

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perhubungan mempunyai peranan yang sangat penting bagi kehidupan pembangunan di daerah, yang memiliki fungsi sebagai penggerak dan pendorong pelaksanaan pembangunan. Pentingnya peranan perhubungan sebagai sarana pendukung bagi proses pemerataan pembangunan dengan menghubungkan satu daerah ke daerah lainnya mengingat Indonesia merupakan Negara yang luas dan berkarakteristik kepulauan dengan jumlah pulau hingga ribuan. Penyelenggaraan perhubungan dilakukan dengan memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal, mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta mewujudkan etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan terwujudnya penegakkan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam pembangunan ekonomi di Indonesia, serta memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Alasan lain yang menjadikan sektor transportasi, khususnya jalan sangat penting karena transportasi tersebut merupakan hak mobilitas bagi seseorang yang seharusnya dilindungi dan diatur oleh Negara.

Tujuan nasional Bangsa Indonesia sesuai dengan amanat pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 alinea keempat yang berbunyi “melindungi segenap Bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan,”¹ dimana salah satunya adalah menyejahterakan masyarakat. Berkaitan dengan kesejahteraan tersebut maka tujuan dan tugas pemerintah tidak semata-mata melaksanakan bidang pemerintahan saja, melainkan harus melaksanakan kesejahteraan sosial dalam rangka mencapai tujuan negara melalui pembangunan nasional.² Sejalan dengan makin meningkatnya pelaksanaan pembangunan hasil-hasil yang telah dicapai, maka produktivitas dan efisiensi seluruh

¹ Pembukaan Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

² Sjahran Basah, Eksistensi Dan Tolok Ukur Badan Peradilan Administrasi Di Indonesia, Alumni, Bandung, 1986, hlm. 3.

ekonomi nasional perlu ditingkatkan lagi, sehingga peran dan sumbangan pembangunan yang diciptakan dalam memberikan hasil yang lebih optimal bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat. Dalam mencapai tujuan yang diamanatkan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 tersebut, maka dilakukanlah pembangunan nasional di dalam segala bidang kehidupan baik non fisik maupun pembangunan fisik salah satunya adalah pembangunan di bidang perhubungan.

Mengingat penting dan strategisnya peranan perhubungan dalam hal ini lalu lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat merupakan tanggung jawab pemerintah sebagai salah satu penyelenggara perhubungan. Hal ini terutama yang berkaitan dengan penyediaan prasarana dan sarana angkutan umum. Pemerintah adalah institusi pembina yang bertanggung jawab terhadap kinerja dari sektor transportasi. Dengan demikian, implementasi kebijakan publik yang dikeluarkan oleh pemerintah sangat mempengaruhi kinerja dari sektor transportasi.

Transportasi merupakan sarana yang penting guna memperlancar perekonomian dan mempengaruhi semua aspek kehidupan. Pentingnya transportasi dapat dilihat dari kegunaannya sebagai mobilitas bagi semua orang serta barang untuk mengakses semua kebutuhan yang ada di dalam masyarakat. Alat yang digunakan untuk mengangkut ke tempat tujuan dengan sarana utama berbentuk pengangkutan darat yang saat ini sangat dibutuhkan masyarakat.

Sistem transportasi yang handal, kemampuan tinggi, efektif dan efisien dibutuhkan untuk mendukung pengembangan wilayah, pembangunan ekonomi, mobilitas manusia, barang dan jasa yang muaranya meningkatkan daya saing nasional. Sebagai urat nadi kehidupan politik ekonomi, sosial dan budaya, transportasi memiliki peranan vital dalam memperkokoh ketahanan nasional. Sebagai pendukung pembangunan sektor-sektor lain, pembangunan sektor transportasi berfungsi untuk menyediakan jasa pelayanan angkutan bagi arus pergerakan orang, barang dan jasa. Oleh karena itu pembangunan sektor transportasi yang mencakup transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara harus diselenggarakan secara efisien handal dan berkualitas melalui serangkaian program pembangunan yang menyeluruh terarah dan terpadu serta berkesinambungan.

Sejalan dengan itu, sistem transportasi wilayah yang meliputi jaringan prasarana dan sarana serta jasa pelayanan angkutan darat, laut dan udara diarahkan secara terpadu dan intermoda agar terwujud suatu sistem distribusi yang mantab dan mampu memberikan jasa pelayanan yang bermutu dan terjangkau serta menghasilkan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kepentingan masyarakat Kabupaten Brebes.

Pentingnya peranan yang dimainkan oleh sektor transportasi, khususnya transportasi jalan mengharuskan pengaturan terhadap sektor ini multak diperlukan. Peraturan-peraturan yang berkaitan dengan penyelenggaraan perhubungan (transportasi) sudah cukup banyak dibuat oleh Pemerintah, di antaranya Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Kereta Api, dan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Berdasarkan Pasal 12 ayat (2) Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, perhubungan merupakan salah satu urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar, dimana dalam sub urusan pembagian pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan pemerintah daerah kabupaten adalah : Lalu lintas dan angkutan jalan, pelayaran, penerbangan dan perkeretaapian.

Kabupaten Brebes merupakan daerah yang terus berkembang dan sangat sangat dinamis, dengan dinamika pembangunan yang terjadi di bidang politik, ekonomi maupun

sosial budaya, yang mendorong perkembangan pada setiap sektor kehidupan masyarakatnya. Perkembangan yang sangat dinamis tersebut memacu perubahan-perubahan yang signifikan hampir pada setiap faktor pembangunan dan infrastruktur, baik hal tersebut dalam bidang industri, pendidikan maupun transportasi.

Kabupaten Brebes merupakan daerah yang terletak di bagian utara paling barat dari Provinsi Jawa Tengah, dengan batas-batas wilayah antara lain :

- a. Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Banyumas dan Kabupaten Cilacap
- b. Sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Cirebon dan Kabupaten Kuningan Provinsi Jawa Barat
- c. Sebelah utara berbatasan dengan Laut Jawa
- d. Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Tegal dan Kota Tegal

Secara geografis, Kabupaten Brebes terbagi dalam 3 (tiga) kategori wilayah yakni dataran pantai di bagian utara, landai sampai bergelombang di bagian tengah dan berbukit sampai bergunung di bagian selatan.

Kabupaten Brebes merupakan wilayah di Provinsi Jawa Tengah yang memiliki hubungan dekat dengan wilayah di Provinsi Jawa Barat. Kondisi tersebut terjadi karena Kabupaten Brebes berbatasan langsung dengan Kabupaten Cirebon dan Kabupaten Kuningan sekaligus menjadi penghubung antara Provinsi Jawa Tengah dengan Provinsi Jawa Barat. Kabupaten Brebes dalam konteks regional memiliki posisi yang strategis karena berada dalam Jalur Jalan Pantai Utara Pulau Jawa yaitu Jalan Nasional Rute 1 yang merupakan jalan utama di Pulau Jawa. Jalur ini memiliki signifikansi yang sangat tinggi dan menjadi urat nadi utama transportasi darat.

Dalam RTRW Provinsi Jawa Tengah Tahun 2019, Kabupaten Brebes termasuk dalam rencana pengembangan kawasan strategis dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi kawasan perkotaan Bregasmalang, yang terdiri dari wilayah Kabupaten Brebes, Kota Tegal, Kabupaten Slawi dan Kabupaten Pemalang. Posisi wilayah yang strategis tersebut membuat Kabupaten Brebes memiliki urgensi tinggi pada pengembangan sistem transportasi baik barang maupun penumpang seiring dengan laju perkembangan daerahnya. Peningkatan kualitas penyediaan sarana transportasi yang memadai merupakan faktor yang perlu diperhatikan guna memenuhi peningkatan kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi.

Pentingnya kawasan Kabupaten Brebes bagi Provinsi Jawa Tengah, juga disebabkan karena posisi strategis Kabupaten Brebes yang memberikan kontribusi ekonomi yang tinggi bagi Provinsi Jawa Tengah dari berbagai sektor terutama pada sektor pertanian sehingga pengaturan transportasi wilayah tersebut harus disusun dengan baik.

Kabupaten Brebes melaksanakan penyelenggaraan perhubungan sesuai dengan kewenangan daerah berdasar pada peraturan perundang-undangan. Penyelenggaraan perhubungan yang meliputi beberapa aspek dengan berbagai aturannya masing-masing serta adanya karakteristik dan kompleksitas permasalahan transportasi, memerlukan pengaturan yang terintegrasi dan komprehensif sesuai kewenangannya sebagai pedoman dan landasan dalam menyelenggarakan urusan perhubungan di Kabupaten Brebes.

1.2 Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dalam naskah akademik ini membuat rumusan mengenai masalah-masalah yang berkaitan dengan Penyelenggaraan Perhubungan. Adapun identifikasi dari penyusunan naskah akademis ini adalah :

1. Bagaimana permasalahan yang dihadapi berkaitan dengan Pengaturan Penyelenggaraan Perhubungan dan kedudukan Rancangan Peraturan Daerah sebagai dasar pemecahan masalah yang berkaitan dengan Peraturan Penyelenggaraan Perhubungan.
2. Bagaimanakah pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah berkaitan dengan Pengaturan Penyelenggaraan Perhubungan ?
3. Bagaimanakah keterkaitan rancangan peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan dengan peraturan perundang-undangan lainnya ?
4. Bagaimana rumusan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan dalam Raperda tentang Penyelenggaraan Perhubungan?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Kegiatan Penyusunan Naskah Akademik

Naskah Akademik tentang Penyelenggaraan Perhubungan diharapkan dapat menghasilkan sebuah Peraturan Daerah yang mampu menjamin pengaturan perhubungan yang dapat dilaksanakan secara terintegrasi, komprehensif, transparan, partisipatif dan akuntabel, sehingga tujuan pembangunan daerah dapat diwujudkan dengan lebih efektif.

Dari bahasan yang telah diuraikan di atas dapat dikemukakan kedudukan Naskah Akademik adalah sebagai berikut :

- a. Bahan awal yang memuat gagasan tentang urgensi, pendekatan, luas lingkup dan materi muatan Peraturan Perundang-undangan;
- b. Bahan pertimbangan yang digunakan dalam prakarsa penyusunan Peraturan Perundang-undangan;
- c. Bahan dasar bagi penyusunan Peraturan Perundang-undangan.

Naskah akademik rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan secara khusus bertujuan untuk :

1. Merumuskan permasalahan yang dihadapi berkaitan dengan Pengaturan Penyelenggaraan Perhubungan dan kedudukan Rancangan Peraturan Daerah sebagai dasar pemecahan masalah berkaitan dengan Pengaturan Penyelenggaraan Perhubungan;
2. Merumuskan pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah berkaitan dengan Penyelenggaraan Perhubungan;
3. Merumuskan keterkaitan rancangan peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan dengan peraturan perundang-undangan lainnya;
4. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan dalam Raperda tentang Penyelenggaraan Perhubungan?

Kegunaan penyusunan Naskah Akademik Penyelenggaraan Perhubungan adalah sebagai acuan atau referensi penyusunan dan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah tentang penyelenggaraan perhubungan. Adapun tujuan disusunnya Peraturan Daerah tentang penyelenggaraan perhubungan yaitu :

1. mewujudkan penyelenggaraan perhubungan yang aman, selamat, tertib dan teratur, lancar, cepat, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan daerah dengan biaya yang terjangkau;
2. mewujudkan transportasi yang ramah lingkungan;

3. mewujudkan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

1.4 Sasaran Penyusunan Naskah Akademik

Sasaran dari pelaksanaan Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan adalah :

1. Diperolehnya berbagai dokumen rencana /hasil penelitian terkait dengan penyelenggaraan perhubungan.
2. Terumuskannya permasalahan yang dihadapi dalam menangani dan mengatur sektor transportasi di Kabupaten Brebes serta cara-cara mengatasi permasalahan tersebut.
3. Terumuskannya permasalahan hukum yang dihadapi sebagai alasan penetapan Raperda tentang penyelenggaraan perhubungan sebagai dasar hukum penyelesaian atau solusi permasalahan dalam penataan sektor transportasi di Kabupaten Brebes.
4. Terumuskannya pertimbangan landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan Raperda tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
5. Terumuskannya sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan dalam Raperda tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
6. Terumuskannya konten lokal terkait upaya peningkatan kualitas terhadap penyelenggaraan perhubungan yang aman, selamat, tertib dan teratur, lancar, cepat, nyaman dan efisien;
7. Terlaksananya rapat pembahasan sebagai upaya penyepakatan materi Naskah Akademik.

1.5 Metode Penyusunan Naskah Akademik

Penyusunan Naskah Akademik menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan pada dasarnya merupakan suatu kegiatan penelitian sehingga digunakan metode penyusunan Naskah Akademik yang berbasiskan metode penelitian hukum atau penelitian lain. Penelitian hukum dapat dilakukan melalui metode yuridis normative dan metode yuridis empiris. Metode yuridis empiris dikenal juga dengan penelitian sosiolegal. Metode yuridis normative dilakukan melalui studi pustaka yang menelaah (terutama) data sekunder yang berupa Peraturan Perundang-undangan, putusan pengadilan, perjanjian, kontrak, atau dokumen hukum lainnya, serta hasil penelitian, hasil pengkajian, dan referensi lainnya. Metode yuridis

normative dapat dilengkapi dengan wawancara, diskusi (focus group discussion), dan rapat dengar pendapat.

Metode penelitian lainnya adalah metode yuridis empiris atau sosiolegal yakni penelitian yang diawal dengan penelitian normatif atau penelaahan terhadap Peraturan Perundang-undangan (normatif) yang dilanjutkan dengan observasi yang mendalam melalui kebutuhan data Kabupaten Brebes untuk mendapatkan data factor nonhukum yang terkait dan berpengaruh terhadap Peraturan Perundang-undangan yang diteliti.

Penyusunan Naskah Akademik Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan pada prinsipnya menggunakan metode penelitian yuridis normatif. Penelitian hukum yuridis normatif dengan cara menggabungkan metode pengumpulan data yaitu menelaah Undang-Undang dan meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder untuk menemukan bagaimana suatu aturan hukum berlaku di tengah masyarakat atau bagaimana masyarakat memberlakukan suatu aturan hukum³.

Metode pendekatan yang digunakan adalah yuridis normatif yaitu mengkaji, menelusuri, dan meneliti data baik berupa bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang terkait dengan Penyelenggaraan Perhubungan dan bahan hukum sekunder berupa literature dan bahan kepustakaan lainnya yang terkait dengan materi kajian mengenai Penyelenggaraan Perhubungan.

³ Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2008

BAB II

KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTEK EMPIRIS

2.1 Kajian Teoritis

2.1.1 Pengertian dan Substansi terkait Penyelenggaraan Perhubungan

Perhubungan adalah suatu tataran sistem penyelenggaraan transportasi darat maupun perairan yang saling berkaitan satu sama lain dan berintegrasi secara keseluruhan dengan ruang lalu lintas (jalan, jembatan, dan atau rel) yang berada di bawah sistem otonomi daerah. Pengertian beberapa terminologi yang berkaitan dengan penyelenggaraan perhubungan dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Daerah adalah Kabupaten Brebes.
2. Pemerintah Daerah adalah Bupati sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
3. Bupati adalah Bupati Brebes.
4. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang selanjutnya disingkat DPRD, adalah Lembaga Perwakilan Rakyat Daerah yang berkedudukan sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.
5. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu kepala daerah dan DPRD dalam penyelenggaraan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
6. Dinas adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes.
7. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes.
8. Rencana Induk Transportasi adalah dokumen yang memuat perencanaan, pengaturan, pembangunan, pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

9. Penyelenggaraan Perhubungan adalah semua yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, pelayaran dan/atau cara orang atau negara dan sebagainya berhubungan satu dengan yang lain untuk dimanfaatkan dalam pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya dengan menggunakan sarana transportasi.
10. Sarana transportasi adalah sarana yang dimanfaatkan untuk pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya berupa kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor, kereta api, kapal, dan/atau pesawat terbang.
11. Pelayanan transportasi adalah jasa yang dihasilkan oleh penyedia jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi.
12. Jaringan pelayanan transportasi adalah susunan ruterute pelayanan transportasi yang membentuk satu kesatuan hubungan.
13. Jaringan prasarana transportasi adalah serangkaian simpul yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan.
14. Ruang lalu lintas adalah suatu ruang gerak sarana transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas untuk mendukung keselamatan dan kelancaran
15. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri transportasi.
16. Simpul transportasi adalah suatu tempat yang berfungsi untuk kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, membongkar dan memuat barang, mengatur perjalanan serta tempat perpindahan intramoda dan antarmoda yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
17. Sistem Lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.
18. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.
19. Angkutan adalah perpindahan orang dan /atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

20. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
21. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah ruang lalu lintas jalan, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi rambu, marka, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan;
22. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
23. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali Jalan rel dan Jalan kabel.
24. Bangunan pelengkap jalan adalah jembatan, terowongan, ponton, lintas atas, lintas bawah, tempat parkir, gorong-gorong, tembok penahan, dan saluran tepi jalan yang dibangun sesuai dengan persyaratan teknis.
25. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.
26. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di Jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
27. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.
28. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau ditarik oleh hewan.
29. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk Angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
30. Rencana Umum Jaringan Trayek adalah dokumen yang memuat rencana jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor dalam satu kesatuan jaringan.

31. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
32. Trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus umum yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadual atau tidak berjadual.
33. Subsidi adalah bantuan biaya pengoperasian untuk angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu yang secara finansial belum menguntungkan, termasuk trayek angkutan perintis.
34. Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
35. Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
36. Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
37. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
38. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
39. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
40. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.

41. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
42. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.
43. Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan.
44. Analisis Dampak Lalu Lintas adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak Lalu Lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil Analisis Dampak Lalu Lintas.
45. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya disingkat Forum, adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.
46. Pengujian Kendaraan Bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian atau komponen kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.
47. Persyaratan Teknis adalah persyaratan tentang susunan, peralatan, perlengkapan, ukuran, bentuk, karoseri, pemuatan, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, emisi gas buang, penggunaan, penggandengan dan penempelan kendaraan bermotor.
48. Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan.
49. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.

50. Retribusi Pengendalian Lalu Lintas adalah pungutan atas penggunaan ruas jalan tertentu, koridor tertentu, kawasan tertentu pada waktu tertentu, dan tingkat kepadatan tertentu.
51. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan serta keamanan dan keselamatan pelayaran.
52. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
53. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
54. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin atau ditunda termasuk kendaraan air yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung tidak berpindah-pindah.
55. Daerah Lingkungan Kerja adalah wilayah pada kantor induk, unit pelayanan uji berkala kendaraan bermotor, terminal, terminal khusus, pelabuhan, dan dermaga yang digunakan secara langsung untuk kegiatan kedinasan.
56. Daerah Lingkungan Kepentingan adalah wilayah di sekeliling Daerah Lingkungan Kerja yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan kantor induk, unit pelayanan uji berkala kendaraan bermotor, terminal, terminal khusus, pelabuhan, dan dermaga.
57. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.
58. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, Perseroan Terbatas, atau Koperasi.

59. Penyidik adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.
60. Kawasan tertentu adalah wilayah aktivitas Kabupaten yang merupakan kelompok dari beberapa aktivitas sejenis dan / atau kepentingan sejenis.
61. Kawasan Aglomerasi adalah wilayah aktivitas kabupaten dan / atau kota yang telah diperpanjang yang terdiri dari pusat kegiatan yang padat, saling terhubung dengan kabupaten dan / atau kota lainnya secara berkesinambungan.

2.1.2 Teori-teori Terkait Penyelenggaraan Perhubungan

2.1.2.1 Pengertian Transportasi

Kebutuhan akan transportasi timbul dari kebutuhan manusia. Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan yang memungkinkan perpindahan barang dan atau manusia dari suatu tempat ke tempat lain. Setiap transportasi mengakibatkan terjadinya perpindahan dan pergerakan yang berarti terjadi lalu lintas. Sementara itu Morlock (1985) mendefinisikan transportasi sebagai suatu bagian integral dari fungsi masyarakat, karena menunjukkan hubungan yang erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari aktifitas produksi, hiburan, barang-barang, serta barang yang tersedia untuk konsumsi⁴.

Papacostas (1987) mengatakan bahwa di dalam sistem transportasi dapat digolongkan ke dalam empat kategori besar, yaitu⁵ :

1. Transportasi Darat :
 - a. Jalan Raya;
 - b. Jalan Kereta Api.
2. Transportasi Udara :
 - a. Domestik;
 - b. Internasional.
3. Transportasi Air :
 - a. Pedalaman;

⁴ Morlock, Edward K.,1985, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta

⁵ Papacostas. 1987. Fundamentals of transportation Engineering. Practice Hall.USA <http://e-journal.uajy.ac.id/7732/3/TA213706.pdf>

- b. Pesisir Pantai;
 - c. Laut.
4. Transportasi dalam Pipa Darat dan Laut :
- a. Minyak;
 - b. Gas.

Perpindahan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain membutuhkan sarana yaitu angkutan. Secara garis besar angkutan dapat dikategorikan menjadi dua bagian berdasarkan apa yang diangkut, yaitu angkutan barang dan angkutan penumpang.

Angkutan penumpang sendiri berdasarkan kepemilikan kendaraan bisa dipisahkan menjadi dua bagian, yaitu angkutan pribadi dan angkutan umum. Peranan transportasi tidak hanya untuk memperlancar arus barang dan mobilitas manusia, tetapi transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Untuk itu jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat. Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Demikianlah peranan transportasi tersebut menunjang pembangunan-pembangunan dasar perkembangan ekonomi⁶.

2.1.2.2 Masalah Transportasi

Perkembangan aktivitas mengakibatkan peningkatan beban pelayanan jalan sehingga dapat menimbulkan berbagai masalah lalu lintas, seperti kemacetan, kecelakaan dan lainnya. Penyebab terjadinya masalah lalu lintas, seperti kemacetan, kecelakaan dan lainnya. Penyebab terjadinya masalah lalu lintas (Perhubungan Darat, 1996 dalam Tamin, 1970:510) antara lain :

- a. Pertambahan penduduk di kota besar yang berkisar 4-5 % per tahun,
- b. Perkembangan kota yang tidak diikuti struktur guna lahan yang sesuai
- c. Tidak seimbang jaringan jalan, fasilitas lalu lintas dan angkutan dengan pertumbuhan jumlah kendaraan,
- d. Makin jauhnya jarak perjalanan karena masyarakat mengalami pergeseran

⁶ Nasution, 1996, Manajemen Transportasi, Ghalia Indonesia, Jakarta

tempat tinggalnya ke arah luar kota/pinggiran, sebagai akibat perkembangan aktivitas ekonomi di pusat kota,

- e. Penggunaan kendaraan pribadi yang kurang efektif
- f. Peran alat angkutan yang dapat melayani massa yang baik secara maksimal, seperti kereta api, kurang dimanfaatkan secara maksimal.

Permasalahan transportasi tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi.

Menurut Sukarto (2006) penyelesaian masalah transportasi di perkotaan merupakan interaksi antara transpor, tata guna lahan (land use), populasi penduduk dan kegiatan ekonomi di suatu wilayah perkotaan⁷. Sehingga transportasi sangat berhubungan dengan adanya pembangkitan ekonomi di suatu daerah perkotaan guna memacu perekonomian setempat, penciptaan lapangan kerja, dan untuk mengerakan kembali suatu daerah. Di dalam mengatasi permasalahan transportasi, Sukarto (2006) mengungkapkan bahwa untuk pemilihan moda transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah terbesar dan jarak yang terkecil. Dalam hal ini transportasi massal merupakan pilihan yang lebih baik dibandingkan transportasi individual⁸.

Penanganan terhadap permasalahan lalu lintas di atas dapat dilakukan salah satunya dengan manajemen lalu lintas (traffic management) sebagai salah satu langkah pengelolaan sistem transportasi. Pengelolaan sistem aktivitas (demand) dan sistem transportasi (supply) akan menentukan baik dan tidaknya lalu lintas yang ada. Seperti yang disampaikan oleh Wells (1975), karena menurutnya di dalam pemecahan transportasi dapat dilakukan sebagai berikut:

⁷ Sukarto, Haryono. 2006. Transportasi Perkotaan dan Lingkungan. Jurnal Teknik Sipil Vol.3 No.2

⁸ *Ibid*

1. Membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan;
2. Mengurangi tuntutan akan pergerakan dengan mengurangi jumlah armada yang menggunakan jalur transportasi; dan
3. Menggabungkan poin pertama dan kedua di atas, yaitu menggunakan prasarana transportasi yang ada secara optimum, membangun prasarana transportasi tambahan, dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan.

2.1.2.3 Peran dan Manfaat Transportasi

Tamin (1997:5) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan (2) sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang⁹.

Selain memahami peran dari transportasi di atas, aspek yang menjadi penting dari sektor transportasi adalah aksesibilitas, karena perlunya transportasi guna mendukung kedua peran yang disampaikan di atas sehingga akan memudahkan aksesibilitas orang dan barang. Dalam pendekatan transportasi, menurut Black (1981) aksesibilitas merupakan sebuah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna wilayah secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Sehingga, aksesibilitas merupakan suatu ukuran

⁹ Tamin, Ofyar Z. (1997:4-5). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung. Penerbit ITB

kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah”-nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan “mudah” atau “susah” merupakan pernyataan yang sifatnya sangat “subyektif” dan “kualitatif”, karena setiap orang memiliki persepsi yang berbeda-beda tentang mudah dan susah terhadap aksesibilitas yang mereka rasakan¹⁰.

Tamin (1997:52) mengungkapkan bahwa aksesibilitas dapat pula dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lain, maka dapat dikatakan memiliki aksesibilitas yang tinggi, demikian sebaliknya. Jadi suatu wilayah yang berbeda pasti memiliki aksesibilitas yang berbeda, karena aktivitas wilayah tersebut tersebar dalam sebuah ruang yang tidak merata. Akan tetapi sebuah lahan yang diperuntukan untuk bandar udara memiliki lokasi yang tidak sembarangan, sehingga lokasinya pun sangat jauh dari kota karena harus memperhatikan segi keamanan, pengembangan wilayah, dan lainnya. Aksesibilitas menuju bandara menjadi rendah karena lokasinya yang sangat jauh dari pusat kota, namun dapat diatasi dengan menyediakan sistem jaringan transportasi yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi. Artinya, saat ini ukuran aksesibilitas yang diukur berdasarkan jarak sudah tidak lagi digunakan, namun dapat diukur berdasarkan waktu tempuh¹¹.

Menurut Soesilo (1997) transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah¹²:

1. Penghematan biaya operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya,

¹⁰ Black, J.A. 1981. *Urban Transport Planning: Theory and Practice*, London, Cromm Helm

¹¹ Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB

¹² Soesilo, Nining I. (1999:11). *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia

penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu.

2. Penghematan waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghemata waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian untuk satu usaha jasa saja; dan dapat pula dihitung dengan tambahan waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat. Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari jumlah pekerja yang menggunakan fasilitas tersebut. Manfaat penghematan waktu untuk barang terutama dilihat pada barang-barang yang cepat turun nilainya jika tidak segera sampai di pasar, seperti sayur-sayuran, buah-buahan dan ikan. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal (modal atas modal kerja) sehubungan dengan pengadaan persediaan.

3. Pengurangan kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan-perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan

produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

5. Manfaat tidak langsung

Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan terjadi pemerataan pendapatan dan prestise, sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif.

2.1.2.4 Teori dan Pengaturan terkait Perencanaan Transportasi Kota

A. Proses Generik Perencanaan Transportasi

Perencanaan berasal dari kata rencana, yang artinya rancangan atau rangka sesuatu yang akan dikerjakan. Dari pengertian sederhana tersebut dapat diuraikan beberapa komponen penting, yakni tujuan (apa yang ingin dicapai), kegiatan (tindakan-tindakan untuk merealisasikan tujuan) dan waktu (kapan bilamana kegiatan tersebut hendak dilakukan). Apapun yang direncanakan tentu saja merupakan tindakan-tindakan dimasa depan (untuk masa depan)¹³. Dengan demikian suatu perencanaan bisa dipahami sebagai respon (reaksi) terhadap masa depan. Defenisi perencanaan dapat diartikan hubungan antara apa yang ada sekarang (what is) dengan bagaimana seharusnya (what should be) yang bertalian dengan kebutuhan penentuan tujuan, prioritas program, dan alokasi sumber¹⁴.

Perencanaan dapat dilakukan dalam berbagai bidang, salah satunya merupakan perencanaan pembangunan terkait dengan kebijaksanaan pembangunan maka pemerintah berperan sebagai pendorong pembangunan, ini terkait dengan defenisi perencanaan yang merupakan upaya institusi publik untuk membuat arah kebijakan pembangunan yang harus dilakukan disebuah wilayah baik di negara maupun daerah dengan didasarkan keunggulan dan kelemahan yang di miliki oleh wilayah tersebut.

¹³ Abe, Alexander. 2005. Perencanaan Daerah Partisipatif. Yogyakarta : Pustaka Joja Mandiri

¹⁴ Uno Hamzah B. 2006. Perencanaan Pemberian Pembelajaran. Jakarta : Bumi Aksara

Fungsi perencanaan itu merupakan sebagai usaha persiapan yang sistematis tentang berbagai kegiatan yang perlu dilaksanakan dalam rangka mencapai tujuan. Perencanaan ialah perumusan tujuan prosedur, metode dan jadwal pelaksanaannya, didalamnya termasuk ramalan tentang kondisi dimasa akan datang dan perkiraan akibat dari perencanaan terhadap kondisi tersebut. Rencana pembangunan hendaknya dapat pula menimbulkan solidaritas nasional dan solidaritas sosial, keterlibatan dalam memikul beban dan tanggung jawab.

Transportasi didefinisikan sebagai segala kegiatan perpindahan orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Adapun tujuan mendasar transportasi adalah untuk menyediakan akses yang efisien untuk berbagai aktivitas dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidup manusia. Dengan demikian tujuan umum perencanaan transportasi adalah untuk mengakomodasikan kebutuhan hidup manusia akan kemudahan untuk bergerak¹⁵. Selain itu, Tamin menyebutkan tujuan dasar perencanaan transportasi adalah memperkirakan jumlah serta lokasi kebutuhan akan transportasi (misalnya menentukan total pergerakan baik untuk angkutan umum maupun pribadi) pada masa mendatang. Sistem transportasi memerlukan perencanaan berkesinambungan untuk menjamin kebutuhan masyarakat akan mobilitas tersedia dan terawat dengan biaya sosial ekonomi dan lingkungan pada tingkat yang dapat diterima sesuai dengan kemampuan yang ada.

Perencanaan dimulahi dengan menetapkan tujuan (objectives) yang hendak dicapai, berikut dengan ukuran (indicators) dari pencapaian tujuan tersebut. Misalnya: dari visi suatu kota dapat ditetapkan tujuan penyelenggaraan transportasinya berikut dengan indikator pencapaiannya: misalnya biaya transportasi yang terjangkau, jaringan angkutan yang merata, transportasi yang ramah lingkungan, dsb.

¹⁵ Edward K. Morlock. 1985. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Erlangga

Tujuan/indikator tersebut diatas digunakan untuk mengidentifikasi masalah (assess problems) yang ada saat ini dan di masa datang sesuai dengan kemungkinan skenario yang mungkin terjadi (scenarios), misalnya skenario pertumbuhan ekonomi, skenario tata ruang, dan sebagainya. Teridentifikasinya masalah tersebut, akan memunculkan sejumlah alternatif instrumen perencanaan yang mungkin dilakukan untuk menyelesaikan masalah tersebut (possible instruments), misalnya melalui instrumen tarif (insentif atau sebaliknya), manajemen (lalulintas, operasional, perusahaan), investasi (ekspansi kapasitas dan teknologi), dsb.

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

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

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

B. Hubungan Transportasi dan Tata Ruang

Kebijakan mengenai tata ruang sangat erat kaitannya dengan kebijakan transportasi. Ruang merupakan kegiatan yang ditempatkan atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan system jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang kegiatan dengan ruang kegiatan lainnya. Bila akses transportasi ke suatu ruang kegiatan (persil lahan) diperbaiki, ruang kegiatan tersebut akan menjadi lebih menarik, dan biasanya menjadi lebih berkembang. Dengan berkembangnya ruang kegiatan tersebut, meningkat pula kebutuhan akan transportasi.

Sebagaimana telah diketahui bersama, kondisi tata ruang kota perlu diperhatikan dalam perumusan kebijakan transportasi. Dengan kondisi tata ruang kota dan pola persebaran aktifitas di dalam batas kota adalah pembangunan yang telah berlangsung sejak lama. Sistem transportasi saat ini perlu melayani berbagai macam struktur kota, dimana sebagian telah berevolusi dari moda transportasi sebelumnya, dan menjadi hambatan bagi kondisi lalu lintas saat ini.

Sistem transportasi adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman yang terdiri dari jaringan transportasi, jaringan pelayanan, jaringan prasarana, ruang lalu lintas, simpul transportasi, dan moda transportasi dengan tujuan terwujudnya transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus mengerakan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, serta mendukung pengembangan wilayah¹⁶. Selain itu, sistem transportasi adalah bentuk keterkaitan dan keterkaitan yang integral antara berbagai

¹⁶ Adisasmita, Sakti Adj. 2011. Jaringan Transportasi. Yogyakarta. Graha Ilmu

variabel dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain, dengan tujuan mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut.

Sistem transportasi memiliki keterkaitan dengan 2 elemen lainnya yaitu sistem kegiatan yakni pola ekonomi dan sosial serta lalu lintas dalam sistem transportasi itu sendiri, misalnya asal-tujuan, rute dan volume lalu lintas. Hubungan diantara ketiga elemen tersebut didefinisikan dalam angka 1, 2, dan 3 yang menyatakan bahwa:

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

Hubungan interaktif antara ketiga sistem tersebut akan berlangsung sepanjang waktu. Permasalahan umumnya disebabkan oleh gangguan kelancaran interaksi diantara elemen-elemen tersebut, misalnya: keterlambatan atau ketidaktepatan antisipasi sistem transportasi untuk mengikuti perkembangan sistem aktivitas, dan sebaliknya. Oleh karena itu dalam perencanaan transportasi kota pemahaman interaksi pada sistem tersebut sangat diperlukan agar diperoleh identifikasi masalah dan solusi yang tepat.

C. Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat Pelayanan Jalan (Level Of Service) merupakan suatu ukuran yang menggambarkan kondisi suatu jalan dalam melayani kendaraan yang melewatinya. Nilainya akan berubah seiring dengan adanya peningkatan volume lalu lintas di ruas jalan tersebut dan perubahan kondisi geometrik jalan. *Level of service* ini ditentukan sebagai suatu parameter terkait mengenai hubungan antara kecepatan, kepadatan dan tingkat pelayanan arus lalu lintas.

Q/C ratio merupakan suatu perbandingan antara besarnya nilai volume dengan besarnya nilai kapasitas dari suatu jalan, dimana volume lalu lintas merupakan banyaknya jumlah kendaraan yang lewat dalam suatu arah jalan persatuan waktu per-lajur. Sedangkan kapasitas adalah kemampuan suatu jalan untuk melewatkan kendaraan selama periode waktu tertentu. Dalam MKJI, tingkat pelayanan suatu jalan dinyatakan dalam derajat kejenuhan atau degree of saturation (DS). Derajat kejenuhan sama dengan Q/C ratio dalam Highway Capacity Manual (HCM). Besarnya derajat kejenuhan ini merupakan ratio perbandingan antara Volume dengan Kapasitas, yaitu :

$$DS = Q/C$$

Dimana :

DS : Derajat Kejenuhan (Degree of saturation)

Q = volume lalu lintas jalan (smp/jam)

C = kapasitas jalan (smp/jam)

Besarnya Q/C ratio dan derajat kejenuhan berkisar antara 0.2 – 1.00, dengan ambang batas untuk kondisi lalu lintas normal sebesar 0.85. Namun untuk kondisi jalan di daerah urban atau perkotaan terkadang dapat mencapai nilai lebih dari 1. Hal ini tentunya dikarenakan jumlah kendaraan di jalan yang sudah tidak tertampung lagi. Besarnya Q/C ratio yang > 1 biasanya digambarkan dengan kondisi kemacetan lalu lintas.

Ada beberapa aspek yang dapat mempengaruhi kinerja jaringan yang biasa disebut tingkat pelayanan. Aspek-aspek penting dalam tingkat pelayanan jalan : , antara lain adalah : waktu perjalanan (atau kecepatan),

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

D. Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi

Dalam Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, definisi jalan adalah “Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel”. Sedangkan berdasarkan UU RI No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang diundangkan setelah UU No 38 mendefinisikan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

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

- a. Jalan Arteri adalah jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
- b. Jalan Kolektor adalah jalan yang melayani angkutan pengumpulan/pembagian (menuju suatu tempat atau keluar dari suatu

tempat) dengan ciri-ciri perjalanan sedang, kecepatan sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

- c. Jalan Lokal adalah jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi dan memungkinkan untuk jaringan lain yang lebih kecil dan sifatnya hanya melayani kebutuhan pelayanan tertentu atau tidak untuk lalu lintas (jalan buntu atau cul de sac).

Berdasarkan fungsinya, jalan dibagi menjadi¹⁷:

- a. Arteri Primer

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

- b. Arteri Sekunder

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

- c. Kolektor Primer

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

- d. Kolektor Sekunder

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

- e. Lokal Primer

Jalan yang menghubungkan persil dengan kota pada semua jenjang.

- f. Lokal Sekunder

Jalan yang menghubungkan permukiman dengan semua kawasan sekunder.

E. Jalan Lalu Lintas Wajib Dilengkapi dengan Perlengkapan Jalan

¹⁷ Warpani P. Suwardjoko.2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bandung : Penerbit ITB

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

a. Rambu Lalu Lintas

Rambu lalu lintas terdiri dari Rambu Peringatan adalah rambu yang memberikan petunjuk kepada pemakai jalan mengenai bahaya yang akan dihadapi serta memberitahukan sifat bahaya tersebut, Rambu Larangan dan Rambu Perintah adalah rambu yang memberikan petunjuk yang harus dipatuhi oleh pemakai jalan mengenai kewajiban, prioritas, batasan atau larangan, rambu Petunjuk adalah rambu yang memberikan petunjuk kepada pemakai jalan mengenai arah, tempat dan informasi, yang meliputi rambu pendahuluan, rambu jurusan (arah), rambu penegasan, rambu petunjuk batas wilayah dan rambu lain yang memberikan keterangan serta fasilitas yang bermanfaat bagi pemakai jalan. Pada rambu sering diberi papan tambahan, papan Tambahan adalah papan yang memberikan penjelasan lebih lanjut dari suatu rambu yang berisi ketentuan waktu, jarak, jenis kendaraan dan ketentuan lainnya yang dipasang untuk melengkapi rambu lalu-lintas jalan.

Prinsip Perambuan dan marka bahwa rambu tidak selalu merupakan solusi bagi seorang engineering dari seluruh permasalahan keselamatan. Sebagai contoh persimpangan yang berbahaya mungkin lebih baik ditangani dengan memperbaiki ketentuan wilayah berbahaya itu sendiri, daripada dengan rambu peringatan selain itu Rambu dan marka jarang digunakan untuk penyelesaian masalah karena kondisi geometri yang buruk dan membingungkan. Pengaturan kembali geometri jalan mungkin akan lebih masuk akal dan lebih baik untuk penanganan

Faktor kecelakaan terjadi karena pengemudi bereaksi terhadap kondisi jalan dan lingkungannya dalam beraktifitas mengemudi. Salah satu upaya mengurangi defisiensi jalan dan

lingkungannya agar dapat mencegah timbulnya kecelakaan adalah dengan memasang delineasi yang baik dan benar, Delineasi merupakan pola informasi yang terstruktur untuk menuntun pergerakan kendaraan secara berkeselamatan pada sepenggal jalan, baik untuk kondisi siang dan malam maupun dalam kondisi kering dan basah. Delineasi yang efektif dapat memperbaiki efisiensi dan keselamatan sistem jalan raya melalui perbaikan-perbaikan: informasi bagi pengemudi, kenyamanan mengemudi dan arus lalu lintas.

Tipe Deliniasi :

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

b. Marka Jalan

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

Type marka :

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

c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas

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

Manfaat APILL adalah :

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

Sistem Pengaturan APILL adalah sebagai berikut:

- 1) Manual, yaitu digerakkan oleh manusia (Manual Actuated Traffic Light Controller):

- a. Full manual : perpindahan nyala lampu secara penuh dilakukan secara manual;
 - b. Semi manual : Telah mempunyai program tetap, namun penyalaaan lampu hijau dapat diatur secara manual oleh petugas;
- 2) Kontrol dengan waktu tetap (Pre-timed)

Kontrol ini mempunyai pengaturan waktu hijau yang telah ditentukan sebelumnya.

- 3) Vehicle Actuated

Waktu Hijau sesuai volume arus lalu lintas yang melalui detector kendaraan untuk memperkecil waktu tunggu, kesulitan koordinasi

- 4) Semi Vehicle Actuated

Waktu Hijau minimum yang tetap untuk semua fase (Fixed time), sesuai dengan keadaan lalu lintas, waktu minimum dapat diperpanjang hingga mencapai waktu maksimum dan dipergunakan pada jalan-jalan yang tidak simetris beban lalu lintasnya

- 5) Sistem Koordinasi, Gelombang Hijau (Green Waves).

Sistem koordinasi adalah pengabungan beberapa APILL yang berdekatan sehingga kendaraan yang berada dalam sistem tersebut akan selalu mendapat nyala hijau (green waves).

- a. Mengabungkan beberapa APILL yang berdiri sendiri (isolated)
- b. Kecepatan tertentu dan tetap

- 6) Sistem Koordinasi, Gelombang Hijau (Green Waves).

Sistem koordinasi adalah pengabungan beberapa APILL yang berdekatan sehingga kendaraan yang berada dalam sistem tersebut akan selalu mendapat nyala hijau (green waves).

- a. Mengabungkan beberapa APILL yang berdiri sendiri (isolated)
- b. Kecepatan tertentu dan tetap

Cara Menghitung APILL adalah sebagai berikut:

- 1) Arus Jenuh Tingkat arus maksimum pada suatu kaki persimpangan. Jika lampu pengatur lalu lintas terus menerus menyala hijau.

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

we = lebar efektif kaki persimpangan (m)

Faktor-Faktor Koreksi Arus Jenuh :

- a. Faktor ukuran kota (Cs) ;
- b. Faktor gesekan samping (Sf) ;
- c. Faktor kelandaian (G) ;
- d. Faktor kendaraan parkir (P) ;
- e. Faktor kendaraan belok kanan (RT) ;
- f. Faktor kendaraan belok kiri (LT)

2) Perbandingan Volume dan Kapasitas

$$Y = Q / S$$

Q = volume lalu lintas per jam (smp)

S = kapasitas jalan (smp)

3) Waktu Hilang Total waktu dimana waktu siklus tidak digunakan secara efektif oleh gerakan kendaraan.

- a. Waktu semua merah, ditambah
- b. Hilangnya waktu pada permulaan dan akhir periode hijau, diasumsikan selama 2 detik.

4) Penetapan waktu siklus

- a. Waktu siklus minimal

$$C1_{\min} = L / 1 - IFR \text{ (detik)}$$

- b. Waktu siklus optimal

$$C_o = 1,5 L + 5 / 1 - IFR \text{ (detik)}$$

L = total waktu hilang setiap fase = nl + R

n = jumlah fase

l = waktu hilang tiap fase, diasumsikan 3 detik

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

Contoh perhitungan

Volume dan Kapasitas masing-masing kaki

	Utara	Selatan	Timur	Barat
Q (smp)	650	600	1400	1500
S (smp)	1850	1900	3850	3850
y (Q/S)	0,35	0,32	0,36	0,39

0,35 **Yi max** 0,39

$$\Sigma Y \text{ max} = \text{IFR} \leftarrow 0,74$$

$$L = nl + R = (2 \times 3) + 3 = 9 \text{ detik}$$



$$Co = \frac{1,5L + 5}{1 - \text{IFR}} = \frac{1,5(9) + 5}{1 - 0,74} = 71 \text{ det}$$

Perhitungan waktu hijau

$$\begin{aligned} > \text{Hus} &= \frac{Y_{us \text{ max}}}{\text{IFR}} \times (Co - L) \text{ det} - 1 \\ &= \frac{0,35}{0,74} \times (71 - 9) \text{ det} - 1 = 28 \text{ det} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} > \text{HTB} &= \frac{Y_{TB \text{ max}}}{\text{IFR}} \times (Co - L) \text{ det} - 1 \\ &= \frac{0,39}{0,74} \times (71 - 9) \text{ det} - 1 = 32 \text{ det} \end{aligned}$$

d. alat penerangan Jalan

Lampu jalan atau dikenal juga sebagai Penerangan Jalan Umum (PJU) adalah lampu yang digunakan untuk penerangan jalan di malam hari sehingga mempermudah pejalan kaki, pesepeda dan pengendara kendaraan dapat melihat dengan lebih jelas jalan/medan yang akan dilalui pada malam hari, sehingga dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas dan keamanan dari para pengguna jalan dari kegiatan/aksi kriminal. Clarke menyebutkan

bahwa *better lighting will deter offenders who benefit from the cover of darkness* atau dalam bahasa Indonesia: penerangan (jalan) yang lebih baik akan menghalangi penyerang yang mengambil manfaat dari kegelapan malam¹⁸.

Penerangan jalan di kawasan perkotaan mempunyai fungsi antara lain :

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

Alternatif sumber listrik penerangan jalan antara lain:

- 1) sinar surya

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

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

¹⁸ Ronald V. Clark. 2008. *Improving Street Lighting to Reduce Crime in Residential Area, Problem-Oriented Guides for Polic*, Washington,

menghemat biaya operasional untuk ongkos jasa penggantian bola lampunya saja.

2) Tenaga angin

Pendekatan lain dalam membangkitkan listrik untuk penerangan jalan di daerah yang jauh dari jaringan listrik adalah dengan tenaga angin yang memutar kincir yang selanjutnya memutar generator untuk menghasilkan listrik untuk menghidupkan lampu jalan. Sistem ini cocok untuk daerah yang anginnnya ada sepanjang hari.

Pertimbangan keekonomian dalam perencanaan penerangan jalan merupakan hal utama yang diperhatikan, oleh karena itu perlu ditetapkan kriteria yang digunakan sebagai basis dalam perencanaan penerangan jalan.

Kriteria yang digunakan pada perencanaan penerangan jalan terkait dengan kriteria sebagai berikut ini :

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

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

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

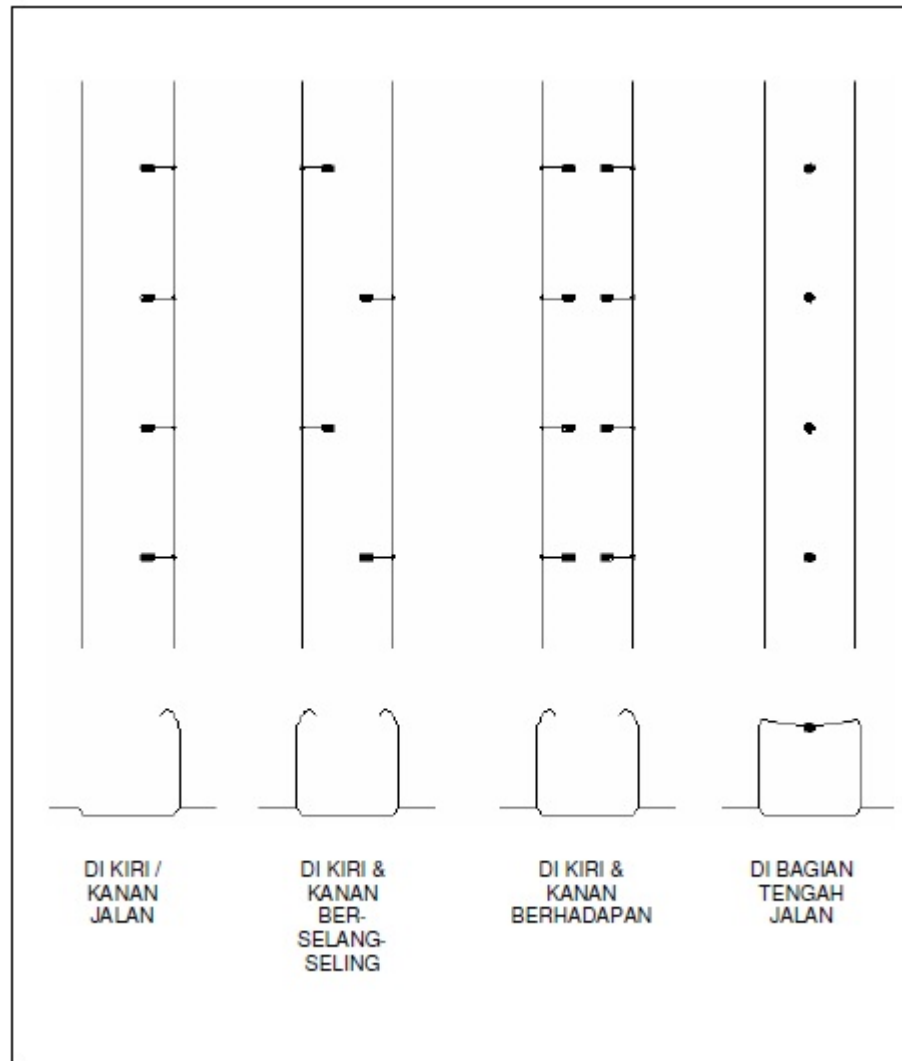
Jenis lampu penerangan jalan ditinjau dari karakteristik dan penggunaannya secara umum dapat dilihat dalam Tabe berikut:

Tabel 2. 1 Jenis lampu penerangan jalan ditinjau dari karakteristik dan penggunaannya

Jenis Lampu	Efisiensi rata-rata (lumen/watt)	Umur rencana rata-rata (jam)	Daya (watt)	Pengaruh thd warna obyek	Keterangan
Lampu tabung <i>fluorescent</i> tekanan rendah	60 – 70	8.000 – 10.000	18 - 20; 36 - 40	Sedang	<ul style="list-style-type: none"> - untuk jalan kolektor dan lokal; - efisiensi cukup tinggi tetapi berumur pendek; - jenis lampu ini masih dapat digunakan untuk hal-hal yang terbatas.
Lampu gas merkuri tekanan tinggi (MBF/U)	50 – 55	16.000 – 24.000	125; 250; 400; 700	Sedang	<ul style="list-style-type: none"> - untuk jalan kolektor, lokal dan persimpangan; - efisiensi rendah, umur panjang dan ukuran lampu kecil; - jenis lampu ini masih dapat digunakan secara terbatas.
Lampu gas sodium bertekanan rendah (SOX)	100 - 200	8.000 - 10.000	90; 180	Sangat buruk	<ul style="list-style-type: none"> - untuk jalan kolektor, lokal, persimpangan, penyeberangan, terowongan, tempat peristirahatan (<i>rest area</i>); - efisiensi sangat tinggi, umur cukup panjang, ukuran lampu besar sehingga sulit untuk mengontrol cahayanya dan cahaya lampu sangat buruk karena warna kuning; - Jenis lampu ini dianjurkan digunakan karena faktor efisiensinya yang sangat tinggi.
Lampu gas sodium tekanan tinggi (SON)	110	12.000 - 20.000	150; 250; 400	Buruk	<ul style="list-style-type: none"> - Untuk jalan tol, arteri, kolektor, persimpangan besar/luas dan <i>interchange</i>; - efisiensi tinggi, umur sangat panjang, ukuran lampu kecil, sehingga mudah pengontrolan cahayanya; - Jenis lampu ini sangat baik dan sangat dianjurkan untuk digunakan.

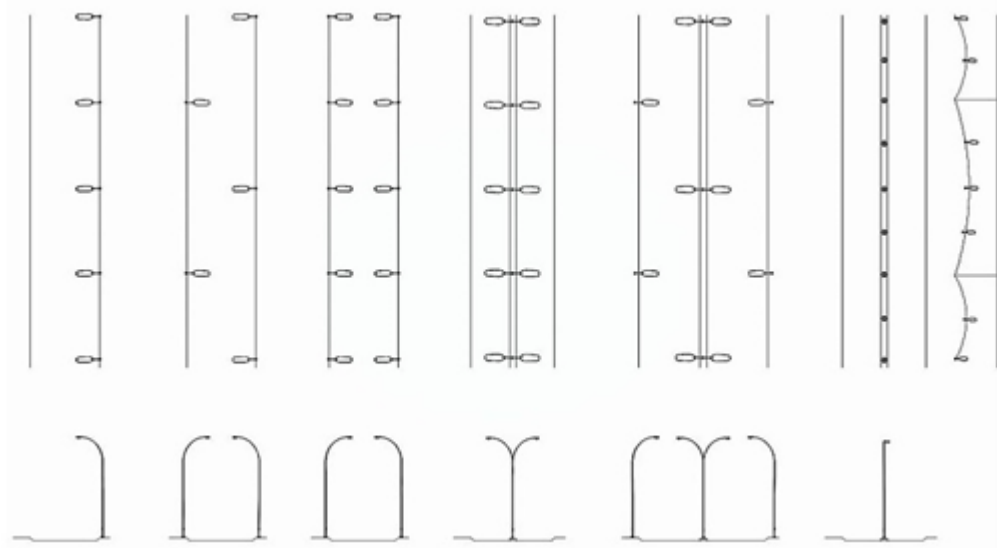
Penempatan lampu jalan

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



Gambar 2. 1 Tipikal Lampu Penerangan Jalan Berdasarkan Pemilihan Letak Pada Jalan Satu Arah

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



Gambar 2. 2 Tipikal Lampu Penerangan Jalan Berdasarkan Pemilihan Letak Pada Jalan Dua Arah

e. alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan

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

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

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

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

f. alat pengawasan dan pengamanan Jalan

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

1. alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau
 2. alat penimbangan yang dapat dipindahkan.
- g. fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat

Istilah pedestrian atau pejalan kaki berasal dari bahasa Yunani *pedester/ pedestris* yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki. Pedestrian juga berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki . Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Jadi jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki¹⁹. Jalur pedestrian pada saat sekarang dapat berupa trotoar, pavement, sidewalk, pathway, plaza dan mall.

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

¹⁹ Rubenstein, Harvey M. 1992. *Pedestrian Malls, Streetcapes, and Urban Spaces*. John Wiley and Sons:USA

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

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

Fasilitas pejalan kaki juga mencakup fasilitas untuk orang dengan kebutuhan khusus termasuk di dalamnya orang yang berjalan dengan alat bantu tanpa halangan. Kebutuhan dari pejalan kaki dengan kebutuhan khusus sangatlah tergantung dari lebar alat bantu yang digunakan oleh

pejalan kaki berkebutuhan khusus tersebut. Adapun perhitungan lebar jalur pejalan kaki (trotoar) berdasarkan Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki dalam Surat Edaran Menteri PUPR²⁰ ditampilkan dalam rumus sebagai berikut :

$$W = \frac{V}{35} + N$$

Keterangan:

W adalah lebar efektif minimum trotoar (m)

V adalah volume pejalan kaki rencana/dua arah (orang/meter/menit)

N adalah lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (meter),

Bila pada trotoar akan ditambah fasilitas tambahan, maka dimensi trotoar yang seyogianya disediakan pada tabel di bawah ini.

Tabel 2. 2 Dimensi Trotoar Bila Ditambah Fasilitas Tambahan

Lokasi		Arus pejalan kaki maksimum	Zona				Dimensi Total (pembulatan)
			Kerb	Jalur fasilitas	Lebar efektif	Bagian depan gedung	
Jalan Arteri	Pusat kota (CBD)	80 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75 – 3,75 m	0,75 m	5 – 6 m
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Kolektor	Pusat kota (CBD)	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,9 m	2 – 2,75 m	0,35 m	3,5 – 4 m
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Lokal		50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m
Jalan lokal dan lingkungan (wilayah perumahan)		35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m

Keterangan :

Bila kondisi lahan eksisting memiliki keterbatasan ruang dengan arus pejalan kaki maksimum pada jam puncak < 50 pejalan kaki/menit, lebar dapat disesuaikan dengan justifikasi yang memadai dengan memperhatikan kebutuhan lebar jalur minimum pejalan kaki.

²⁰ SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki

Kebutuhan Minimum jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan berdasarkan tata guna lahan, fungsi dan tipe jalan dapat dilihat pada tabel dibawah ini²¹.

Tabel 2. 3 Kebutuhan Minimum Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan Berdasarkan Tata Guna Lahan, Fungsi Dan Tipe Jalan

Fungsi jalan	Sistem jalan	Batas kecepatan operasional lalu lintas (km/jam)	Tipe jalan	Jenis jalur pejalan kaki	Jenis penyeberangan
Arteri & kolektor	Primer	≤40	2/2 Tak terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	sebidang dengan APILL (<i>pelican crossing</i>) atau tak sebidang
		≤40	4/2 tak Terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	tidak sebidang (jembatan atau terowongan) atau sebidang pada persimpangan dengan APILL
		≤60	4/2 Terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus (berbeda dengan 6/2)	tidak sebidang (jembatan atau terowongan) atau sebidang pada persimpangan dengan APILL
		≤80	6/2 Terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus (berbeda dengan 4/2)	tidak sebidang (jembatan atau terowongan) atau sebidang pada persimpangan dengan APILL
Lokal		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang (<i>zebra cross, pedestrian platform</i>)
Arteri & kolektor	Sekunder	≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar atau bahu diperkeras	sebidang (<i>zebra cross, pedestrian platform</i>)
		≤30	4/2 tak Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (<i>pelican crossing</i>), sebidang dengan petugas pengatur penyeberangan atau tak sebidang
		≤30	4/2 Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (<i>pelican crossing</i>) dengan lapak tunggu atau tak sebidang
Lokal		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang (<i>zebra cross, pedestrian platform</i>)

Keterangan: Jalan merupakan jalan dengan sistem sekunder atau primer yang melintasi kawasan perkotaan.

²¹ SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki

Angkutan pedesaan merupakan salah satu sarana transportasi umum yang penting untuk mendukung aktifitas dan mobilitas penduduk, serta mempercepat pemerataan hasil pembangunan terutama pada daerah-daerah pinggiran. Namun permintaan terhadap angkutan pedesaan setiap tahunnya mengalami penurunan. Permasalahan pokok yang dihadapi adalah semakin menurunnya pelayanan yang diberikan. Sehingga masyarakat pedesaan berpindah ke sepeda motor dengan beberapa kelebihan yang dimilikinya seperti harga yang terjangkau, efektifitas, dan efisiensi.

Angkutan pedesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari terminal dan ke terminal tipe C. Ciri utama lain yang membedakan angkutan pedesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan²².

Acuan utama dalam penyelenggaraan angkutan Pedesaan di Kabupaten Brebes, sebagai bagian dari sistem transportasi jalan, adalah Undang-undang Nomor 22 Tahun 2006 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan berikut dengan peraturan pelaksanaannya.

Terkait dengan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan umum maka dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2006 disampaikan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dapat dilaksanakan dalam trayek tetap atau tidak dalam trayek. Dalam prakteknya jenis angkutan dalam trayek (angkot dan bus) lebih dominan perannya dibandingkan dengan yang tidak dalam trayek (taksi, mobil sewaan, dll). Hal ini terkait dengan efisiensi dalam pelayanan angkutan dan kemampuan membayar (ability to pay) dari masyarakat.

G. Penyelenggaraan Angkutan Orang

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan

²² Warpani, P. Suwardjoko (2020). Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung : Penerbit ITB

barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang). Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum harus diperhatikan faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan adalah sebagai berikut:

1. Pola pergerakan penumpang angkutan umum.

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.

2. Kepadatan penduduk.

Salah satu faktor yang menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

3. Daerah pelayanan.

Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang

ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

4. Karakteristik jaringan.

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada.

H. Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak Dalam Trayek dengan Penggunaan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi

Transportasi berasal dari kata transportation, dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan, yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula berarti suatu proses pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut, maupun udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin. Bisa juga di artikan sebagai kegiatan mengangkut dan memindahkan muatan (barang dan orang/manusia) dari satu tempat (tempat asal) ketempat lainnya (tempat tujuan)²³.

Perkembangan teknologi terus memberikan manfaat bagi tumbuh kembangnya pemikiran-pemikiran baru, meski bagaikan pisau bermata dua dalam pemanfaatannya²⁴, namun setiap sisinya dapat memberikan dorongan dalam bentuk memikirkan pengembangan dan penanggulangan. Perbuatan hukum baru dalam masyarakat terus berkembang demi menggapai tujuannya yaitu mewujudkan kepentingannya dengan cara efektif dan efisien yang terkadang menimbulkan perilaku yang tidak berkesesuaian dengan regulasi yang ada.

²³ Sakti Adji Adisasmitha, Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), hal 7

²⁴ Rahayu, Flourensia Spty. Cyberbullying Sebagai Dampak Negatif Penggunaan Teknologi Informasi. Journal Of Information Systems, 2012, 8.1: 22-31. Doi: <https://doi.org/10.21609/Js.1.321>

Pemanfaatan teknologi disegala aspek mulai diterapkan tanpa batas penerapannya, manusia saat ini terus mencoba berkarya untuk menemukan sebuah bentuk baru kegiatan yang biasanya dilakukan secara konvensional menjadi sebuah tindakan mengkolaborasikan kegiatan yang dapat pula diselesaikan dengan memanfaatkan teknologi sistem elektronik. Pada zaman dahulu transportasi dapat berupa sepeda, sepeda motor, becak, dan lain-lain. Kini, alat transportasi umum masyarakat dari model angkutan kota, becak, taksi, dan ojek konvensional berubah setelah mengkolaborasikannya dengan sistem elektronik, maka di Indonesia dikenal dengan Gojek, dan Grab. Sistem transportasi berbasis online ini telah digunakan oleh masyarakat perkotaan telah meyebar secara cepat diberbagai wilayah perkotaan diseluruh Indonesia, tak terkecuali di Kabupaten Brebes.

Pada perkembangannya saat ini, terdapat transportasi yang dapat dipesan dan dibayar secara sistem daring, taksi online memakai aplikasi mobile dengan menggunakan mobil yang berplat warna hitam. Taksi online merupakan alternatif transportasi yang menawarkan perkembangan transformasi dari sistem lama menjadi suatu sistem yang sama sekali berbeda namun sangat cocok dengan kebutuhan masyarakat yang mempunyai mobilitas tinggi saat ini. Taksi online menawarkan kenyamanan taksi dengan harga rendah dan cukup bersaing dibandingkan dengan taksi resmi lainnya sehingga taksi online mengalami perkembangan dan pertumbuhan yang sangat cepat di tanah air. Namun demikian, sejak peluncurannya di berbagai daerah, taksi ini menuai banyak kontroversi terutama dari armada taksi resmi karena menggunakan mobil pribadi sebagai taksi dan tidak mempunyai status resmi yang berbadan hukum serta tidak memiliki ijin resmi beroperasi layaknya taksi resmi.

Kerugian-kerugian yang mungkin terjadi pada pengguna jasa adalah apabila terjadi kecelakaan akibat kelalaian yang dilakukan oleh sopir taksi online sehingga mengakibatkan pengguna jasa kehilangan nyawa (meninggal dunia). Selain kerugian dari kelalaian yang dilakukan

oleh sopir transportasi online, terdapat beberapa kasus dimana sopir transportasi online mengalami kerugian termasuk pada perampasan kendaraan bermotor hingga pada kehilangan nyawa. Sehingga pemerintah daerah perlu dalam melakukan pengaturan dan pengendalian angkutan kendaraan bermotor roda dua dan roda empat yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Selain itu, sistem pemesanan dan pembayaran jasa transportasi dengan sistem online tersebut membuat perkembangan baru dalam sistem transaksi jasa. Sistem transaksi yang semula mengenal sistem tunai kini telah beralih kepada sistem daring yang menggantikan sistem tunai.

I. Bengkel

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

Dari latar seperti di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa ujung dari adanya sertifikasi bengkel adalah uji berkala. Indonesia belum menganut asas uji kendaraan berkala untuk semua jenis kendaraan, sehingga yang banyak melakukan uji kendaraan hanya mobil niaga saja. Sementara apabila merujuk kepada negara-negara maju, keamanan kendaraan sudah menjadi kewajiban bahkan untuk kendaraan pribadi.

Jadi apabila nanti ada peraturan yang mengatur kewajiban semua kendaraan baik niaga maupun pribadi wajib diuji berkala, maka bengkel-bengkel yang sudah disertifikasi inilah yang akan menjadi ujung tombaknya.

Sertifikasi bengkel saat ini meredup karena sifatnya tidak mandatory, dari sisi teknologi, pengujian berkala kendaraan bermotor tidak memerlukan teknologi yang canggih, karena peralatan tersebut bisa didapat

dimana saja. Bengkel-bengkel yang ada saat ini dengan sejumlah investasi peralatan uji dan dilakukan assessment oleh Badan sertifikasi dalam negeri juga mampu mencapai kelas bengkel sebagai tempat uji berkala.

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

J. Pengujian Kendaraan Bermotor

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa bagi mobilitas orang maupun barang keseluruh wilayah. Selain itu transportasi berperan sebagai pendukung, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan dan hasilnya.

Pelayanan pengujian kendaraan bermotor merupakan permasalahan yang penting yang ada pada Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes, karena inti dari penyelenggaraan pemerintahan daerah ialah bagaimana memberikan pelayanan yang baik sehingga penerimaan pendapatan asli daerah berjalan lancar serta kepentingan masyarakat pengguna kendaraan bermotor dapat terpenuhi.

Pelayanan menjadi harapan pemerintah daerah dan masyarakat pengguna jasa pengujian kendaraan bermotor agar tujuan dari pelaksanaan pelayanan tersebut dapat memberikan pelayanan pengujian kendaraan bermotor yang terbaik kepada masyarakat pengguna jasa pengujian kendaraan bermotor serta penerimaan PAD dapat terwujud.

Pengujian berkala kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan secara berkala. Sebagaimana dinyatakan pada Pasal 29 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2009 tentang Kendaraan dan Pengemudi, bahwa setiap kendaraan bermotor jenis mobil bus, mobil barang, kendaraan

khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang di impor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri dan kereta umum yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan uji berkala dengan masa uji berkala yang berlaku selama 6 (enam) bulan. Sedangkan Penguji Kendaraan Bermotor adalah Pegawai Negeri Sipil yang diberi tugas, tanggung jawab, wewenang, dan hak secara penuh oleh pejabat yang berwenang untuk melakukan tugas pengujian kendaraan bermotor. Memiliki Sertifikat Kompetensi dan Tanda Kualifikasi Teknis Penguji Kendaraan Bermotor.

Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor (PBKB) bertujuan untuk memberikan kepastian bahwa kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan telah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta tidak mencemari lingkungan atau dengan kata lain terpenuhinya aspek persyaratan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan. Sasaran penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor ditujukan kepada kendaraan wajib uji yakni Mobil penumpang umum, mobil bus, Mobil barang, Kereta tempelan dan Kereta gandengan. Pelayanan pengujian kendaraan bermotor menyangkut kelaikan kendaraan di jalan raya serta pemeliharaan kendaraan bermotor terdapat komponen pengujian yang lazim dikenal dengan Uji Kendaraan Bermotor (atau dalam bahasa keseharian disebut Keur) dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah dalam hal ini Instansi Perhubungan.

K. Analisis Dampak Lalu Lintas

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan bagian dari sistem transportasi yang harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Perkembangan pembangunan dan lingkungan lingkungan menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara. Analisa Dampak Lalu Lintas (Andalalin) ini akan digunakan untuk

meperkirakan kondisi lalu lintas mendatang baik untuk kondisi tanpa adanya “pembangunan kawasan” maupun dengan “pembangunan kawasan”. Analisis Dampak Lalu Lintas adalah suatu studi khusus yang menilai efek-efek yang ditimbulkan oleh lalu lintas yang dibangkitkan oleh suatu pengembangan kawasan terhadap jaringan transportasi disekitarnya.

Penataan dan pengendalian lalu lintas merupakan realisasi kewajiban dari negara atas pemenuhan hak sosial masyarakat dalam memperoleh manfaat dari ilmu pengetahuan dan teknologi demi meningkatkan kualitas hidupnya dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat sebagaimana tercantum dalam Pasal 28 D ayat (1) UUD Negara RI Tahun 1945. Dengan dituangkannya hak untuk memperoleh manfaat ilmu pengetahuan dan teknologi sebagai hak sosial yang dijamin oleh Konstitusi, maka di sini negara memiliki kewajiban untuk : menjaga (to protect), menghargai (to respect), dan memenuhi (to fullfill). Sebagai kewajiban dari negara untuk memenuhi hak tersebut, maka pemerintah dan pemerintah daerah sebagai pengurus negara memiliki tugas dan tanggungjawab untuk memenuhinya.

Dalam menjalankan kewenangan untuk melakukan penataan dan pengelolaan jalan, terdapat kegiatan dan/atau usaha tertentu yang memberikan dampak lalu lintas, sehingga diperlukan adanya instrument hukum yang digunakan untuk melakukan perencanaan dan pengaturan lalu lintas di jalan akibat didirikannya suatu bangunan dan/atau kegiatan usaha. Berdasarkan Peraturan Pemerintah RI Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas dinyatakan bahwa inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas merupakan salah satu kegiatan dalam perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Berdasarkan Pasal 18 huruf d, Pasal 47 dan Pasal 52 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Pemerintah Daerah mempunyai kewenangan untuk menyusun kebijakan dalam hal

Operasional Manajemen dan Rekayasa lalu Lintas, antara lain Analisa Dampak Lalu Lintas. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas tersebut meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, perengkayasaan, pemberdayaan, dan pengawasan.

Analisis dampak lalu lintas wajib dilakukan dalam setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan sesuai pasal 99 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

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

L. Perparkiran

Parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara (Direktorat Perhubungan Darat, 1998). Lalu lintas berjalan menuju suatu tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan membutuhkan suatu tempat pemberhentian. Tempat pemberhentian tersebut kemudian disebut sebagai ruang parkir. Agar sistem transportasi menjadi lebih efisien maka pada tempat-tempat yang dianggap dapat membangkitkan pergerakan perjalanan harus menyediakan fasilitas pelayanan yang memadai.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, terdapat beberapa pengertian yang berkaitan dengan parkir, diantaranya yaitu :

- a. Keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara atau tidak tetap disebut parkir.
- b. Berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan.

- c. Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan satu kegiatan dalam kurun suatu waktu.
- d. Fasilitas parkir di luar badan jalan (Off-Street Parking) adalah fasilitas parkir kendaraan diluar tepi jalan umum yang digunakan dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir dan /atau gedung parkir.
- e. Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu.
- f. Jalur sirkulasi adalah tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.
- g. Jalur gang merupakan jalur antara dua deretan ruang parkir yang berdekatan.
- h. Kawasan parkir adalah kawasan atau area yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas parkir dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk (footnote = Undang-Undang Nomor 272 Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir)

Parkir merupakan salah satu unsur prasarana transportasi yang tidak terpisahkan dari sistem jaringan transportasi, sehingga pengaturan parkir akan mempengaruhi kinerja suatu jaringan, terutama jaringan jalan raya. Bertambahnya jumlah penduduk dan semakin meningkatnya kepemilikan kendaraan akan menimbulkan meningkatnya permintaan jalan untuk menampung kegiatan lalu lintas. Penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan mengakibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu lintas, dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif.

Penyediaan fasilitas parkir juga dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendali lalu lintas. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut maka pada kawasan-kawasan tertentu dapat disediakan fasillitas parkir untuk umum

yang diusahakan sebagai suatu kegiatan yang berdiri sendiri dengan memungut bayaran ataupun tidak dipungut bayaran. Fasilitas tersebut dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir. Penyediaan fasilitas parkir ini dapat pula merupakan kegiatan ataupun bagian yang tidak terpisahkan dari kegiatan pokok misalnya gedung pertokoan, gedung perkantoran, ataupun gedung sekolahan.

Daerah perkotaan dengan kepadatan penduduk dan tingkat ekonomi yang tinggi mengakibatkan tingkat kepemilikan kendaraan pribadi yang tinggi pula. Apabila kondisi ini didukung dengan kebijakan pemerintah dalam manajemen lalu lintas yang tidak membatasi penggunaan mobil pribadi, maka akan mendukung pelaku pergerakan untuk selalu menggunakan kendaraan pribadi. Hal ini akan menimbulkan kebutuhan lahan parkir yang besar pada zona tarikan sebagai contoh pada daerah pusat bisnis. Tidak semua pengembang pusat bisnis mampu menyediakan lahan parkir yang mencukupi, sehingga badan jalan yang berada di sekitarnya digunakan untuk lahan parkir. Apabila badan jalan tersebut dilalui lalu lintas dalam jumlah yang cukup besar maka bisa dipastikan bahwa parkir di badan jalan akan menimbulkan permasalahan lalu lintas (kecepatan menurun dan waktu tempuh meningkat).

M. Forum lalu lintas dan angkutan jalan

Amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan guna pembentukan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Forum lalu lintas dan angkutan jalan) dan penyusunan Rencana Umum Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan perlu mendapatkan perhatian, implementasi road map to zero accident di bidang lalu lintas jalan mutlak membutuhkan koordinasi dan kerjasama antar instansi dalam suatu forum koordinasi. Untuk menekan angka kecelakaan ketertiban pengguna jalan dalam mematuhi aturan lalu lintas dan kelaikan kendaraan memang penting. Masyarakat akan melihat sejauhmana keseriusan dan kekonsistenan aparatur baik dari Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan di daerah ataupun Kepolisian dalam

melaksanakan program keselamatan di jalan. Oleh karena itu hendaknya dapat menjadi salah satu motivasi untuk bagaimana mewujudkan langkah-langkah bersama segenap kelembagaan yang terlibat untuk mengembangkan upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas jalan.

Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana disebutkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berfungsi sebagai wahana untuk menyinergikan tugas pokok dan fungsi setiap penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah lalu lintas dan angkutan jalan, dengan melakukan :

- a. analisis jangka panjang, jangka menengah, dan jangka pendek permasalahan penyelenggaraan, lalu lintas dan angkutan jalan;
- b. memberikan masukan dan saran dalam rangka menentukan sasaran dan arah kebijakan pengembangan sistem lalu lintas dan angkutan jalan;
- c. merencanakan penyelesaian masalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan;
- d. memberikan masukan mengenai penyelesaian permasalahan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan;
- e. memberikan masukan terhadap perumusan dan/atau pelaksanaan kebijakan diluar bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang mempunyai dampak langsung terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan;
- f. mengkoordinasikan tindak lanjut rekomendasi yang dilaksanakan oleh setiap penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.

2.1.3 Kajian Asas-Asas atau Prinsip terkait Perancangan Regulasi Penyelenggaraan Perhubungan

Penyusunan peraturan perundang-undangan kajian terhadap Asas/Prinsip yang Terkait dengan Penyusunan Norma yang akan diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan meliputi asas-asas dalam penentuan suatu peraturan perundang-undangan yaitu:

a. Asas Asas Kepastian Hukum

Yang dimaksud dengan “asas kepastian hukum” adalah penyelenggaraan perhubungan memerlukan landasan hukum yang kuat.

b. Asas Kemanfaatan

Yang dimaksud dengan “asas kemanfaatan” adalah penyelenggaraan perhubungan memberi manfaat bagi masyarakat Kabupaten Brebes .

c. Asas Kebersamaan

Yang dimaksud dengan “asas kebersamaan” adalah penyelenggaraan perhubungan harus dilaksanakan secara bersama-sama oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan masyarakat.

d. Asas Keterpaduan

Yang dimaksud dengan “asas keterpaduan” adalah penyelenggaraan perhubungan harus memadukan dan menyasikan berbagai kepentingan yang bersifat lintas sektor, lintas wilayah, dan lintas pemangku kepentingan.

e. Asas Proporsionalitas

Yang dimaksud dengan “asas proporsionalitas” adalah penyelenggaraan perhubungan harus dilaksanakan dengan memberikan peluang dan kesempatan yang sama secara proporsional kepada masyarakat sesuai dengan kemampuannya.

f. Asas Penghormatan terhadap Hak Asasi Manusia

Yang dimaksud dengan “asas penghormatan terhadap hak asasi manusia” adalah penyelenggaraan perhubungan harus menjunjung tinggi nilai-nilai hak asasi manusia dalam konstitusi dan peraturan perundang-undangan.

g. Asas Non Diskriminasi

Yang dimaksud dengan “asas non diskriminasi” adalah penyelenggaraan perhubungan tidak membedakan suku, agama, ras, dan golongan dalam koridor peraturan perundang-undangan.

Pentingnya asas-asas hukum dalam pembentukan perundang-undangan adalah untuk dapat melihat “benang merah” dari sistem hukum positif yang ditelusuri dan di teliti. Asas-asas hukum ini dapat dijadikan sebagai patokan bagi pembentukan undang-undang agar tidak melenceng dari cita hukum (*rechtsidee*) yang telah disepakati bersama. Namun secara teoritis asas-asas hukum bukanlah aturan hukum (*rechtsregel*), sebab asas-asas hukum tidak dapat diterapkan secara langsung terhadap suatu peristiwa konkrit dengan menganggapnya sebagai bagian dari norma hukum. Namun demikian, asas-asas hukum tetap diperlukan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan karena hukum tidak akan dapat dimengerti tanpa asas-asas hukum. Sebagaimana halnya pembentukan produk hukum, maka hendaknya persoalan pengaturan penyelenggaraan perhubungan di tetapkan dalam bentuk Peraturan Daerah Kabupaten Brebes.

Pengaturan dalam bentuk Perda atas penyelenggaraan perhubungan yang ada di Kabupaten Brebes harus berpijak pada acuan teoritik maupun acuan formal asas-asas perundang-undangan yang berfungsi menjadi acuan paradigmatis dalam penyusunan dan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes. Sehingga Perda yang akan disusun nanti memperhatikan asas hukum yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum, berdaya guna dan tepat guna, dapat dilaksanakan dan dipertahankan, adanya saling kesesuaian di antara aneka hukum yang relevan, kesederhanaan dalam konstruksi naskah ketentuan hukumnya, jelas naskah peraturan hukumnya, dan juga dapat diterima oleh semua pihak ketentuan hukumnya. Perda tentang penyelenggaraan perhubungan hendaknya dalam implementasinya lebih efektif.

Sedangkan berkaitan dengan materi muatan peraturan perundang-undangan yang bersangkutan harus juga memperhatikan berbagai aspek bidang kehidupan yang terkait dengan peraturan daerah yang akan di buat, yang berasal dari hasil penelitian, dalam hal ini yakni asas asas yang relevan terhadap Penyelenggaraan Perhubungan Kabupaten Brebes yaitu sebagai berikut:

a. Asas Transparan

Asas transparan merupakan asas keterbukaan dalam penyelenggaraan perhubungan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan perhubungan.

b. Asas Akuntabel

Asas akuntabel diwujudkan penyelenggaraan perhubungan harus dapat dipertanggungjawabkan.

c. Asas Keadilan

Asas keadilan merupakan penyelenggaraan perhubungan harus memberikan perlakuan yang sama terhadap semua pihak dan tidak mengarah kepada pemberian keuntungan terhadap pihak-pihak tertentu dengan cara atau alasan apapun.

d. Asas Kepentingan Umum

Asas kepentingan umum merupakan penyelenggaraan dan penggunaan perhubungan yang menyangkut hajat hidup orang banyak untuk Lalu Lintas umum, dilaksanakan dengan mengutamakan sebesar-besar kepentingan umum.

e. Asas Berkelanjutan

Asas berkelanjutan merupakan penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis kelaikan moda transportasi dan rencana umum pembangunan serta pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan.

f. Asas Partisipatif

Asas Partisipatif merupakan pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan perhubungan.

g. Asas Manfaat

Asas manfaat merupakan semua kegiatan penyelenggaraan perhubungan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

h. Asas Efisien dan Efektif

Asas efisien dan efektif merupakan pelayanan dalam penyelenggaraan perhubungan dilakukan oleh Pemerintah Daerah secara berdaya guna dan berhasil guna.

i. Asas Seimbang

Asas seimbang merupakan penyelenggaraan perhubungan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan, keserasian, dan keselarasan antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

j. Asas Terpadu

Asas terpadu merupakan penyelenggaraan perhubungan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antar moda transportasi.

k. Asas Mandiri

Asas mandiri merupakan penyelenggaraan perhubungan harus bersendikan pada kepribadian bangsa berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, mengutamakan kepentingan nasional, dan memperhatikan pangsa muatan yang wajar dalam transportasi.

Pada akhirnya dalam melaksanakan dan mengatur sektor transportasi mampu memberikan keadilan bagi pihak-pihak yang berkepentingan, memberikan kepastian, dalam arti kepastian hukum, bahwa dengan berlakunya peraturan itu akan jelas batas-batas hak (*recht, right*) dan kewajiban (*plicht, duty*) semua pihak terkait dalam sesuatu hubungan hukum serta memberikan manfaat yang jelas bagi yang berkepentingan dengan kehadiran peraturan tersebut.

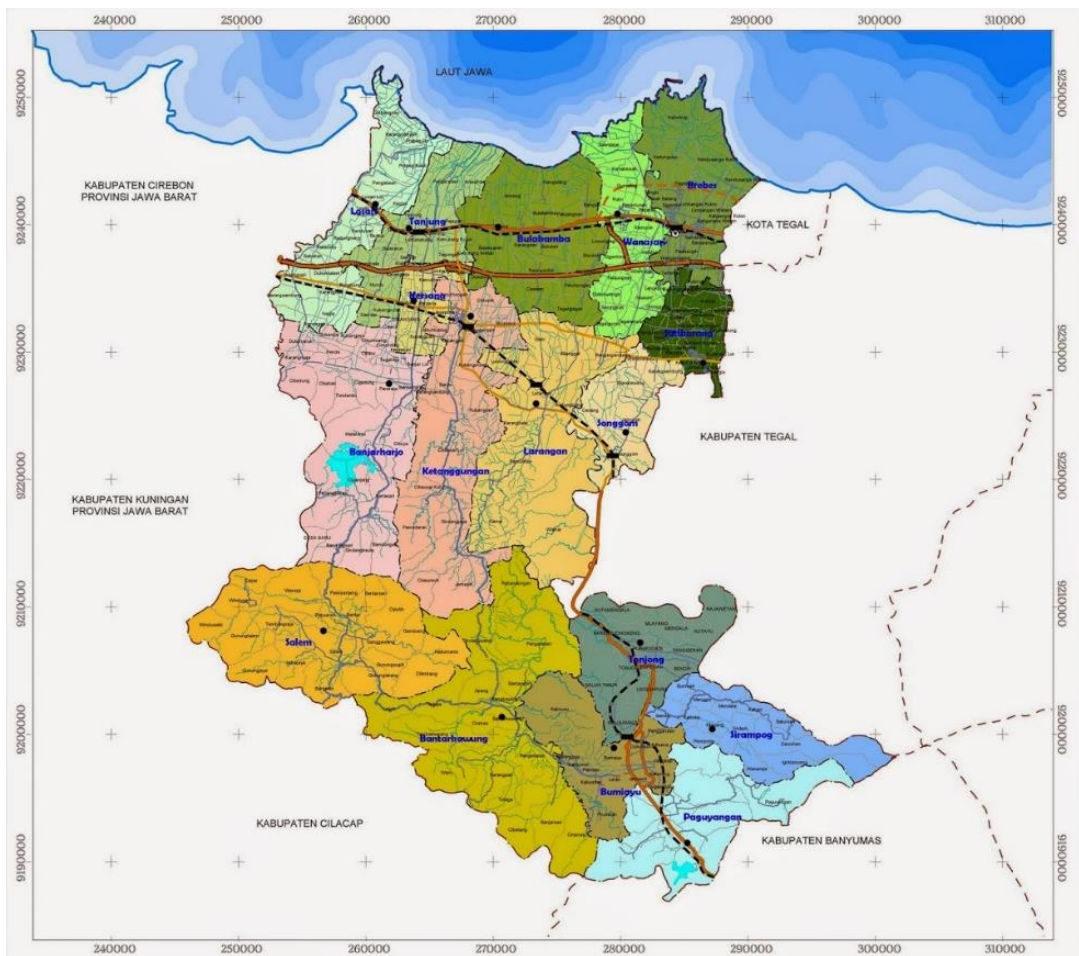
2.2 Kajian terhadap Kondisi Terkini di Kabupaten Brebes terkait Penyelenggaraan Perhubungan

2.2.1 Praktik Empirisi Kondisi Perhubungan di Kabupaten Brebes

Kabupaten Brebes merupakan kabupaten yang terletak di sepanjang pantai utara Laut Jawa, yang merupakan salah satu daerah otonom di Provinsi Jawa Tengah. Kabupaten ini adalah salah satu Kabupaten di Jawa Tengah yang menjadi perbatasan antara Provinsi Jawa Tengah dengan Jawa Barat, yang menjadi titik

perekonomian masyarakat apabila menggunakan jalur transportasi darat. Secara geografis, Kabupaten Brebes letaknya antara 6°44'-7°21' Lintang Selatan dan antara 108°41' – 109°11' yang mempunyai batas-batas meliputi:

- Sebelah Utara : Laut Jawa;
- Sebelah Barat : Kabupaten Cirebon dan Kabupaten Kuningan Provinsi Jawa Barat
- Sebelah Selatan : Kabupaten Banyumas dan Kabupaten Cilacap
- Sebelah Timur : Kota Tegal dan Kabupaten Tegal



Gambar 2. 3 Peta Kabupaten Brebes

Sumber : www.brebeskab.go.id

Wilayah Kabupaten Brebes membentang dari ujung utara (Kecamatan Brebes) ke ujung selatan (Kecamatan Bantarkawung) dengan jarak terjauh sepanjang 111 Km sedangkan dari ujung barat (Kecamatan Losari) ke ujung timur

(Kecamatan Brebes) sejauh 50 Km. Sementara itu, luas wilayah Kabupaten Brebes mencapai 1.769,62 Km². Secara administrative terbagi dalam 17 kecamatan, 5 kelurahan dan 292 desa.

Tabel 2. 4 Luas Kabupaten Brebes Dirinci per Kecamatan

No	Kecamatan	Jumlah Desa	Jumlah Kelurahan	Luas Wilayah (Km ²)	Presentase
1	Salem	21	-	167,21	9,45
2	Bantarkawung	18	-	208,18	11,76
3	Bumiayu	15	-	82,09	4,64
4	Paguyangan	12	-	108,17	6,11
5	Sirampog	13	-	74,19	4,19
6	Tonjong	14	-	86,55	4,89
7	Larangan	11	-	160,25	9,06
8	Keranggungan	21	-	153,41	8,67
9	Banjarharjo	25	-	161,75	9,14
10	Losari	22	-	91,79	5,19
11	Tanjung	18	-	72,09	4,07
12	Kersana	13	-	26,97	1,52
13	Bulakamba	19	-	120,36	6,8
14	Wanasari	20	-	75,34	4,26
15	Songgom	10	-	52,65	2,98
16	Jatibarang	22	-	36,39	2,06
17	Brebes	18	5	92,23	5,21
Total		292	5	1769,62	100

Sumber : BPS Kabupaten Brebes Tahun 2019

Dalam rangka proses desentralisasi dan otonomi daerah Kabupaten Brebes mencoba mengarahkan dukungan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat setempat dalam hal pelayanan masyarakat, penyelenggaraan otonomi daerah dan

pemerintahan yang baik. Untuk itu, Pemerintah Kabupaten Brebes berusaha untuk memaksimalkan perannya dalam menopang ekonomi di daerahnya dengan mengembangkan sarana dan prasarana yang menunjang pembangunan di kabupaten ini.

Transportasi sebagai urat nadi suatu bangsa terdiri dari transportasi darat, laut dan udara. Pembangunan transportasi darat berupa pembangunan jalan, pembangunan terminal dan pembangunan angkutan umum.

Jalan merupakan suatu prasarana yang dipergunakan oleh masyarakat untuk mencapai tujuan. Suatu jaringan jalan dapat berperan sesuai dengan fungsinya dengan baik bila masing-masing ruas jalan yang ada dapat memberikan pelayanan yang baik bagi lalu lintas harian kendaraan yang melintasinya.

Jalan raya sebagai penunjang kelancaran akses transportasi di Kabupaten Brebes sebagian besar sudah dalam kondisi baik yaitu sepanjang 641,45 km dari panjang total 955,69 km. Sedangkan menurut jenis permukaannya semuanya sudah diaspal dan dibeton masing-masing sepanjang 446,29 km dan 509,40 km.

Tabel 2. 5 Panjang Jalan Menurut Kecamatan dan Kewenangan Pengelolaannya di Kabupaten Brebes tahun 2018

No	Kecamatan	Negara	Provinsi	Kabupaten	Jumlah
1	Salem	0,00	22,45	32,50	54,95
2	Bantarkawung	0,00	26,73	48,70	75,43
3	Bumiayu	14,00	8,35	46,57	68,92
4	Paguyangan	8,76	0,00	66,35	75,11
5	Sirampog	1,55	18,5	11,70	31,75
6	Tonjong	10,45	0,00	18,00	28,45
7	Larangan	8,14	9,23	49,20	66,57
8	Keranggungan	10,26	5,43	51,38	67,07
9	Banjarharjo	0,00	30,47	23,21	53,68

No	Kecamatan	Negara	Provinsi	Kabupaten	Jumlah
10	Losari	3,76	7,80	39,51	51,07
11	Tanjung	8,10	2,30	26,67	37,07
12	Kersana	2,00	9,50	10,10	21,60
13	Bulakamba	12,30	0,00	29,87	42,17
14	Wanasari	4,32	0,00	44,50	48,82
15	Songgom	6,50	2,50	20,90	29,90
16	Jatibarang	0,00	6,00	41,02	47,02
17	Brebes	6,10	0,00	150,01	156,11
Total		96,24	149,26	710,19	955,69

Sumber : BPS Kabupaten Brebes Tahun 2019

Tabel 2. 6 Panjang Jalan Menurut Kecamatan dan Jenis Permukaan Jalan di Kabupaten Brebes tahun 2018

No	Kecamatan	Jenis Permukaan Jalan			Jumlah
		Aspal (Pavement)	Tidak Diaspal (Not Paved)	Lainnya (Beton) Other	
1	Salem	32,41	0,00	22,54	54,95
2	Bantarkawung	48,40	0,00	27,03	75,43
3	Bumiayu	38,07	0,00	30,85	68,92
4	Paguyangan	38,29	0,00	36,82	75,11
5	Sirampog	25,26	0,00	6,49	31,75
6	Tonjong	15,46	0,00	12,99	28,45
7	Larangan	21,89	0,00	44,68	66,57
8	Keranggungan	22,86	0,00	44,21	67,07
9	Banjarharjo	31,36	0,00	22,32	53,68

Jenis Permukaan Jalan					
No	Kecamatan	Aspal (Pavement)	Tidak Diaspal (Not Paved)	Lainnya (Beton) Other	Jumlah
10	Losari	21,24	0,00	29,83	51,07
11	Tanjung	17,47	0,00	19,60	37,07
12	Kersana	4,49	0,00	17,11	21,60
13	Bulakamba	13,29	0,00	28,88	42,17
14	Wanasari	19,8	0,00	29,02	48,82
15	Songgom	9,30	0,00	20,60	29,90
16	Jatibarang	18,25	0,00	28,77	47,02
17	Brebes	68,45	0,00	87,66	156,11
Total		446,29	0,00	509,40	955,69

Sumber : BPS Kabupaten Brebes Tahun 2019

Tabel 2. 7 Panjang Jalan Menurut Kecamatan dan Kondisi Jalan di Kabupaten Brebes

Kondisi Jalan					
No	Kecamatan	Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
1	Salem	35,29	8,16	6,06	5,44
2	Bantarkawung	48,90	11,84	6,59	8,10
3	Bumiayu	43,94	8,70	7,87	8,41
4	Paguyangan	51,65	5,53	7,45	10,48
5	Sirampog	19,4	5,29	4,46	2,60
6	Tonjong	19,76	4,14	1,70	2,85
7	Larangan	47,58	5,77	5,44	7,78
8	Keranggungan	42,13	7,42	8,40	8,12
9	Banjarharjo	32,81	9,56	5,84	5,47

Kondisi Jalan					
No	Kecamatan	Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
10	Losari	32,86	6,63	4,73	6,85
11	Tanjung	23,81	4,43	4,61	5,22
12	Kersana	17,38	1,67	0,95	1,60
13	Bulakamba	29,65	3,98	3,82	4,72
14	Wanasari	34,53	3,05	4,20	7,04
15	Songgom	20,74	3,19	2,67	3,30
16	Jatibarang	32,74	3,73	4,07	6,48
17	Brebes	108,28	9,96	14,15	23,72
Total		641,45	103,05	93,01	118,18

Sumber : BPS Kabupaten Brebes Tahun 2019

Jumlah penduduk Kabupaten Brebes pada akhir 2018 adalah 1.802.829 jiwa dengan jumlah penduduk laki-laki lebih banyak dibandingkan dengan jumlah penduduk perempuan. Mungkin angka seks rasio tahun 2018 sebesar 100,95 cenderung turun dibanding tahun sebelumnya. Secara absolut, masing-masing jumlahnya adalah 905.683 jiwa penduduk laki-laki dan 897.146 jiwa penduduk perempuan. Bila dibandingkan dengan kondisi tahun 2010 yang lalu jumlah penduduk Kabupaten Brebes sebesar 1.736.782 jiwa sehingga telah terjadi penambahan penduduk sebanyak 66.047 jiwa selama kurun waktu 2010 sampai dengan 2018, atau dapat dikatakan pertumbuhan rata-rata per tahun yaitu 0,48 persen. Sedangkan pertumbuhan penduduk tahun 2017 ke tahun 2018 adalah sebesar 0.38 persen.

Terdapat tiga kecamatan dengan penduduk terbanyak adalah Kecamatan Bulakamba yaitu dengan jumlah penduduk 171.493 jiwa (9,51 persen), Kecamatan Brebesa 160.603 jiwa (8,91 persen) dan Kecamatan Wanasari sebanyak 152.334 jiwa (8,45 persen). Sedangkan kecamatan dengan jumlah penduduk paling kecil

adalah Kecamatan Kersana dengan jumlah penduduk sebanyak 59.268 jiwa atau (3,29 persen).

Jumlah penduduk dan penambahan penduduk Kabupaten Brebes yang tersebar di tujuh belas kecamatan mempengaruhi laju perekonomian, dikarenakan akan banyak tempat usaha dan peningkatan kendaraan yang menjadi alat transportasi masyarakat yang mengakibatkan pemerintah harus menyediakan lahan parkir untuk memarkirkan kendaraan. Jumlah penduduk dan kepadatan penduduk per kecamatan pada tahun 2018 ditunjukkan pada tabel di bawah ini.

Tabel 2. 8 Luas Wilayah, Penduduk dan Kepadatan Penduduk menurut Kecamatan Kabupaten Brebes Tahun 2018

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk (jiwa)	Kepadatan Penduduk per Km ²
1	Salem	167,21	60515	362
2	Bantarkawung	208,18	89468	430
3	Bumiayu	82,09	98321	1198
4	Paguyangan	108,17	101611	939
5	Sirampog	74,19	64590	871
6	Tonjong	86,55	66668	770
7	Larangan	160,25	140398	876
8	Keranggungan	153,41	138492	903
9	Banjarharjo	161,75	122437	757
10	Losari	91,79	123007	1340
11	Tanjung	72,09	96981	1345
12	Kersana	26,97	59268	2198
13	Bulakamba	120,36	171493	1425
14	Wanasari	75,34	152334	2022
15	Songgom	52,65	69876	1327
16	Jatibarang	36,39	86767	2384
17	Brebes	92,23	160603	1741

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk (jiwa)	Kepadatan Penduduk per Km ²
Total		1769,62	1802829	20888

Sumber : BPS Kabupaten Brebes Tahun 2019

Jumlah penduduk Kabupaten Brebes tahun 2018 sebanyak 1.802.829 jiwa yang tersebar di tujuh belas kecamatan akan berdampak pula pada frekuensi kendaraan yang meningkat dikarenakan untuk menunjang kebutuhan perekonomian. Jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2018 yang terdaftar di Kabupaten Brebes terdiri dari 374.644 sepeda motor, 14.183 mobil penumpang, 1.124 bus, dan 8.253 truk. Jumlah sepeda motor terbanyak di Kecamatan Larangan yaitu sebanyak 58.609 unit dan paling sedikit di Kecamatan Sirampog sebanyak 10.102 unit. Sedangkan untuk jenis kendaraan mobil penumpang paling banyak terdapat di Kecamatan Brebes sebanyak 2.266 unit dan paling sedikit di Kecamatan Sirampog sebanyak 111 unit. Begitu pula dengan jumlah bus dan truk paling banyak di Kecamatan Brebes yaitu sebanyak 386 unit dan 1.651 unit.

Tabel 2. 9 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kecamatan di Kabupaten Brebes

No	Kecamatan	Mobil Penumpang	Bus	Truck	Sepeda Motor
1	Salem	156	6	102	10701
2	Bantarkawung	669	25	438	12961
3	Bumiayu	2005	75	1313	26541
4	Paguyangan	1337	50	876	17149
5	Sirampog	111	4	73	10102
6	Tonjong	178	6	117	13234
7	Larangan	1980	-	-	58609
8	Keranggungan	450	129	365	17704
9	Banjarharjo	466	33	481	19172
10	Losari	373	81	331	14229

No	Kecamatan	Mobil Penumpang	Bus	Truck	Sepeda Motor
11	Tanjung	424	90	367	14062
12	Kersana	395	70	317	11981
13	Bulakamba	548	169	501	19080
14	Wanasari	1100	-	623	31071
15	Songgom	653	-	304	26917
16	Jatibarang	1073	-	396	25254
17	Brebes	2266	386	1651	45857
Total		14184,00	1124,00	8255,00	374624,00

Sumber : BPS Kabupaten Brebes Tahun 2019

Wilayah Kabupaten Brebes secara keseluruhan adalah daratan sehingga moda transportasi darat merupakan moda utama dalam rangka mendukung kelancaran arus lalu lintas penumpang, barang dan jasa. Kabupaten Brebes memiliki 3 terminal tipe B dan 4 terminal tipe C untuk mendukung pengaturan sarana transportasi darat khususnya jasa penumpang orang, masing masing berada di Kecamatan Bumiayu, Ketanggungan, Tanjung. Dari ketiga terminal tipe B tersebut terminal Bumiayu merupakan terminal terbesar di Kabupaten Brebes yang dibangun di lintasan jalur lingkaran selatan Bumiayu. Sedangkan untuk Tipe C berada di Kec. Brebes, Kec. Banjarharjo, Kec. Jatibarang dan Kec. Larangan. Selama tahun 2015 jumlah penumpang yang dilayani melalui terminal tersebut menurut data dari Dishubkominformo Kabupaten Brebes mencapai 1.143.067 orang. Namun pada tahun 2016 terminal tipe B menjadi 2 yaitu Bumiayu dan Tanjung.

Sebagai upaya mengatur penggunaan kendaraan terutama muatan barang dengan tonase yang melampaui beban jalan, di Kecamatan Tanjung terdapat sarana jembatan timbang. Jembatan timbang tersebut untuk mengatur kendaraan-kendaraan muatan yang melalui jalan negara baik dari arah barat maupun timur. Disamping itu, untuk mengatur lalu lintas kendaraan yang mengangkut barang Kabupaten Brebes juga telah membangun terminal bongkar muat barang di Kecamatan Brebes yang

sampai saat penggunaannya masih belum optimal. Perlu kebijakan dan regulasi tegas terhadap kendaraan-kendaraan yang khusus mengangkut barang agar pembangunan terminal barang yang telah menghabiskan dana ratusan juta dapat dimanfaatkan dan mampu memberikan multiplier effect khususnya bagi perbaikan perekonomian masyarakat sekitar. Sedangkan stasiun kereta api yang berada di Kabupaten Brebes berjumlah 10 unit. Tersebar hampir di beberapa kecamatan. Berikut perkembangan jenis transportasi darat yang ada di Kabupaten Brebes yang tertuang dalam Tabel di bawah ini.

Tabel 2. 10 Perkembangan Pelayanan Jenis Transportasi Darat di Kabupaten Brebes dan Capaian Kinerja Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes Tahun 2012-2017

No	Transportasi Darat	Tahun					
		2012	2013	2014	2015	2016	2017
1.	Angkutan Darat						
	a. Kendaraan Roda 2	210.773	228.889	258.577	284.677	148.982	
	b. Kendaraan Roda 4	12.142	13.208	16.177	19.077	10.163	
	c. Jumlah Penumpang	-	-	3.852.711	1.143.067	253.987	
2.	Terminal						
	1) Kelas A	-	-	-	-	-	-
	2) Kelas B	3	3	3	3	2	2
	3) Kelas C	-	5	5	5	5	6
3.	Jumlah Jembatan Timbang	1	1	1	1	1	1
4.	Stasiun Kereta Api	-	10	10	10	10	
5.	Jumlah pemasangan rambu-rambu	-	1177	1177	1201	NA	
6.	Jumlah Trayek						
	a. Jumlah Trayek AKAP	407	407	407	407	407	526
	b. Jumlah Trayek AKDP	285	285	285	285	285	254
	c. Jumlah Trayek Angkudes	778	918	908	790	780	761
7.	Jumlah Uji KIR	6.012	6.646	7.086	7.781	8.405	8.933

Sumber: Dinhub Kabupaten Brebes, 2018

Transportasi laut di Kabupaten Brebes memiliki 2 pelabuhan yang berada di Kecamatan Bulakamba. Pelabuhan kecil yang hanya berfungsi sebagai dermaga kapal kapal nelayan ukuran kecil. Untuk membantu agar para nelayan tidak tersesat arah, beberapa lokasi di pesisir pantai utara telah dilengkapi dengan menara

mercusuar. Ada 6 unit mercusuar yang tersebar di berbagai kecamatan yaitu 1 unit di Kecamatan Losari, 2 unit Kecamatan Tanjung dan 3 unit di Kec. Bulakamba. Untuk transportasi laut yang tidak diusahakan di Kabupaten Brebes terdiri dari pendaratan ikan sebanyak 1 unit yang berada di Kecamatan Bulakamba dan 456 unit kapal. Jumlah tersebut mulai tahun 2012 sampai dengan tahun 2015 tidak mengalami perubahan.

Pada tahun 2015 jumlah trayek angkutan umum sebanyak 1.674 unit, kondisi ini meningkat cukup tajam dibandingkan pada tahun 2014 yang hanya mencapai 445 unit. Sementara data jumlah ijin trayek yang dikeluarkan hanya da pada tahun 2015 yaitu mencapai 283 unit dengan jumlah Uji KIR yang masuk 15.639 unit. Adapun untuk lama uji KIR adalah 1 hari kerja. Untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas telah terpasang rambu-rambu lalu lintas di Kabupaten Brebes. Pada tahun 2015 telah terpasang 1201 unit rambu-rambu lalu lintas yang tersebar di sepanjang jalan yang ada di wilayah kabupaten brebes. undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, mengamanatkan bagi dinas perhubungan komunikasi dan informatika sebagai salah satu stakeholder untuk menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk mendukung keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

penyelenggaraan urusan perhubungan di kabupaten brebes terutama transportasi darat dalam rangka meningkatkan keselamatan, keamanan, ketertiban, kelancaran dan kenyamanan berlalu lintas. Sebagai salah satu bidang penyelenggaraan dasar, Pemerintah telah menetapkan Standar Pelayanan Minimal (SPM) bidang Perhubungan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2013 tentang Petunjuk Teknis Penerapan dan Pencapaian Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota. Capaian kinerja urusan perhubungan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 2. 11 Capaian Kinerja Urusan Perhubungan Kabupaten Brebes Tahun 2018

No	Uraian Kinerja	2018	Persentasi Capaian
1	Pelayanan Perizininan Angkutan		

No	Uraian Kinerja	2018	Persentasi Capaian
2	Rekomendasi Izin Insidentil (rekomendasi)	3	3,16
3	Rekomendasi Perpanjangan Izin Trayek (rekomendasi)	156	51,15
4	Pas Kapal < 7 GT (izin)	0	0
5	Jumlah Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN) terpasang/terdistribusi Rambu Lalu Lintas (unit)	90	6,43
6	Jumlah Pos Jaga Perlintasan Sebidang (Unit)	13	408,33
7	Jumlah kasus kecelakaan (kasus)	407	88,48
8	Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji (KBWU)		
9	Kategori Umum (unit)	2475	110
10	Kategori Tidak Umum (unit)	7045	160,11

Sumber : RKPD Kabupaten Brebes Tahun 2020

Program manajemen, rekayasa, pengendalian dan inspeksi keselamatan lalu lintas bertujuan mewujudkan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dengan penyediaan fasilitas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Program ini dilaksanakan melalui laporan pelaksanaan pengendalian dan penegakkan disiplin lalu lintas, pengadaan perlengkapan portable pendukung MRL, laporan kegiatan pengamanan hari hari tertentu, penyusunan dokumen kajian teknis transportasi, rambu lalu lintas yng terpasang, dokumen pelaksanaan inspeksi keselamatan lalu lintas, dokumen inspeksi monitoring dan evaluasi andalalin, peralatan survey inspeksi keselamatan, pengadaan kendaraan operasional inspeksi monitoring dan evaluasi, pengadaan mobil derek, pemeliharaan pendaraan operasional inspeksi,

monitoring dan evaluasi, dokumen inspeksi dan evaluasi kinerja keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

program peningkatan pelayanan angkutan dan pengujian kendaraan bermotor bertujuan untuk meningkatkan ketersediaan dan kualitas prasarana dan fasilitas perhubungan. Program ini dilaksanakan melalui dokumen laporan pelaksanaan monitoring dan evaluasi kinerja angkutan jalan, dokumen pelaksanaan monitoring dan evaluasi kinerja angkutan perairan daratan, pemilihan abdi yasa tingkat kabupaten, dokumen laporan kinerja terminal, dokumen rekapitulasi pelayanan uji berkala kendaraan bermotor kendaraan/tahun, dokumen laporan kegiatan ramp check di terminal.

Program sarana dan prasarana perhubungan dilaksanakan melalui kegiatan pengadaan dan instalasi delineator, panjang marka jalan terbangun, panjang pagar pengaman jalan yang terpasang, rambu lalu lintas yang terpasang, cermin di tikungan rawan kecelakaan, peningkatan landasan dan utilitas rest area angkutan barang kecipir, pembangunan dan pengembangan dermaga, pembangunan dan pengembangan pelabuhan komersial, penyelenggaraan pekan keselamatan Lalu lintas dan angkutan jalan, penyuluhan keselamatan berlalu lintas, pemilihan pelajar pelopor keselamatan Lalu lintas dan angkutan jalan, 20 unit halte terbangun, pembangunan area traffic control system (atcs), paku jalan, pju terpasang, pju yang terpelihara, pemeliharaan dan revitalisasi trafic light dan warning light serta peringatan dini sebidang /pdps, pemeliharaan dan pengembangan pelabuhan dan dermaga, pemeliharaan landasan dan utilitas rest area angkutan barang kecipir, pemeliharaan lampu suar, pemeliharaan dan operasional atcs, pemeliharaan prasarana terminal angkutan jalan.

2.2.2 Urgensi Regulasi Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan

Penyusunan Peraturan Perundang-undangan merupakan suatu hal yang sangat penting dalam konsep Negara hukum dan Demokrasi. Selain ditujukan sebagai salah satu instrumen pemerintah dalam pelaksanaan tata pemerintahan, penyelesaian masalah dalam kehidupan bernegara, sarana perlindungan bagi hak-hak asasi masyarakat, peraturan perundang-undangan juga berfungsi sebagai pembatas kekuasaan pemerintah untuk semaksimal mungkin meminimalisir

tindakan sewenang-wenang (*ultra vires*). Selain itu, suatu peraturan perundang-undangan pada hakekatnya merupakan suatu instrumen atau sarana komunikasi tertulis antara pemerintah (penguasa) dengan yang diperintah (rakyat). Kristalisasi dan penetapan hak, kewajiban maupun hubungan hukum antar masyarakat juga menjadi hakikat lain dari suatu peraturan perundangan-undangan. Terkait dengan Penyelenggaraan Perhubungan, naskah akademik disusun sebagai dasar yang melegitimasi arah kebijakan dan urgensi dari sebuah produk hukum daerah yang berfungsi sebagai dasar legalitas pembatas kekuasaan pemerintah untuk meminimalisir tindakan tindakan sewenang-wenang.

Pemerintah daerah sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya, kecuali urusan yang menjadi urusan Pemerintah. Dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah tersebut, pemerintahan daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah bahwa pemerintah daerah menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya, kecuali urusan yang menjadi urusan pemerintah pusat. Dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya daerah, pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan. Menurut Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah menegaskan bahwa urusan pemerintah yang menjadi wewenang Pemerintah Kabupaten/Kota di antaranya adalah terkait perhubungan.

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 1945. Penyelenggaraan pemerintahan daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan

prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Perkembangan perhubungan di Kabupaten Brebes semakin berkembang dari waktu ke waktu seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk serta perkembangan guna lahan dan aktivitas di Kabupaten Brebes. Berdasarkan ketentuan Pasal 12 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015, salah satu urusan pemerintahan konkuren yang bersifat wajib dan berkaitan dengan pelayanan dasar adalah urusan perhubungan.

Hingga saat ini terkait dengan urusan perhubungan, Pemerintah Kabupaten Brebes baru memiliki Peraturan Bupati tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas dalam rangka menindaklanjuti ketentuan pasal 47 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa.

Sementara bidang lain perhubungan secara menyeluruh hingga saat ini belum diatur dalam Peraturan Daerah. Oleh karena itu, dalam rangka penyelenggaraan kewenangan daerah di bidang perhubungan dan sekaligus sebagai penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi khususnya UU No 38 Tahun 2004 tentang Jalan, UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta sebagai pemecahan permasalahan di daerah (*local problem solving*) terkait di bidang perhubungan, Pemerintah Daerah perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

2.3 Kajian Implikasi Penerapan Sistem Baru yang akan diatur dalam Peraturan Daerah terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat dan Dampaknya terhadap Aspek Beban Keuangan Negara

Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan merupakan acuan dan pedoman bagi Pemerintah Daerah dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan dalam hal ini transportasi serta para pengusaha transportasi baik offline maupun online dalam menjalankan

usahanya mengembangkan bidang transportasi yang efektif dan efisien di wilayah Kabupaten Brebes.

Dengan diberlakukannya Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini membawa implikasi terhadap hal-hal sebagai berikut :

1. Pemberian peranan yang lebih besar kepada Pemerintah Daerah dalam menata persoalan penyelenggaraan perhubungan;
2. Peningkatan ketaatan dan kesadaran hukum masyarakat Daerah Kabupaten Brebes;
3. Menata dan mengorganisasi pemanfaatan dan penggunaan sarana dan prasarana di wilayah Kabupaten Brebes sehingga menjadi lebih teratur dan terpadu;
4. Peningkatan koordinatif dan integratif kelembagaan dalam penyusunan dan penetapan kebijakan sektor transportasi;
5. Peningkatan kualitas penegakan hukum atas persoalan penyelenggaraan perhubungan selama ini.

Kajian terhadap implikasi dalam penerapan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan akan memiliki implikasi bagi kehidupan masyarakat dan beban keuangan negara.

1. Aspek Kehidupan Masyarakat

Permasalahan transportasi di Kabupaten Brebes pada dasarnya dipengaruhi oleh

Oleh sebab itu, dengan hadirnya suatu peraturan pemerintah daerah yang membahas mengenai persoalan transportasi dalam Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Brebes tersebut, akan membawa dampak yang sangat positif bagi kehidupan masyarakat serta membawa dampak positif pula

2. Beban Keuangan Negara

Sebagaimana dapat dipahami secara bersama, bahwa penerapan sistem baru yang berupa peraturan daerah yang mengatur persoalan penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Brebes tersebut dapat dipastikan memiliki dampak terhadap aspek beban keuangan daerah. Dalam hal ini dapat dikemukakan aspek-aspek sumber pembiayaan terhadap Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Brebes bersumber dari anggaran pemerintah, swadaya masyarakat serta pembiayaan swasta. Sumber-sumber pembiayaan tersebut dapat muncul terealisasi akibat adanya kehendak atau persetujuan bersama antara pemerintah swasta maupun masyarakat.

Maka dengan demikian sumber pembiayaan yang digunakan dalam menyelenggarakan program penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Brebes diantaranya adalah :

- a. Anggaran yang bersumber dari pemerintah
 - Pembiayaan yang bersumber dari APBN;
 - Pembiayaan yang bersumber dari APBD Provinsi;
 - Pembiayaan yang bersumber dari APBD Kabupaten.
- b. Anggaran yang bersumber dari swadaya masyarakat. Maka dengan demikian pemerintah Kabupaten Brebes yang mana melibatkan eksekutif maupun legislatif, harus berusaha secara maksimal untuk merealisasikan pengaturan dalam kehidupan masyarakat yang tertib, aman, damai serta sejahtera dalam melaksanakan penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Brebes.

Pengeluaran dari Anggaran Belanja Daerah, mulai dari pembuatan Naskah Akademik, dan draf peraturan tentang Penyelenggaraan Perhubungan Kabupaten Brebes, yang mana hal tersebut melibatkan banyak pihak dan stakeholder. Dilanjutkan dengan adanya pembahasan antara wakil rakyat di daerah yakni DPRD, yang mana pembahasan tersebut pula memerlukan anggaran dana, namun segala pengeluaran tersebut sangat tidak berarti dengan manfaat yang akan di peroleh jika Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan Kabupaten Brebes diberlakukan dan mengikat seluruh warga di daerah Kabupaten Brebes.

Dampak pengaturan dalam hal Penyelenggaraan Perhubungan terhadap keuangan daerah adalah perlunya alokasi anggaran dari APBD guna membiayai penyelenggaraan perhubungan yang menjadi tanggung jawab pemerintah daerah. Dengan demikian, Peraturan Daerah ini akan sedikit banyak membebani APBD.

BAB III
EVALUASI DAN ANALISIS
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

Dalam kaitannya dengan penyusunan dan pembentukan suatu peraturan perundang-undangan (termasuk peraturan daerah) harus ada keselarasan antara *das sollen* dengan *das sein*. Dunia *das sein* (dunia kemasyarakatan dan alamiah), yang berinteraksi dengan dunia *das sollen* (nilai-nilai, kultural, keagamaan, kemanusiaan yang fundamental) yang produknya diarahkan balik untuk mengatur dunia *das sein* yang memunculkannya.²⁵

Dalam hal ini penting artinya untuk mengembangkan produk hukum yang bersifat *humanis partisipatoris*. Hukum yang *humanis partisipatoris* adalah hukum yang memberikan tempat kepada hukum-hukum lokal dan partisipasi masyarakat dalam pembangunan hukum. Fungsi hukum yang *humanis partisipatoris* merupakan perwujudan dari hukum yang mendasarkan pada martabat manusia dan nilai-nilai kemanusiaan melalui pemberian prakarsa dan kesempatan kepada masyarakat dalam proses pengambilan keputusan untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat. Proses ini dimulai dari perencanaan hukum pembentukan hukum, penegakan hukum, dan pendayagunaan hukum.²⁶

Materi muatan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan meliputi pengaturan tentang kebijakan Penyelenggaraan Perhubungan pada wilayah Kabupaten Brebes. Berbagai materi yang dimuat dalam pengaturan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan tersebut tentu saja berkaitan dengan berbagai peraturan perundang-undangan lain yang mengatur hal yang sama atau terkait. Dengan demikian, perancangan norma dalam Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan harus memperhatikan peraturan perundang-undangan lain agar tidak terjadi tumpang tindih dan kontradiksi peraturan.

²⁵ Prof. Dr. Rachmad Baro, SH, MH, *Penelitian Hukum Doktrinal: Penelitian Hukum*, Indonesia Prime, 2017, Makassar, hal. 56-57

²⁶ Prof. Zudan Arif Fakrulloh SH, MH, *Penegakan Hukum Sebagai Peluang Menciptakan Keadilan: Sebuah Upaya Untuk Menjaga Kepercayaan Rakyat*, Naskah Orasi Ilmiah dalam Wisuda Sarjana dan Magister Sekolah Tinggi Ilmu Hukum "IBLAM" tanggal 1 Oktober 2005, hal. 15

Evaluasi dan Analisis terhadap peraturan perundang-undangan terkait ini dimaksudkan untuk mengetahui kondisi hukum atau peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai substansi atau materi yang akan diatur. Dalam analisis ini akan diketahui posisi dari setiap peraturan perundang-undangan yang terkait dengan Penyelenggaraan Perhubungan. Selanjutnya, Analisis ini dapat menggambarkan tingkat sinkronisasi, harmonisasi Peraturan Perundang-undangan yang ada serta posisi dari Undang-Undang dan 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 Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Di dalam menganalisa peraturan perundang-undangan perlu dilihat dari kesesuaian dengan peraturan perundang-undangan lainnya, baik dengan peraturan yang lebih tinggi maupun yang setara/setingkat akan memberikan batasan norma yang akan diatur dalam peraturan daerah, karena semakin rendah peraturan, maka semakin sempit pengaturannya sedangkan semakin tinggi kedudukan peraturan maka semakin abstrak pengaturannya. Hal inilah yang menjadi dasar dalam penyusunan Peraturan Daerah seyogyanya materi Peraturan Daerah merupakan penjabaran lebih lanjut dari peraturan di atasnya atau materi Peraturan Daerah harus lebih implementatif.

3.1. Evaluasi dan Analisis terhadap Peraturan Perundang-undangan Terkait

Dalam membentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan perlu melakukan evaluasi dan analisis terhadap beberapa peraturan perundang-undangan yang terkait, baik secara vertikal maupun horizontal. Harmonisasi secara vertikal dan horizontal materi muatan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan dilakukan terhadap pada Peraturan Perundang-undangan yang terkait dengan Penyelenggaraan Perhubungan.

Kekuatan hukum Peraturan Perundang-undangan terletak pada hierarkinya. Hierarki adalah penjenjangan setiap jenis Peraturan Perundang-undangan yang didasarkan pada asas: peraturan perundang-undangan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi.²⁷ Selain asas tersebut, dalam

²⁷ Pasal 7 ayat (2) UU No. 12 Tahun 2011

doktrin ilmu hukum masih terdapat beberapa asas yang berkenaan dengan kepastian peraturan perundang-undangan, yaitu:²⁸

- a. *Lex posterior derogat legi priori*: Hukum yang berlaku kemudian membatalkan hukum yang terdahulu.
- b. *Lex specialis derogat legi generali*: Hukum khusus membatalkan hukum umum;
- c. *Lex superior derogat legi inferiori*: Hukum yang derajatnya lebih tinggi membatalkan hukum derajatnya lebih rendah.

Di samping pendapat hukum sebagaimana tersebut di atas, menurut Algra, sumber hukum ada dua, yaitu sumber hukum materiil dan sumber hukum formal.²⁹

1. Sumber Hukum Materiil

Sumber hukum materiil memiliki kandungan atau isi dari sebuah peraturan perundang-undangan. Pada dasarnya sumber hukum materiil memiliki kandungan atau cakupan yang sangat luas, bisa berasal dari pendekatan sosiologis dan sebagainya. Menurut L.J. Van Apeldoorn, membedakan sumber hukum dalam arti sejarah, dalam arti sosiologi (teleologis), dalam arti filosofis, dan dalam arti formal.³⁰ Sumber hukum materiil, merupakan sumber hukum dalam arti sejarah, dalam arti sosiologi, dan dalam arti filosofi.

Sumber hukum dalam arti sejarah merupakan sumber bahan hukum yang akan mempengaruhi hukum perspektif. Aspek sejarah sumber hukum dapat dilihat dari dua sumber, yaitu:

- a. Tempat dimana kita menemukan hukum atau dikenal hukum secara historis, seperti dokumen-dokumen, lontara, dan lainnya; dan
- b. Sumber hukum yang merupakan tempat pembentuk undang-undang mengambil bahannya.

Sementara itu, Sumber hukum dalam arti sosiologis (teleologis) merupakan faktor yang menentukan isi hukum positif, seperti pandangan agamis, pandangan ekonomi, dan pandangan psikologis. Dari aspek sosiologis kita menyoroti lembaga-

²⁸ I.P.M. Ranuhandoko, *Terminologi Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2000, halaman.385-386.

²⁹ Algra, dikutip oleh Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Pen Liberty, 1996, Yogyakarta, hal. 70

³⁰ L.J. van Apeldoorn, *Pengantar Ilmu Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1980, Hal. 87-88

lembaga sosial sehingga dapat diketahui apa yang dirasakan sebagai hukum oleh lembaga-lembaga itu.

Aspek sosiologis terkait kehutanan, yaitu aturan hukum (tidak tertulis) yang mengatur hubungan masyarakat adat atau kelompok masyarakat yang bermukim di dalam dan di sekitar hutan dalam melakukan interaksinya sejak turun temurun.

Sedangkan sumber hukum dalam arti filosofis dapat dilihat dari dua aspek. Yang pertama adalah sumber isi hukum, mengenai hal ini ada tiga pandangan, yaitu:

- a. Pandangan theokratis, bahwa isi hukum berasal dari Tuhan;
- b. Pandangan hukum kodrat, bahwa isi hukum berasal dari akal manusia;
- c. Pandangan madzhab historis, bahwa isi hukum berasal dari kesadaran hukum;

Kedua, adalah mengenai sumber kekuatan mengikat hukum, dimana dalam aspek ini mempersoalkan mengapa hukum mempunyai kekuatan mengikat dan mengapa kita tunduk pada hukum. Kekuatan mengikat dari kaidah hukum bukan semata-mata didasarkan pada kekuatan yang bersifat memaksa, tetapi karena kebanyakan orang didorong oleh alasan kesusilaan.

Dari aspek filosofis terkait perhubungan, yaitu suatu aturan hukum untuk mengatur hal-hal yang sebelumnya belum diatur, dengan tujuan supaya ada tatanan hukum perhubungan, ada keteraturan dalam pengelolaan penyelenggaraan perhubungan, dan ada sesuatu yang diharapkan berlaku adil bagi setiap pihak di dalam penyelenggaraan perhubungan.

2. Sumber Hukum Formal

Sumber hukum dalam arti formal kenyataannya dapat didekati dari bentuk dan prosedur pembentukannya menjadi hukum positif oleh pengembangan kewenangan hukum yang berwenang. Sumber hukum dalam arti formal (hukum positif) di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

Sumber hukum formal terkait Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes ini dapat dilihat dari peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang penyelenggaraan perhubungan dan kewenangan yang dimiliki oleh daerah kabupaten/kota melalui urusan wajib dan pilihan sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang tentang Pemerintah Daerah.

Dengan demikian pembentukan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, dianalisis dan dievaluasi melalui peraturan perundang-undangan sebagai berikut:

a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (UUD NRI 1945)

Sebagai landasan konstitusional, UUD NRI 1945 merupakan sumber dari setiap peraturan perundang-undangan, karena dari sanalah semua hukum positif dijabarkan menjadi lebih rinci dari peraturan yang sifatnya umum sebagaimana termuat di dalam UUD NRI 1945.

Peraturan Daerah sendiri berdasarkan UUD NRI juga ditegaskan di dalam Berdasarkan Pasal 18 ayat (6), yang berbunyi:

“pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan”.

Dasar kewenangan pembentukan peraturan daerah ini merupakan dasar konstitusional yang dimiliki oleh Pemerintahan Daerah (Pemerintah Daerah dan DPRD). Sebagai produk para wakil rakyat bersama dengan pemerintah, maka Perda itu seperti halnya undang-undang dapat disebut sebagai produk legislatif (*legislative acts*), sedangkan peraturan-peraturan dalam bentuk lainnya adalah produk regulasi atau produk regulative (*executive acts*).³¹

Sesuai dengan prinsip hierarki peraturan perundang-undangan, peraturan yang lebih rendah itu tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang derajatnya lebih tinggi.³²

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.³³ Selain hak, otonomi daerah adalah bagaimana daerah (pemerintah daerah) dapat mengatur dan mengurus pemerintahan sendiri tanpa banyak dicampuri oleh pihak-pihak lain.

³¹ Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, 2001, hal 125, dalam Dayanto dan Asma Karim, *Peraturan Daerah Responsif, Fondasi Teoritik dan Pedoman Pembentukannya*, Deepublish, 2015, Yogyakarta, hal. 173

³² Ni'matul Huda, *Otonomi Daerah: Filosofi, Sejarah, Perkembangan, dan Problematika*, Pustaka Pelajar, 2005, Yogyakarta, hal. 239

³³ Angka 6, Pasal 1, Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Urusan pemerintahan akan berarti bagaimana berbagai aspek aktivitas pemerintah (daerah) dapat dimengerti dan merupakan kehendak atau aspirasi rakyat di daerah.³⁴

Berdasarkan hal tersebut, maka Pemerintah Daerah memiliki hak secara konstitusional untuk membentuk Peraturan Daerah dalam rangka melaksanakan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan tugas pembantuan. Dengan demikian, pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan merupakan kewenangan Daerah yang tidak bertentangan dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, maka secara konstitusional penyusunan dan perencanaan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tersebut dianggap telah memenuhi unsur sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

b) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan adalah undang-undang nasional yang mengatur tentang jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah. Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan merupakan pembaharuan terhadap Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan, yang telah dicabut berdasarkan Undang-Undang ini.

Dilihat dari aspek sumber daya (*resources*), Jalan sebagai bagian prasarana transportasi berdasarkan Undang-Undang ini, mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.³⁵ Selain itu, Jalan yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia juga berperan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.³⁶

³⁴ I Gede Parimartha, *Otonomi Daerah dan Multikulturalisme*, dalam *Pendidikan Multikultural dan Revitalisasi Hukum adat dalam Perspektif Sejarah*, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata, 2005, hal. 161

³⁵ Lihat Pasal 5 ayat (1), Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

³⁶ Lihat Pasal 5 ayat (2) dan ayat (3), Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Sebagai bagian penting di dalam Penyelenggaraan Perhubungan, Jalan sebagaimana diatur di dalam Undang-Undang ini adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.³⁷

Dari aspek ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan katalisator di antara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir. Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi, dan mencairkan sekat budaya. Dari aspek politik, keberadaan jalan menghubungkan dan mengikat antardaerah, sedangkan dari aspek pertahanan dan keamanan, keberadaan jalan memberikan akses dan mobilitas dalam penyelenggaraan sistem pertahanan dan keamanan.

Di dalam Undang-Undang ini juga diatur mengenai hak masyarakat yakni: memberikan masukan kepada penyelenggaran jalan dalam rangka pengaturan pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan; berperan serta dalam penyelenggaraan jalan; memperoleh manfaat atas penyelenggaraan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan; memperoleh informasi mengenai penyelenggaraan jalan; memperoleh ganti kerugian yang layak akibat kesalahan dalam pembangunan jalan; dan mengajukan gugatan kepada pengadilan terhadap kerugian akibat pembangunan jalan.³⁸

c) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi

³⁷ Lihat angka 4 pasal 1, Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

³⁸ Lihat Pasal 62 ayat (1), Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.³⁹ Hal inilah yang mendasari dibentuknya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Lalu lintas dan angkutan jalan berdasarkan Undang-Undang ini adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.⁴⁰ Adapun Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:⁴¹

- 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.

Terkait dengan penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan, maka perlu dilakukan klasifikasi pengaturan berdasarkan Undang-Undang ini untuk menentukan kewenangan yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota. Sehingga diharapkan pengaturan di dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan tidak terjadi tumpang tindih pengaturan dan *overlapping* pengaturan.

Kewenangan yang *pertama*, yakni pengaturan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Berdasarkan Pasal 7 ayat (1), ditegaskan bahwa:

³⁹ Lihat konsiderans dan Penjelasan Umum, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴⁰ Angka 1 Pasal 1, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴¹ Lihat Pasal 3, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

“Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.”

Meskipun tidak ketentuan yang lebih detil terkait dengan pembagian urusan di dalam penyelenggaraannya, akan tetapi Pemerintah Daerah berdasarkan materi muatan tersebut telah diberikan kewenangan untuk menyelenggarakan Lalu lintas dan angkutan jalan.

Kedua, kewenangan selanjutnya yang terkait dengan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota. Rencana induk ini disusun secara berkala dengan mempertimbangkan kebutuhan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta ruang kegiatan berskala kabupaten/kota. Proses penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota dilakukan dengan memperhatikan:⁴²

- 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.

Ketiga, penetapan kelas jalan pada setiap ruas jalan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas oleh Pemerintah Daerah Kabupaten, untuk jalan Kabupaten.⁴³

Keempat, Penyediaan perlengkapan jalan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota untuk jalan Kabupaten/Kota untuk jalan Kabupaten/Kota dan jalan Desa.⁴⁴ Adapun ketentuan mengenai pemasangan perlengkapan jalan pada jalan lingkungan tertentu diatur dengan Peraturan Daerah.⁴⁵

⁴² Pasal 17 ayat (1) dan ayat (2), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴³ Lihat Pasal 20 ayat (1) huruf c dan ayat (2), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴⁴ Lihat Pasal 26 ayat (1) huruf c, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴⁵ Lihat Pasal 27 ayat (2), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Kelima, Penetapan lokasi terminal dengan memperhatikan:⁴⁶

- 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;
- g. kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi;
- h. Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau
- i. kelestarian lingkungan hidup.

Keenam, penetapan lingkungan kerja terminal yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah Kabupaten/kota. Lingkungan kerja Terminal merupakan daerah yang diperuntukkan bagi fasilitas Terminal. Lingkungan kerja Terminal dikelola oleh penyelenggara Terminal dan digunakan untuk pelaksanaan pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas Terminal.⁴⁷

Ketujuh, Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan:⁴⁸

- a. rencana umum tata ruang;
- b. analisis dampak lalu lintas; dan
- c. kemudahan bagi Pengguna Jasa.

Kedelapan, Penyediaan fasilitas pendukung yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten untuk jalan Kabupaten dan jalan Desa.⁴⁹ Adapun Pemerintah Daerah dalam melaksanakan pembangunan, pengelolaan, dan

⁴⁶ Pasal 37 ayat (2), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴⁷ Lihat Pasal 39, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴⁸ Pasal 44, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴⁹ Lihat Pasal 45 ayat (2), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

pemeliharaan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat bekerja sama dengan pihak swasta.⁵⁰

Kesembilan, Pengujian berkala yang meliputi kegiatan:⁵¹

- a. pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor; dan
- b. pengesahan hasil uji.

Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor dilaksanakan oleh unit pelaksana pengujian Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.⁵² Sedangkan Pengesahan hasil uji diberikan oleh petugas yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atas usul gubernur untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.⁵³

Kesepuluh, izin penyelenggaraan bengkel umum dari Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota berdasarkan rekomendasi dari Kepolisian Negara Republik Indonesia. Selain itu pengawasan terhadap bengkel umum Kendaraan Bermotor dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.⁵⁴

Kesebelas, Pemerintah Daerah dapat menentukan jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor di daerahnya sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan daerah yang diatur dengan Peraturan Daerah.⁵⁵

Keduabelas, Penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas yang berupa perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk oleh Pemerintah Daerah yang diatur dengan peraturan daerah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa.⁵⁶ Perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk tersebut

⁵⁰ Lihat Pasal 46 ayat (1), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁵¹ Pasal 53 ayat (2), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁵² Lihat Pasal 53 ayat (3) huruf a, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁵³ Lihat Pasal 55 ayat (1) huruf a, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁵⁴ Lihat Pasal 60 ayat (4) dan ayat (5), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁵⁵ Lihat Pasal 63 ayat (1) dan ayat (2), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁵⁶ Lihat pasal 95 ayat (1) huruf c, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan/atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.⁵⁷

Ketigabelas, tanggung jawab Bupati atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk jalan kabupaten dan/atau jalan desa setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.⁵⁸

Keempatbelas, evaluasi Manajemen kebutuhan Lalu Lintas yang ditetapkan secara berkala oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota sesuai dengan lingkup kewenangannya dengan melibatkan instansi terkait.⁵⁹

Kelimabelas, Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.⁶⁰

Keenambelas, penetapan Kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan yang dilakukan oleh bupati/walikota untuk kawasan perkotaan yang berada dalam wilayah kabupaten/kota. Adapun salah satu lingkup dari kawasan perkotaan ini adalah jaringan trayek perkotaan.⁶¹ 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.⁶² Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum perdesaan ditetapkan oleh bupati untuk kawasan perdesaan yang menghubungkan 1 (satu) daerah kabupaten.⁶³

⁵⁷ Lihat Pasal 95 ayat (2), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁵⁸ Lihat Pasal 96 ayat (5), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁵⁹ Lihat Pasal 133 ayat (4),

⁶⁰ Pasal 139 ayat (3),

⁶¹ Lihat pasal 146 ayat (1) dan ayat (2),

⁶² Lihat Pasal 148 huruf c jo Pasal 145 ayat (1) dan ayat (3), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁶³ Lihat Pasal 149 huruf a jo Pasal 145 ayat (3), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Ketujuhbelas, penetapan Wilayah operasi dalam kawasan perkotaan dan jumlah maksimal kebutuhan taksi oleh bupati untuk taksi yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten.⁶⁴

Kedelapanbelas, pemberian Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek oleh bupati untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek perdesaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten; dan trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten.⁶⁵

Kesembilanbelas, pemberian Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek oleh bupati/walikota untuk taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten/kota.⁶⁶

Kedua puluh, Penetapan tarif kelas ekonomi yang dilakukan oleh bupati untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten.⁶⁷

Kedua puluh satu, Penyelenggaraan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.⁶⁸ Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan subsistem dalam Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selanjutnya, Kewenangan yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota berdasarkan Undang-Undang ini adalah pembinaan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Dimana dalam melaksanakan

⁶⁴ Pasal 152 ayat (3) huruf b, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁶⁵ Pasal 176 huruf d, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁶⁶ Pasal 179 ayat (1) huruf d, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁶⁷ Pasal 182 ayat (2) huruf c, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tarif kelas ekonomi merupakan salah satu jenis tarif penumpang untuk angkutan orang dalam trayek berdasarkan Pasal 182 ayat (1), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁶⁸ Lihat Pasal 245 ayat (2), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terpadu dikendalikan oleh pusat kendali yang mengintegrasikan data, informasi, dan komunikasi dari setiap subsistem. Data, informasi, dan komunikasi harus dapat diakses oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

pembinaan, Pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusannya kepada pemerintah provinsi dan/atau pemerintah kabupaten/kota.⁶⁹ Adapun urusan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dalam melakukan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi:⁷⁰

- 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.

d) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Di dalam Undang-Undang ini, yang dimaksud dengan 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.⁷¹ Ketentuan mengenai pembagian urusan Pemerintah Pusat dan pemerintahan daerah juga diatur didalamnya. Penyelenggaraan desentralisasi mensyaratkan pembagian urusan pemerintahan antara pemerintah dengan daerah otonom. Pembagian urusan pemerintahan tersebut didasarkan pada pemikiran bahwa selalu terdapat berbagai urusan pemerintahan yang sepenuhnya/tetap menjadi kewenangan pemerintah. Urusan pemerintahan tersebut menyangkut terjaminnya kelangsungan hidup bangsa dan negara secara keseluruhan. Urusan pemerintahan dimaksud meliputi: politik luar negeri, pertahanan, keamanan, moneter, yustisi, dan agama, dan bagian tertentu urusan pemerintah lainnya yang berskala nasional, tidak diserahkan kepada daerah.

Di samping itu, terdapat bagian urusan pemerintah yang bersifat *concurrent*, artinya urusan pemerintahan yang penanganannya dalam bagian atau

⁶⁹ Lihat Pasal 6 ayat (2), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁷⁰ Lihat Pasal 6 ayat (4), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁷¹ Lihat angka 5 Pasal 1, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

bidang tertentu dapat dilaksanakan, bersama antara pemerintah dan pemerintah daerah. Dengan demikian setiap urusan yang bersifat *concurrent* senantiasa ada bagian urusan yang menjadi kewenangan pemerintah, ada bagian urusan yang diserahkan kepada provinsi, dan ada bagian urusan yang diserahkan kepada kabupaten/kota.

Kriteria urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah Kabupaten/Kota meliputi urusan pemerintahan yang lokasinya, penggunaannya, manfaat atau dampak negatifnya hanya dalam Daerah Kabupaten/Kota, serta dalam penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Daerah Kabupaten/Kota.

Urusan pemerintahan yang bersifat *concurrent*, artinya urusan pemerintahan yang penanganannya dalam bagian atau bidang tertentu dapat dilaksanakan, bersama antara pemerintah dan pemerintah daerah. Dengan demikian setiap urusan yang bersifat *concurrent* senantiasa ada bagian urusan yang menjadi kewenangan pemerintah, ada bagian urusan yang diserahkan kepada Provinsi, dan ada bagian urusan yang diserahkan kepada Kabupaten/Kota. Urusan yang menjadi kewenangan Daerah Provinsi diselenggarakan sendiri oleh Daerah Provinsi, dan dapat dengan cara menugasi Desa. Sedangkan urusan yang menjadi kewenangan Daerah Kabupaten/Kota diselenggarakan sendiri oleh Daerah Kabupaten/Kota.

Urusan pemerintahan konkuren ini berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, terdiri atas urusan pemerintahan wajib dan urusan pemerintahan pilihan.⁷² Urusan pemerintahan ini terdiri atas urusan pemerintahan yang berkaitan dengan pelayanan dasar dan urusan pemerintahan yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar.⁷³ Urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar tersebut, terdiri atas:⁷⁴

- a. pendidikan;
- b. pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak;
- c. pangan;

⁷² Pasal 11 ayat (1), Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

⁷³ Pasal 11 ayat (2), Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

⁷⁴ Lihat Pasal 12 ayat (1), Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

- d. pertanahan;
- 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 olah raga;
- n. statistik;
- o. persandian;
- p. kebudayaan;
- q. perpustakaan; dan
- r. kearsipan.

Terkait dengan penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan dikaitkan dengan urusan pemerintahan konkuren ini berdasarkan Undang-Undang ini harus didasarkan pada prinsip akuntabilitas, efisiensi, dan eksternalitas, serta kepentingan strategis nasional.⁷⁵ Berdasarkan prinsip tersebut, kriteria Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah kabupaten/kota adalah:⁷⁶

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

⁷⁵ Lihat Pasal 13 ayat (1), Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

⁷⁶ Lihat Pasal 13 ayat (4), Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Adapun di dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan juga harus memperhatikan pembagian urusan pemerintahan bidang perhubungan berdasarkan Undang-Undang ini. Adapun pembagian urusan pemerintahan tersebut meliputi:⁷⁷

- a. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (lalu lintas dan angkutan jalan);
- b. Pelayaran;
- c. Penerbangan; dan
- d. Perkeretaapian.

e) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

Di dalam Peraturan Pemerintah ini dibagi atas dua lingkup pengaturan yakni, pengaturan jalan umum dan jalan khusus. Adapun jalan umum dikelompokkan dalam sistem jaringan jalan, fungsi jalan, status jalan, dan kelas jalan.

Sistem jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarki. Sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antarkawasan dan/atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan perdesaan.⁷⁸ Dalam hal ini terlihat jelas pentingnya rencana tata ruang wilayah tidak hanya di tingkat melainkan hingga di tingkat Daerah Kabupaten/Kota, bahkan Desa.

Lebih lanjut mengenai kewenangan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota berdasarkan Peraturan Pemerintah ini adalah meliputi penyelenggaraan jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa. Dimana Penyelenggaraan jalan kabupaten/kota dan jalan desa oleh pemerintah daerah dimaksud dilaksanakan oleh bupati/walikota atau pejabat yang ditunjuk.⁷⁹ Selain itu, Penetapan status suatu ruas jalan sebagai jalan kabupaten dilakukan dengan keputusan bupati yang bersangkutan.⁸⁰

⁷⁷ Lihat Lampiran Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, hal. 58-73

⁷⁸ Pasal 6, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

⁷⁹ Lihat Pasal 57 ayat (3) jo Pasal 58 ayat (3), Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

⁸⁰ Pasal 62 ayat (3), Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

Kewenangan selanjutnya yakni, Bupati/walikota menetapkan rencana umum jangka panjang jaringan jalan kabupaten/kota. Rencana umum jangka panjang jaringan jalan kabupaten/kota disusun berdasarkan rencana pembangunan kabupaten/kota jangka panjang, rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota, rencana umum jaringan transportasi jalan, rencana umum jangka panjang jaringan jalan nasional dan provinsi, serta berdasarkan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri.⁸¹ Selain itu, Bupati/walikota menetapkan Rencana umum jangka menengah jaringan jalan kabupaten/kota. Rencana umum jangka menengah jaringan jalan kabupaten/kota disusun dengan memperhatikan rencana jangka menengah jaringan jalan nasional, rencana umum jangka menengah jaringan jalan provinsi, dan rencana umum jangka panjang jaringan jalan kabupaten/kota serta pedoman yang ditetapkan oleh Menteri.⁸²

Sedangkan terkait dengan jalan khusus, kewenangan Pemerintah Daerah ditegaskan di dalam Pasal 123 ayat (1), yang berbunyi:

“Penyelenggara jalan khusus dapat menyerahkan jalan khusus kepada pemerintah kabupaten/kota untuk dinyatakan sebagai jalan umum.”

Selain itu Pemerintah Daerah kabupaten/kota dapat mengambil alih suatu ruas jalan khusus tertentu untuk dijadikan jalan umum dengan pertimbangan:⁸³

- a. untuk kepentingan pertahanan dan keamanan Negara;
- b. untuk kepentingan pembangunan ekonomi nasional dan perkembangan suatu daerah; dan/atau
- c. untuk lebih meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.

f) Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda

Angkutan Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh

⁸¹ Lihat Pasal 72 ayat (4) dan (5), Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

⁸² Lihat Pasal 74 ayat (5) dan (6), Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

⁸³ Lihat Pasal 123 ayat (2)

badan usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda.⁸⁴

Angkutan multimoda ini hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan multimoda, yang diselenggarakan oleh badan usaha angkutan multimoda nasional dan badan usaha angkutan multimoda asing.⁸⁵ Adapun yang dimaksud dengan Badan usaha angkutan multimoda Nasional adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk angkutan multimoda.⁸⁶ Artinya dalam hal ini Pemerintah Daerah memiliki wewenang di dalam penyelenggaraan angkutan multimoda, mengingat salah satu bentuk badan usaha angkutan multimoda nasional adalah Badan Usaha Milik Daerah.

Badan usaha angkutan multimoda ini bertanggung jawab terhadap kegiatan penunjang angkutan multimoda yang meliputi pengurusan:⁸⁷

- a. transportasi;
- b. pergudangan;
- c. konsolidasi muatan;
- d. penyediaan ruang muatan; dan/atau
- e. kepabeanan untuk angkutan multimoda ke luar negeri dan ke dalam negeri.

Kegiatan angkutan diatas dapat dilakukan dengan menggunakan alat angkut moda transportasi darat, perkeretaapian, laut, dan/atau udara. Adapun alat angkuta moda transportasi terdiri atas kendaraan bermotor, kereta api, kapal, dan pesawat udara.⁸⁸

g) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas

⁸⁴ Angka 1 Pasal 1, Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.

⁸⁵ Lihat Pasal 1 ayat (1) dan ayat (2), Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.

⁸⁶ Lihat angka 2 Pasal 1, Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.

⁸⁷ Lihat Pasal 2 ayat (4), Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.

⁸⁸ Lihat Pasal 3 ayat (1) dan ayat (2), Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.

Di dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.⁸⁹ Sedangkan, Manajemen kebutuhan lalu lintas adalah kegiatan yang dilaksanakan dengan sasaran meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas.⁹⁰

Tanggung jawab Daerah dalam Peraturan Pemerintah ini ditegaskan di dalam Pasal 2 yang berbunyi:

“Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab:

- a. menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk jalan nasional;
- b. menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan untuk jalan nasional;
- c. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk jalan nasional, provinsi, kabupaten/kota dan desa;
- d. gubernur untuk jalan provinsi;
- e. bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan
- f. walikota untuk jalan kota.”

Adapun salah satu kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas tersebut adalah pengaturan.⁹¹ Di dalam Peraturan Pemerintah juga ditegaskan bahwa pengaturan dimaksud juga dapat dilakukan oleh bupati sesuai dengan kewenangannya melalui penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu.⁹² Adapun kebijakan penggunaan

⁸⁹ Angka 1, Pasal 1, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

⁹⁰ Angka 8, Pasal 1, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

⁹¹ Lihat Pasal 3 huruf b, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

⁹² Lihat Pasal 22, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dimaksud yang dilakukan oleh bupati pada jaringan jalan kabupaten dan jalan desa meliputi:⁹³

- a. perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan kabupaten dan jalan desa; dan
- b. perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang berlaku pada masing-masing ruas jalan kabupaten dan jalan desa ditetapkan oleh bupati.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah ini juga di delegasikan mengenai perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud diatas diatur dengan peraturan daerah kabupaten.⁹⁴

Selanjutnya berdasarkan Pasal 60 ditegaskan bahwa:

“(1) Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, diselenggarakan manajemen kebutuhan lalu lintas berdasarkan kriteria:

- a. perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan;
- b. ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum; dan
- c. kualitas lingkungan.

(2) Manajemen kebutuhan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan cara pembatasan:

- a. lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu;
- b. lalu lintas kendaraan barang pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu;
- c. lalu lintas sepeda motor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu;
- d. lalu lintas kendaraan bermotor umum sesuai dengan klasifikasi fungsi jalan;

⁹³ Lihat Pasal 25 ayat (1), Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

⁹⁴ Lihat Pasal 25 ayat (2), Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

- e. ruang parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang parkir maksimal; dan/atau
- f. lalu lintas kendaraan tidak bermotor umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu.”

Pembatasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (2) huruf a sampai dengan huruf d dan huruf f wajib dinyatakan dengan rambu lalu lintas. Sedangkan pembatasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (2) huruf e dan ditetapkan dengan Peraturan Daerah.⁹⁵

Manajemen kebutuhan lalu lintas diatas berdasarkan Peraturan Pemerintah juga dapat dilakukan oleh bupati untuk jalan kabupaten. Manajemen kebutuhan lalu lintas diatas dievaluasi setiap tahun.⁹⁶

Selain itu, di dalam Peraturan Pemerintah juga masih terdapat beberapa klausul yang mendelegasikan kewenangan yang diatur lebih lanjut dengan Peraturan Daerah, yang meliputi:

- a. Pelaksanaan Pembatasan Ruang Parkir;⁹⁷ dan
- b. Pengaturan Pelaksanaan Pembatasan Lalu Lintas dengan Pengenaan Retribusi Pengendalian Lalu Lintas pada Kawasan, Koridor, atau Ruas Jalan Tertentu.⁹⁸

h) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah ini, dijelaskan bahwa Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan tersebut dilakukan secara terkoordinasi melalui Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.⁹⁹

⁹⁵ Lihat Pasal 62 ayat (1) dan ayat (2), Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

⁹⁶ Lihat Pasal 63 ayat (1) dan ayat (2), Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

⁹⁷ Lihat Pasal 74, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

⁹⁸ Lihat Pasal 83, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

⁹⁹ Lihat Pasal 2 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3), Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Adapun yang dimaksud dengan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah wahana koordinasi antarinstansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.¹⁰⁰ Forum ini bertugas melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan.¹⁰¹ Forum ini juga berfungsi sebagai wahana untuk menyinergikan tugas pokok dan fungsi setiap penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.¹⁰²

Forum ini dapat diselenggarakan dalam rangka melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara lalu lintas angkutan jalan nasional, provinsi, dan kabupaten/kota.¹⁰³ Adapun keanggotaan Forum Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah Kabupaten/Kota terdiri atas:¹⁰⁴

- a. bupati/walikota;
- b. kepala kepolisian resor/resor kota;
- c. badan usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah yang kegiatan usahanya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
- d. asosiasi perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota;
- e. perwakilan perguruan tinggi;
- f. tenaga ahli di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
- g. lembaga swadaya masyarakat yang aktivitasnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; dan
- h. pemerhati lalu lintas dan angkutan jalan di kabupaten/kota.

Dalam pembahasan forum diatas, Bupati/Walikota harus mengikutsertakan kepala satuan lalu lintas kepolisian resor/resor kota, dan Satuan

¹⁰⁰ Angka 1 Pasal 1, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁰¹ Lihat Pasal 2 ayat (4), Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁰² Lihat Pasal 11, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁰³ Pasal 16 ayat (2), Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁰⁴ Lihat Pasal 21 ayat (1), Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kerja Perangkat Daerah (sekarang disebut “Perangkat Daerah”) yang menyelenggarakan urusan:¹⁰⁵

- a. sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
- b. jalan;
- c. perindustrian; dan
- d. penelitian dan pengembangan.

i) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi

Berdasarkan Peraturan Pemerintah ini Sumber daya manusia merupakan unsur yang sangat penting dalam penyelenggaraan transportasi untuk dapat menjalankan peran transportasi dalam kehidupan bangsa dan negara yaitu sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik, dan pertahanan keamanan. Terwujudnya pelayanan transportasi yang andal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah, sangat ditentukan oleh kualitas dan kuantitas sumber daya manusia sebagai pelaksananya.¹⁰⁶

Untuk menjaga kompetensinya selama yang bersangkutan masih menjalankan profesinya di bidang transportasi, berdasarkan Peraturan Pemerintah ini maka perlu dilakukan Pendidikan dan Pelatihan (yang selanjutnya disingkat Diklat) di Bidang Transportasi. Diklat Transportasi merupakan satu kesatuan dalam Sistem Pendidikan Nasional, pembinaannya dilakukan bersama oleh Menteri dan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pendidikan.¹⁰⁷ Penyelenggara Diklat Transportasi ini dilakukan secara terpadu antara Pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, dan masyarakat serta merata di seluruh wilayah tanah air.¹⁰⁸ Adapun kriteria pelaksanaan Diklat Transportasi harus

¹⁰⁵ Lihat Pasal 21 ayat (3) dan ayat (4), Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁰⁶ Penjelasan Umum, Alinea Pertama, Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi.

¹⁰⁷ Lihat Pasal 10 ayat (1), Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi.

¹⁰⁸ Lihat Pasal 10 ayat (3), Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi.

sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Menteri yang menyelenggarakan urusan di bidang transportasi.¹⁰⁹

Berdasarkan Pasal 30 ayat (1) Peraturan Pemerintah ini menegaskan bahwa pendanaan Diklat Transportasi yang diselenggarakan oleh Kementerian, pemerintah provinsi, atau pemerintah kabupaten/kota dapat didanai dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah, dan sumber lain yang sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Berdasarkan kewenangan yang dimilikinya, maka Pemerintah Daerah dalam hal akan menyelenggarakan Diklat Transportasi maka penyelenggaraannya paling sedikit di danai dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah.

j) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Dalam peraturan ini, diatur mengenai kendaraan dan kewajiban kendaraan untuk diuji secara berkala serta jenis kendaraan tidak bermotor yang harus diatur oleh masing-masing daerah sesuai dengan karakteristiknya.

k) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau Ruang Kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹¹⁰ Dalam mengembangkan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, Peraturan Pemerintah ini juga memberikan kewenangan kepada Pemerintah Daerah. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 3 ayat (1), yang berbunyi:

Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib mengembangkan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah daratan di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

¹⁰⁹ Pasal 10 ayat (4), jo angka 18 Pasal 1, Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi.

¹¹⁰ Lihat angka 1 Pasal 1, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan diatas dilakukan sesuai kebutuhan dengan berpedoman pada rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang terdiri atas:¹¹¹

- a. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional;
- b. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi; dan
- c. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten disusun berdasarkan kebutuhan transportasi dan Ruang Kegiatan yang berskala kabupaten, yang meliputi:¹¹²

- a. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten untuk antarkota dalam wilayah kabupaten;
- b. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten untuk perkotaan dalam wilayah kabupaten; dan
- c. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten untuk perdesaan dalam wilayah kabupaten.

Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatas berlaku selama kurun waktu 20 (dua puluh) tahun dan dievaluasi secara berkala paling sedikit sekali dalam 5 (lima) tahun.¹¹³

Adapun pendelegasian kewenangan untuk diatur lebih lanjut dengan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota berdasarkan Peraturan Pemerintah ini meliputi:

- a. Besaran Tarif Parkir berdasarkan formula perhitungan tarif terhadap penggunaan fasilitas yang diusahakan;¹¹⁴ dan
- b. Lingkungan Kerja Terminal.¹¹⁵

¹¹¹ Lihat Pasal 3 ayat (2) dan ayat (3), Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹¹² Pasal 10 ayat (1), Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹¹³ Lihat Pasal 3 ayat (4), Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹¹⁴ Lihat Pasal 103, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹¹⁵ Lihat Pasal 73, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lingkungan kerja Terminal merupakan daerah yang diperuntukkan bagi fasilitas Terminal. Fasilitas ini secara konkrit dijelaskan dalam Pasal 69, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

D) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah ini menitikberatkan dalam mengatur angkutan orang dan/atau barang. Adapun yang dimaksud dengan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.¹¹⁶ Angkutan orang dan/atau barang tersebut dapat menggunakan:¹¹⁷

- a. Kendaraan Bermotor; dan
- b. Kendaraan Tidak Bermotor.

Penggunaan Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud diatas disesuaikan dengan karakteristik dan kebutuhan daerah, serta harus memenuhi persyaratan keselamatan.¹¹⁸ Berdasarkan Peraturan Pemerintah ini, Pemerintah Daerah diberikan kewenangan untuk mengatur Penggunaan Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Tidak Bermotor yang wilayah operasinya dalam 1 (satu) kabupaten/kota yang diatur dengan peraturan daerah kabupaten/kota.¹¹⁹

Lebih lanjut, untuk Penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek perkotaan yang berada dalam wilayah kabupaten/kota dilakukan oleh bupati/walikota secara terkoordinasi dengan instansi terkait melalui Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota. Rencana Umum Jaringan Trayek perkotaan yang berada dalam wilayah kabupaten/kota dimaksud ditetapkan oleh bupati/walikota setelah mendapat persetujuan dari Menteri.¹²⁰

Bupati sebagai Pemerintah Daerah diberikan kewenangan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini yang meliputi:

¹¹⁶ Lihat Pasal 1 angka 1, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

¹¹⁷ Lihat Pasal 3 ayat (1), Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

¹¹⁸ Lihat Pasal 12, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

¹¹⁹ Lihat Pasal 13 ayat (1), Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

¹²⁰ Lihat Pasal 35 ayat (1) dan ayat (2), Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

1. memberikan Izin penyelenggaraan Angkutan orang dalam Trayek, untuk penyelenggaraan Angkutan orang yang melayani:¹²¹
 - a. Trayek perdesaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten; dan
 - b. Trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten.
2. Bupati juga memiliki kewenangan dalam memberikan izin penyelenggaraan Angkutan orang tidak dalam Trayek, untuk taksi dan Angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten/ kota.¹²²
3. Penetapan tarif kelas ekonomi dilakukan oleh Bupati, untuk Angkutan orang yang melayani Trayek perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten.¹²³

Lebih lanjut, Pemerintah Daerah dapat memberikan subsidi kepada Angkutan Penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada Trayek tertentu.¹²⁴ Pemberian subsidi penyelenggaraan Angkutan Penumpang umum dalam Trayek kepada Perusahaan Angkutan Umum dilaksanakan oleh Pemerintah kabupaten untuk Angkutan perkotaan atau Angkutan perdesaan yang berada dalam wilayah kabupaten.¹²⁵

3.2.Keterkaitan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan dengan Peraturan Perundang-undangan lainnya

1. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang

Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang merupakan Undang-Undang yang mengatur tentang penataan ruang yang meliputi ruang darat, ruang laut, ruang udara, termasuk ruang didalam bumi maupun sebagai sumberdaya. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 merupakan pembaharuan dari Undang-Undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang yang dinilai tidak sesuai dengan kebutuhan pengaturan ruang. Adapun tujuan dari penerbitan Undang-Undang

¹²¹ Lihat Pasal 82 huruf d, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

¹²² Lihat Pasal 86 ayat (1) huruf d, jo Pasal 103 ayat (1) huruf c, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

¹²³ Lihat Pasal 100 ayat (2) huruf d, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

¹²⁴ Lihat Pasal 107 ayat (1), Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

¹²⁵ Lihat Pasal 109 huruf c, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Nomor 26 tahun 2007 adalah agar upaya pengelolaan tata ruang dapat berjalan secara bijaksana, berdaya guna dan berhasil guna untuk keberlanjutan sumberdaya demi terwujudnya kesejahteraan umum dan keadilan sosial. Penataan Ruang berdasarkan Undang-Undang ini adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.¹²⁶

Wujud struktural pemanfaatan ruang adalah susunan unsur-unsur pembentuk ruang lingkungan alam, lingkungan sosial, dan lingkungan buatan yang secara hirarkis dan struktural berhubungan satu dengan yang lainnya membentuk tata ruang. Wujud struktural pemanfaatan ruang di antaranya meliputi hirarki pusat pelayanan seperti pusat kota, pusat lingkungan, pusat pemerintahan; prasarana jalan seperti jalan arteri, jalan kolektor, dan jalan lokal; rancang bangun kota seperti ketinggian bangunan, jarak antarbangunan, garis langit, dan sebagainya.

Undang-Undang penataan ruang ini mengatur tentang hak dan kewajiban, perencanaan, pemanfaatan dan pengendalian; tentang rencana tata ruang, serta wewenang dan pembinaan. Penataan ruang, baik wilayah tingkat nasional, tingkat propinsi ataupun tingkat kabupaten/kotamadya dilakukan secara terpadu (*intergrated*) dan tidak dipisah-pisahkan. Untuk wilayah yang meliputi lebih dari satu kawasan provinsi, penyusunannya dikoordinasikan oleh Menteri untuk kemudian dipadukan kedalam rencana tata ruang wilayah provinsi yang bersangkutan, dan untuk kawasan yang melebihi satu kawasan daerah kabupaten dilakukan oleh Gubernur. Penataan ruang tingkat propinsi dan kabupaten/kotamadya disamping meliputi ruang daratan, juga mencakup ruang lautan dan udara sampai batas tertentu. Pelaksanaan penataan ruang dilaksanakan dalam kerangka otonomi daerah.

Dalam Undang-Undang ini secara konkrit memang tidak mengatur tentang Penyelenggaraan Perhubungan, secara tegas tetapi mengatur tentang ketentuan penyusunan rencana tata ruang wilayah kabupaten.¹²⁷ Adapun rencana wilayah kabupaten memuat:¹²⁸

- a. tujuan, kebijakan, dan strategi penataan ruang wilayah kabupaten;

¹²⁶ Angka 5 Pasal 1, Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

¹²⁷ Lihat Pasal 25 ayat (2), Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

¹²⁸ Lihat Pasal 26 ayat (1), Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

- b. rencana struktur ruang wilayah kabupaten yang meliputi sistem perkotaan di wilayahnya yang terkait dengan kawasan perdesaan dan sistem jaringan prasarana wilayah kabupaten;
- c. rencana pola ruang wilayah kabupaten yang meliputi kawasan lindung kabupaten dan kawasan budi daya kabupaten;
- d. penetapan kawasan strategis kabupaten;
- e. arahan pemanfaatan ruang wilayah kabupaten yang berisi indikasi program utama jangka menengah lima tahunan; dan
- f. ketentuan pengendalian pemanfaatan ruang wilayah kabupaten yang berisi ketentuan umum peraturan zonasi, ketentuan perizinan, ketentuan insentif dan disinsentif, serta arahan sanksi.

Selain itu juga diatur tentang hak bagi masyarakat dalam penataan ruang yang dilakukan oleh pemerintah. Dalam hal ini setiap orang dalam penataan ruang berhak untuk:¹²⁹

- a. mengetahui rencana tata ruang;
- b. menikmati pertambahan nilai ruang sebagai akibat penataan ruang;
- c. memperoleh penggantian yang layak atas kerugian yang timbul akibat pelaksanaan kegiatan pembangunan yang sesuai dengan rencana tata ruang;
- d. mengajukan keberatan kepada pejabat berwenang terhadap pembangunan yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang di wilayahnya;
- e. mengajukan tuntutan pembatalan izin dan penghentian pembangunan yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang kepada pejabat berwenang; dan
- f. mengajukan gugatan ganti kerugian kepada pemerintah dan/atau pemegang izin apabila kegiatan pembangunan yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang menimbulkan kerugian.

Penggantian yang layak diberikan kepada orang yang dirugikan selaku pemegang hak atas tanah, hak pengelolaan sumber daya alam seperti hutan, tambang, bahan galian, ikan, dan atau ruang, yang dapat membuktikan bahwa secara langsung dirugikan sebagai akibat pelaksanaan kegiatan pembangunan sesuai dengan rencana

¹²⁹ Lihat Pasal 60, Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

tata ruang dan oleh perubahan nilai ruang sebagai akibat penataan ruang. Hak tersebut didasarkan atas ketentuan perundang-undangan ataupun atas hukum adat dan kebiasaan yang berlaku. Penggantian yang layak adalah bahwa nilai atau besar penggantian itu tidak mengurangi tingkat kesejahteraan orang yang bersangkutan.

Aspek pengelolaan dalam pemanfaatan ruang ini perlu pertimbangan secara terpadu karena hal tersebut mempengaruhi dinamika pemanfaatan ruang. Dinamika dalam pemanfaatan ruang tercermin antara lain dalam:

- a. perubahan nilai sosial akibat rencana tata ruang;
- b. perubahan nilai tanah dan sumber daya alam lainnya;
- c. perubahan status hukum tanah akibat rencana tata ruang;
- d. dampak terhadap lingkungan; dan
- e. perkembangan serta kemampuan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Hal tersebut diatas sesuai dengan hak setiap orang yang dilindungi oleh Undang-Undang ini, dimana penyelenggaraan penataan ruang dilakukan dengan tetap menghormati hak yang dimiliki orang sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.¹³⁰ Adapun yang dimaksud dengan hak yang dimiliki orang adalah segala kepentingan hukum yang diperoleh atau dimiliki berdasarkan peraturan perundang-undangan, hukum adat, atau kebiasaan yang berlaku.¹³¹

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

Dari aspek lingkungan, jalan merupakan bagian unsur dari lingkungan hidup, karena jalan merupakan ruang dengan semua benda, daya, keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang mempengaruhi kelangsungan perikehidupan dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lain. Keberadaan jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan, yaitu ramah lingkungan, udara tidak tercemar akibat pembuangan emisi yang melampaui baku mutu udara, penghematan penggunaan bahan bakar. Dengan demikian peran penting tersebut terkait erat dengan pengaturan mengenai pengelolaan lingkungan hidup berdasarkan

¹³⁰ Lihat Pasal 7 ayat (1), Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

¹³¹ Lihat penjelasan Pasal demi Pasal dalam Pasal 7 ayat (1), Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

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

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup telah mengakui hak atas lingkungan hidup yang sehat bagian dari hak asasi manusia. Oleh karenanya, negara memiliki kewajiban untuk memenuhi, melindungi dan memajukan hak warga negaranya atas lingkungan hidup yang sehat. Dengan demikian perlu kiranya mempertimbangkan “asas pencemar membayar” dimana setiap penanggung jawab yang usaha dan/atau kegiatannya menimbulkan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup wajib menanggung biaya pemulihan lingkungan. Dalam hal kaitannya dengan retribusi pengendalian lalu lintas asas ini lebih tepat disebut asas pengguna kendaraan memiliki kewajiban melakukan pembayaran karena melepas emisi ke lingkungannya. Selain itu Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 mengatur tentang instrumen ekonomi. Dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009, instrumen ekonomi diorganisasikan dalam kelompok upaya pengendalian, khususnya dalam rangka (sebagai instrumen) pencegahan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan. Selain itu, instrumen ekonomi juga merupakan bagian dari instrumen perencanaan pembangunan yang berwawasan lingkungan

Hal ini tampak pada ketentuan Pasal 42 ayat (1) yang menyatakan bahwa: “Dalam rangka melestarikan fungsi lingkungan hidup, Pemerintah dan pemerintah daerah wajib mengembangkan dan menerapkan instrumen ekonomi lingkungan hidup”. Yang dimaksud dengan instrumen ekonomi dalam perencanaan pembangunan adalah upaya internalisasi aspek lingkungan hidup ke dalam perencanaan dan penyelenggaraan pembangunan dan kegiatan ekonomi. Instrumen ekonomi lingkungan hidup sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. perencanaan pembangunan dan kegiatan ekonomi;
- b. pendanaan lingkungan hidup; dan
- c. insentif dan/atau disinsentif.

Mencermati konteks wajib bagi Pemerintah dan Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksudkan oleh Pasal 42 ayat (1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun

2009 tersebut, maka berbagai instrumen ekonomi perlu dikembangkan dan diterapkan sesuai dengan tujuan pemanfaatan instrumen ekonomi dimaksud.

Dalam penggunaan jalan sebagai suatu ruang darat sangat mempengaruhi kondisi lingkungan hidup disekitarnya, terutama pada jalan-jalan yang tingkat kemacetan lalu lintasnya tinggi, akan menimbulkan pencemaran udara, oleh karena itu diperlukan penataan lalu lintas yang memiliki wawasan berkelanjutan agar tidak membawa dampak pencemaran terhadap lingkungan hidup disekitarnya, atau dengan kata lain penggunaannya tidak melebihi daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup. Berbagai studi telah dilakukan untuk mencegah terjadinya penggunaan jalan untuk transportasi (*traffic manajement*) yang tidak ramah lingkungan, salah satunya adalah dengan penerapan road pricing.

Jalan dilihat dari aspek kegiatan (aktivitas), dapat dilakukan berdasarkan aktivitas publik dan aktivitas *private* (pribadi), sebagaimana diatur dalam peraturan perundangundangan di bidang jalan bahwa keseimbangan antara hak perseorangan dan jalan untuk kepentingan umum.

Jalan dilihat dari aspek hak, berdasarkan peraturan perundang-undangan antara lain di bidang jalan yaitu Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Pasal 62 ayat (1) yang menyatakan bahwa, masyarakat sebagai pengguna jalan berhak memberikan masukan kepada penyelenggaran jalan dalam rangka pengaturan pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan, berperan serta dalam penyelenggaraan jalan, memperoleh manfaat atas penyelenggaraan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan, memperoleh informasi mengenai penyelenggaraan jalan, memperoleh ganti kerugian yang layak akibat kesalahan dalam pembangunan jalan, dan mengajukan gugatan kepada pengadilan terhadap kerugian akibat pembangunan jalan.

Dari aspek kewenangan dapat diuraikan bahwa jalan sebagai bagian dari ruang wajib dikelola sesuai dengan peruntukannya. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan pada intinya memberikan kewenangan yang luas, nyata dan bertanggung jawab kepada Daerah, sehingga ada peluang dan kebebasan bagi Daerah untuk lebih leluasa mengatur dan melaksanakan kewenangannya atas prakarsa sendiri, sesuai dengan kepentingan masyarakat setempat dan potensi setiap Daerah.

Kewenangan Pemerintah Daerah dilaksanakan secara luas, utuh dan bulat yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian, dan evaluasi pada semua aspek pemerintahan.

Pembagian kewenangan ini pada hakikatnya merupakan pembagian tugas, kewajiban, dan tanggung jawab. Hubungan kewenangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah juga merupakan hubungan dan pembagian tugas dari Negara kepada penyelenggara negara pada tingkat Pusat secara nasional dan Daerah secara regional dan lokal. Hal inipun juga telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.¹³²

Selain itu, untuk menjamin kelestarian lingkungan, dalam setiap kegiatan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dilakukan pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan hidup untuk memenuhi ketentuan baku mutu lingkungan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.¹³³ Prinsip pemeliharaan keseimbangan lingkungan harus menjadi dasar dari setiap upaya pembangunan atau perubahan untuk mencapai kesejahteraan manusia dan keberlanjutan fungsi alam semesta. Seperti yang tercantum pada Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, yang menyebutkan bahwa pembangunan ekonomi nasional sebagaimana diamanatkan oleh UUD NRI 1945 diselenggarakan berdasarkan prinsip pembangunan berkelanjutan dan berwawasan lingkungan.

¹³² Di dalam Bab IV, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dijelaskan secara rinci terkait dengan pembagian kewenangan, yang di klasifikasikan di dalam urusan pemerintahan yang terdiri atas urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum.

¹³³ Lihat pasal 209 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS

4.1. Landasan Filosofis

Secara filosofis, pembentukan perda tentang Penyelenggaraan Perhubungan, diperlukan sebagai upaya implementasi dan pengaktualisasian aturan dalam bidang perhubungan darat, perhubungan laut serta bidang komunikasi dan informatika dalam rangka penyelenggaraan maupun pelayanan kepada masyarakat dan penegakan hukumnya. Hal ini didasari adanya kewenangan yang diberikan pemerintah sebagai wujud dari pelaksanaan otonomi daerah. Dinas Perhubungan mempunyai peran penting dan strategis dalam upaya pertumbuhan transportasi sehingga diperlukan adanya sinkronisasi regulasi untuk dapat mengoptimalkan peran dimaksud.

Perhubungan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, perhubungan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban dalam berlalu lintas baik di jalan, perairan maupun udara dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara

Sejalan dengan hal tersebut demi ketertiban dan keamanan serta dalam rangka usaha penekanan pada keberlanjutan (sustainability) pelayanan melalui sarana dan prasarana yang efisien dan efektif agar dapat memberikan manfaat dan pelayanan kepada masyarakat luas maka pengaturan penyelenggaraan perhubungan harus di landaskan pada keterpaduan, sehingga aturan yang di susun kiranya memperhatikan berbagai pihak yang terlibat dalam pemanfaatan pelayanan perhubungan seperti masyarakat umum, pengusaha angkutan darat/laut/udara. Hal ini karena perhubungan merupakan sektor yang berperan penting dalam mendukung pembangunan nasional guna mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

4.2. Landasan Sosiologis

Landasan sosiologis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan

bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Sebagaimana diamanatkan sila kelima Pancasila, maka pemerintahan diharapkan dapat menjalankan keadilan sosial. Salah satu bentuk keadilan sosial adalah adanya jaminan akses warga negara terhadap kesejahteraan yang salah satu diantaranya adalah praktis dan mudahnya akses untuk mendapatkan pelayanan publik.

Ada beberapa faktor sosiologis yang menjadi dasar dilakukannya penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Faktor-faktor tersebut antara lain adalah:

1. Adanya penataan di bidang perhubungan dan perizinannya mencakup beberapa aspek yaitu : (a). Tuntutan efisiensi pelayanan pengurusan administrasi yang berkaitan dengan dokumen atau perijinan tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. (b). Tuntutan pembiayaan yang tidak memberatkan baik menyangkut biaya pelayanan administrasi maupun denda dalam hal terjadi pelanggaran peraturan daerah. Pengenaan biaya pelayanan birokrasi pemerintah seperti halnya yang terjadi di bidang-bidang lainnya masih berorientasi pada kepentingan akumulasi pendapatan daerah. Orientasi demikian memang menguntungkan daerah untuk terus mempertahankan dan meningkatkan surplus pendapatan daerah, termasuk dengan cara mengenakan retribusi seperti halnya di bidang penyelenggaraan Perhubungan. Oleh karenanya disusunlah rancangan Peraturan daerah yang perlu disesuaikan dengan perkembangan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dalam hal ini Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .
2. Pengaturan mengenai Perkeretaapian dalam hal ini penutupan pelintasan kereta api yang merupakan tanggung jawab Pemerintah daerah dalam memperhatikan dan menjaga keselamatan pengguna jalan dan moda transportasi.
3. Penngaturan mengenai pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek yang memanfaatkan penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi untuk mengakomodasi kemudahan aksesibilitas bagi masyarakat dan agar menciptakan keadilan bagi angkutan orang dengan kendaraan umum lain yang telah ada terlebih dulu agar tidak terjadi kesenjangan perlakuan oleh Pemerintah daerah.

4. Perubahan tingkat mobilitas sosial ekonomi masyarakat dengan menggunakan sarana kendaraan namun belum diikuti oleh kecukupan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan yang terintegrasi dengan jaringan angkutan lainnya. Begitu juga perubahan tingkat mobilitas tersebut belum diikuti oleh perilaku yang tertib masyarakat sehingga mengancam keamanan, keselamatan, dan kelancaraan dalam berlalu lintas dan angkutan jalan seperti terjadinya kecelakaan lalu lintas yang terus meningkat. Hal ini menuntut optimalisasi tugas dari lembaga pemerintah baik yang terkait dengan teknis-fisik pengelolaan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan maupun lembaga pemerintah yang tugas pokok dan fungsinya di bidang keamanan dan ketertiban masyarakat. Perubahan tingkat mobilitas dengan berbagai idampaknya di atas perlu diakomodir dengan menyempurnakan ketentuan peraturan daerah tentang penyelenggaraan perhubungan.

Penyusunan Peraturan Perundang-undangan merupakan suatu hal yang sangat penting dalam konsep Negara hukum dan Demokrasi. Selain ditujukan sebagai salah satu instrumen pemerintah dalam pelaksanaan tata pemerintahan, penyelesaian masalah dalam kehidupan bernegara, sarana perlindungan bagi hak-hak asasi masyarakat, peraturan perundang-undangan juga berfungsi sebagai pembatas kekuasaan pemerintah untuk semaksimal mungkin meminimalisir tindakan sewenang-wenang (*ultra vires*). Selain itu, suatu peraturan perundang-undangan pada hakekatnya merupakan suatu instrumen atau sarana komunikasi tertulis antara pemerintah (penguasa) dengan yang diperintah (rakyat). Kristalisasi dan penetapan hak, kewajiban maupun hubungan hukum antar masyarakat juga menjadi hakikat lain dari suatu peraturan perundangan-undangan. Terkait dengan Penyelenggaraan Perhubungan, naskah akademik disusun sebagai dasar yang melegitimasi arah kebijakan dan urgensi dari sebuah produk hukum daerah yang berfungsi sebagai dasar legalitas pembatas kekuasaan pemerintah untuk meminimalisir tindakan tindakan sewenang-wenang.

Pemerintah daerah sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya, kecuali urusan yang menjadi urusan Pemerintah. Dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah tersebut, pemerintahan daerah menjalankan otonomi

seluas-luasnya untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah bahwa pemerintah daerah menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya, kecuali urusan yang menjadi urusan pemerintah pusat. Dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya daerah, pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan. Menurut Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah menegaskan bahwa urusan pemerintah yang menjadi wewenang Pemerintah Kabupaten/ Kota di antaranya adalah terkait perhubungan.

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 1945. Penyelenggaraan pemerintahan daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Perkembangan perhubungan di Kabupaten Brebes semakin berkembang dari waktu ke waktu seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk serta perkembangan lahan dan aktivitas di Kabupaten Brebes. Berdasarkan ketentuan Pasal 12 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015, salah satu urusan pemerintahan konkuren yang bersifat wajib dan berkaitan dengan pelayanan dasar adalah urusan perhubungan.

Hingga saat ini terkait dengan urusan perhubungan, Pemerintah Kabupaten Brebes baru memiliki Peraturan Bupati tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas dalam rangka menindaklanjuti ketentuan pasal 47 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa.

Sementara bidang lain perhubungan secara menyeluruh hingga saat ini belum diatur dalam Peraturan Daerah. Oleh karena itu, dalam rangka penyelenggaraan kewenangan daerah di bidang perhubungan dan sekaligus sebagai penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi khususnya UU No 38 Tahun 2004 tentang Jalan, UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta sebagai pemecahan permasalahan di daerah (*local problem solving*) terkait di bidang perhubungan, Pemerintah Daerah Brebes perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

4.3. Landasan Yuridis

Landasan yuridis merupakan pertimbangan alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan pertimbangan aturan yang telah ada, yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat. Landasan yuridis menyangkut persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur sehingga perlu dibentuk peraturan perundang-undangan yang baru. Beberapa persoalan hukum itu, antara lain, peraturan yang sudah ketinggalan, peraturan yang tidak harmonis atau tumpang-tindih, jenis peraturan yang lebih rendah undang-undang sehingga daya berlakunya lemah, peraturannya sudah ada tetapi tidak memadai, atau peraturannya memang sama sekali belum ada.

Penyelenggaraan Perhubungan di lingkungan Pemerintah Kabupaten Brebes tentunya memerlukan pedoman dalam pelaksanaannya. Dalam hal ini diperlukan suatu instrumen pengaturan sesuai kewenangan yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, salah satu bentuk peraturan perundang-undangan yang dapat dibentuk oleh Pemerintah Daerah tingkat kabupaten adalah peraturan daerah. Sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Peraturan Daerah disusun untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah sehingga Pemerintah Kabupaten Brebes memiliki kewenangan untuk menyusun Raperda tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Selain itu, dalam penyusunan Raperda tentang Penyelenggaraan Perhubungan juga harus memperhatikan peraturan perundang-undangan yang terkait. Beberapa peraturan perundang-undangan yang menjadi alasan yuridis untuk dibuatnya peraturan daerah ini antara lain:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (UUD NRI 1945)
2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Undang- Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan
6. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda
7. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
9. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi
10. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);

11. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
13. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5346);

Dengan adanya peraturan perundang-undangan diatas dapat dapat ditarik kesimpulan bahwa penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Brebes perlu diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

BAB V
JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI
MUATAN PERATURAN DAERAH

5.1. Jangkauan dan Arah Pengaturan

Jangkauan dan arah pengaturan materi muatan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan adalah untuk menunjang perkembangan pembangunan dan pertumbuhan perekonomian di Kabupaten Brebes, melalui pembaharuan sistem lalu lintas dan angkutan jalan serta perkerataapian yang handal, selamat, lancar, tertib, aman nyaman, berdaya guna, dan berhasil guna. Sehingga dalam Peraturan Daerah ini diatur mengenai beberapa ketentuan yang bermaksud untuk menyelenggarakan perhubungan tersebut.

Pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes Tentang Penyelenggaraan Perhubungan diharapkan dapat dijadikan suatu kebijakan dalam penyelenggaraan dan pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta perkeretaapian sebagai bagian dari sistem transportasi yang harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas, Angkutan Jalan, dan Perkeretapian dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, kemandirian daerah berdasarkan prinsip demokrasi, pemerataan dan keadilan, peran serta masyarakat, dan akuntabilitas dengan memperhatikan potensi daerah.

Adapun sasaran yang hendak dicapai yang merupakan tujuan dari dibentuknya Peraturan Daerah ini, diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, nyaman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian Daerah, memajukan kesejahteraan masyarakat, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. etika berLalu Lintas dan budaya bangsa; dan
- c. penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pengaturan di dalam Peraturan Daerah ini diarahkan untuk dapat menjadi dasar hukum di Daerah serta mensinergikan penyelenggaraan perhubungan di Daerah dengan

penyelenggaraan perhubungan di tingkat provinsi maupun nasional. Untuk itu sistem lalu lintas dan angkutan jalan serta perkeretaapian perlu diselenggarakan dengan mengintegrasikan semua komponen lalu lintas dan angkutan jalan kedalam satu kesatuan yang mencakup seluruh kebijaksanaan Pemerintah Daerah, berdasarkan kewenangan yang ada sesuai ketentuan dan peraturan yang berlaku.

Untuk mewujudkan hal tersebut diatas, perlu adanya koordinasi baik antara *stakeholders*, instansi terkait dilingkungan Pemerintah Daerah Kabupaten Brebes, maupun antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi, Kepolisian dan Pihak terkait, sehingga tercapai keseimbangan antara pembangunan fisik kota dengan pembangunan sektor transportasi yang bermanfaat bagi masyarakat. Dengan demikian penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Perkeretaapian akan dapat terselenggara dengan seksama, baik secara sarana, pembangunan dan sector perhubungan maupun keseimbangan antara pihak pemerintah, pihak swasta dan masyarakat pada umumnya.

Pengaturan operasional lalu lintas dan angkutan jalan serta perkeretaapian di Kabupaten Brebes yang selama ini kurang menunjukkan efektifitas dan efisiensi kinerja sehingga perlu diadakan penyesuaian, dengan mengunifikasikan keseluruhan peraturan daerah tentang lalu lintas dan angkutan jalan ke dalam satu peraturan daerah tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan daerah ini merupakan perwujudan satu kesatuan dari keseluruhan pengaturan permasalahan terkait dengan urusan di bidang perhubungan.

Dalam rangka memberikan arah, landasan, dan kepastian hukum kepada semua pihak yang terlibat di dalam penyelenggaraan perhubungan di Daerah serta terlaksananya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat, maka Pemerintah Daerah Kabupaten Brebes membentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan sebagai perwujudan satu kesatuan dari keseluruhan pengaturan permasalahan terkait dengan urusan di bidang perhubungan, khususnya di wilayah Kabupaten Brebes.

Jangkauan Peraturan daerah ini adalah Penyelenggaraan Perhubungan yang terdapat di lingkungan Pemerintah Kabupaten Brebes.

Adapun arah pengaturan peraturan daerah ini antara lain untuk:

1. memberikan kepastian hukum dalam Penyelenggaraan Perhubungan di lingkungan pemerintah Kabupaten Brebes

2. memberikan perlindungan dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam penegakan peraturan daerah

5.2. Ruang Lingkup Materi Muatan Peraturan Daerah

Adapun ruang lingkup dan materi muatan yang terdapat dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan adalah sebagai berikut :

BAB I KETENTUAN UMUM

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Kabupaten Brebes.
2. Pemerintah Daerah adalah Bupati sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
3. Bupati adalah Bupati Brebes.
4. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang selanjutnya disingkat DPRD, adalah Lembaga Perwakilan Rakyat Daerah yang berkedudukan sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.
5. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu kepala daerah dan DPRD dalam penyelenggaraan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
6. Dinas adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes.
7. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes.
8. Rencana Induk Transportasi adalah dokumen yang memuat perencanaan, pengaturan, pembangunan, pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.
9. Penyelenggaraan Perhubungan adalah semua yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, pelayaran dan/atau cara orang atau negara dan sebagainya berhubungan satu dengan yang lain untuk dimanfaatkan dalam

pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya dengan menggunakan sarana transportasi.

10. Sarana transportasi adalah sarana yang dimanfaatkan untuk pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya berupa kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor, kereta api, kapal, dan/atau pesawat terbang.
11. Pelayanan transportasi adalah jasa yang dihasilkan oleh penyedia jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi.
12. Jaringan pelayanan transportasi adalah susunan rute pelayanan transportasi yang membentuk satu kesatuan hubungan.
13. Jaringan prasarana transportasi adalah serangkaian simpul yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan.
14. Ruang lalu lintas adalah suatu ruang gerak sarana transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas untuk mendukung keselamatan dan kelancaran
15. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri transportasi.
16. Simpul transportasi adalah suatu tempat yang berfungsi untuk kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, membongkar dan memuat barang, mengatur perjalanan serta tempat perpindahan intramoda dan antarmoda yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
17. Sistem Lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.
18. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.
19. Angkutan adalah perpindahan orang dan /atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.
20. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
21. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah ruang lalu lintas jalan, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi rambu, marka, Alat Pemberi Isyarat Lalu

Lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan;

22. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
23. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.
24. Manajemen kebutuhan lalu lintas adalah kegiatan yang dilaksanakan dengan sasaran meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas.
25. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali Jalan rel dan Jalan kabel.
26. Bangunan pelengkap jalan adalah jembatan, terowongan, ponton, lintas atas, lintas bawah, tempat parkir, gorong-gorong, tembok penahan, dan saluran tepi jalan yang dibangun sesuai dengan persyaratan teknis.
27. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.
28. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di Jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
29. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.
30. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau ditarik oleh hewan.
31. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk Angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
32. Rencana Umum Jaringan Trayek adalah dokumen yang memuat rencana jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor dalam satu kesatuan jaringan.

33. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
34. Trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus umum yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadual atau tidak berjadual.
35. Kereta Api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.
36. Angkutan Sungai dan Danau adalah Kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.
37. Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
38. Angkutan Laut adalah Kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
39. Subsidi adalah bantuan biaya pengoperasian untuk angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu yang secara finansial belum menguntungkan, termasuk trayek angkutan perintis.
40. Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
41. Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
42. Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
43. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.

44. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
45. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
46. Alat Penerangan Jalan adalah lampu penerangan jalan yang berfungsi untuk memberi penerangan pada ruang lalu lintas
47. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
48. Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum.
49. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.
50. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
51. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.
52. Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan.
53. Analisis Dampak Lalu Lintas adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak Lalu Lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil Analisis Dampak Lalu Lintas.
54. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya disingkat Forum, adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.

55. Izin Trayek adalah izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum untuk angkutan dalam trayek.
56. Izin Operasi adalah izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum untuk angkutan tidak dalam trayek.
57. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota yang lain yang melalui antar daerah Kabupaten/Kota dalam satu daerah Provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.
58. Angkutan Aglomerasi Perkotaan adalah angkutan perkotaan yang wilayah operasinya melampaui daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) daerah dalam provinsi yang melayani zona pusat pembangunan dari sebuah kota terhubung dengan kota- kota yang juga terus berkembang.
59. Kawasan perkotaan adalah kesatuan wilayah terbangun dengan kegiatan utama bukan pertanian, memiliki kerapatan penduduk yang tinggi, fasilitas prasarana jaringan transportasi jalan, interaksi kegiatan antar kawasan yang menimbulkan mobilitas penduduk yang tinggi.
60. Pembelian Layanan Angkutan adalah skema pemberian subsidi dalam penyelenggaraan angkutan penumpang umum kepada perusahaan angkutan umum.
61. Subsidi Angkutan Penumpang Umum adalah bantuan biaya pengoperasian untuk angkutan umum dengan tarif yang ditetapkan pada trayek tertentu.
62. Pengujian Kendaraan Bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian atau komponen kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.
63. Persyaratan Teknis adalah persyaratan tentang susunan, peralatan, perlengkapan, ukuran, bentuk, karoseri, pemuatan, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, emisi gas buang, penggunaan, penggandengan dan penempelan kendaraan bermotor.
64. Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan.

65. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.
66. Retribusi Pengendalian Lalu Lintas adalah pungutan atas penggunaan ruas jalan tertentu, koridor tertentu, kawasan tertentu pada waktu tertentu, dan tingkat kepadatan tertentu.
67. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan serta keamanan dan keselamatan pelayaran.
68. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
69. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
70. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
71. Pelabuhan Laut adalah Pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai.
72. Pelabuhan Sungai dan Danau adalah Pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai dan danau.
73. Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan yang selanjutnya disingkat DLK_r adalah Wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.

74. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin atau ditunda termasuk kendaraan air yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung tidak berpindah-pindah.
75. Kelaiklautan Kapal adalah Keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan penjegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar diperairan tertentu.
76. Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
77. Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
78. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
79. Unit Penyelenggaraan Pelabuhan Daerah adalah Lembaga Pemerintah Daerah di Pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi Pengaturan, Pengendalian dan Pengawasan kegiatan kepelabuhanan dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
80. Konsesi adalah Pemberian hak oleh penyelenggara pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu dan kompensasi tertentu.
81. Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (Freight Forwarding) adalah Kegiatan usaha yang ditujukan untuk semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui angkutan darat, kereta api, laut dan/atau udara.

82. Daerah Lingkungan Kerja adalah wilayah pada kantor induk, unit pelayanan uji berkala kendaraan bermotor, terminal, terminal khusus, pelabuhan, dan dermaga yang digunakan secara langsung untuk kegiatan kedinasan.
83. Daerah Lingkungan Kepentingan adalah wilayah di sekeliling Daerah Lingkungan Kerja yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan kantor induk, unit pelayanan uji berkala kendaraan bermotor, terminal, terminal khusus, pelabuhan, dan dermaga.
84. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.
85. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, Perseroan Terbatas, atau Koperasi.
86. Penyidik adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.
87. Kawasan tertentu adalah wilayah aktivitas Kabupaten yang merupakan kelompok dari beberapa aktivitas sejenis dan / atau kepentingan sejenis.
88. Kawasan Aglomerasi adalah wilayah aktivitas kabupaten dan/ atau kota yang telah diperpanjang yang terdiri dari pusat kegiatan yang padat, saling terhubung dengan kabupaten dan / atau kota lainnya secara berkesinambungan.

BAB II : RENCANA INDUK TRANSPORTASI

Rencana Induk Transportasi memuat perencanaan, pengaturan, pembangunan, pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis

BAB III : PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Memuat tentang tanggung jawab dan pembinaan oleh Pemerintah Daerah atas lalu lintas dan angkutan jalan di daerah. Serta penyelenggaraan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah Daerah, Badan Hukum dan/ atau masyarakat.

BAB IV : SARANA TRANSPORTASI JALAN

Memuat klasifikasi yang dimaksud dengan Sarana Transportasi Jalan serta fasilitas lainnya yang terkait.

BAB V : MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS

Memuat tentang melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di Daerah untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan

BAB VI : ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS

Memuat tentang setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlebih dahulu harus dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas..

BAB VII : MANAJEMEN KEBUTUHAN DAN PENCEGAHAN PELANGGARAN LALU LINTAS

Memuat tentang manajemen kebutuhan lalu lintas dan pencegahan pelanggaran lalu lintas jalan oleh Pemerintah Daerah, termasuk penyelenggaraan kebersihan dan keindahan perlengkapan jalan. Selain itu juga memuat tentang pencegahan pelanggaran lalu lintas, serta prosedur tentang keselamatan berlalu lintas.

BAB VIII : ANGKUTAN JALAN

Memuat tentang perbedaan angkutan orang dan angkutan barang dalam penyelenggaraan lalu lintas.

BAB IX : PENGUSAHAAN DAN PERIZINAN ANGKUTAN JALAN

Setiap pengusaha yang melakukan usaha Angkutan umum wajib berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan. Setiap pengusaha Angkutan umum yang menyelenggarakan Angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Jalan.

BAB X : PENGAWASAN DAN PELAYANAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Memuat tentang pengawasan dan pelayanan yang wajib dilakukan oleh pengguna maupun pemerintah daerah melalui dinas terkait penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

BAB XI : PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Memuat tentang Pemerintah Daerah dalam menyelenggarakan Transportasi Perkeretaapian menetapkan Rencana Induk Perkeretaapian. Jaringan jalur kereta api serta wewenang pemerintah daerah dalam transportasi perkeretaapian.

BAB XII : PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI AIR

Mengatur tentang penyelenggaraan Pelabuhan Pengumpan dan penetapan Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Pengumpan.

BAB XIII : PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI UDARA

Memuat tentang penggunaan ruang udara, rencana jalur penerbangan ke dan dari tempat pendaratan dan lepas landas helikopter dan standar teknis operasional keselamatan dan keamanan penerbangan.

BAB XIV : SISTEM INFORMASI TRANSPORTASI

Memuat tentang peran pemerintah daerah di dalam menyediakan Sistem Informasi Transportasi yang meliputi penyediaan data dan informasi tentang prasarana, sarana dan pengelolaan Transportasi..

BAB XV : PEMBINAAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI

Memuat tentang memberikan pedoman teknis; memberikan bimbingan dan penyuluhan kepada penyelenggara prasarana, sarana Transportasi dan masyarakat; memberikan bimbingan perencanaan teknis; memberdayakan masyarakat di bidang Transportasi; dan memberikan pembinaan teknis penyelenggaraan prasarana dan sarana Transportasi, Lalu Lintas, dan Angkutan.

BAB XVI : PEMBIAYAAN PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN

Memuat tentang pembiayaan penyelenggaraan perhubungan di dalam tahapan Perencanaan, Penelitian dan Pengembangan.

BAB XVII : KERJASAMA PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN

Memuat tentang kewenangan Pemerintah Daerah untuk mengadakan kerjasama dengan pihak ketiga di dalam penyelenggaraan perhubungan di Daerah

BAB XVIII : PERAN SERTA MASYARAKAT

Memuat tentang peran serta masyarakat di dalam penyelenggaraan perhubungan di Daerah. Serta mengatur tentang kewajiban masyarakat untuk berperan serta dalam pemeliharaan sarana dan prasarana Jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, dan berpartisipasi dalam pemeliharaan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran penyelenggaraan perhubungan.

BAB XIX : FORUM LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Memuat tentang Forum lalu lintas dan angkutan jalan serta keanggotaannya dalam rangka koordinasi antar instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.

BAB XX : PENYIDIKAN

Memuat kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di lingkungan Pemerintah Daerah Kabupaten Brebes untuk melakukan penyidikan tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

BAB XXI : KETENTUAN PIDANA

Memuat rumusan yang menyatakan penjatuhan pidana atas pelanggaran terhadap ketentuan yang berisi norma larangan atau norma perintah

BAB XXII : KETENTUAN PERALIHAN

Memuat penyesuaian pengaturan tindakan hukum atau hubungan hukum yang sudah ada untuk memberikan perlindungan hukum bagi pihak yang terkena dampak dengan diundangkannya Peraturan Daerah Kabupaten Brebes tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

BAB XXIII : KETENTUAN PENUTUP

Memuat saat berlakunya Peraturan Daerah.

BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

1. Penyelenggaraan perhubungan mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah; (2) dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah tersebut. Dengan melihat peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencanaan pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.
2. Penyelenggaraan Perhubungan merupakan kewenangan pemerintah daerah dalam menyelenggarakan urusan perhubungan

6.2. Saran

Setelah mempelajari dan mengkaji berbagai fakta dan data yang ada, kami memberikan saran-saran perlu adanya peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan sehingga pelayanan kepada masyarakat di bidang Perhubungan dapat terselenggara dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Abe, Alexander. 2005. *Perencanaan Daerah Partisipatif*. Yogyakarta : Pustaka Joja Mandiri
- Adisasmita, Sakti Adj. 2011. *Jaringan Transportasi*. Yogyakarta. Graha Ilmu
- Algra, dikutip oleh Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Pen Liberty, 1996, Yogyakarta
- Black, J.A. 1981. *Urban Transport Planning: Theory and Practice*, London, Cromm Helm
- Edward K. Morlock. 1985. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga
- I Gede Parimartha, *Otonomi Daerah dan Multikulturalisme*, dalam *Pendidikan Multikultural dan Revitalisasi Hukum adat dalam Perspektif Sejarah*, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata, 2005
- I.P.M. Ranuhandoko, *Terminologi Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2000
- L.J. van Apeldoorn, *Pengantar Ilmu Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1980
- Lihat konsiderans dan Penjelasan Umum, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Morlock, Edward K.,1985, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta
- Nasution, 1996, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Ni'matul Huda, *Otonomi Daerah:Filosofi, Sejarah, Perkembangan, dan Problematika*, Pustaka Pelajar, 2005, Yogyakarta
- Papacostas. 1987. *Fundamentals of transportation Engineering*. Practice Hall.USA
<http://e-journal.uajy.ac.id/7732/3/TA213706.pdf>
- Pembukaan Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

- Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi.
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2008
- Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, 2001, hal 125, dalam Dayanto dan Asma Karim, *Peraturan Daerah Responsif, Fondasi Teoritik dan Pedoman Pembentukannya*, Deepublish, 2015, Yogyakarta
- Prof. Dr. Rachmad Baro, SH, MH, *Penelitian Hukum Doktrinal: Penelitian Hukum*, Indonesia Prime, 2017, Makassar
- Prof. Zudan Arif Fakrulloh SH, MH, *Penegakan Hukum Sebagai Peluang Menciptakan Keadilan: Sebuah Upaya Untuk Menjaga Kepercayaan Rakyat*, Naskah Orasi Ilmiah dalam Wisuda Sarjana dan Magister Sekolah Tinggi Ilmu Hukum
- Rahayu, Flourensia Spty. Cyberbullying Sebagai Dampak Negatif Penggunaan Teknologi Informasi. *Journal Of Information Systems*, 2012, 8.1: 22-31. Doi: <https://doi.org/10.21609/Jsi.V8i1.321>
- Ronald V. Clark. 2008. *Improving Street Lighting to Reduce Crime in Residential Area, Problem-Oriented Guides for Polic*, Washington,
- Rubenstein, Harvey M. 1992. *Pedestrian Malls, Streetcapes, and Urban Spaces*. John Wiley and Sons:USA
- Sakti Adji Adisasmitha, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012
- SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki

- Sjahran Basah, Eksistensi Dan Tolok Ukur Badan Peradilan Administrasi Di Indonesia, Alumni, Bandung, 1986
- Soesilo, Nining I. (1999:11). Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia
- Sukarto, Haryono. 2006. Transportasi Perkotaan dan Lingkungan. Jurnal Teknik Sipil Vol.3 No.2
- Tamin, Ofyar Z. (1997:4-5). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung. Penerbit ITB
- Tamin, Ofyar Z. 1997. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung. Penerbit ITB
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
- Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
- Uno Hamzah B. 2006. Perencanaan Pemberian Pembelajaran. Jakarta : Bumi Aksara
- Warpani, P. Suwardjoko (2020). Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung : Penerbit ITB