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa.	<p>Pasal 45 Ayat (1): Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. trotoar; b. lajur sepeda; c. tempat penyeberangan Pejalan Kaki; d. Halte; dan/atau e. fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.
10	pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor (Pasal 53 Ayat (3) huruf a)	Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor dilaksanakan oleh unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten.	<p>Pasal 53 Ayat (1): Uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan.</p> <p>Pasal 53 Ayat (2) huruf a: Pengujian berkala meliputi kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor.</p>

11	Izin Penyelenggaraan Bengkel Umum (Pasal 60 Ayat (4))	Penyelenggaraan bengkel umum harus mendapatkan izin dari pemerintah kabupaten/kota berdasarkan rekomendasi dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.	
12	Pengawasan terhadap bengkel umum Kendaraan Bermotor (Pasal 60 Ayat (5))	Pengawasan terhadap bengkel umum Kendaraan Bermotor dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten/kota.	
13	Kendaraan Tidak Bermotor (Pasal 63)	<ul style="list-style-type: none"> a. Pemerintah Daerah dapat menentukan jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor di daerahnya sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan daerah. b. Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor diatur dengan peraturan daerah kabupaten/kota. c. Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor yang bersifat lintas kabupaten/kota diatur dengan peraturan daerah provinsi. 	<p>Pasal 62:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda. (2) Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.
14	Penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas (Pasal 95 Ayat (1) huruf c)	Penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas berupa perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk diatur dengan peraturan daerah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa.	
15	Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk jalan kabupaten (Pasal 96 Ayat (5))	Bupati bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk jalan kabupaten dan/atau jalan desa setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.	
16	Analisis Dampak Lalu Lintas (Pasal 99 Ayat (3))	Hasil analisis dampak Lalu Lintas merupakan salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah menurut peraturan perundang-undangan.	Pasal 99 Ayat (1): Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran

			Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas.
17	Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Pasal 133 Ayat (4))	Manajemen kebutuhan Lalu Lintas ditetapkan dan dievaluasi secara berkala pemerintah kabupaten/kota sesuai dengan lingkup kewenangannya dengan melibatkan instansi terkait.	
18	Jaminan Ketersediaan Angkutan Umum (Pasal 139 Ayat (3))	Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.	
19	Penetapan Kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan (Pasal 146 Ayat (2) huruf c)	Kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan ditetapkan oleh: bupati/walikota untuk kawasan perkotaan yang berada dalam wilayah kabupaten/kota.	<p>Pasal 145 Ayat (1): Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum disusun dalam bentuk rencana umum jaringan trayek.</p> <p>Pasal 145 Ayat (3): Rencana umum jaringan trayek terdiri atas:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. jaringan trayek lintas batas negara; b. jaringan trayek antarkota antarprovinsi; c. jaringan trayek antarkota dalam provinsi; d. jaringan trayek perkotaan; dan e. jaringan trayek perdesaan. <p>Pasal 146 Ayat (1): Jaringan trayek perkotaan disusun berdasarkan kawasan perkotaan.</p> <p>Penjelasan Pasal 142: “Angkutan perkotaan” adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek. Kawasan perkotaan yang dimaksud</p>

			berupa: a) kota sebagai daerah otonom; b) bagian daerah kabupaten yang memiliki ciri perkotaan; atau c) kawasan yang berada dalam bagian dari dua atau lebih daerah yang berbatasan langsung dan memiliki ciri perkotaan.
20	Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Angkutan Umum (Pasal 148 huruf c)	Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum ditetapkan oleh bupati/walikota untuk jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum perkotaan dalam 1 (satu) wilayah kabupaten/kota setelah mendapat persetujuan dari Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.	
21	Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Angkutan Umum Pedesaan (Pasal 149 huruf a)	Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum pedesaan ditetapkan oleh bupati untuk kawasan pedesaan yang menghubungkan 1 (satu) daerah kabupaten.	
22	Penetapan Wilayah Operasi dan Kebutuhan Taksi (Pasal 152 Ayat (3) huruf b)	Wilayah operasi dalam kawasan perkotaan dan jumlah maksimal kebutuhan taksi ditetapkan oleh bupati untuk taksi yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten.	Pasal 152 Ayat (1): Angkutan orang dengan menggunakan taksi harus digunakan untuk pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.
23	Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek (Pasal 176 huruf d)	Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek diberikan oleh bupati untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani: <ul style="list-style-type: none"> a. trayek pedesaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten; dan b. trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten. 	
24	Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek (Pasal 179 Ayat (1) huruf d)	Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek diberikan oleh bupati/walikota untuk taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten/kota.	

25	Penetapan Tarif Kelas Ekonomi Angkutan Umum (Pasal 182 Ayat (2) huruf c)	Penetapan tarif kelas ekonomi dilakukan oleh bupati untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten.	
26	Penyelenggaraan Sistem Informasi dan Komunikasi (Pasal 245 Ayat (2))	Penyelenggaraan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota berdasarkan ketentuan peraturan perundang undangan.	

D. Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

UU No. 32 Tahun 2009 memberikan kerangka hukum lingkungan hidup yang menjadi rujukan dalam setiap kebijakan dan program pembangunan transportasi. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan wajib mematuhi prinsip-prinsip perlindungan lingkungan agar sejalan dengan tujuan pembangunan berkelanjutan. Hal ini menegaskan bahwa perencanaan transportasi tidak dapat dilepaskan dari pertimbangan ekologis, dan harus diintegrasikan dengan dokumen perencanaan lingkungan hidup.

E. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan

Digunakannya Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang sebagai dasar rujukan dalam pembuatan naskah akademik dan rancangan peraturan daerah ini dikarenakan semua aturan dan pedoman dalam pembuatan naskah akademik dan rancangan peraturan sampai dengan sitematikanya diatur dalam undang-undang ini.

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.

Dalam hal ini, Peraturan Daerah adalah peraturan perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah

Kabupaten/Kota dengan persetujuan bersama Bupati/Walikota, termasuk dalam Peraturan Daerah Kabupaten/Kota adalah Qanun yang berlaku di Kabupaten/Kota di Provinsi Aceh (Penjelasan Pasal 7 ayat (1) Huruf g). Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyebutkan bahwa Pembentukan Peraturan Daerah dimaksudkan untuk melaksanakan tugas, wewenang, kewajiban, dan tanggung jawab serta atas dasar melaksanakan perintah peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Atas dasar tersebut, norma yang termuat dalam peraturan daerah tidak boleh bertentangan dengan peraturan di atasnya yang lebih tinggi. Hal ini juga termuat dalam asas pembentukan peraturan perundang-undangan yaitu *lex superior derogate legi inferiori*. Peraturan Daerah juga diatur dalam konstitusi yaitu dalam ketentuan Pasal 18 Ayat (6). Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 menyebutkan bahwa Peraturan Daerah merupakan salah satu jenis peraturan perundang-undangan dan merupakan bagian dari sistem hukum nasional. Pasal 14 UU menyebutkan bahwa 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.

F. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah

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. Urusan 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.

Lebih lanjut, disebutkan dalam Pasal 15 ayat (1) bahwa pembagian urusan pemerintahan konkuren antara pemerintah pusat dan daerah provinsi serta daerah kabupaten/kota tercantum dalam lampiran yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Undang-Undang ini.

Selain itu, di dalam Undang-Undang ini juga diatur mengenai Perda. Di dalam Pasal 236, Pasal 237 dan Pasal 238 Undang-Undang ini menyebutkan bahwa Perda dibentuk untuk menyelenggarakan otonomi daerah dan tugas pembantuan. Perda tersebut dibentuk oleh DPRD dengan persetujuan bersama kepala daerah. Perda memuat materi muatan: penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan; dan penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Selain materi muatan tersebut, perda dapat memuat materi muatan lokal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Asas pembentukan dan materi muatan perda 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 perda 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 Perda. Pembentukan perda tersebut dilakukan secara efektif dan efisien.

Perda dapat memuat ketentuan tentang pembebanan biaya paksaan penegakkan/pelaksanaan perda seluruhnya atau sebagian kepada pelanggar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-

undangan. Perda dapat memuat ancaman pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling banyak lima puluh juta rupiah. Perda dapat memuat memuat ancaman pidana kurungan atau pidana denda selain sebagaimana tersebut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Selain sanksi sebagaimana tersebut di atas, perda 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.

G. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

Pasal 2 menguraikan ruang lingkup dari Peraturan Pemerintah ini mencakup pengaturan jalan umum dan jalan khusus. Meskipun demikian, materi muatan dari Peraturan Pemerintah ini tidak terbatas pada pengaturan jalan umum dan jalan khusus, melainkan juga mencakup bagian-bagian jalan dan pemanfaatannya, perizinan, wewenang, penyelenggaraan jalan, dokumen jalan, dan peran masyarakat.

Adapun Pasal 57 ayat (3) mengatur bahwa wewenang penyelenggaraan jalan oleh pemerintah daerah meliputi penyelenggaraan jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa. Lebih lanjut diuraikan dalam Pasal 58 ayat (2) dan ayat (3) bahwa penyelenggaraan jalan provinsi dilaksanakan oleh Gubernur atau pejabat yang ditunjuk, sedangkan penyelenggaraan jalan kabupaten/kota dan jalan desa dilaksanakan oleh Bupati/Wali Kota atau pejabat yang ditunjuk.

Pasal 67 menguraikan bahwa penyelenggaraan jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan, yang masing-masing dapat diuraikan lebih lanjut sebagai berikut.

- a. **Pengaturan:** memuat kegiatan (a) perumusan kebijakan perencanaan jalan yang didasarkan pada prinsip kemanfaatan, keamanan dan keselamatan, keserasian, keselarasan dan keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayagunaan dan keberhasilgunaan, serta kebersamaan dan kemitraan; (b) penyusunan perencanaan umum bagian jalan; dan (c) pengendalian penyelenggaraan jalan secara makro.
- b. **Pembinaan:** memuat (a) pemberian bimbingan, penyuluhan, serta pendidikan dan pelatihan para aparatur penyelenggara jalan dan pemangku kepentingan di bidang jalan; (b) pengkajian serta penelitian dan pengembangan teknologi bidang jalan dan yang terkait; (c) pemberian fasilitas penyelesaian sengketa antarwilayah dalam penyelenggaraan jalan; dan (d) pemberian izin, rekomendasi, dan dispensasi, pemanfaatan ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan.
- c. **Pembangunan:** memuat kegiatan (a) pemrograman dan penganggaran; (b) perencanaan teknis; (c) pengadaan tanah; (d) pelaksanaan konstruksi; dan (e) pengoperasian dan pemeliharaan jalan.
- d. **Pengawasan:** memuat kegiatan pengawasan jalan secara umum oleh Menteri dan pengawasan jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa oleh penyelenggara jalan sesuai dengan kewenangannya, yang meliputi evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan, serta pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan.

H. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional

Pasal 3 huruf g menguraikan bahwa Rencana Tata Ruang dan Wilayah Nasional (RTRWN) berfungsi sebagai pedoman salah satunya

adalah untuk penataan ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota. Dalam hal ini, penataan ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota juga mencakup perihal sistem transportasi di daerah tersebut, khususnya pengelolaan jalan di daerah.

Pasal 1 angka 27 memberikan definisi mengenai Peraturan Zonasi sebagai 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. Dalam kaitannya dengan wewenang Pemerintah Daerah, Pasal 86 ayat (1) mengatur bahwa Pemerintah Daerah dalam menyusun Peraturan Zonasi berpedoman pada indikasi arahan peraturan zonasi sistem nasional yang meliputi indikasi arahan peraturan zonasi untuk struktur ruang dan pola ruang dari: (a) sistem perkotaan nasional; **(b) sistem jaringan transportasi nasional**; (c) sistem jaringan energi nasional; (d) sistem jaringan telekomunikasi nasional; (e) sistem jaringan sumber daya air; (f) kawasan lindung nasional; dan (g) kawasan budi daya.

Dengan demikian, sistem jaringan transportasi di daerah juga perlu disesuaikan dan disinkronisasi dengan sistem jaringan transportasi nasional sebagaimana dimuat dalam indikasi arahan peraturan zonasi sistem nasional.

I. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 79 ayat (1) memberikan ruang bagi pemerintah daerah untuk melakukan pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan dan pembatasan kendaraan barang dengan pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas. Lebih lanjut diuraikan dalam Pasal 81 bahwa untuk melaksanakan pembatasan lalu lintas kendaraan tersebut, Pemerintah Daerah wajib melakukan (a) penyediaan jalan yang akan

diberlakukan pembatasan yang memenuhi persyaratan standar minimal; (b) pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan pada kawasan, koridor, atau ruas jalan tertentu yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan di ruas jalan dan/atau persimpangan; dan (c) penyediaan sistem dan peralatan yang diperlukan untuk menerapkan pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan dan kendaraan barang.

Di samping itu, ketentuan mengenai Analisis Dampak Lalu Lintas (ANDALALIN), yang merupakan kewajiban dalam setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diubah pada PP No. 30 Tahun 2021 sehingga dokumen ANDALALIN terintegrasi dengan dokumen Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup (AMDAL) atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup. Hasil ANDALALIN yang terintegrasi tersebut dilaksanakan dalam rangka memenuhi Perizinan Berusaha dalam kegiatan pendirian bangunan.

J. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Secara garis besar, peraturan pemerintah ini mengatur mengenai Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai wahana koordinasi antar instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan. Lebih lanjut dalam Pasal 2 ayat (1) disebutkan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat. Kemudian, Pasal 2 ayat (4) mengatur bahwa tugas utama Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah untuk melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan.

Adapun uraian Pasal 3 mengenai maksud dari penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan tersebut meliputi: (a) **urusan pemerintahan di bidang jalan, oleh** kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang jalan atau **pemerintah daerah sesuai dengan ruang lingkup kewenangannya**; (b) **urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh** kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan atau **pemerintah daerah sesuai dengan ruang lingkup kewenangannya**; (c) **urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh** kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri atau **pemerintah daerah sesuai dengan ruang lingkup kewenangannya**; (d) **urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh** kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi atau **pemerintah daerah sesuai dengan ruang lingkup kewenangannya**; dan (e) urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 12 ayat (1), dalam forum tersebut Pemerintah Daerah berkedudukan sebagai pemrakarsa pelaksanaan pembahasan dalam forum. Dari pembahasan forum, kemudian akan menghasilkan suatu kesepakatan yang merupakan solusi dalam perencanaan atau penyelesaian permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan. Hasil kesepakatan tersebut pun bersifat wajib untuk dilaksanakan bagi setiap instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.

Sebagaimana telah diatur dalam Pasal 16 ayat (2), Penyelenggaraan forum juga dapat dilaksanakan untuk melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara lalu lintas angkutan jalan nasional, provinsi, dan kabupaten/kota. Dengan demikian, terdapat 3 tingkatan forum yang dapat dibentuk, yaitu forum nasional, forum

provinsi, dan forum kabupaten/kota dengan masing-masing keanggotaan yang berbeda. Bupati/Wali Kota selaku Kepala Daerah Kabupaten/Kota dapat diikutsertakan pada setiap tingkatan forum tersebut selama menyangkut pembahasan perencanaan dan penyelesaian permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan kawasan aglomerasi perkotaan.

K. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pada dasarnya, PP No. 55 Tahun 2012 memiliki ruang lingkup pengaturan meliputi jenis dan fungsi kendaraan, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, persyaratan teknis dan laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan, kendaraan tidak bermotor, pengujian kendaraan bermotor, bengkel umum kendaraan bermotor, dan sanksi administratif atas pelanggaran terhadap ketentuan dalam Peraturan Pemerintah tersebut. Meskipun dalam penjelasan umum diuraikan bahwa PP No. 55 Tahun 2012 membawa semangat untuk meningkatkan peran serta pemerintah daerah, namun dalam perumusan pasalnya tidak ditemukan secara tersurat/tertulis adanya unsur keterlibatan pemerintah daerah di dalamnya. Oleh karena itu, diadakan perubahan melalui PP No. 30 Tahun 2021.

Sebagian ketentuan yang mencakup soal pengujian kendaraan bermotor berupa uji tipe maupun uji berkala, diantaranya yang terkandung dalam 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 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku dengan PP No. 30 Tahun 2021. PP No. 30 Tahun 2021 semakin memperkuat dan memperjelas peran serta Pemerintah Daerah, utamanya dalam hal pengujian berkala kendaraan bermotor. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 24 ayat (3) huruf a PP No. 30 Tahun 2021 bahwa uji berkala dilaksanakan oleh unit

pelaksana pengujian Pemerintah Daerah kabupaten/kota sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri. Di samping itu, Pasal 26 ayat (1) PP No. 30 Tahun 2021 mengatur bahwa Pemerintah Daerah juga dilibatkan sebagai salah satu pihak yang melakukan pengembangan rancang bangun Kendaraan Bermotor dan pengembangan riset dan rancang bangun Kendaraan Bermotor.

Tidak hanya itu, Pasal 29 ayat (1) mengatur bahwa Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota juga memiliki kewenangan untuk melaksanakan pengawasan terhadap bengkel umum Kendaraan Bermotor sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perindustrian.

L. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Secara umum, Peraturan Pemerintah ini memuat ketentuan mengenai mekanisme pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan serta mekanisme tindakan yang dilakukan dalam hal terdapat pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan. Terkhusus bagi Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota, Pasal 19 ayat (1) menguraikan bahwa pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental atas dasar pola Operasi Kepolisian oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditetapkan, salah satunya, oleh Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang membidangi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penanggung jawab yang memimpin jalannya pemeriksaan tersebut juga ditunjuk oleh Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang membidangi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kemudian, Pasal 19 ayat (4) menginstruksikan bahwa Kepala Dinas yang bersangkutan akan mengajukan surat permintaan kepada Kepala Kepolisian sesuai jenjangnya untuk menugaskan petugas

Kepolisian Negara Republik Indonesia mendampingi Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk melakukan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan. Penanggung jawab pemeriksaan juga wajib melaporkan hasil pemeriksaan tersebut kepada Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

M. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 2 menguraikan ruang lingkup PP No. 79 Tahun 2013 yang mengatur mengenai (a) Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; (b) Ruang Lalu Lintas; (c) Perlengkapan Jalan; (d) Terminal; (e) fasilitas parkir umum; dan (f) fasilitas pendukung. Secara umum, keterkaitan antara PP No. 79 Tahun 2013 dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di daerah termuat dalam Pasal 3 ayat (1) yang menegaskan kewajiban Pemerintah Daerah untuk mengembangkan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah daratan di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Beberapa ketentuan dalam PP No. 79 Tahun 2013 mengalami penyesuaian dan pencabutan melalui PP No. 30 Tahun 2021, diantaranya adalah Pasal 19, Pasal 20, Pasal 70, Pasal 73, Pasal 74, Pasal 77, Pasal 78, Pasal 79, Pasal 81, Pasal 86, dan Pasal 101 PP No. 79 Tahun 2021. Pasal 19 dan Pasal 20 PP No. 79 Tahun 2013 memuat mengenai rincian ukuran kendaraan bermotor yang dapat melintas di jalan Kelas I, Kelas II, dan Kelas III, serta desain dari Jalan Kelas III yang kemudian rincian itu diubah menjadi sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 32 dan Pasal 33 PP No. 30 Tahun 2021.

Secara garis besar, ketentuan lain yang diubah dari PP No. 79 Tahun 2013 melalui PP No. 30 Tahun 2021, diantaranya adalah mengenai penyediaan tempat untuk UMKM sebanyak 30% pada

fasilitas terminal dan penghapusan ketentuan mengenai kerja sama dengan pihak ketiga dalam rangka penyediaan dan pengelolaan fasilitas umum sebagai salah satu fasilitas penunjang dari fasilitas terminal penumpang.²⁰

N. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 2 menguraikan ruang lingkup dari PP No. 74 Tahun 2014 meliputi: (a) Angkutan orang dan/atau barang; (b) kewajiban penyediaan Angkutan umum; (c) Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum; (d) Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum; (e) dokumen Angkutan orang dan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum; (f) pengawasan muatan Angkutan barang; (g) pengusahaan Angkutan; (h) tarif Angkutan; (i) subsidi Angkutan Penumpang umum; (j) industri jasa Angkutan umum; (k) sistem informasi manajemen perizinan Angkutan; dan (l) peran serta masyarakat.

Dalam kaitannya dengan Pemerintah Daerah, Pasal 14 ayat (2) menguraikan bahwa Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan Angkutan umum untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum. Lebih lanjut diuraikan dalam Pasal 15 ayat (3) bahwa Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota memiliki kewajiban menjamin tersedianya Angkutan umum untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. Kewajiban tersebut diuraikan lebih lanjut dalam Pasal 18 yang meliputi: (a) penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum untuk Angkutan orang dalam Trayek; (b) penyediaan prasarana dan fasilitas pendukung Angkutan umum; (c) pelaksanaan penyelenggaraan perizinan

²⁰ Lihat ketentuan dalam Pasal 35 ayat (1) PP No. 30 Tahun 2021 dan Pasal 70 ayat (5) PP No. 79 Tahun 2013.

Angkutan umum; (d) penyediaan Kendaraan Bermotor Umum; (e) pengawasan terhadap pelaksanaan standar pelayanan minimal Angkutan orang yang telah ditetapkan; (f) penciptaan persaingan yang sehat pada industri jasa Angkutan umum; dan (g) pengembangan sumber daya manusia di bidang Angkutan umum. Untuk menjamin penyediaan prasarana dan fasilitas pendukung Angkutan umum, penyediaan Kendaraan Bermotor Umum, dan pengembangan sumber daya manusia di bidang Angkutan umum, Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dapat mengikutsertakan partisipasi sektor swasta.

Tidak hanya itu, Pasal 20 ayat (1) juga menegaskan kewajiban bagi Pemerintah Daerah untuk menjamin tersedianya Angkutan umum untuk barang. Kewajiban tersebut dilakukan dalam hal: (a) menjaga ketersediaan dan kelangsungan pelayanan Angkutan barang; (b) penanganan kondisi darurat; dan (c) tidak terdapat pelayanan oleh pihak swasta. Pasal 112 ayat (2) juga menguraikan, dalam rangka mewujudkan standar pelayanan dan persaingan yang sehat, Pemerintah Daerah harus (a) menetapkan segmentasi dan klasifikasi pasar; (b) menetapkan standar pelayanan minimal; (c) menetapkan kriteria persaingan yang sehat; (d) mendorong terciptanya pasar; dan (e) mengendalikan dan mengawasi pengembangan industri jasa Angkutan umum.

Di samping kewajiban, Pasal 107 PP No. 74 Tahun 2014 menegaskan wewenang Pemerintah Daerah untuk dapat memberikan subsidi atas Angkutan Penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada Trayek tertentu. Selain itu, Pasal 116 juga menguraikan wewenang bebas dari Pemerintah Daerah untuk: (a) memberi subsidi bagi Trayek tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1); (b) memberikan bimbingan dan bantuan teknis; (c) melakukan bimbingan dan pelatihan manajemen kepada Perusahaan Angkutan Umum; dan (d) melakukan pelatihan dan peningkatan kompetensi kepada mekanik, teknisi, pengemudi, dan/atau pembantu pengemudi dari Perusahaan Angkutan Umum.

Adapun penguatan keterlibatan Pemerintah Daerah dalam pemenuhan partisipasi masyarakat melalui pertimbangan dan tindak lanjut masukan serta pendapat dari masyarakat oleh Pemerintah Daerah sebagaimana diatur dalam Pasal 120 ayat (4). Hanya saja, Pasal 120 tersebut telah diadakan penyesuaian dan penyempurnaan yang kemudian dituangkan dalam Pasal 54 PP No. 30 Tahun 2021, namun dengan substansi yang kurang lebih sama dengan yang tertuang dalam PP No. 74 Tahun 2014.

Tidak hanya Pasal 120, beberapa ketentuan dalam PP No. 74 Tahun 2014 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku dengan PP No. 30 Tahun 2021, diantaranya adalah Pasal 42, Pasal 65, Pasal 67, Pasal 68, Pasal 72, Pasal 78 ayat (1), Pasal 107, Pasal 108, Pasal 109, Pasal 110, dan Pasal 111 PP No. 74 Tahun 2014. Meskipun demikian, kewajiban dan kewenangan yang diemban oleh Pemerintah Daerah dari PP No. 74 Tahun 2014 tidak banyak berubah dalam PP No. 30 Tahun 2021.

O. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pada dasarnya Peraturan Pemerintah ini merupakan akumulasi atau kumpulan dari perubahan terhadap PP No. 32 Tahun 2011, PP No. 55 Tahun 2012, PP No. 79 Tahun 2013, dan PP No. 74 Tahun 2014. Oleh karenanya, secara garis besar uraian terhadap perubahan yang dilakukan melalui PP No. 30 Tahun 2021 telah diuraikan pula pada poin-poin Peraturan Pemerintah yang diubah tersebut di atas. Secara umum, apabila ditelaah dari penjelasan umum, Peraturan Pemerintah ini ditujukan untuk melaksanakan amanat dari UU Cipta Kerja yang notabene membawa semangat kemudahan berusaha untuk mendorong investasi di bidang penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal tersebut dilaksanakan melalui upaya-upaya pengintegrasian dokumen, pemberdayaan UMKM, penguatan fungsi pengawasan, dan pengaturan mengenai pemberian subsidi.

P. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Pada prinsipnya, Peraturan Menteri ini ditujukan sebagai pedoman untuk memberikan acuan bagi pejabat dan petugas yang mempunyai kompetensi di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas, baik di pusat maupun di daerah, untuk melaksanakan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas. Termasuk di dalamnya adalah untuk mewujudkan optimalisasi penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan yang diwujudkan melalui: (a) penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan; (b) penetapan kebijakan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu; dan (c) optimalisasi operasional rekayasa lalu lintas dalam rangka meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektivitas penegakan hukum.

Pasal 1 ayat (2) menguraikan bahwa manajemen dan rekayasa lalu lintas dilaksanakan melalui kegiatan: (a) perencanaan; (b) pengaturan; (c) perekayasaan; (d) pemberdayaan; dan (e) pengawasan. Lebih lanjut dalam Pasal 1 ayat (3) huruf e dan huruf f diuraikan bahwa kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas tersebut merupakan tanggung jawab bagi Bupati untuk jalan Kabupaten dan jalan Desa, serta bagi Wali Kota untuk jalan Kota.

Pasal 4 ayat (1) menguraikan lebih lanjut komponen kegiatan dari manajemen dan rekayasa lalu lintas, diantaranya: (a) penetapan prioritas angkutan massal; (b) pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki; (c) pemberian kemudahan bagi penyandang cacat; (d) pemisahan atau pemilahan pergerakan arus lalu lintas; (e) pepaduan berbagai moda angkutan; (f) pengendalian lalu lintas pada persimpangan; (g) pengendalian lalu lintas pada ruas jalan; dan/atau (h) perlindungan terhadap lingkungan.

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

Validitas hukum sebagaimana dimaksudkan oleh Hans Kelsen, adalah eksistensi spesifik dari norma-norma. Dikatakan bahwa suatu norma adalah valid adalah sama halnya dengan mengakui eksistensinya atau menganggap norma itu mengandung “kekuatan mengikat” bagi mereka yang perbuatannya diatur oleh peraturan tersebut²¹. Merujuk pada pandangan teoritik di atas, jika dikaitkan dengan ketentuan tentang teknik penyusunan peraturan perundang-undangan dan teknik penyusunan naskah akademik²² yang Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (UU No. 12/2011), dalam hal penyusunan Naskah Akademik untuk Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka harus memuat landasan filosofis, sosiologis dan yuridis²³.

4.1. Landasan Filosofis

Landasan filosofis pada prinsipnya memuat pandangan hidup, kesadaran dan cita-cita hukum serta cita-cita moral yang terdapat dalam Pancasila dan Pembukaan UUD 1945. Peraturan Daerah harus memuat norma-norma hukum yang diidealkan (ideal norms) oleh suatu masyarakat ke arah mana cita-cita luhur kehidupan bermasyarakat dan bernegara hendak diarahkan. Oleh karena itu idealnya peraturan daerah dapat digambarkan sebagai cermin dari cita-cita kolektif suatu masyarakat tentang nilai-nilai luhur dan filosofis yang hendak diwujudkan dalam kehidupan sehari-hari melalui pelaksanaan

²¹ Hans Kelsen, Teori Umum tentang Hukum dan Negara, terjemahan Raisul Muttaqien dari judul asli: *General Theory of Law and State*, (Bandung: Penerbit Nusamedia dan Penerbit Nuansa, 2006), hal. 40.

²² Pasal 57 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

²³ Taufik H. Simatupang, *Mendudukan Konsep Executive Review Dalam Sistem Hukum Ketatanegaraan Indonesia*, Jurnal Penelitian Hukum DE JURE, Vol. 19 No. 2, Juni 2019 : hal. 218.

peraturan daerah dalam kenyataan. Unsur filosofis 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.

Penyelenggaraan transportasi, khususnya lalu lintas dan angkutan jalan, bukan sekadar aktivitas teknis, melainkan bagian dari pemenuhan hak asasi warga negara atas mobilitas yang aman, selamat, tertib, nyaman, terjangkau, dan berkelanjutan. Dalam konteks negara hukum yang berdasarkan Pancasila dan UUD NRI 1945, penyelenggaraan transportasi jalan harus mencerminkan nilai kemanusiaan yang adil dan beradab, keadilan sosial, serta penghormatan terhadap hak masyarakat dalam menggunakan ruang jalan secara proporsional dan tertib. Prinsip keadilan menuntut agar kebijakan transportasi tidak hanya melayani kepentingan pemilik kendaraan pribadi, tetapi juga menjamin aksesibilitas bagi kelompok rentan seperti pejalan kaki, penyandang disabilitas, dan pengguna transportasi umum.

Nilai keselamatan dan kelestarian lingkungan juga menjadi bagian integral dari landasan filosofis. Jalan raya sebagai ruang publik harus ditata untuk meminimalkan risiko kecelakaan lalu lintas dan menekan pencemaran lingkungan akibat emisi kendaraan bermotor. Dengan demikian, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus memadukan nilai-nilai kemanusiaan, keberlanjutan ekologis, efisiensi sosial-ekonomi, dan tata ruang yang harmonis, sejalan dengan prinsip pembangunan berkelanjutan.

Landasan filosofis ini menegaskan bahwa pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan bukan semata-mata instrumen teknokratik, melainkan perwujudan tanggung jawab negara dan daerah dalam menjamin hak warga untuk hidup layak, sehat, dan bermobilitas secara adil di tengah perubahan sosial, urbanisasi, dan tantangan lingkungan hidup. Oleh karena itu, pembentukan Perda diarahkan

agar mampu menjawab tantangan lokal secara kontekstual namun tetap berdasar pada nilai-nilai universal yang diakui secara nasional.

4.2. Landasan Sosiologis

Hukum tidak lepas dari kehidupan manusia maka untuk membicarakan hukum kita tidak dapat lepas membicarakannya dari kehidupan manusia. Setiap manusia mempunyai kepentingan. kepentingan adalah suatu tuntutan perorangan atau kelompok yang diharapkan untuk dipenuhi. setiap manusia adalah pendukung atau penyandang kepentingan sejak dilahirkan manusia butuh makanan, pakaian, tempat berteduh dan sebagainya. menginjak dewasa bertambahlah jumlah dan jenis kepentingannya: bermain-main, bersekolah, bekerja, berkeluarga, dan sebagainya. dari sejak kecil beranjak dewasa serta menjelang Saat ia meninggal dunia kepentingannya berkembang. Manusia dalam hidupnya dikelilingi berbagai permasalahan yang mengancam kepentingannya, sehingga seringkali menyebabkan kepentingannya atau keinginannya tidak tercapai. Manusia menginginkan agar kepentingan-kepentingannya terlindungi dari bahaya yang mengancamnya.

Landasan sosiologis memuat suatu tinjauan terhadap gejala-gejala sosial-ekonomi-politik yang berkembang di masyarakat, yang mendorong perlu dibuatnya naskah akademik. Landasan sosiologis juga memuat analisis kecenderungan sosiologis-futuristik tentang sejauhmana tingkah laku sosial itu sejalan dengan arah dan tujuan pembangunan hukum yang ingin dicapai. Landasan sosiologis mensyaratkan setiap norma hukum yang dituangkan dalam peraturan daerah harus mencerminkan tuntutan kebutuhan masyarakat sendiri akan norma hukum yang sesuai dengan realitas kesadaran hukum masyarakat. Oleh karena itu, dalam konsideran, harus dirumuskan dengan baik pertimbangan-pertimbangan yang bersifat empiris, sehingga suatu gagasan normatif yang dituangkan dalam peraturan daerah benar-benar didasarkan atas kenyataan yang hidup dalam

kesadaran hukum masyarakat. Dengan demikian, norma hukum yang tertuang dalam peraturan daerah kelak dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya di tengah-tengah masyarakat hukum yang diaturnya.

Dalam hal ini, landasan sosiologis pembentukan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Salatiga, yaitu:

- f. bahwa Kota Salatiga merupakan salah satu simpul transportasi nasional yang memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan perekonomian bangsa dan khususnya pembangunan Kota Salatiga
- g. bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan ditujukan untuk memberikan kemanfaatan dan pelayanan yang baik kepada masyarakat guna mendukung dan meningkatkan kesejahteraan, keamanan, kepuasan, keselamatan, ketertiban dalam rangka mendukung pengembangan ekonomi, pengembangan wilayah dan kawasan strategis
- h. bahwa Peraturan Daerah Kota Salatiga Nomor 15 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku sehingga dipandang perlu untuk disesuaikan.

4.3. Landasan Yuridis

Unsur yuridis 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. Dalam konteks penyusunan Perda tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ada beberapa peraturan perundang-undangan yang dirujuk sebagai dasar pengaturan yakni sebagai berikut:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kota Kecil dalam Lingkungan Propinsi Jawa Timur, Jawa Tengah, dan Jawa Barat;
3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan sebagaimana diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang;
4. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang;
5. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
6. Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup
7. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan
8. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah;
9. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan;
10. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional;
11. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
12. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
13. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30

Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

14. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
15. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
16. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
17. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
18. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

BAB V

JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN

5.1. 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 Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan upaya yang perlu dilakukan. Penyusunan rancangan tersebut diwujudkan dalam aturan yuridis berupa Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, arah dan jangkauan pengaturan antara lain:

1. Bab I Ketentuan Umum
2. Bab II Asas, Tujuan, Dan Ruang Lingkup
3. Bab III Pembinaan Dan Penyelenggaraan LLAJ
4. Bab IV Jaringan LLAJ
5. Bab V Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas
6. Bab VI Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas
7. Bab VII Penyelenggaraan Angkutan Jalan
8. Bab VIII Keselamatan LLAJ
9. Bab IX Pengembangan Teknologi Sarana Dan Prasarana LLAJ
10. Bab X Sistem Informasi Dan Komunikasi LLAJ
11. Bab XI Forum LLAJ
12. Bab XII Perlakuan Khusus
13. Bab XIII Pembinaan Pemakai Jalan

14. Bab XIV Pembinaan, Pengawasan Dan Pengendalian
15. Bab XV Peran Serta Masyarakat
16. Bab XVI Sanksi Administratif
17. Bab XVII Penindakan Dan Penyidikan Pelanggaran LLAJ
18. Bab XVIII Ketentuan Pidana
19. Bab XIX Ketentuan Peralihan
20. Bab XX Ketentuan Penutup

5.2. Ruang Lingkup Materi Muatan

Ruang lingkup materi Raperda Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengacu pada Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan yang meliputi a) Ketentuan umum; dan b) Materi yang akan diatur.

BAB I : KETENTUAN UMUM

Ketentuan umum merupakan satu ketentuan yang berisi:

- a. Batasan pengertian atau definisi;
- b. Singkatan atau akronim yang digunakan dalam Peraturan Daerah;
- c. Hal-hal lain yang bersifat umum yang berlaku bagi pasal-pasal berikutnya antara lain ketentuan yang mencerminkan asas, maksud dan tujuan.

Ketentuan pada bagian ini memuat tentang pengertian/istilah dan singkatan yang digunakan dalam Peraturan Daerah. Ketentuan Umum berguna untuk menyamakan persepsi dan pemahaman terhadap istilah serta terhadap singkatan tersebut. Ketentuan Umum merupakan hal wajib sesuai dengan ketentuan yang ada pada lampiran UU No. 12/2011.

BAB II : ASAS, TUJUAN, DAN RUANG LINGKUP

Ketentuan pada bagian ini memuat tentang asas, tujuan dan ruang lingkup pembentukan Perda.

BAB III : PEMBINAAN DAN PENYELENGGARAAN LLAJ

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai subjek penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan, serta Pemerintah Daerah Kota Salatiga selaku pengemban tanggung jawab untuk melaksanakan pembinaan atas penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) tersebut.

Adapun maksud pembinaan dapat meliputi: (a) penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem LLAJ di daerah yang jaringannya berada di wilayah Daerah Kota Salatiga; (b) pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi dan izin kepada badan usaha dan/atau perorangan yang bergerak di bidang jasa usaha di jalan raya; dan (c) pengawasan terhadap pelaksanaan lalu lintas dan angkutan jalan di Daerah Kota Salatiga.

BAB IV : JARINGAN LLAJ

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai pelaksanaan pembangunan dan pengembangan jaringan LLAJ untuk menjamin keterhubungan dengan seluruh wilayah. Termasuk di dalam ketentuan tersebut adalah dokumen mengenai pedoman sebagai acuan kegiatan perencanaan, penetapan, pengusulan, dan pelaksanaan pembangunan serta pengembangan jaringan LLAJ. Dokumen tersebut diberi nama Rencana Induk Transportasi Jalan Kota (RITJK).

Adapun uraian dari subjek yang terlibat dalam pelaksanaan pembangunan dan pengembangan jaringan LLAJ, paling sedikit melibatkan Wali Kota dan dinas yang

menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.

BAB V : MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai Wali Kota Salatiga selaku subjek pengemban tanggungjawab kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan Kota. Adapun penanggungjawab pelaksana kegiatan tersebut adalah dinas yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan. Manajemen dan rekayasa lalu lintas tersebut ditujukan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan Gerakan Lalu Lintas di Daerah dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran LLAJ.

Lebih lanjut akan diuraikan mengenai bentuk kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang meliputi: (a) perencanaan; (b) pengaturan; (c) perekrutan; (d) pemberdayaan; dan (e) pengawasan. Termasuk di dalamnya adalah uraian mengenai kewajiban dan larangan untuk menyelenggarakan suatu kegiatan tertentu pada jalan Kota, sekaligus mekanisme perizinan untuk menyelenggarakan kegiatan pada jalan Kota tersebut.

BAB VI : MANAJEMEN KEBUTUHAN LALU LINTAS

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai uraian kebutuhan lalu lintas untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas pada jalan Kota yang dilakukan secara berkala.

Adapun manajemen kebutuhan lalu lintas tersebut dilakukan secara simultan dan terintegrasi melalui

strategi: (a) mengendalikan lalu lintas pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu; (b) mempengaruhi penggunaan kendaraan pribadi; (c) mendorong penggunaan kendaraan angkutan umum dan transportasi yang ramah lingkungan serta memfasilitasi peralihan moda dari penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan kendaraan angkutan umum; (d) mempengaruhi pola perjalanan pengguna jalan dengan berbagai pilihan yang efektif dalam konteks moda, lokasi/ruang, waktu, dan rute perjalanan; dan (e) mendorong dan memfasilitasi perencanaan terpadu antara tata ruang dan transportasi, baik yang direncanakan maupun yang telah tersedia.

BAB VII : PENYELENGGARAAN ANGKUTAN JALAN

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai syarat dalam menyelenggarakan angkutan jalan, khususnya mengenai syarat kendaraan yang digunakan, serta mekanisme perizinan yang diperlukan untuk penyelenggaraan angkutan. Termasuk di dalamnya adalah ketentuan mengenai tarif penumpang, jaminan ketersediaan angkutan massal, penetapan trayek, tertib operasional angkutan, dan pengawasan terhadap angkutan.

BAB VIII : KESELAMATAN LLAJ

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai kewajiban membangun dan mewujudkan budaya keselamatan LLAJ yang dilakukan melalui: (a) pelaksanaan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini; (b) sosialisasi tata cara dan etika berlalu lintas serta program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; (c) pemberian penghargaan terhadap tindakan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; (d)

penciptaan lingkungan ruang lalu lintas yang mendorong pengguna jalan berperilaku tertib; dan (e) penegakan hukum secara konsisten dan berkelanjutan.

BAB IX : PENGEMBANGAN TEKNOLOGI SARANA DAN PRASARANA LLAJ

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai kewajiban pengembangan teknologi sarana dan prasarana LLAJ untuk mewujudkan sarana dan prasarana transportasi yang lebih informatif, lancar, aman, nyaman dan ramah lingkungan.

BAB X : SISTEM INFORMASI DAN KOMUNIKASI LLAJ

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai uraian penyelenggaraan sistem informasi dan komunikasi yang terpadu dalam rangka mendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran LLAJ pada kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Termasuk di dalam ketentuan tersebut adalah uraian bidang-bidang yang berkaitan dengan penyelenggaraan LLAJ yang sepatutnya didukung dengan penggunaan dan pengembangan sistem informasi dan komunikasi LLAJ.

BAB XI : FORUM LLAJ

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai kedudukan forum LLAJ sebagai wahana untuk melaksanakan koordinasi penyelenggaraan LLAJ dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat untuk menyelesaikan permasalahan LLAJ. Termasuk di dalamnya adalah uraian unsur-unsur keanggotaan dari forum LLAJ yang terdiri atas: (a) Wali Kota; (b) kepala Kepolisian resor/resor kota; (c) badan usaha milik negara

dan/atau badan usaha milik daerah yang kegiatan usahanya di bidang LLAJ; (d) asosiasi perusahaan Angkutan Umum di Daerah; (e) perwakilan perguruan tinggi; (f) tenaga ahli di bidang LLAJ; (g) lembaga swadaya masyarakat yang aktivitasnya di bidang LLAJ; dan (h) pemerhati LLAJ di Daerah.

BAB XII : PERLAKUAN KHUSUS

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai kewajiban dalam memberikan perlakuan khusus di bidang LLAJ kepada penyandang disabilitas, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit. Maksud dari perlakuan khusus tersebut meliputi: (a) aksesibilitas; (b) prioritas pelayanan; dan (c) fasilitas pelayanan.

BAB XIII : PEMBINAAN PEMAKAI JALAN

Bagian Kesatu: Budaya Tertib Berlalu Lintas

Ketentuan pada bagian ini memuat mengenai wewenang dinas yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan untuk melakukan pembinaan budaya tertib lalu lintas, diantaranya melalui: (a) pelaksanaan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini; (b) sosialisasi dan internalisasi tata cara dan etika berlalu lintas serta program keselamatan LLAJ; (c) membentuk dan membina komunitas masyarakat akan sadar keselamatan LLAJ; dan (d) penciptaan lingkungan ruang lalu lintas yang mendorong pengguna jalan berperilaku tertib.

Bagian Kedua: Pendidikan Pengemudi

Ketentuan pada bagian ini memuat mengenai penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan pengemudi kendaraan bermotor yang ditujukan

untuk mendidik dan melatih calon pengemudi kendaraan bermotor untuk menjadi pengemudi yang memiliki pengetahuan di bidang LLAJ, terampil, berdisiplin, bertanggungjawab, serta bertingkah laku dan bersikap mental yang baik dalam berlalu lintas. Termasuk di dalamnya adalah subjek penyelenggara pendidikan pengemudi yang dapat dilaksanakan oleh lembaga, badan, atau perorangan yang telah mendapatkan izin dan terakreditasi dari Pemerintah.

Bagian Ketiga: Pembinaan Pengemudi Angkutan Umum

Ketentuan pada bagian ini memuat mengenai kegiatan pembinaan terhadap pengemudi angkutan umum yang dilaksanakan melalui penyuluhan, pembinaan teknis, pendidikan dan pelatihan, sosialisasi kebijakan, serta pemberian bantuan teknis keselamatan.

BAB XIV : PEMBINAAN, PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai wewenang Wali Kota untuk melaksanakan pembinaan, pengawasan, dan pengendalian atas penyelenggaraan LLAJ. Adapun maksud pengawasan dan pengendalian meliputi pemantauan, pemberian arahan, penjagaan, dan pengaturan arus LLAJ sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB XV : PERAN SERTA MASYARAKAT

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai hak masyarakat dalam mengetahui dan memberi masukan dalam penyelenggaraan LLAJ. Adapun wujud dari peran serta masyarakat tersebut dilaksanakan melalui: (a) pemantauan dan penjagaan keamanan, keselamatan,

ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan; (b) masukan kepada Pemerintah Daerah Kota dalam penyempurnaan peraturan, pedoman, dan standar teknis di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; (c) pendapat dan pertimbangan kepada Pemerintah Daerah Kota terhadap kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang menimbulkan dampak lingkungan; (d) dukungan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan; (e) melaporkan penyelenggara angkutan umum yang tidak memiliki Perizinan Berusaha, dan/atau melakukan penyimpangan Perizinan Berusaha kepada instansi penerbit Perizinan Berusaha dan/atau instansi yang diberi wewenang peraturan perundang-undangan untuk menegakkan ketentuan Perizinan Berusaha angkutan umum; dan/atau (f) memberikan masukan kepada Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah dalam perbaikan pelayanan angkutan umum.

Di samping hak sebagaimana tersebut di atas, masyarakat juga memiliki kewajiban untuk memelihara sarana dan prasarana jalan, mengembangkan disiplin dan etika berlalu lintas, serta ikut menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran LLAJ.

BAB XVI : SANKSI ADMINISTRATIF

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai sanksi administratif yang dapat dikenakan atas pelanggaran terhadap ketentuan administrasi yang termuat dalam Peraturan Daerah ini, diantaranya dapat berupa: (a) teguran tertulis; (b) penghentian sementara kegiatan; (c) penghentian tetap kegiatan; (d) pencabutan sementara izin; (e) pencabutan tetap izin; dan/atau (f) denda administratif.

BAB XVII : PENINDAKAN DAN PENYIDIKAN PELANGGARAN LLAJ**Bagian Kesatu: Penindakan Pelanggaran LLAJ**

Ketentuan pada bagian ini memuat mengenai tindakan yang dapat dilakukan terhadap pelanggaran LLAJ yang mampu mengganggu kelancaran penyelenggaraan LLAJ.

Bagian Kedua: Penderekan Kendaraan Bermotor

Ketentuan pada bagian ini memuat mengenai kegiatan penderekan terhadap kendaraan bermotor yang mengalami kerusakan teknis yang mengganggu kelancaran lalu lintas. Termasuk di dalamnya adalah subjek yang dapat melaksanakan penderekan kendaraan bermotor tersebut, diantaranya Pemerintah Daerah Kota atau badan usaha yang telah memiliki izin operasional.

Bagian Ketiga: Penyidikan

Ketentuan pada bagian ini memuat mengenai wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil di lingkungan Pemerintah Daerah Kota untuk melakukan penyidikan terhadap pelanggaran Peraturan Daerah ini. Adapun uraian kewenangan tersebut meliputi: (a) menerima laporan atau pengaduan berkenaan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ; (b) melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau pengaduan berkenaan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ; (c) melakukan pemanggilan terhadap perseorangan atau badan usaha untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau sanksi dalam tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ; (d) melakukan pemeriksaan terhadap perorangan yang diduga melakukan tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ; (e)

memeriksa tanda pengenal seseorang yang berada di tempat terjadinya tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ; (f) melakukan penggeledahan dan penyitaan barang bukti tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ; (g) meminta keterangan atau barang bukti dari perorangan sehubungan dengan penyelenggaraan LLAJ; tindak pidana di bidang (h) meminta bantuan ahli dalam rangka pelaksanaan tugas penyidikan; (i) membuat dan menandatangani berita acara; dan (j) menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ.

BAB XVIII: KETENTUAN PIDANA

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai sanksi pidana atas pelanggaran terhadap ketentuan tertentu yang dimuat dalam Peraturan Daerah ini.

BAB XIX : KETENTUAN PERALIHAN

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai keberlakuan terhadap izin yang telah terbit sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini dianggap tetap berlaku hingga berakhirnya masa izin tersebut.

Di samping itu, terhadap seluruh perizinan yang telah diajukan, sedang dalam proses, dan belum diterbitkan wajib disesuaikan dengan Peraturan Daerah ini.

BAB XX : KETENTUAN PENUTUP

Ketentuan pada bab ini memuat mengenai pencabutan terhadap Peraturan Daerah Kota Salatiga Nomor 15 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sejak berlakunya Peraturan

Daerah ini. Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan menempatkannya dalam Lembaran Daerah Kota Salatiga.

BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

Naskah Akademis ini merupakan pokok-pokok pemikiran berdasarkan hasil kajian yang terkait dengan kebijakan dalam upaya perumusan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Manfaat dari Naskah Akademik ini adalah merupakan gambaran dan pengkajian untuk pihak-pihak yang berkepentingan (*stakeholder*) dalam pembuatan Rancangan Peraturan Daerah. 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 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 penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, didasarkan bahwa landasan hukum yang ada saat ini yakni Perda Nomor 15 Tahun 2013 tidak sesuai lagi dengan perkembangan kebutuhan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Secara filosofis, pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan bukan semata-mata instrumen teknokratik, melainkan perwujudan tanggung jawab negara dan daerah dalam menjamin hak warga untuk hidup layak, sehat, dan bermobilitas secara adil di tengah perubahan sosial, urbanisasi, dan tantangan lingkungan hidup.

Lebih lanjut haal ini merupakan perwujudan dari upaya mencapai tujuan bangsa yang diamanatkan dalam Pancasila dan UUD 1945. Secara sosiologis, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan ditujukan untuk memberikan kemanfaatan dan pelayanan yang baik kepada masyarakat guna mendukung dan meningkatkan kesejahteraan, keamanan, kepuasan, keselamatan, ketertiban dalam rangka mendukung pengembangan ekonomi, pengembangan wilayah dan kawasan strategis. Secara yuridis, terdapat kebutuhan penyesuaian terhadap Perda eksisting seiring dengan dinamika pengaturan di tingkat nasional.

3. Sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi berbagai aspek, yaitu pembinaan dan penyelenggaraan LLAJ, jaringan LLAJ, manajemen dan rekayasa lalu lintas, manajemen kebutuhan lalu lintas, penyelenggaraan angkutan jalan, keselamatan LLAJ, pengembangan teknologi sarana dan prasarana LLAJ, sistem informasi dan komunikasi LLAJ, forum LLAJ, perlakuan khusus, pembinaan pemakai jalan, pembinaan, pengawasan dan pengendalian, peran serta masyarakat, sanksi administratif, penindakan dan penyidikan pelanggaran LLAJ, serta ketentuan pidana.

6.2. Saran

Untuk mendukung realisasi rancangan pembentukan peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Salatiga. Ada beberapa hal yang harus dicermati di antaranya:

1. Dasar hukum yang digunakan dalam Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan banyak mengadopsi Ketentuan peraturan perundang-undangan yang baru.

2. Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga 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. Peraturan-peraturan pelaksana seperti Peraturan Bupati perlu segera dirancang. Apabila rancangan ini telah disetujui, maka seluruh peraturan-peraturan pelaksanaannya telah harus dibuat sehingga pada akhirnya dapat berguna untuk memperlancar pelaksanaan Peraturan Daerah di Kota Salatiga.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita SA, *Transportasi Dan Pengembangan Wilayah* (Graha Ilmu 2011)
- Agustino L, *Dasar- Dasar Kebijakan Publik* (Cetakan Ke-5, Alfabeta 2014)
- Azis R and Asrul, *Pengantar Sistem Dan Perencanaan Transportasi* (Deepublish 2014)
- Hadjon PM dkk., *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia* (Cetakan Ke-9, Gadjah Mada University Press 2005)
- Haryono S, 'Transportasi Perkotaan Dan Lingkungan' (2006) 3 Jurnal Teknik Sipil 93
- Haryono S, 'Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Bus Kota) Di Kota Yogyakarta' (2010) 7 Jurnal Administrasi Bisnis
- Ibrahim J, *Teori Dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif* (Bayumedia 2006)
- Isra S, 'Urgensi Naskah Akademik Dalam Penyusunan Peraturan Perundang-Undangan' (Pusat Diklat LAN, 18 March 2009)
- Kamaluddin R, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, Dan Kebijakan* (Ghalia Indonesia 2003)
- Marzuki PM, *Penelitian Hukum* (Kencana Prenada Media Group 2005)
- Miro F, *Pengantar Sistem Transportasi* (Cetakan Ke-1, Erlangga 2012)
- Nasution MN, *Manajemen Transportasi* (Ghalia Indonesia 2003)
- Pangestika F, 'Analisa Kinerja Jalan Lingkar Kota Salatiga' (Laporan Tugas Akhir, Universitas Semarang 2019)
- Soekanto S dan Mamudji S, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat* (Cetakan Ke-12, Raja Grafindo Persada 2010)
- Wibowo NA, 'Evaluasi Kinerja Dan Pola Pemeliharaan Jalan Jenderal Sudirman Salatiga' (Tesis S2, Universitas Sebelas Maret Surakarta 2011)
- Winarno B, *Kebijakan Publik: Teori, Proses, Dan Studi Kasus* (Cetakan Ke-2, CAPS (Center of Academic Publishing Service) 2014)
- Yuwana HE, Nugroho MT dan Harnaeni SR, 'Evaluasi Kinerja Angkutan Umum (Studi Kasus: Kinerja Angkutan Umum Di Kota Salatiga)' [2024] 2024: Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil UMS 128