NASKAH AKADEMIK

RANCANGAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN LUWUK TENTANG ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan suatu negara sangat berkorelasi dengan pertumbuhan ekonomi, oleh karena itu, pertumbuhan ekonomi merupakan penunjang utama keberlangsungan pembangunan suatu negara. Namum dalam perkembangannya kemajuan suatu negara tidak hanya memperhatikan aspek pembangunan dan ekonomi, akan tetapi ada asfek lain yang menjadi penunjang utama atau *laif supporting sistem* dalam menentukan pembangunan dan pertumbuhan ekonomi itu sendiri tidak lain adalah ekologi.[1]

Namun pada kenyataannya, pembangunan lebih dari sekedar meningkatnya pendapatan per-kapita penduduk. Pembangunan yang baik seharusnya lebih mempertimbangkan keseimbangan antara kebutuhan pembangunan dan kelestarian lingkungan. Paradigma pembangunan akan memunculkan problematika antara lain menurunnya daya dukung lingkungan.[2] Daya dukung tersebut dapat terjaga apabila aspek-aspek ekonomi, sosial dan ekologi itu sendiri dapat di fungsikan sesuai dengan

[1] **Eka Pratiwi Lumbantoruan and Paidi Hidayat,** *Analisis Pertumbuhan Ekonomi Dan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Provinsi-Provinsi Di Indonesia* (Metode Kointegrasi)," *Ekonomi Dan Keuangan* 2, no. 2 (2015).

[2] **Tri Widodo W. Utomo,** *Keseimbangan Kepentingan Ekonomis Dan Ekologis Dalam Menunjang Kebijakan Pembangunan Berkelanjutan (Sustainable Development)*, 2009.

kemampuan dan daya dukungnya itu sendiri dengan memperhatikan kebutuhan generasi sekarang dan akan dating, hal tersebut dikenal dengan istilah pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development*). Istilah pembangunan berkelanjutan dimulai dari Malthus (1798) yang khawatir akan tidak seimbangnya ketersediaan lahan dan pertumbuhan penduduk di Inggris. Pembahasan mengenai pembangunan berkelanjutan terus berkembang hingga *World Commission on Environment and Development* (1987) menetapkan bahwa pembangunan berkelanjutan adalah pembangunan yang memenuhi kebutuhan masa kini tanpa mengorbankan hak pemenuhan kebutuhan generasi yang akan datang.[3]

Dengan demikian pembangunan merupakan sebuah keharusan di tengah gencarnya perkembangan jaman. Tanpa adanya pembangunan di daerah, maka akan sulit daerah untuk bersaing dengan daerah lain dalam berbagai aspek, salah satunya adalah ekonomi. Namun, disisi lain ada dampak negatif dari sebuah pembangunan yang harus menjadi perhatian kita semua karena dapat mengancam balik sisi kehidupan ummat manusia dalam kehidupannya. Damapak negatif tersebut antara lain:

1. Semakin terbatasnya lahan dan pemukiman
2. Menimbulkan dampak pencemaran
3. Menurunkan kualitas lahan
4. Memicu tingginya harga lahan

[3] **Mochtar Kusumaatmadja**, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, Alumni Bandung, 2002, hlm. 1

5. Dapat menghilangkan habitat tumbuhan dan hewan hal ini dapat menurunkan kesuburan tanah.

Selain dampak negative tersebut di atas, pemabangunan juga telah memiliki dampak Positif antara lain:

1. Meningkatkan perekonomian suatu negara dan meningkatkan pertumbuhan ekonominya.
2. Pembangunan menuntut adanya SDM, sehingga ilmu pengetahuan dan teknologi akan berkembang pesat pula untuk melatih SDM yang mumpuni. Dengan demikian, akan menjadi lapangan kerja baru bagi banyak orang.
3. Meningkatkan kegiatan perekonomian antar wilayah dan Negara
4. Peningkatan perekonomian akan diiringi meningkatnya lapangan pekerjaan sehingga menekan angka pengangguran.
5. Lingkungan hidup pada suatu daerah akan lebih nyaman dan indah karena dirawat seriring meningkatnya perekonomian wilayah atau negara tersebut.

Transportasi merupakan salah satu penunjang dalam kehidupan sehari-hari. Kebijakan pemerintah terhadap pengembangan sistem transportasi dalam rangka mengurangi kemacetan,[4] baik di pedesaan maupun di perkotaan dimana transportasi dapat mempermudah untuk menuju ke suatu tempat yang dituju. Dalam perkembangannya, transportasi dari masa ke masa terus bergerak perlahan. Bahkan

[4] **Muhajir Muhajir and Muhammad Nasir**, *Analisis Dampak Kebijakan Pemerintah pada Transportasi Publik Trans Koetaradja Terhadap Labi-l abi* (Studi Kasus Terminal Keudah-Darussalam," *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Pembangunan* 2, no. 4 (November 1, 2017): 607–17.

terus berevolusi secara sedikit demi sedikit. Dulunya, moda transportasi dibantu dengan pemanfaatan hewan untuk perjalanan di darat dan penggunaan rakit untuk perjalanan yang melintasi sungai. Namuan dalam perkembangan terakhir seiring dengan perkembangan tekhnologi teranportasi tersebut dewasa ini, menunjukkan bahwa kecepatan melintas antar pulau, Negara dan bahkan antar Benua dalam hitungan detik, menit dan jam sudah dapat menjangkau wilayah tersebut dengan waktu yang tidak terlalu lama, hal ini berimplikasi terhadap kemajuan atau pertumbuhan perekonomian antar desa ke kota, antar Negara dengan Negara lainnya, bahkan antar Benua dengan Benua lainnya. Peran penting teransportasi inilah yang harus di bangun oleh semua Negara termasuk Indonesia, dan atau Kabupaten Banggai guna mendorong pertumbuhan ekonomi di daerahnya.

Bahwa seiring dengan kemajuan teknologi teransportasi tersebut, tetap menyisahkan dampak baik negartif maupun dampak positif terhadap pembangunan dan lingkungan. Misalnya teransportasi darat, salah satu problem lingkungan yang dihadapi kota-kota kita dewasa ini adalah polusi udara. Meningkatnya penggunaan kendaraan bermotor pribadi bukan hanya berimbas pada bertambahnya tingkat kemacetan, tetapi juga bertambah kotornya udara di sekitar kita. Sejauh ini, terdapat beberapa polutan utama yang mencemari dan menurunkan kualitas udara kawasan perkotaan misalnya nitrogen dioksida (NO2), nitrat oksida (NO), partikel debu, karbon monoksida (CO)

serta timbal (Pb). Zat-zat polutan tersebut sebagian besar dihasilkan oleh proses pembakaran bahan bakar teransportasi (kendaraan bermotor).[5]

Berdasarkan dampak tersebut di atas, baik dampak negatif maupun dampak positif yang ditimbulkan dari adanya suatu pembangunan, tidak terkecuali pembangunan di bidang teranspotasi baik darat, laut maupun udara. Menyadari adanya dampak tersebut, maka tidak heran sejak awal tahun 1990-an, telah disepakati oleh para pimpinan di berbagai Negara di dunia, bahwa paradigm pembangunan tidak lagi menekankan hanya pada pertumbuhan ekonomi semata, malinkan juga dengan mengintegrasikan factor-faktor sosial, budaya, dan lingkungan. Paradigm pembangunan tersebut dikenal dengan sebutan pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*). Istilah pembangunan berkelanjutan, muncul pertama kali dalam *World Conservation of Nature* yang dipakai oleh salah satu pakar, Lester R Brown. Semenjak saat itu, istilah pembangunan berkelanjutan menjadi populer dan mengarah pada refleksi tentang konsekuensi masalah lingkungan hidup untuk ekonomi. Pengertian pembangunan berkelanjutan dalam buku Relasi dengan Dunia: Alam, Iptek, dan Kerja karya Antonina Panca Yuni Wulandari, pengertian pembangunan berkelanjutan adalah pembangunan yang memenuhi kebutuhan dari generasi sekarang tanpa membahayakan kesanggupang generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan mereka sendiri. Artinya pembangunan ekonomi, selalu

[5] **Adi Ginanjar Maulana**, Artikel ini sudah Terbit di Ayob Semarang.com, dengan Judul Polusi Udara dan Masalah Kendaraan Bermotor, pada URL https:// www. ayosemarang. com/read /2019/06/12/ 39689/polusi-udara-dan-masalah-kendaraan-bermotor.

memanfaatkan sumber daya alam, dijalankan sedemekian rupa, sehingga generasi mendatang dapat melanjutkan pembangunan yang dijalankan sekarang.

Pembangunan pada umumnya dapat dipandang sebagai usaha-usaha terencana untuk mengubah kebudayaan manusia yaitu berupa usaha-usaha terencana untuk meningkatkan macam, kualitas, kuantitas yang harus dipenuhi bagi pemuasan kebutuhan utama atau primer dalam usaha-usaha peningkatan kesejahtraan hidup manusia. Unsur-unsur kebudayaan manusia terutama yang sangat penting kegunaannya bagi kehidupan manusia antara lain adalah unsur-unsur peningkatan taraf kesejahtraan kehidupan masyarakat. Jadi aktifitas pembangunan tersebut dapat menimbulkan perubahan baik pada sistem sosial maupun ekosistem. Misalnya, suatu pembangunan dapat bersifat mengubah system sosial, lalu menyebabkan perubahan pada ekosistem. Demikian pula sebaliknya, pembangunan tersebut bersifat mengubah ekosistem, namun akibatnya dapat menyebabkab perubahan pada sistem sosial.

Sebagai contoh, pembangunan sarana dan perasanara umum misalnya gedung Pasar, gedung rumah sakit, atau gedung perkantoran lainya yang merupakan sarana penunjang. Program tersebut secara umum mengubah sistem sosial, antara lain pasar merupakan tempat sirkulasi perekonomian, pemberian modal usaha bagi para pedangan, dan akibatnya perubahan pada sistem sosial baru berupa pendapatan baru bagi warga masyarakat yang tinggal disekeliling pasar. Begitu pula bagi yang tinggal berdekatan dengan gedung perkantoran, rumah sakit dan lain-lain. Pembangunan infrastruktur fisik menjadi salah satu langkah yang diambil pemerintah untuk melakukan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia. Berbagai

infrastruktur ini terbukti mampu mempermudah jalur transportasi di berbagai provinsi atau daerah Kabupaten/Kota. Meski demikian, tanpa rumusan kebijakan yang berwawasan lingkungan, pembangunan akan membawa dampak buruk pada kualitas lingkungan hidup. “Penyediaan infrastruktur tidak semata-mata dilihat dari sudut komersial profit, tetapi harus dilihat terutama dari manfaat dan benefit bagi rakyat,” ujar Nurhadi Susanto saat mengikuti ujian terbuka program doktor di Fakultas Hukum UGM, kamis tangal 25 bulan mei 2020.

Berdasarkan hasil pengelompokan dan pengerucutan isu-isu lingkungan yang telah dilakukan oleh Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Banggai Tahun 2019 berhasil mengidentifikasi lima (5) isu lingkungan hidup utama, yaitu:

1. Potensi Kerawanan Bencana
2. Lahan Kritis dan Alih fungsi lahan
3. Pengelolaan Sampah
4. Pencemaran Air Sungai
5. Pencemaran Udara

Tataguna lahan merupakan salah satu faktor penentu utama dalam pengelolaan lingkungan hidup. Keseimbangan antara berbagai kawasan merupakan kunci dari pembangunan berkelanjutan dan berwawasan lingkungan. Pengertian lahan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2001 adalah suatu hamparan ekosistem daratan yang peruntukannya untuk usaha dan atau kegiatan ladang dan atau kebun bagi masyarakat. Hamparan ekosistem daratan tersebut berkaitan dengan daya dukungnya terhadap kehidupan dan kesejahteraan hidup manusia. Sedangkan hutan adalah suatu

kesatuan ekosistem berupa hamparan lahan berisi sumber daya alam hayati yang didominasi pepohonan dalam persekutuan alam lingkungannya, yang satu dengan lainnya tidak dapat dipisahkan.

Analisa yang digunakan untuk menguraikan permasalahan tataguna lahan dikelompokkan pada tekanan/pressure, status/statueand upaya/respons (P-S-R). Untuk tekanan terkait tataguna lahan di antaranya:

1. Luas wilayah menurut penggunaan lahan utama;
2. Luas perubahan penggunaan lahan;
3. Jenis pemanfaatan lahan;
4. Luas areal dan produksi pertambangan menurut jenis bahan galian

Sedangkan terkait status tataguna lahan digambarkan pada uraian terkait diantaranya:

1. Luas kawasan lindung berdasarkan RTRW;
2. Luas hutan berdasarkan fungsi dan status;
3. Luas lahan kritis di dalam dan luar kawasan hutan;
4. Evaluasi kerusakan tanah di lahan kering akibat erosi air
5. Evaluasi kerusakan tanah di lahan kering;
6. Evaluasi kerusakan tanah di lahan basah

Terkait pengendalian perusakan lingkungan hidup tersebut digambarkan melalui upaya pencegahan kerusakan lingkungan, upaya penanggulangan kerusakan lingkungan, dan upaya pemulihan kerusakan lingkungan yang diantaranya berupa upaya realisasi penghijauan dan reboisasi yang dilakukan Pemerintah Kabupaten

Banggai. Pendekatan analisis P-S-R yang dilakukan dengan menggambarkan uraian sebagai berikut:

1. Gambaran umum kondisi dan kedalaman (magnitudo);
2. Perbandingan antar waktu, antar lokasi, dan perbandingan terhadap baku mutu;
3. Analisa statistik sederhana.

Penggunaan lahan di Kabupaten Banggai meliputi tanaman pangan, hortikultura, perkebunan, peternakan, perikanan, dan kehutanan. Berikut adalah beberapa informasi terkait penggunaan lahan di Kabupaten Banggai, Berikut adalah beberapa informasi terkait penggunaan lahan di Kabupaten Banggai: Luas lahan kritis di Kabupaten Banggai tersebar di 23 kecamatan, di antaranya Kecamatan Toili Barat, Toili, Moilong, Batui Selatan, Batui, Kintom, Nambo, Luwuk Selatan, Luwuk, Luwuk Utara, Luwuk Timur, Masama, Lamala, Mantoh, Balantak Selatan, Balantak, Balantak Utara, Bualemo, Pagimana, Lobu, Bunta, Simpang Raya, dan Nuhon. Tutupan lahan di Sub DAS Toili terdiri dari hutan lahan kering sekunder, pemukiman, perkebunan, pertanian lahan kering, sawah, semak belukar, tanah terbuka, tubuh air, dan awan. Kabupaten Banggai memiliki potensi sumber daya alam unggulan, yaitu minyak dan gas bumi. Penggunaan lahan utama di Kabupaten Banggai didominasi oleh hutan lebat dengan luas sekitar 585.987 hektare dan hutan belukar dengan luas sekitar 94.154,64 hektare. Kabupaten Banggai adalah salah satu daerah di Provinsi Sulawesi Tengah yang memiliki luas wilayah 9.672,70 kilometer persegi. Kabupaten ini memiliki

beragam potensi sumber daya alam, seperti hasil laut, hasil bumi, hasil pertambangan, dan gas.[6]

Menyorot dari berbagai dampak suatu pembangunan terhadapap lingkungan maupun adaptasi lingkungan sosial. Maka dalam naskah akademik ini mengkaji analisis dampak laluintas (amdalaling), yang pokus kajian hampir mirip dengan persoalan tersebut di atas, namun objek kajiannya sedikit agak berbedah. Karena lebih pokus mengetengahkan analisis dampak lalu lintas yang diakibatkan oleh pengunaan lahan untuk mendirikan sebuah bangunan, baik untuk pasilitas kepentingan umum maupun suwasta yang berdamapk terhadap lalu lintas. Sebelum terlalu jauh membahas, terlebih dahulu kami akan mengemukakan pengertian analisis dampak lalu lintas (ANDALALIN) sebagai berikut:

> "*Analisis dampak lalu lintas (ANDALALIN) adalah Studi / Kajian mengenai dampak lalu lintas dari suatu kegiatan dan/atau usaha tertentu yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen Andalalin atau Perencanaan pengaturan Lalu Lintas. Hal ini dikaitkan bahwa setiap perubahan guna lahan akan mengakibatkan perubahan di dalam sistem transportasinya. Mal yang besar, atau stadion ataupun kawasan permukiman yang baru akan memengaruhi lalu lintas yang ada di sekitar kegiatan baru tersebut"*

Dengan andalalin maka dapat diperhitungkan berapa besar bangkitan perjalanan baru yang memberlukan rekayasa lalu lintas dan manajemen lalu lintas untuk mengatasi dampaknya. ANDALALIN bukan merupakan perizinan, tetapi dapat menjadi syarat sebuah kegiatan yang diwajibkan untuk kegiatan bangunan/usaha dengan kriteria tertentu. Kelancaran lalu lintas dan Angkutan jalan adalah suatu

[6] Badan Pusat Statistik Kabupaten Banggai, https://banggaikab.bps.go.id/id/statistics-table?subject=525. Diakses pada tanggal 2 Novenber 2024.

keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.

Berdasarkan pengertian tersebut di atas, teknologi transportasi merupakan sebuah teknologi yang mampu mendukung pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan dan diciptakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Bahkan teransportasi dapat mengerakkan roda perekonomian suatu Negara, bangsa maupun daerah. Semakin maju angkutan transportasi warga, maka semakin meju suatu peradaban manusia itu sendiri. Oleh karena itu, teknologi transportasi baik darat, udara dan laut. Menjadi paktor penentuh terhadap kemajuan dan perkembangan suatu Negara, bangsa atau daerah itu sendiri.

Berangkat dari pemikiran tersebut di atas, menjadi keniscayaan bahwa laju pembangunan dibidang teransportasi harus diutamakan sebagai tongak awal pembangunan disemua aspek pada suatu daerah. Kelancaran teransportasi harus didukung penuh oleh pemerintah dengan melahirkan berbagai kebijakan di bidang teransportasi, yang diharapkan sangat membantu kehidupan sehari-hari manusia. Seperti mislnya masyarakat di pedesaan karena transportasi sangat diperlukan dalam menyalurkan hasil pertanian, perkebunan, dan peternakan ke perkotaan yang mempermudah hubungan perekonomian masyarakat desa dengan masyarakat di perkotaan. Perkembangan layanan transportasi seiring dengan kemajuan teknoligi moderen telah memaduhkan antara transportasi umum dengan penggunaan teknoligi

komunikasi (internet).[7] Selain itu dengan adanya teknologi transportasi kita dapat mempersingkat waktu perjalanan dan tidak memerlukan waktu yang banyak dalam menempuh perjalanan. [8]

Namun disis lain karbon monoksida dari kendaraan bermotor bila bereaksi dengan oksigen di udara akan menghasilkan gas karbon dioksida yang bisa dimanfaatkan dalam proses fotosintesis pada tumbuhan.[9] Namun pada sisi lain semakin berkembangnya teknologi teranportasi, minyak bumi yang masih berlimpah akan menjadi semakin langka seiring dengan perkembangan dan pemakaian alat transportasi yang terus-menerus berkembang, kemudian tumpahnya minyak dari kapal yang mengangkut hasil minyak bumi bisa menyebabkan kerusakan alam laut dan biota di dalamnya, selain itu pencemaran udara dan suara yang mempengaruhi psikologi serta mengancam kesehatan manusia, lalu berkurangnya area pertanian dikarenakan peningkatan pembangunan fasilitas transportasi seperti bandara, jalan raya dan berbagai hal yang lain yang bisa mengancam alam dan kehidupan ummat manusia itu sendiri. Oleh karena itu pembangunan fasilitas teransportasi harus terintegrasi dengan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan. Demikan halnya terhadap pembangunan pasilitas umum misalnya gedung Perkantoran, Hotel, Pasar rakyat, gedung rumag sakit, Puskesmas, terminal dan lain-lain. Gedung dan bagunan tersebut harus menjamin

[7] **Della Arisanty and Lea Emilia Farida**, *PERKEMBANGAN LAYANAN TRANSPORTASI MASYARAKAT DI ERA DIGITAL (STUDI TENTANG OJEK ONLINE" GO-JEK"* DI BANJARMASIN), in *Proceeding of National Conference on Asbis*, vol. 3, 2018, 113–120.

[8] **I. Made Astra,** *Energi Dan Dampaknya Terhadap Lingkungan*, Jurnal Meteorologi Dan Geofisika 11, no. 2 (2010): 131–139.

[9] Hal ini merupakan dampak lain yang ditimbulkan dari kegiatan teransportasi pada sisi kehidupan manusia.

kelancaran lalu lintas kendaraan yang setiap saat melintas pada badan jalan, jangan sampai justru kehadiran suatu bagunan dan fasilitas umum tersebut justru mengganggu kelancaran lalu lintas kendaraan pada suatu jalan tertentu.

Masalah lain adalah pembangunan suatu gedung baik itu perkantoran, hotel dan lain sebagainya harus memperhatikan kelancaran arus lalu lintas dengan konsep bahwa setiap pembangunan gedung, hotel, Pasar dan lain-lain harus menyediakan lahan yang cukup untuk lahan parkir bagi setiap kendaraan, sehingga setiap kendaraan tidak menggunakan sebagian badan jalan untuk pemarkiran kendaraan karena hal tersebut, menggangu ruas jalan serta menganggu kelancaran lalu lintas kendaran yang setiap saat melintas. Dalam kerangka inilah pengaturan atau kebijakan tentang analisis dampak lalu lintas di perlukan.

Analisis Dampak Lalu lintas (Andalalin) pada dasarnya merupakan analisis pengaruh pengembangan tata guna lahan terhadap sistem pergerakan arus lalu lintas disekitarnya, yang diakibatkan oleh bangkitan lalu lintas yang baru, lalu lintas yang beralih, dan oleh kendaraan keluar masuk dari/ke lahan tersebut. Andalalin sangat beragam, bergantung pada kondisi setempat dan kebijakan yang ada. Andalalin dapat bersifat makroskopik pada tahap pra kajian kelayakan suatu pengembangan lahan, yang perhatian utamanya lebih diarahkan pada sistem transportasi makronya, selain itu dapat juga bersifat rinci (mikroskopik). Kebijakan pengendalian dampak lalu lintas dapat berupa usaha meminimalkan dampak lalu lintas, misalnya peningkatan kapasitas jalan.

Kegiatan Pembangunan kawasan yang dalam proses pembangunannya perlu terlebih dahulu dilakukan studi ANDALALIN sebagai mana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015

1. Permukiman; Apartemen;
2. Pusat perkantoran/pemerintahan dan/atau perdagangan;
3. Pusat perbelanjaan; Toko swalayan/Supermarket; Restaurant;
4. Hotel;
5. Rumah Sakit;
6. Universitas/sekolah;
7. Kawasan Industri;
8. Terminal;
9. Pelabuhan/bandara;
10. Stadion;
11. Tempat ibadah.
12. Bangunan/ Infrastruktur yang menimbulkan dampak lalu lintas

Tujuan dilakukannya ANDALALIN adalah untuk:

1. Memprediksi dampak yang ditimbulkan suatu pembangunan kawasan;
2. Menentukan bentuk peningkatan/perbaikan yang diperlukan untuk mengakomodasikan perubahan yang terjadi akibat pengembangan baru;
3. Menyelaraskan keputusan-keputusan mengenai tata guna lahan dengan kondisi lalu lintas, jumlah dan lokasi akses, serta alternatif peningkatan/perbaikan;

4. Mengidentifikasi masalah-masalah yang dapat memengaruhi putusan pengembang dalam meneruskan proyek yang diusulkan;
5. Sebagai alat pengawasan dan evaluasi terhadap pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah dikemukakan tersebut di atas maka dapat dirumuskan identifikasi permasalahan dalam rangka penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah (Ranperda) Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas, yaitu:

1. Apakah pertimbangan yang mendasari perlunya dibentuk Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas?
2. Apakah yang menjadi landasan filosofis, sosiologis dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas?
3. Apakah sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas?

C. Tujuan dan Kegunaan

Sesuai dengan ruang lingkup indentifikasi masalah yang dikemukakan di atas, tujuan penyusunan Naskah Akademik ini adalah sebagai berikut:

1. Merumuskan permasalahan yang dihadapi dalam menangani dan mengatur sektor transportasi di Daerah Kabupaten Banggai serta cara-cara mengatasi permasalahan tersebut.
2. Merumuskan permasalahan hukum yang dihadapi sebagai alasan penetapan Raperda tentang Analisis Dampak Lalu Lintas sebagai dasar hukum penyelesaian atau solusi permasalahan dalam penataan sektor transportasi di daerah Kabupaten Banggai;
3. Merumuskan pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, yuridis Perda tentang Analisis Dampak Lalu Lintas;
4. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan dalam Perda tentang analisis dampak lalu lintas.

Sementara itu, kegunaan penyusunan Naskah Akademik ini adalah sebagai acuan atau referensi bersama bagi Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dan Pemerintah Kabupaten Banggai dalam penyusunan dan pembahasan Ranperda tentang analisis dampak lalu lintas.

D. Metodelogi

Untuk pembuatan naskah akademik Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) Kabupaten Banggai tentang analisis dampak lalu lintas diperlukan penelitian, maka jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum empiris yang menitikberatkan pada penelitian lapangan (*field research*) untuk mendapatkan data primer, selain itu juga diperlukan penelitian kepustakaan (*library research*) yang berfungsi untuk melengkapi dan menunjang data yang diperoleh di lapangan. Penelitian kepustakaan ini juga menggunakan data sekunder yang berasal dari 2 (dua) bahan hukum yang dipergunakan dalam penelitian ini yaitu bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

Bila jenis data yang dikumpulkan adalah data sekunder sebagaimana halnya dalam penelitian hukum normatif, maka studi dokumen dipergunakan sebagai alat pengumpulan data[10]. Berdasarkan data primer dan data sekunder yang terkumpul Peneliti akan melakukan pengkajian dan analisa sehingga dapat ditemukan tujuan khusus dari penelitian ini.

1. **Sifat Penelitian**

Hasil penelitian ini bersifat deskriptif analitis, karena dari penelitian ini diharapkan akan diperoleh gambaran secara menyeluruh (holistik), mendalam dan sistematis tentang analisis dampak lalu lintas. dikatakan analitis, karena kemudian akan dilakukan analisis terhadap berbagai aspek yang diteliti, selain

[10] **Maria SW Soemardjono**. Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian, Yogyakarta: Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, hal. 23. 1989.

menggambarkan secara jelas tentang asas-asas hukum, kaidah hukum, berbagai pengertian hukum, hasil penelitian di lapangan yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan.

2. **Bahan atau Materi Penelitian**

Untuk penelitian kepustakaan materi penelitian dalam penelitian ini ada 2 (dua) macam, yaitu:

a. **Untuk Penelitian Kepustakaan**

1). Bahan Hukum Primer terdiri dari: peraturan perundangundangan mengenai Perhubungan;

2) Bahan Hukum Sekunder terdiri dari: buku-buku, diktat, jurnal hukum, majalah hukum, hasil penelitian dan bahanbahan di internet;

b. **Untuk Penelitian Lapangan**

Data yang dikumpulkan dari penelitian lapangan adalah data primer tentang segala sesuatu yang ada kaitannya dengan masalah yang diteliti. Dalam memperoleh data tersebut ditentukan wilayah dan obyek penelitian.

1) Wilayah Penelitian

Penelitian ini dilakukan di wilayah Kabupaten Banggai, khususnya daerah atau desa yang telah memilki objek yang berkaitan dengan penelitian ini.

2) **Obyek Penelitian**

Sebagai obyek penelitian dalam penelitian ini antara lain:

- Fasilitas Umum

- Restoran/Café
- Perumahan dan Pemukiman
- Rumah susun
- Terminal

3) **Jalannya Penelitian**

Dalam pelaksanaan penelitian lapangan ini langkah-langkah ditempuh terdiri dari 3 (tiga) tahap, sebagai berikut:

a) Tahap Persiapan: Pada tahap ini dimulai dengan pengumpulan bahan kepustakaan, dilanjutkan dengan penyusunan usulan penelitian.

b) Tahap Pelaksanaan: Pada tahap ini penelitian kepustakaan dilakukan dengan maksud pengumpulan data dan pengkajian terhadap data sekunder, yang meliputi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Dalam penelitian lapangan dilakukan pengumpulan data primer melalui observasi.

c) Tahap Penyelesaian: Pada tahap ini dilakukan berbagai kegiatan yaitu penulisan laporan awal hasil penelitian dan menganalisis yang dilanjutkan dengan konsultasi serta perbaikan dan diakhiri dengan laporan akhir.

4) **Analisis Data**

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Data yang telah terkumpul baik dari hasil observasi maupun hasil dari studi dokumen dikelompokkan sesuai dengan permasalahan yang akan dibahas. Data tersebut kemudian ditafsirkan dan dianalisis guna mendapatkan kejelasan (pemecahan dari masalah yang akan dibahas). Teknik analisis dilakukan secara interpretasi,

yaitu data diinterpretasikan dan dijabarkan dengan mendasarkan pada suatu norma-norma dan teori-teori ilmu hukum yang berlaku, sehingga pengambilan keputusan yang menyimpang seminimal mungkin dapat dihindari

BAB II

KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTEK EMPIRIS

A. Kajian Teoritis

Pada bagian ini akan diketengahkan kajian teoritis tentang pembangunan teransportasi yang berkaitan dengan konsep pembangunan berkelanjutan. Konsep teoritis adalah identifikasi teori-teori yang dijadikan sebagai landasan berpikir untuk melaksanakan suatu penelitian atau dengan kata lain untuk mendiskripsikan kerangka referensi atau teori yang digunakan untuk mengkaji permasalahan. Kajian teori atau tinjauan pustaka merupakan jembatan bagi peneliti untuk mendapatkan landasan konstruksi teoritis sebagai pedoman atau pegangan, tolak ukur dan sumber hipotesis. Dengan maksud bahwa, kajian teori juga mempersempit pembahasan masalah dalam penelitian dan mengidentifikasikan arah penelitian. Dengan kajian pustaka, peneliti dapat menjustifikasi adanya masalah penelitian dan mengidentifikasikan arah penelitian. Justifikasi masalah penelitian berarti peneliti menggunakan kepustakaan untuk menunjukkan pentingnya permasalahan penelitian untuk diteliti. Sedangkan mengidentifikasi arah penelitian berarti peneliti menelaah atau mengkaji kepustakaan dan mengidentifikasi variabel-variabel kunci yang layak dan berhubungan serta memiliki kecenderungan potensial yang perlu diuji dalam penelitian

Desain pembangunan transpotasi dalam konsep pembangunan berkelanjutan serta urgensinya atau keberadaan analisis dampak lalu lintas adalah konsep yang akan

disajikkan terlebih dahulu untuk memahami kedudukan analisis amdalalaing dalam konteks kelancaran teransportasi di kabupaten Banggai.

1. Konsep *Sustainable Development* Berkaitan Dengan Andalalin

Sustainable Development, merupakan proses pembangunan yang mengoptimalkan manfaat dari sumber daya dengan pembangunan. Dalam buku Pembangunan Berkelanjutan. Peran dan Kontribusi Emil Salim karya Iwan J Azis, pembangunan berkelanjutan sering disebut sustainable development. Menurut Elim Salim,[11] konsep pembangunan berkelanjutan adalah suatu proses pembangunan yang mengoptimalkan manfaat dari sumber daya alam serta sumber daya manusia, dengan menyerasikan sumber alam dengan manusia dalam pembangunan. Secara konseptual, pembangunan berkelanjutan sebagai transformasi progresif terhadap struktur sosial, ekonomi, politik. Hal tersebut untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dalam memenuhi kepentingannya tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang. Tujuan pembangunan berkelanjutan dilansir dari situs resmi Otoritas Jasa Keuangan, tujuan pembangunan berkelanjuta atau *sustainable development goals* (SDGs) menjadi agenda internasional. SDGs disusun oleh PBB dengan melibatkan 194 negara, civil society, dan berbagai pelaku ekonomi seluruh dunia. Terdapat 17 tujuan pembangunan berkelanjutan, yaitu: Tanpa kemisnikan, mengentaskan segala bentuk kemiskinan di seluruh tempat. Tanpa kelaparan, mengakhiri kelaparan, mencapai ketahanan pangan

[11] **Serafica Gischa**, *Konsep Pembangunan Berkelanjutan: Tujuan dan Indikator*: https://www.kompas.com/skola/read/2020/02/21/070000369/konsep-pembangunan-berkelanjutan--tujuan-dan-indikator?page=all..

dan perbaikan nutrisi, serta menggalakkan pertanian yang berkelanjutan. Kehidupan sehat dan sejahtera, menggalakkan hidup sehat dan mendukung kesejahteraan untuk semua usia. Pendidikan berkualitas, memastikan pendidikan berkualitas yang layak dan inklusif serta mendorong kesempatan belajar seumur hidup bagi semua orang. Kesetaraan gender, mencapai kesetraan gender dan memberdayakan perempuan. Air bersih dan sanitasi layak, menjamin akses air dan sanitasi untuk semua. Energi bersih dan terjangkau, memastikan akses energi yang terjangkau, bisa diandalkan, berkelanjutan, dan modern. Pekerjaan layak dan pertumbuhan ekonomi, pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dan inklusif, serta lapangan pekerjaan yang layak untuk semua. Industri, inovasi dan infrastruktur, membangun infrastruktur kuat, mempromosikan industrialisasi berkelanjutan, dan mendorong inovasi. Berkurangnya kesenjangan, mengurangi kesenjangan di dalam dan di antara negara-negara. Kota dan komunikasi berkelanjutan, membuat perkotaan menjadi inklusif, aman, kuat, dan berkelanjutan. Konsumsi dan produksi yang bertanggung jawab, memastikan pola konsumsi dan produksi berkelanjutan. Penanganan perubahan iklim, menmgambil langkah penting untuk melawan perubahan iklim dan dampaknya. Ekosistem laut, perlindungan dan penggunaan samudra, laut, dan sumber daya kelautan secara berkelanjutan. Ekosistem darat, mengelola hutan secara berkelanjutan, melawan perubahan lahan menjadi gurun, mengehentikan kepunahan keragaman hayati Perdamaian, keadilan, dan kelembagaan yang tangguh, mendorong masyarakat adil, damai, dna inklusif. Kemitraan untuk mencapai tujuan, menghidupkan kembali kemitraan global demi pembangunan berkelanjutan.

Indikator pembangunan berkelanjutan untuk mencapai pembangunan berkelanjutan, dapat dilihat dari indikator sebagai berikut: Berkelanjutan ekologis Menjamin berkelanjutan eksistensi bumi. Hal-hal yang diupayakan adalah: Memelihara integrasi tatanan lingkungan dan keanekaragaman hayati. Memelihara integrasi tatanan lingkungan agar sistem penunjang kehidupan bumi tetap terjamin, memelihara keanekaragaman.

Pembangunan berkelanjutan ekonomi Pembangunan memiliki dua hal utama, yaitu: Ekonomi makro menjamin ekonomi secara berkelanjutan dan mendorong efesiensi ekonomi melalui reformasi struktural dan nasional. Ekonomi sektoral Mencapainya sumber daya alam di mana nilai ekonominya dapat dihitung sebagai kapital dalam rangka akunting ekonomi. Berkelanjutan sosial budaya berkelanjutan sosial budaya memliputi: Stabilitas penduduk Pemenuhan kebutuhan dasar manusia Mempertahankan keanekaragaman budaya mendorong partisipasi masyarakat lokal dalam pengambilan keputusan. Berkelanjutan politik Tujuan dari pembangunan berkelanjutan politik adalah: Respek pada human rights, kebebassan individu dan sosial untuk berpartisipassi di bidang ekonomi, sosial, dan politik. Demokrasi, yakni memastikan proses demokrasi secara transparan dan bertanggung jawab.[12]

Pembangunan berkelanjutan memiliki empat prinsip utama, yaitu sebagai berikut:

[12] Ibid.

1. Pemerataan dan keadilan sosial -> tidak adanya ketimpangan akan sumber daya bagi masa kini hingga masa yang akan datang, misalnya pemerataan distribusi lahan dan kesetaraan gender.
2. Menghargai keanekaragaman -> menjaga keanekaragaman hayati dan tidak adanya diskriminasi pada keanekaragaman budaya.
3. Pendekatan integratif -> pembangunan harus berpedoman pada hubungan timbal balik antara manusia dengan lingkungan
4. Perspektif pada jangka panjang -> melakukan perencanaan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya alam yang dapat digunakan dalam jangka panjang

Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (Sustainable Development Goals) Pembangunan berkelanjutan memiliki tiga tujuan utama, yaitu berkelanjutan ekologis (jaminan eksistensi sumber daya alam), berkelanjutan ekonomi (efisiensi ekonomi), dan berkelanjutan sosial (keanekaragaman budaya). Target yang hendak dicapai dituangkan dalam istilah Sustainable Development Goals (SDGs). SDGs sendiri merupakan lanjutan dari program Millenium Development Goals (MDGs). Program MDGs sendiri diupayakan berhasil pada tahun 2000-2015 yang kemudian dilanjutkan oleh program SDGs hingga tahun 2030. Pembahasan mengenai program SDGs dilakukan pada tahun 2015 dengan usulan adanya 17 agenda yang harus tercapai. Adapun tujuan beserta targetnya adalah sebagai berikut:

1). Tanpa kemiskinan Peningkatan pendapatan bagi penduduk miskin, kemudahan akses pelayanan, dan perlindungan penduduk dari bencana.

2). Tanpa kelaparan Jaminan akan konsumsi pangan aman dan bernutrisi.

3). Kehidupan sehat dan sejahtera Berkurangnya kematian ibu dan bayi, mengakhiri penyakit menular, kemudahan akses layanan kesehatan, dan berkurangnya polusi.

4). Pendidikan berkualitas Jaminan pendidikan dasar dan menengah secara gratis, serta adanya program peningkatan keahlian.

5). Kesetaraan gender Tidak adanya segala bentuk diskriminasi dan kekerasan terhadap perempuan.

6). Air bersih dan sanitasi layak Adanya pengelolaan sumber daya air yang terintegerasi.

7). Energi bersih dan terjangkau Terwujudnya program energi terbarukan.

8). Pekerjaan layak dan pertumbuhan ekonomi Banyaknya lapangan pekerjaan, berkurangnya pengangguran, dan kesetaraan upah untuk pekerjaan yang dinilai setara.

9). Industri, inovasi, dan infrastruktur Kemudahan akses untuk teknologi informasi dan komunikasi.

10). Berkurangnya kesenjangan Penyetaraan dari sosial, ekonomi, dan politik.

11). Kota dan permukiman yang berkelanjutan terciptanya tata ruang yang strategis dan peremajaan permukiman.

12). Konsumsi dan produksi yang bertanggungjawab terwujudnya manajemen limbah yang baik

13). Perubahan iklim Meningkatknya kesadaran akan mitigasi perubahan iklim.

14). Ekosistem laut Jumlah konservasi meningkat, pencemaran laut berkurang, dan kemudahan akses bagi nelayan.

15). Ekosistem darat Berkurangnya degradasi habitat bagi keanekaragaman hayati.

16). Perdamaian, keadilan, dan kelembagaan yang tangguh Berakhirnya tindak korupsi dan jaminan pengambilan keputusan yang representative dan responsive.

17). Kemitraan untuk mencapai tujuan Meningkatnya kerjasama antar badan politik dan masyarakat

Hal ini dipicu dengan adanya peningkatan kegiatan secara besar-besaran dalam aspek sosial dan ekonomi serta meningkatnya produksi, konsumsi dan gaya hidup manusia. Peningkatan ini menyebabkan efek negatif terhadap kelestarian lingkungan seperti pencemaran dan menurunnya jumlah sumber daya yang tidak dapat diperbarui secara drastis. Oleh karena itu, pendekatan yang dilakukan dalam upaya meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan adalah pendekatan ekologi. Pembangunan berkelanjutan memiliki tiga tujuan utama, yaitu:[13]

1. **Economically viable**: pembangunan ekonomi yang dinamis.

[13] D**an Cristian Duran et al**., The Objectives of Sustainable Development - Ways to Achieve Welfare," *Procedia Economics and Finance*, 4th World Conference on Business, Economics and Management (WCBEM-2015), 26 (January 1, 2015): 812–17, https://doi.org/10.1016/S2212-5671(15)00852-7.

2. **Socially-politically acceptable and culturally sensitive**: pembangunan yang secara sosial politik dapat diterima serta peka terhadap aspek-aspek budaya.
3. **Environmental friendly**: ramah lingkungan.

Konsep pembangunan berkelanjutan dirumuskan untuk mencegah atau mengurangi dampak pemekaran kota yang tidak terstruktur (urban sprawl) sehingga kota menjadi tidak efisien dan efektif dalam melayani kehidupan di dalamnya. Untuk itu kita dapat melihat konsep pembangunan berkelanjutan dalam gambit dibawah ini sebagai rangkaian yang terkait satu dengan yang lainnya sebagai berikut:



Pembangunan berkelanjutan memiliki tiga pilar utama yang saling berkesinambungan, diantaranya:[14]

1. **Pertumbuhan ekonomi**, yakni menjaga pertumbuhan ekonomi yang stabil dengan merestrukturisasi sistem produktif untuk menghemat sumber daya dan energi.

[14] Grace K. C. Ding, "Sustainable Construction—The Role of Environmental Assessment Tools," *Journal of Environmental Management* 86, no. 3 (February 1, 2008): 451–64, https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2006.12.025.

2. **Keberlanjutan sosial**, yakni menjamin keadilan sosial dalam distribusi kekayaan dan pelayanan sosial.
3. **Keberlanjutan lingkungan**, yakni dengan menjaga lingkungan tempat tinggal agar nyaman dan aman melalui *zero emission*.

Keberhasilan dari pembangunan berkelanjutan tidak hanya di bergantung pada sektor ekonomi melainkan perlu adanya campur tangan dari pemegang kekuasaan, dalam hal ini pemerintah, guna mengimplementasinya pembangunan berkelanjutan sehingga tercapai pemerataan kesejahteraan. Oleh karena itu, pembangunan berkelanjutan berorientasi pada pengembangan Kota Hijau yang memiliki kualitas hidup baik dan kondisi lingkungan yang kondusif. [15]

Dengan memahami beberapa konsep pembangunan berkaelanjutan tersebut di atas, maka dapat ditarik relevansinya dengan analisis dampak lalu lintas adalah bahwa "***analisis dampak lalu lintas***" adalah bagian dari konsep besar pembangunan berkelanjutan yag harus mendapat perhatian khusus dari pemerintah. [16] Isu-isu penting meliputi kisaran definisi keberlanjutan, kisaran masalah yang dipertimbangkan dalam keberlanjutan, kisaran perspektif, kritik analisis keberlanjutan, evaluasi keberlanjutan, dampak transportasi terhadap keberlanjutan, pengambilan keputusan transportasi

[15] **Chiara Mio, Silvia Panfilo, and Benedetta Blundo,** "Sustainable Development Goals and the Strategic Role of Business: A Systematic Literature Review," *Business Strategy and the Environment* 29, no. 8 (2020): 3220–45, https://doi.org/10.1002/bse.2568.

[16] **Xinhao Wang**, *Integrating GIS, Simulation Models, and Visualization in Traffic Impac*t Analysis," *Computers, Environment and Urban Systems* 29, no. 4 (July 1, 2005): 471–96, https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2004.01.002.

berkelanjutan, pendekatan transportasi berkelanjutan , ketergantungan mobil, ekuitas, penggunaan lahan, kelayakan hidup masyarakat, dan solusi transportasi yang berkelanjutan. Pembangunan berkelanjutan awalnya berfokus pada beberapa masalah konsumsi sumber daya, tetapi semakin didefinisikan secara lebih luas untuk mencakup kesejahteraan ekonomi dan sosial, kesetaraan, kesehatan manusia dan integritas ekologi. Definisi yang sempit dari transportasi berkelanjutan cenderung mendukung solusi teknologi individu, sedangkan definisi yang lebih luas cenderung mendukung solusi yang lebih terintegrasi, termasuk pilihan perjalanan yang lebih baik, insentif ekonomi, reformasi kelembagaan, perubahan penggunaan lahan, serta inovasi teknologi. Perencanaan keberlanjutan mungkin memerlukan perubahan cara berpikir orang tentang dan memecahkan masalah transportasi.[17]

Isu-isu tersebut diatas telah terangkum dalam pengertian "apa yang dimaksud dengan lingkungan itu sendiri". Lingkungan adalah seluruh faktor luar yang memengaruhi suatu organisme, faktor-faktor ini dapat berupa organisme hidup (*biotic factor*) atau variabel-variabel yang tidak hidup (*abiotic factor*). Lingkungan hidup sebagai kesatuan ruang dengan semua benda, daya, keadaan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, mempengaruhi alam itu sendiri. Dalam ilmu ekologi, alam dilihat sebagai jalinan sistem kehidupan yang saling terkait satu sama lainnya. Dalam

[17] **Todd Litman and David Burwell**, I*ssues in Sustainable Transportation," International Journal of Global Environmental Issues* 6, no. 4 (January 1, 2006): 331–47, https://doi.org/10.1504/IJGENVI.2006.010889.

konteks inilah maka "analisis dampak lalu lintas" tidak bias dipisahkan dengan konsep pembangunan yang berkelanjutan.

2. Desain Pembangunan Teransportasi Dalam Konsep *Sustainable Development*

Konsep *Sustainable Development*[18] berawal dari penggunaan sumber daya alam secara besar-besaran untuk menaikkan kemakmuran rakyat (ekonomi) namun tanpa memperhatikan penggunaan sumber daya alam dan teknologi canggih yang kemudian menyebabkan kerusakan lingkungan. Terdapat instansi yang menetapkan prinsip pembangunan berkelanjutan pada tahun 1988, yaitu *Brundtl and Commission*. [19] Prinsip tersebut dibawa dalam tahun 1988, namun baru ditetapkan tahun 1992 atau empat tahun berikutnya di Rio de Janeiro terkait dengan perubahan iklim. Penetapan tersebut terkenal dengan Deklarasi 27 Prinsip Rio. Deklarasi tersebut membahas pembaharuan ekonomi sampai dengan pengkajian pengaruh lingkungan. Kesepakatan berikutnya muncul pada tahun 1997, yaitu Protokol Kyoto dan tahun 2001 di Marrakesh Accord. Rangkaian kesepakatan antar negara tersebut menunjukkan penggunaan konsep pembangunan berkelanjutan. Konsep pembangunan berkelanjutan yang digunakan di masing-masing negara yang sepakat tidak berubah banyak namun menggunakan penjelasan rinci yang berbeda. Pembangunan berkelanjutan merupakan upaya untuk memenuhi

---

[18] **Greece Maria Lawalata**, *Prinsip-prinsip Pembangunan jalan Berkelanjutan.* Jurnal Transportasi Vol. 13 No. 2 Agustus 2013: 115-124

[19] **Litman. T**. *Measuring Transportation. Traffic. Mobility. And Accessibility. Victoria Transport Policy Institute.* Victoria.www.vtpi.org, diakses pada tanggal September 2020.

kebutuhan dasar semua dan berkembang menjadi kesempatan untuk memuaskan aspirasi manusia untuk kehidupan yang lebih baik. Dapat digambarkan bahwa pilar yang mendukung sifat berkelanjutan adalah aspek sosial (dikenal sebagai kebutuhan standar manusia), aspek lingkungan (dikenal sebagai ekologi atau bumi), dan aspek ekonomi (dikenal sebagai uang atau keuntungan).

Kegiatan transportasi yang memberikan pengaruh terhadap lingkungan antara lain konstruksi infrastruktur transportasi, perjalanan, perakitan perlengkapan transportasi, pemeliharaan infrastruktur, dan pendukung kendaraan lainnya. Jika ditelusuri pengaruh transportasi terhadap lingkungan sangat bervariasi pada berbagai aspek lingkungan dan bergantung pada jenis kegiatan transportasi tersebut. Pembangunan jalan berkelanjutan, sebagai bagian transportasi, harus membatasi pengaruh negatif terhadap lingkungan.

Isu kebijakan pengembangan sistem transportasi sekarang dan ke depan adalah bagaimana setiap negara memainkan perannya dalam bingkai sistem transportasi berkelanjutan (*sustainable transportation*). Wacana ini berawal dari keprihatinan akan interaksi antara transportasi dan lingkungan. Kesadaran bahwa kualitas lingkungan telah terpengaruh secara luar biasa oleh aktivitas transportasi oleh karena itu, perlu mendesain kembali sistem teransportasi yang rama lingkungan agar tidak membahayakan lingkungan baik biotik maupun a-biotik. [20] yang terus

[20] **Deasy Elfarischa Pramyastiwi,** *Perkembangan Kualitas Pelayanan Perkeretaapian Sebagai Angkutan Publik Dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Berkelanjutan* (Studi pada PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 8 Surabaya), *Jurnal Administrasi Publik* 1, no. 3 (May 20, 2013): 61–69.

berakumulasi dengan berjalannya waktu, membangkitkan perhatian banyak kalangan akan "kekeliruan" yang telah dipraktekkan selama ini dalam penentuan kebijakan dan perencanaan. Praktek pengelolaan infrastruktur transportasi di satu pihak serta kebutuhan masyarakat untuk melaksanakan aktivitasnya di pihak lain tidak mungkin diteruskan seperti sebelumnya, melainkan perlu diamati dengan "kacamata" yang berbeda. Biaya yang harus ditangggung oleh masyarakat dalam melakukan perjalanan tidak hanya sekedar biaya sendiri (*out-of-pocket costs*), melainkan juga dampaknya terhadap lingkungan. Ide pengembangan transportasi berkelanjutan merupakan bagian esensial dari masalah pembangunan berkelanjutan (*sustainable debevelopment*). Pengalaman diberbagai negara menunjukkan bahwa membangun terus infrastruktur yang dibutuhkan tidak selalu menjadi solusi yang terbaik. Setiap pembangunan infrastruktur transportasi membawa dampak lingkungan, namun wilayah memiliki batas kapasitas lingkungan tertentu untuk menerima dampak yang muncul. [21] Di samping itu pembangunan jaringan jalan, khususnya, yang hanya mengikuti tuntutan kebutuhan cenderung mendorong peningkatan penggunaan kendaraan pribadi yang tidak efisien. Pertumbuhan kebutuhan transportasi (demand) perlu dikendalikan agar seimbang dengan kemampuan penyediaan jaringan (s*upply*) serta kendala lingkungan.

[21] **Ade Sjafruddin**. *Pembangunan Infrastruktur Transportasi untuk Menunjang Pembangunan Berkelanjutan Berbasis Ilmu Pengetahuan*, .Kelompok Keahlian Rekayasa Transporta. http://www.opi.lipi.go.id/data/1228964432/data/13086710321319703573. Di akses tanggal 11 September 2020.

Lalu-lintas merupakan permasalahan rumit yang sering terjadi disetiap daerah perkotaan, Permasalahan tersebut sangat dipengaruhi oleh sistem ruang wilayah dan sistem jaringan transportasi itu sendiri sebagai sebuah kesatuan tata ruang. Perkembanga yang begitu pesat terkait jumlah penduduk di Kabupaten Banggai tentunya akan berdampak dengan meningkatnya kebutuhan akan sarana transportasi, peran Dinas Perhubungan Kabupaten Banggai sangat strategis sebagai salah satu instansi dalam mengurai permasalahan kemacetan yang akan terjadi, dan merupakan badan atau organisasi yang melakukan tugas pokok membantu Bupati dalam menyelenggarakan pemerintahan di bidang perhubungan. [22]

Rekayasa Lalu Lintas Menurut Homburger dan Kell (1981), Rekayasa lalu lintas adalah sesuatu penanganan yang berkaitan dengan perencanaan, perancangan geometrik[23] dan operasi lalu lintas jalan raya serta jaringannya, terminal, penggunaan lahan serta keterkaitannya dengan mode transportasi lain. Sedangkan menurut Blunden (1981), rekayasa lalu lintas adalah ilmu yang mempelajari tentang pengukuran lalu lintas dan perjalanan, studi hukum dasar yang terkait dengan arus lalu lintas dan bangkitan, dan penerapan ilmu pengetahuan professional praktis tentang perencanaan, perancangan dan operasi sistem lalu lintas untuk mencapai keselamatan dan pergerakan yang efisien terhadap orang dan barang (Afdhal, Chairil.,

[22] **Jelang Prakarsa**, *Kebijakan Daerah Dalam Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung*, Digital Repository UNILA tahun 2018.

[23] Perancangan geometric adalah membanguna badan jalan raya di atas permukaan tanah baik secara vertical maupun horizontal dengan asumsi bahwa permukaan tanah adalah tidak rata, jadi tujuanya adalah menghasilkan infrastrukutr yang aman dan nyaman kepada pemakai jalan.

2014). Tujuan dari rekayasa lalu lintas adalah untuk mendapatkan atau memberikan kondisi lalu lintas yang selancar dan seaman mungkin tanpa biaya yang besar bagi pergerakan manusia, barang dan jasa dengan kondisi geometrik/jaringan dan lalu lintas yang ada melalui system pengaturan, penataan dan regulasi (anonim, 2011). Keinginan manusia untuk senantiasa bergerak dan kebutuhan mereka akan barang telah menciptakan kebutuhan akan transportasi, preferensi manusia dalam hal waktu, uang, kenyamanan, dan kemudahan mempengaruhi moda (cara) transportasi apa yang akan dipakai, tentu saja sejauh moda transportasi tersebut tersedia bagi si pengguna (Khisty, C.J dan Lall, B.K., 2005, 5).

Persoalan dasar lalu lintas sebenernya sederhana, yakni jumlah kendaraan dan polume jalan tidak seimbang sehingga menimbulkan kepadatan, kemacetan dan penumpukan pada suatu area dan lokasi tertentu pada kendaraan. Dan hal ini berimplikasi terhadap berbagai aspek sosial lainnya antara lain, aspek ekonomi, kesejahtraan, dan keamanan berlalu lintas dijalan.[24] Penanggulan persoalan pun tidak perlu sulit dipilih dari tiga kemungkinan berikut:

a). Membangun jalan secukupnya dengan ukuran sesuai dengan kebutuhan.

[24] **Faizal Marwan**, *Analisis Dampak Kemacetan lalu lintas dengan Pendekatan Willingness To Accept* (Studi Kasus Bogor Barat), Departemen Ekonomi Sumber Daya Lingkungan Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor. 2011.

b). Batasi permintaan akan jalan dengan membatasi jumlah kendaraan yang bisa menggunakan jalan.

c). Gabungkan antara (a) dan (b), yakni membangun jalan tambahan, menggunakan jalan itu serta jaringan jalan yang sudah ada sampai batas maksimum, dan pada saat yang sama melakukan pengendalian perkembangan permintaan sejauh mungkin dapat dilakukan

3. Urgensi Pentingnya Pengaturan Analisis Dampak Lalu Lintas

Pembangunan atau pengembangan baru pada suatu kawasan dan/atau lokasi akan membawa pengaruh terhadap lalu lintas di sekitarnya seperti kemacetan lalu lintas, polusi udara dan suara dan kesemrawutan. Masalah dampak negatif lalu lintas ini disadari dan menjadi pemikiran pemerintah, masyarakat dan pengusaha hingga disepakati bahwa perlu ada analisis dampak lalu lintas sebelum pembangunan dilaksanakan. Dalam pengkajian dampak lalu lintas ini akan dihitung berapa kemungkinan kerugian yang terjadi dan siapa yang bertanggung jawab untuk perbaikan kondisinya. Perkembangan kesadaran untuk penyusunan analisis dampak lalu lintas ini diawali di negara-negara bagian di Amerika Serikat yang berpendapat bahwa setiap pembangun/pengembang baru wajib menanggung beban kerusakan lingkungan berupa dampak lalu lintas tersebut dan membayar kerugian tersebut kepada Pemerintah dan Pemerintah mengembalikannya kepada masyarakat berupa perbaikan pelayanan transportasi seperti pelebaran jalan, penyediaan angkutan umum, penyediaan fasilitas pendukung lalu lintas yang pada

gilirannya diharapkan dapat meminimalisir dampak negatif yang ditimbulkan pembangunan/pengembangan pusat kegiatan.[25]

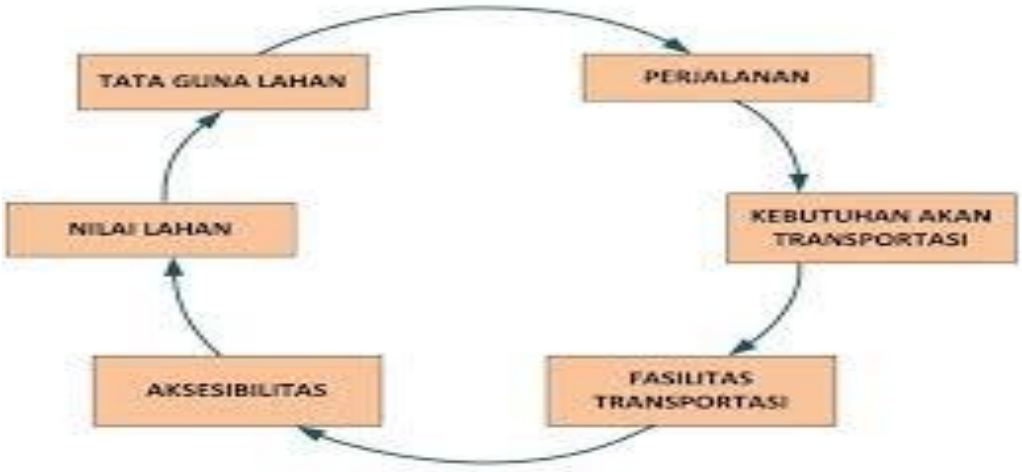
Transportasi adalah urat nadi perekonomian, dengan dasar ini maka transportasi dituntut agar efektif dan efisien melayani pergerakan orang dan barang. Di sisi lain, transportasi bukanlah kebutuhan utama, transportasi dipandang sebagai "kebutuhan turunan" (Tamin, 2000) yang terbentuk sebagai akibat dari aktivitas manusia untuk memenuhi kebutuhannya. Aktivitas ini bisa bersifat subsisten (bekerja atau yang berhubungan dengan bekerja), pemeliharaan (makan, belanja), atau wisata (rekreasi) (Srinivasan, 2000). Tamin (2000) juga menjelaskan bahwa kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo yang diangkut, dan lain-lain. Pelayanan transportasi yang tidak sesuai dengan kebutuhan pergerakan menyebabkan sistem transportasi tidak berguna. Efektivitas dan efisiensi transportasi pada gilirannya akan sangat dipengaruhi oleh keselarasan antara guna lahan dan pusat pembangkit atau penarik perjalanan dan sistem transportasi yang mendukungnya. Realitanya, dalam beberapa tahun belakangan, masalah ekonomi dan lingkungan terjadi karena kurang terkoordinasinya tata guna lahan dan transportasi. Studi terkait memperlihatkan bahwa masalah distribusi geografis untuk pekerjaan dan populasi lebih krusial dibandingkan masalah pertumbuhan

[25] **Zhili Liu, Chunyan Li, and Cheng Li**, *Traffic Impact Analysis of Congestion Charge in Mega Cities*, Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology 9, no. 6 (December 1, 2009): 57–62, https://doi.org/10.1016/S1570-6672(08)60088-4.

penduduk, terutama dalam konteks peningkatan jumlah perjalanan yang dramatis (Hartgen, 1991; Pisarski, 1996). Ratusan studi dalam dua puluh tahun terakhir telah membuktikan bahwa pembangunan baru mempengaruhi bangkitan perjalanan dan berdampak pada lalu lintas, dampak yang dimaksud di sini kebanyakan berupa dampak negatif dari pembangunan pusat pembangkit perjalanan yang kurang memperhatikan sarana dan prasarana transportasi yang tersedia, sebagai contoh dibangunnya permukiman di luar kota dan pusat perdagangan, jasa dan pendidikan di dalam kota mengakibatkan semakin tingginya volume lalu lintas dan semakin jauhnya jarak perjalanan (lihat Ewing dan Cervero, 2010).

Teori tentang interaksi dua arah antara penggunaan lahan perkotaan dan pembangunan pembangkit perjalanan dan transportasi telah menjadi perhatian dari berbagai pihak terkait semenjak disadarinya bahwa dua hal tersebut saling berkaitan erat. Berbagai kerangka dan model dikembangkan untuk mendapatkan hasil analisis yang bisa mewakili realitas. Di kalangan perencana dan masyarakat, dinamika penggunaan lahan perkotaan dan transportasi dipandang sangat erat kaitannya. Distribusi spasial aktivitas manusia akan menciptakan kebutuhan untuk perjalanan. Pola hubungan ini menjadi prinsip yang mendasari analisis transportasi dan peramalannya. Guna lahan dan perubahannya akan membawa pengaruh besar pada kinerja transportasi, sementara kebalikannya, pengaruh transportasi pada guna lahan, melalui karakteristik perubahan penggunaan lahan akan berpengaruh terhadap pola penggunaan lahan (Wegener dan Fürst, 1999; Still, 1999). Konsep teori

hubungan guna lahan dan transportasi secara teoritis dan praktis tersebut dapat dilihat pada Gambar dibawah ini:



Gambar 1 Hubungan Guna Lahan dan Transportasi.

Masaalah hubungan guna lahan dan transportasi[26] ini bukan hanya menjadi perhatian akademisi tetapi juga pemerintah dan masyarakat. Hal ini disebabkan banyaknya permasalahan transportasi yang muncul dalam keseharian seperti kemacetan dan polusi. Salah satu tujuan dasar perencanaan transportasi adalah memperkirakan jumlah serta lokasi kebutuhan akan transportasi (misalnya menentukan total pergerakan, baik untuk angkutan umum maupun angkutan pribadi) pada masa mendatang atau pada tahun rencana yang akan digunakan untuk merumuskan berbagai kebijakan investasi transportasi. Dalam skala yang lebih

[26] Dr. Ir. Ofyar Z Tamin, MSc2 Ir. Russ Bona Frazila. *PENERAPAN KONSEP INTERAKSI TATA GUNA LAHAN-SISTEM TRANSPORTASI DALAM PERENCANAAN SISTEM JARINGAN TRANSPORTASI*, chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/37720093/jbptitbpp-gdl-grey-1997-15ofyarzta-1845-1997_gl_-5-libre.pdf?1432453307=&response-content-

mikro, salah satu bentuk aktivitas penggunaan lahan adalah pembangunan gedung, atau kawasan untuk kegiatan tertentu seperti pembangunan pusat perbelanjaan, perkantoran hingga kawasan industri. Terkait dampak pembangunan kawasan atau gedung-gedung baru terhadap masalah transportasi, suatu dengar pendapat (public hearing) yang diprakarsai pemerintah Amerika serta melibatkan pengusaha (pengembang pusat kegiatan baru), masyarakat dan konsultan, mencoba mencari solusi terbaik bagi penanganan permasalahan lalulintas yang terjadi. Salah satu hasil dari kegiatan tersebut dan menjadi cikal bakal lahirnya pemikiran analisis dampak lalu lintas adalah lahirnya thesis yang menyatakan bahwa setiap pembangunan atau revitalisasi pusat kegiatan akan membangkitkan perjalanan yang selanjutnya akan membawa dampak lalu lintas pada jaringan jalan di sekitarnya (Curtin, 1979). Model bangkitan perjalanan untuk analisis dampak lalu lintas kemudian menjadi populer setelah mulai distandarkan oleh *Institute Transportation Engineer* (dari edisi pertama sampai sekarang edisi kesembilan). Analisis dampak lalu lintas secara responsif terus mengikuti perkembangan perencanaan guna lahan sejak ditemukannya oleh Curtin (1979), seiring tujuan pelaksanaan analisis dampak lalu lintas yakni sebagai jembatan untuk menghubungkan keduanya, maka upaya-upaya menurunkan tingkat kemacetan lalu lintas dan peningkatan kualitas hidup terus dilaksanakan.[27] Peran analisis dampak lalu lintas adalah melindungi hak-hak dalam sistem transportasi untuk masyarakat dan

[27] https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.3141/2552-07

meminimalisir degradasi baik guna lahan maupun transportasi.[28] Berbagai metode untuk analisis dampak lalu lintas terus berkembang sampai saat ini. Litman (2012) menyatakan bahwa kebijakan transportasi dapat mempengaruhi pola tata guna lahan dan mengakibatkan dampak ekonomi, sosial serta lingkungan, analisis dampak lalu lintas hendaknya bukan hanya mempertimbangkan dampak pembangunan terhadap lalu lintas tetapi dampak ikutan yang ditimbulkannya.Diantara sekian banyak penelitian dampak lalu lintas tersebut belum banyak yang membahas dampak keberadaan pedagang kaki lima, parkir di badan jalan dan angkutan umum yang "ngetem" atau berhenti menunggu penumpang, sementara ketiga hal ini adalah varibel yang hampir selalu ada dalam setiap pembanguna pusat pembangkit perjalanan sehingga keberadaanya tidak bisa diabaikan. Pelaksanaan analisis dampak lalu lintas pada pusat pembangkit kegiatan beserta upaya mitigasinya belum akan efektif dan akurat jika belum mempertimbangkan ketiga hal tersebut. Bukti nyata pengabaian hal ini adalah banyaknya pusat kegiatan yang tetap menimbulkan kemacetan lalu lintas sekalipun telah dilaksanakannya analisis dampak lalu lintas. Oleh karena itu maka dipandang sangat penting mengatisipasi kemacetan lalu lintas terhadap bangunan jalan terlebih dahulu harus dilakukan analisis dampak lalu lintas yang memperediksikan dampak suatu bangunan terhadap volume jalan yang akan dilalui setiap saat. untuk itu maka demi kepastian dan keadialan sangat penting diatur dengan sebuah kebijakan

[28] Tim Schwanen, David Banister, and Jillian Anable, "Scientific Research about Climate Change Mitigation in Transport: A Critical Review," *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, A Collection of Papers:Transportation in a World of Climate Change, 45, no. 10 (December 1, 2011): 993–1006, https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.09.005.

baik bersifat nasional maupun didaearah dalam bentuk peraturan daerah sebagai imlementasi peraturan yang lebih tinggi yang dapat mencegah terjadinya kemacetan dan penumpukan kendaraan pada areal jalan tertentu.

a. Pengertian Analisis Dampak Lalu Lintas

Sebelum mengemukakan pengertian "analisis dampak lalu lintas" terlebih dahulu kami akan mengemukakan pengertian apa yang dimaksud dengan "dampak" dan: lalu lintas" itu sendiri, sehingga di harapkan mengantar kepada pembaca agar dapat memahami artikulasi yang terkandung di dalamnya materi yang hendak di jelaskan pada bagian berikutnya.

Menurut kamus bahasa Indonesia bahwa "dampak" adalah benturan,pengaruh kuat yang mendatangkan akibat (baik negatif maupun positif), benturan yang cukup hebat antara dua benda sehingga menyebabkan perubahan yang berarti dalam momentum (pusa) sistem yang mengalami benturan itu; sehingga :[29]

- berdampak/ber·dam·pak/ v 1 berbenturan; 2 mempunyai pengaruh kuat yang mendatangkan akibat;
- mendampak/men·dam·pak/ v melanggar; menumbuk; membentur

lebih lanjut menurut kamus besar bahasa Indonesia adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif. Pengaruh adalah daya yang ada dan timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang. Pengaruh adalah suatu keadaan

[29] **Kusumasari Kartika Hima Darmayanti**, Pengertian, Dampak, Pembagian dan Cara Menanggulanginya, Pedagogia, Jurnal Ilmu Pendidikan, Vol, 17 No 1 tahun 2019, hlm, 15.

dimana ada hubungan timbal balik atau hubungan sebab akibat antara apa yang mempengaruhi dengan apa yang dipengaruhi. Dampak secara sederhana bisa diartikan sebagai pengaruh atau akibat. Dalam setiap keputusan yang diambil oleh seorang atasan biasanya mempunyai dampak tersendiri, baik itu dampak positif maupun dampak negatif.

Dari beberapa pengertian tersebut diatas, bila dikaitkan dengan tematik dalam pengertian analisi dampak lalu lintas hampir dapat disimpulkan bahwa pengetian dampak adalah suatu kegiatan pembangunan yang dapat memberikan dampak terhadap kemacetan lalu lintas kendaraan pada ruas jalan tertentu sehingga menimbulkan penumpukan kendaraan pada suatu titik tertentu pada badan jalan, penumpukan kendaraan tersebut akan menimbulkan dampak yang alinnya baik itu sosial, ekonomi, kemanan dan lain-lain. Definisi analisis dampak lalu-lintas sebagai suatu studi khusus dari dibangunnya suatu fasilitas gedung dan penggunaan lahan lainnya terhadap sistem transportasi, khususnya jaringan jalan di sekitar lokasi gedung. Analisis dampak lalu - lintas pada dasarnya merupakan analisis pengaruh pengembangan tata guna lahan terhadap sistem pergerakan arus lalu - lintas disekitarnya yang diakibatkan oleh bangkitan lalu - lintas yang baru dan oleh kendaraan keluar masuk dari / ke lahan tersebut.[30]

Fenomena dampak lalu lintas diakibatkan oleh adanya pembangunan dan pengoperasian pusat kegiatan yang menimbulkan bangkitan lalu - lintas yang cukup

[30] **Purwanigsi**, *Implemtasi Peraturan daerah Kota Yogyakarta Nomor 18 ahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Parkir.* Paradigma Jurnal Ilmu Administrasi, Vol. 4 no. 2 tahun 2015.

besar, seperti pusat perkantoran pusat perbelanjaan, terminal, dan lain - lain. Dampak lalu - lintas terjadi pada 2 tahap, yaitu:

- ***Pertama***, tahap konstruksi / pembangunan. Pada tahap ini akan terjadi bangkitan lalu - lintas akibat angkutan material dan mobilisasi alat berat yang membebani ruas jalan pada rute material;
- ***Kedua***, tahap pasca konstruksi / saat beroperasi. Pada tahap ini akan terjadi bangkitan lalu - lintas dari pengunjung, pegawai dan penjual jasa transportasi yang akan membebani ruas-ruas jalan tertentu, serta timbulnya bangkitan parkir kendaraan.

Setiap ruang kegiatan akan membangkitkan pergerakan dan menarik pergerakan yang intensitasnya tergantung pada jenis tata guna lahannya. Bila terdapat pembangunan dan pengembangan kawasan baru seperti pusat perbelanjaan, superblok dan lain - lain tentu akan menimbulkan tambahan bangkitan dan tarikan lalu lintas baru akibat kegiatan tambahan di dalam dan sekitar kawasan tersebut. Karena itulah, pembangunan kawasan baru dan pengembangannya akan memberikan pengaruh langsung terhadap sistem jaringan jalan di sekitarnya. Analisis dampak lalu - lintas harus merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari keseluruhan proses perencanaan, evaluasi rancang bangun dan pemberian ijin. Untuk itu diperlukan dasar peraturan formal yang mewajibkan pemilik melakukan analisis dampak lalu lintas sebelum pembangunan dimulai. Di dalam analisis dampak lalu lintas, perkiraan banyaknya lalu - lintas yang dibangkitkan oleh fasilitas tersebut merupakan hal yang mutlak penting untuk dilakukan. Termasuk dalam proses analisis dampak lalu - lintas adalah

dilakukannya pendekatan manajemen lalu lintas yang dirancang untuk menghadapi dampak dari perjalanan terbangkitkan terhadap jaringan jalan yang ada. Pentingnya 5 faktor/elemen yang akan menimbulkan dampak apabila sistem guna lahan berinteraksi dengan lalu - lintas kelima elemen tersebut adalah:

1). Elemen Bangkitan / Tarikan Perjalanan, yang dipengaruhi oleh faktor tipe dan kelas peruntukan, intensitas serta lokasi bangkitan.

2). Elemen Kinerja Jaringan Ruas Jalan, yang mencakup kinerja ruas jalan dan persimpangan.

3). Elemen Akses, berkenaan dengan jumlah dan lokasi akses.

4). Elemen Ruang Parkir.

5). Elemen Lingkungan,

Khususnya berkenaan dengan dampak polusi dan kebisingan. Besar - kecilnya dampak kegiatan terhadap lalu lintas dipengaruhi oleh hal - hal sebagai berikut:

a). Bangkitan / Tarikan perjalanan.

b). Menarik tidaknya suatu pusat kegiatan.

c). Tingkat kelancaran lalu lintas pada jaringan jalan yang ada.

d). Prasarana jalan di sekitar pusat kegiatan.

e). Jenis tarikan perjalanan oleh pusat kegiatan.

f). Kompetisi beberapa pusat kegiatan yang berdekatan.

b. Kegunaan Analisis Dampak Lalulintas

Kegunaan analisis dampak lalu - lintas ditekankan pada :

Pertama, Penilaian dan formulasi dampak lalu - lintas yang ditimbulkan oleh daerah pembangunan baru terhadap jaringan jalan disekitarnya / jaringan jalan eksternal , khususnya ruas - ruas jalan yang membentuk sistem jaringan utama;

Kedua, Upaya sinkronisasi terhadap kebijakan pemerintah dalam kaitannya dengan penyediaan prasarana jalan, khususnya rencana peningkatan prasarana jalan dan persimpangan di sekitar pembangunan utama yang diharapkan dapat mengurangi konflik, kemacetan dan hambatan lalu - lintas;

Ketiga, Penyediaan solusi - solusi yang dapat meminimumkan kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh dampak pembangunan baru, serta penyusunan usulan indikatif terhadap fasilitas tambahan yang diperlukan guna mengurangi dampak yang diakibatkan oleh lalu - lintas yang dibangkitkan oleh pembangunan baru tersebut, termasuk di sini upaya untuk mempertahankan tingkat pelayanan prasarana sistem jaringan jalan yang telah ada;

Keempat, Penyusunan rekomendasi pengaturan sistem jaringan jalan internal, titik - titik akses ke dan dari lahan yang dibangun, kebutuhan fasilitas ruang parkir dan penyediaan sebesar mungkin untuk kemudahan akses ke lahan yang akan dibangun.

Pendekatan teknis dalam melakukan analisis dampak lalu - lintas adalah sebagai berikut:

a). Gambaran kondisi lalu lintas saat ini (eksisting).

b). Gambaran Pembangunan yang akan dilakukan.

c). Estimasi pilihan moda dan tarikan perjalanan.

d). Analisis Penyebaran Perjalanan.

e). Identifikasi Rute Pembebanan Perjalanan.

f). Identifikasi Pembebanan dan pertumbuhan lalu lintas.

g). Analisis Dampak Lalu - Lintas. .

h). Pengaturan Parkir.

i). Angkutan Umum.

j). Pejalan kaki, pengendara sepeda dan penyandang cacat.

c. Pelaksanaan Analisis Dampak Lalu Lintas

Pelaksanaan analisis dampak lalu - lintas di beberapa negara bervariasi berdasarkan kriteria / pendekatan tertentu. Secara nasional, sampai saat ini belum terdapat ketentuan yang mengatur pelaksanaan analisis dampak lalu - lintas. Ketentuan mengenai lalu - lintas jalan yang berlaku sekarang sebagaimana dalam Pasal 99,[31] Pasal 100[32] dan Pasal 101[33] Undang – Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu - Lintas dan Angkutan Jalan secara tersirat dibesutkan tentang " ***analisis dampak lalu lintas***"

[31] Pasal 99 ayat (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas. Ayat (2) Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat: a. analisis bangkitan dan tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; b. simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan; c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak; d. tanggung jawab Pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak; dan e. rencana pemantauan dan evaluasi. Ayat (3) Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah menurut peraturan perundang-undangan.

[32] Pasal 100 ayat (1) Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 ayat (1) dilakukan oleh lembaga konsultan yang memiliki tenaga ahli bersertifikat.
(2) Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 ayat (3) harus mendapatkan persetujuan dari instansi yang terkait di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

[33] Pasal 101 Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 dan Pasal 100 diatur dengan peraturan pemerintah.

dalam Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Menajemen dan Rekayasa, analisis Dampak, serta menajemen kebutuhan lalu lintas. Telah disebutkan dalam Pasal 17, Pasal 18 yang berkaitan dengan inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas. Kedua peraturan tersebut diatas telah memberikan gambaran dan wewenang pemerintah daerah dalam melakukan kegiatan analisis dampak lalu lintas, namun belum mengatur secara rinci mengenai prosedural tahapan analisis damapak lalu lintas, sekalipun secara implisit telah menjelaskan jenis kegiatan atau pembangunan apa saja dan skala minimal berapa yang wajib melakukan analisis dampak lalu - lintas.

Untuk itu diperlukan dasar peraturan formal yang mewajibkan pemilik melakukan analisis dampak lalu lintas sebelum pembangunan dimulai. Di dalam analisis dampak lalu lintas, perkiraan banyaknya lalu - lintas yang dibangkitkan oleh fasilitas tersebut merupakan hal yang mutlak penting untuk dilakukan. Termasuk dalam proses analisis dampak lalu - lintas adalah dilakukannya pendekatan manajemen lalu lintas yang dirancang untuk menghadapi dampak dari perjalanan terbangkitkan terhadap jaringan jalan yang ada.

4. Kewenangan Daerah Terhadap Pengaturan Analisis Dampak Lalu Lintas

Kata kewenangan berasal dari kata dasar "**wewenang**"[34] yang diartikan sebagai hal berwenang, hak dan kekuasaan yang dipunyai untuk melakukan

[34] Dari istilah Bahasa Inggris disebut "*authority*", dan dalam Bahasa Prancis "*autorité*". Dan dalam Bahasa Belanda "*autoriteit*". Asal kata istilah otoritarianisme berasal dari bahasa Inggris, *authoritarian*. Kata authoritarian sendiri berasal dari bahasa Inggris **authority**, yang sebetulnya merupakan turunan dari kata "*Latin auctoritas*". Kata ini berarti " pengaruh, kuasa, wibawa, otoritas".

sesuatu. Kewenanangan adalah kekuasaan formal, kekuasaan yang diberikan oleh Undang-Undang atau dari kekuasaan eksekutif administrasi. Menurut Ateng Syafrudin[35] ada perbedaan antara pengertian kewenangan dengan wewenang, kewenangan (*autority gezag*) adalah apa yang disebut kekuasaan formal, kekuasaan yang berasal dari kekuasaan yang diberikan oleh Undang-undang, sedangkan wewenang (*competence bevoegheid*) hanya mengenai suatu "*onderdeel*" (bagian) tertentu saja dari kewenangan. Di dalam kewenangan terdapat wewenang-wewenang (*rechtsbe voegdheden*)[36]. Wewenang merupakan lingkup tindakan hukum publik, lingkup wewenang pemerintahan, tidak hanya meliputi wewenang membuat keputusan pemerintah (*bestuur*), tetapi meliputi wewenang dalam rangka pelaksanaan tugas, dan memberikan wewenang serta distribusi wewenang utamanya ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan.

Secara yuridis pengertian wewenang adalah kemampuan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan untuk menimbulkan akibat-akibat hukum.[37] Sedangkan pengertian wewenang menurut H.D.Stoud adalah "*bevoegheid wet kan worden omscrevenals het geheel van bestuurechttelijke bevoegheden door publiekrechtelijke rechtssubjecten in het bestuurechttelijke rechtsverkeer*" bahwa

---

Oleh otoritas itu, orang dapat memengaruhi pendapat, pemikiran, gagasan, dan perilaku orang, baik secara perorangan maupun kelompok. Otoritarianisme adalah paham atau pendirian yang berpegang pada otoritas, kekuasaan dan kewibawaan, yang meliputi cara "hidup dan bertindak".

[35] Ateng Syafrudin, "*Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggungjawab"*,Jurnal Pro Justisia Edisi IV, Universitas Parahyangan, Bandung, 2000,hlm.22.

[36] Ibid.

[37] Indrohato, *Asas-Asas Umum Pemerintahan yang baik,* dalam Paulus Efendie Lotulung, Himpunan Makalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang baik, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hlm. 65.

wewenang dapat dijelaskan sebagai keseluruhan aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang pemerintah oleh subjek hukum publik dalam hukum publik[38]. Dalam literatur ilmu politik, ilmu pemerintahan, dan ilmu hukum sering ditemukan istilah kekuasaan, kewenangan, dan wewenang. Kekuasaan sering disamakan begitu saja dengan kewenangan, dan kekuasaan sering dipertukarkan dengan istilah kewenangan, demikian pula sebaliknya. Bahkan kewenangan sering disamakan juga dengan wewenang. Kekuasaan biasanya berbentuk hubungan dalam arti bahwa "ada satu pihak yang memerintah dan pihak lain yang diperintah" (*the rule and the ruled*).[39]

Berdasarkan pengertian tersebut di atas, dapat terjadi kekuasaan yang tidak berkaitan dengan hukum. Kekuasaan yang tidak berkaitan dengan hukum oleh **Henc van Maarseven** disebut sebagai "*blote match*" [40], sedangkan kekuasaan yang berkaitan dengan hukum oleh **Max Weber** disebut sebagai "***rationele of wettelijke autoriteit*** atau wewenang rasional atau legal", yakni wewenang yang berdasarkan suatu sistem hukum. Ini dipahami sebagai suatu kaidah-kaidah yang telah diakui serta dipatuhi oleh masyarakat dan bahkan yang diperkuat oleh negara.[41] Dalam hukum publik, wewenang berkaitan dengan kekuasaan. Kekuasaan memiliki makna

---

[38] Stout HD, ***de Betekenissen van de wet***, dalam Irfan Fachruddin, Pengawasan Peradilan Administrasi terhadap Tindakan Pemerintah, Alumni, Bandung, 2004, hlm.4

[39] **Miriam Budiardjo**, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, Gramedia Pustaka Utama,Jakarta,1998, hlm. 35-36.

[40] **Suwoto Mulyosudarmo**, *Kekuasaan dan Tanggung Jawab Presiden Republik Indonesia, Suatu Penelitian Segi-Segi Teoritik dan Yuridis Pertanggungjawaban Kekuasaan*, Universitas Airlangga, Jakarta, 1990, hlm. 30

[41] **Gunawan Setiardja**, *Dialektika Hukum dan Moral dalam Pembangunan Masyarakat Indonesia*,Kanisius, Jogjakarta, 1990, hlm. 52.

yang sama dengan wewenang karena kekuasaan yang dimiliki oleh Eksekutif, Legislatif dan Yudikatif adalah kekuasaan formal. Kekuasaan merupakan unsur esensial dari suatu negara dalam proses penyelenggaraan pemerintahan di samping unsur-unsur lainnya, yaitu: hukum, kewenangan (wewenang), keadilan, kejujuran, kebijakbestarian dan Kebajikan.[42]

Kekuasaan merupakan inti dari penyelenggaraan negara agar negara dalam keadaan bergerak (*destaat in beweging*) sehingga negara itu dapat berkiprah, bekerja, berkapasitas, berprestasi, dan berkinerja melayani warganya. Oleh karena itu negara harus diberi kekuasaan. Kekuasaan menurut **Miriam Budiardjo** adalah kemampuan seseorang atau sekelompok orang manusia untuk mempengaruhi tingkah laku seseorang atau kelompok lain sedemikian rupa sehingga tingkah laku itu sesuai dengan keinginan dan tujuan dari orang atau negara..[43]

Agar kekuasaan dapat dijalankan maka dibutuhkan penguasa atau organ sehingga negara itu dikonsepkan sebagai himpunan jabatan-jabatan (*een ambten complex*) di mana jabatan-jabatan itu diisi oleh sejumlah pejabat yang mendukung hak dan kewajiban tertentu berdasarkan konstruksi subyek-kewajiban.[44] Dengan demikian kekuasaan mempunyai dua aspek, yaitu aspek politik dan aspek hukum, sedangkan kewenangan hanya beraspek hukum semata. Artinya, kekuasaan itu dapat bersumber dari konstitusi, dapat juga bersumber dari luar konstitusi

[42] Rusadi Kantaprawira, "*Hukum dan Kekuasaan*", Makalah, Universitas Islam Indonesia,Jogjakarta,1998, hlm. 37-38.

[43] Miriam Budiardjo, Op Cit, hlm. 35

[44] Rusadi Kantaprawira, Op Cit, hlm. 3

(inkonstitusional), misalnya melalui kudeta atau perang, sedangkan kewenangan jelas bersumber dari konstitusi.

Dari berbagai pengertian tentang kewenangan dapat disimpulkan bahwa kewenangan (*authority*) memiliki pengertian yang berbeda dengan wewenang (*competence*). Kewenangan merupakan kekuasaan formal yang berasal dari undang-undang, sedangkan wewenang adalah suatu spesifikasi dari kewenangan, artinya barang siapa (subyek hukum) yang diberikan kewenangan oleh undang-undang, maka ia berwenang untuk melakukan sesuatu yang tersebut dalam kewenangan itu.

Setelah memahami tentang konsep kewenangan seperti yang telah dijelaskan diatas, pertanyaan yang muncul adalah. Apakah pemerintah daerah kabupaten/kota memiliki kewenagan dalam mengurus atau mengatur tentang "***analisis dampak lalu lintas***" ?. Untuk memberikan jawaban atas pertanyaan tersebut, hal ini akan kami uraikan di materi landasan yuridis atas analisis dampak lalu lintas di daerah kabupaten dan kota. Sebagaimana telah diuraikan dan dijelaskan di atas, bahwa kewenangan itu didapatkan dari perintah undang-undang yang lebih tinggi, dalam berbagai teori ilmu hukum sering di katakana bahwa sumber kekuasaan negara ada pada wilayah kedaulatannya sedangkan sumber kekuasaan pemerintah ada pada kewenagannya, jadi yang dibagi adalah bukan kedaulatannya akan tetapi kewenagannya. Baik itu pemerintahan Pusat maupun pemerintahan daerah (Provinsi dan Kabupaten Kota). Dasar konsep tersebut, telah memberikan kewenagan itu menjadi urusan pemerintahan baik pusat maupun daerah.

Undang-Undang Nomor. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah Pasal 9 disebutkan bahwa mengenai urusan pemerintahan itu dibagi menjadi tiga bagian yaitu;

1. Urusan Pemerintahan absolut;
2. Urusan Pemerintahan Konkuren;
3. Urusan Pemerintahan Umum.

Selanjutnya yang dimaksud dengan urusan pemerintahan absolur adalah urusan pemerntahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan pemerintah Pusat, dan yang dimaksud dengan urusan pemerintahan konkuren adalah urusan pemerintahan yang dibagi antara pemerintah Pusat dan daerah provinsi dan daerah Kabupaten/kota. Serta urusan pemerintahan Umum adalah urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai kepala Pemerintahan.

Sebagai bentuk manipestasi dari prinsip-prinsip negara hukum[45] sebagaimana yang dianut di Indonesia. Maka untuk mencegah terjadi penyalagunaan kekuasaan dan wewenang oleh setiap pemerintahan maka kewenangan itu di berikan berdasarkan aturan per-undang-undangan yang berlaku, baik itu kewenangan delegasi, artibusi, maupun mandat.

Selanjutnya untuk melihat apakah pengaturan analisis dampak lalu lintas itu masuk menjadi urusan pemerintahan kabupaten atau tidak?. Kemudian dimana letak urusan penyelenggraan kesejahtraan sosial itu dalam urutan urusan pemerintahan

[45] UUD 1945 Pasal 1 ayat (3), Negara Indonesia adalah Negara Hukum

sebagaimana di sebutkan dalam UU NO. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan angkutan jalan Pasal 99:

Ayat (1) : Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas.

Ayat (2) : Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat: a. analisis bangkitan dan tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; b. simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan; c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak; d. tanggung jawab Pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak; dan e. rencana pemantauan dan evaluasi.

Ayat (3) : *Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin Pemerintah dan/atau* ***Pemerintah Daerah*** *menurut peraturan perundang-undangan.*

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 seperti di jelaskan tersebut diatas?. Menjawab kedua pertanyaan tersebut bahwa, penyelenggraan kesejahtraan sosial adalah menjadi urusan pemerintah kabupaten/Kota dengan dasar argumentasi hukum/yuridis yaitu. UU N0. 23 Tahun 2014. Pasal 11 ayat:

(1) Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana di maksud dalam Pasal 9 ayat (3) yang menjadi kewenangan Daerah terdiri atas Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan.

(2) Urusan Pemerintahan Wajib sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas Urusan Pemerintahan yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar dan Urusan Pemerintahan yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar.

(3) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah Urusan Pemerintahan Wajib yang sebagian substansinya merupakan Pelayanan Dasar.

Pasal 12:

(1) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:

a. pendidikan;

b. kesehatan;

c. pekerjaan umum dan penataan ruang;

d. perumahan rakyat dan kawasan permukiman;

e. ketenteraman, ketertiban umum, dan pelindungan masyarakat ;

f. sosial.

Dengan memperhatikan kedau Pasal Tersebut di atas, menunjukkan bahwa Analisis dampak lalu lintas masuk menjadi urusan pemerintahan yang bersifat konkuren yaitu urusan pemerintahan yang dibagi antara pemerintah Pusat dan daerah provinsi dan daerah Kabupaten/kota. Dasar kewenagan inilah sebagai landasan yuridis bagi peraturan daerah tentang analisis dampak lalu lintas bagi pemerintahan Kabupaten dan Kota diseluruh wilayan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

B. Kajian Terhadap Asas/Prinsip Yang Mendasari Penyusunan Norma

Gustav Radbuch,[46] seorang ilmuan hukum memberikan pendapat tentang hukum, beliau menyatakan bahwa; “hukum memiliki asas-asas dasar dan juga tujuan dalam dirinya. Ketiga asas dasar tersebut adalah; Kepastian Hukum (Rechtssicherheit), Keadilan (Gerechtigkeit), dan Kegunaan (Zweckmassigkeit). Asas atau tujuan pertama adalah Kepastian Hukum yang sering dimaknai sebagai suatu keadaan dimana telah

[46] Gustav Radbruch dalam Satjipto Rahardjo, 1982. Ilmu Hukum, CV. Rajawali, Jakarta, hal. 19.

pastinya hukum karena telah adanya kekuatan yang pasti bagi hukum yang bersangkutan. Ini merupakan sebuah perlindungan yustisiabel terhadap tindakan sewenang-wenang, yang berarti bahwa seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu.[47] Terkait kepastian hukum, Lord Lloyd,[48] memberikan penjelaskannya sebagai berikut:

> "*Law seems to require a certain minimum degree of regularity and certainty, for without that it would be impossible to assert that what was operating in a given territory amounted to a legal system*". (Hukum tampaknya membutuhkan tingkat keteraturan dan kepastian minimum tertentu, karena tanpa itu tidak mungkin untuk menegaskan bahwa apa yang beroperasi di wilayah tertentu sama dengan sistem hukum).

Hukum dalam paradigma positivistik mengharuskan adanya "keteraturan" (*regularity*) dan "kepastian" (*certainty*) guna menyokong bekerjanya sistem hukum dengan baik dan lancar. Sehingga tujuan kepastian hukum mutlak untuk dicapai agar dapat melindungi kepentingan umum (yang mencakup juga kepentingan pribadi) yang akan berfungi sebagai motor utama penegakan ketertiban masyarakat (order), menegakkan kepercayaan warga negara kepada penguasa (pemerintah), dan menegakkan wibawa penguasa (pemerintah) di hadapan pandangan warga negara.[49]

Untuk itulah hukum sangat diperlukan dalam kehidupan masyarakat. Namun demikian tidak dapat dielakan adanya kenyataan bahwa dalam masyarakat terdapat varian kepentingan sehingga hal ini bisa menutup kemungkinan timbulnya gesekan

---

[47] **Sudikno Mertokusumo**, *Bab-Bab Tentang Penemuan Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1993, hal. 2.

[48] **Lord Lloyd dan M.D.Am**, *Freeman, Lloyd's Introduction of Jurisprudence*, Steven & Son, London, hal. 60. Tahun 1985.

[49] **A. Ridwan Halim**, *Evaluasi Kuliah Filsafat Hukum,* Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 16. 1987.

pertentangan diantara kepentingan-kepentingan itu. Pada hakikatnya gesekan dan pertentangan bisa diatasi jika semua peraturan yang diberlakukan dikembalikan lagi kepada konsep awal yaitu pada general norm. Organ-organ yang menerapkan hukum harus dilembagakan sesuai dengan tatanan hukum, sebaliknya tatanan hukum yang mengatur organ-organ itu harus mengikuti hukum yang diberlakukan.[50]

Hukum sebagai sarana pembangunan maupun maupun sebagai sarana pembaharuan masyarakat tetap memperhatikan, memelihara dan mempertahankan ketertiban sebagai fungsi klasik dari hukum. Ini dimaksudkan agar selama perkembangan dan perubahan terjadi, ketertiban dan keteraturan tetap terpelihara.[51] Untuk itu salah satu unsur yang dimiliki oleh negara hukum adalah asas legalitas yang terimplementasi dalam bentuk adanya peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, keberadaan peraturan perundang-undangan sangatlah penting dalam mewujudkan konsep atau gagasan hukum.[52]

Secara sederhana pengertian *rechts staat* adalah negara menempatkan hukum sebagai dasar kekuasaan negara dan penyelenggaraan kekuasaan tersebut dalam segala bentuknya dilakukan di bawah kekuasaan hukum. Dalam rechtsstaat maka ikatan antara negara dan hukum tidaklah berlangsung dalam kaitan yang lepas atau pun

---

[50] **Ali Fauzan**, op. cit. hal. 22.

[51] **Rusli K. Iskandar**. *Normatifisasi Hukum Administrasi Negara Dalam Dimensi-Dimensi Pemikiran Hukum Administrasi Negara.* Yogyakarta: UII Press, hal. 185. 2001.

[52] **Haeruman Jayadi**. K*edudukan dan Materi Muatan Peraturan Mahkamah Konstitusi* Berdasarkan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Bandung: (Tesis) Program Pascasarjana Unpad, hal. 71. 2009.

bersifat kebetulan, melainkan ikatan yang hakiki.[53] Dalam Negara hukum, hukum ditempatkan sebagai aturan main dalam penyelenggaraan kenegaraan, pemerintahan dan kenegaraan, sementara tujuan hukum itu sendiri antara lain "…opglegd om de samenleving vreedzaam, rechtvaardig, en doelmatig te ordenen" (diletakkan untuk menata masyarakat yang damai, adil dan bermakna). Artinya sasaran dari Negara hukum adalah terciptanya kegiatan kenegaraan, pemerintahan dan kemasyarakatan yang bertumpu pada keadilan, kedamaian, dan kemanfaatan atau kebermaknaan. Dalam negara hukum, eksistensi hukum dijadikan sebagai instrument dalam menata kehidupan kenegaraan, pemerintahan dan kemasyarakatan.[54]

Hugo Krabbe berpendapat bahwa negara seharusnya negara hukum (rechtsstaat) dan setiap tindakan negara harus didasarkan pada hukum atau harus dapat dipertanggungjawabkan pada hukum. Kalau diperhatikan lebih jauh kebelakang, konsep kedaulatan yang didasarkan pada hukum ini adalah suatu reaksi atas prinsip ajaran kedaulatan negara. Menurut teori kedaulatan negara, segala sesuatu dijalankan dalam setiap kebijaksanaan negara, karena negara diberi kekuasaan yang tidak terbatas. Para penganut paham ini beranggapan bahwa hukum itu tidak lain dari kemauan negara yang dikonkretkan. Dalam perkembangan selanjutnya para ahli menganggap bahwa

[53] **Abdul Latief.** *Hukum dan Peraturan Kebijaksanaan (beleidsregel) Pada Pemerintahan Daerah.* Yogyakarta: UII Press, hal. 15. 2005

[54] **Ridwan HR**. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Rajagrafindo, hal. 20. 2006.

paham kedaulatan negara tidak sesuai dengan kenyataan. Akhirnya mereka berpaling ke supremasi hukum sebagai pemegang kedaulatan tertinggi.[55]

Oleh karena itu, Hans Kelsen terkait dengan fungsi dasar dari negara atau kekuasaan dalam suatu negara mengemukakan:[56]

> "*As we have seen, there are not three but two basic function of the state: creation and application (execution) of law, and these function are not coordinated but sub-and supra-ordinated. Further, it is not possible to define boundary line separating these function from each order, since the distinction between creation and application of law-under lying the dualism of legislative and executive power (in the broadest sense)- has only a relative character, most act of state being at the same time law creating and law applying acts*" (seperti telah kita lihat, fungsi dasar dari negara bukannya tiga melainkan dua: pembentukan dan penerapan (pelaksanaan) hukum, dan fungsi-fungsi ini bukan dikoordinasikan melainkan disusun secara berjenjang (super ordinasi dan sub ordinasi). Selanjutnya, tidak mungkin untuk menentukan batas-batas yang memisahkan fungsifungsi ini satu sama lain, karena perbedaan antara pembentukan dan penerapan hukum yang mendasari dualisme kekuasaan legislatif dan eksekutif (dalam arti luas)- hanya bersifat relatif; sebagian besar tindakan negara secara bersamaan merupakan tindakan-tindakan membentuk dan menerapkan hukum)

Apa yang dikemukakan oleh Hans Kelsen tersebut diatas, sebenarnya hanya ada dua fungsi (bukan organ atau alat perlengkapan negara) kekuasaan yang ada dalam suatu negara yaitu fungsi pembentukan hukum dan penerapan hukum. Kedua fungsi tersebut tidak dalam posisi yang sederajat artinya adalah kedua fungsi kekuasaan tersebut ada yang berkedudukan sub-ordinasi dan ada yang berkedudukan sebagai super-ordinasi. Yang dimaksud dengan fungsi kekuasaan yang berkedudukan super-

---

[55] **Donald A Rumokoy**. *Perkembangan Tipe Negara Hukum dan Peranan Hukum Administrasi* Negara di Dalamnya terpetik dari buku Dimensi-Dimensi Hukum Administrasi Negara. Yogyakarta: UII Press. 2001. hal. 2.

[56] **Hans Kelsen**. *General Theory Of Law and State*, New York: Russel and Russel, 1973. hal. 269-270

ordinasi adalah fungsi kekuasaan negara dalam pembentukan hukum, sedangkan yang memiliki kedudukan sub-ordinsai adalah fungsi kekuasaan Negara dalam penerapan hukum. Alasan sederhananya adalah bahwa tidak mungkin untuk melaksanakan atau menerapkan hukum apabila belum ada hukum yang akan diterapkan artinya adalah fungsi pembentukan hukum harus terlebih dahulu berjalan (ada hukum yang telah dibentuk oleh organ yang mengemban fungsi pembentukan hukum) baru kemudian fungsi penerapan hukum dapat dilaksanakan oleh organ yang mengemban fungsi penerapan hukum.

Pembentukan hukum merupakan awal dari bergulirnya proses pengaturan kehidupan bersama, merupakan momentum yang memisahkan keadaan tanpa hukum dengan keadaan yang diatur oleh hukum. Ia merupakan pemisah antara dunia sosial dan dunia hukum, sejak saat itu kejadian dalam masyarakat pun mulai ditundukkan pada tatanan hukum. Lebih lanjut dikatakan bahwa pembuatan hukum meliputi bahan dan struktur. Bahan menunjuk kepada isi, sedangkan struktur menunjuk pada sekalian kelengkapan organisatoris yang memungkinkan hukum itu dibuat. Tanpa wadah struktur tertentu, pembuatan hukum belum tentu bisa dijalankan. Pengadaan struktur menyangkut penyusunan suatu organisasi yang akan mengatur kelembagaan dan mekanisme kerja.[57]

[57] **Yohanes Golot Tuba Helan**. Implementasi Prinsip Demokrasi Dalam Pembentukan Peraturan Daerah di Era Otonomi Daerah. Bandung : (Disertasi) Program Pascasarjana Unpad, 2006. hal. 35.

Untuk itulah dalam pembentukan peraturan perundangundangan hendaknya melibatkan masyarakat, selain membantu pemerintah dalam mempertimbangkan awal dalam perancangan peraturan, juga berfungsi memasyarakatkan peraturan tersebut lebi dahulu sebelum peraturan itu diberlakukan. Artinya, tidak menimbulkan banyak protes dari mereka yang terkena peraturan itu.[58] Kaidah hukum dikatakan memiliki keberlakuan faktual jika kaidah itu dalam kenyataan sungguh-sungguh di dalam masyarakat nyata-nyata dipatuhi oleh masyarakat dan pemerintah/pejabat. Ini berarti kaidah hukum itu efektif karena ia berhasil mempengaruhi para warga dan pemerintah. Dalam perspektif sosiologi hukum, maka hukum itu tampil sebagai das sein-sollen, yakni kenyataan sosiologikal (perilaku sosial yang sungguh-sungguh yang terjadi dalam kenyataan masyarakat riil yang mengacu keharusan normatif (kaidah)).[59] Berkenaan dengan pembentukan peraturan, **Montesquieu** dalam "L'esperit des Louis" mengemukakan sejumlah persyaratan yang harus dipenuhi dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, yaitu: [60]

1). Gaya penuturannya hendaknya padat dan sederhana, mengandung arti bahwa pengutaraan dengan menggunakan ungkapan kebesaran dan retorik hanya merupakan tambahan yang menyesatkan dan mubazir;

[58] Ibid, hal. 71.
[59] Ibid. hlm. 123.
[60] **Lihat Hamid S. Attamimi** sebagaimana dikutip dari Sumali. Reduksi Kekuasaan Eksekutif di Bidang Peraturan Pengganti Undang-Undang (Perpu). Malang: UMM Press, 2002. hal. 124-125.

2). Istilah-istilah yang dipilih hendaknya bersifat mutlak dan relatif, sehingga memperkecil kemungkinan munculnya perbedaan pendapat yang individual;

3). Hukum hendaknya membatasi diri pada hal-hal yang riil dan aktual dengan menghindari hal-hal yang bersifat metaforis dan hipotesis;

4). Hukum hendaknya tidak dirumuskan dalam bahasa yang tinggi, karena ditujukan kepada rakyat yang memiliki tingkat kecerdasan rata-rata, bahasa hukum tidak untuk latihan penggunaan logika, melainkan hanya penalaran sederhana yang bisa dipahami oleh orang rata-rata;

5). Hukum hendaknya tidak merancukan pokok masalah dengan pengecualian, pembatasan atau pengubahan, gunakan semua itu jika benar-benar diperlukan;

6). Hukum hendaknya tidak bersifat debatable (argumentatif), di mana bahaya memerinci alasan-alasan yang akan menimbulkan konflik;

Pembentukan norma hukum dapat dilakukan dengan dua cara yang berbeda, yaitu pertama norma yang lebih tinggi dapat menentukan organ dan prosedur pembentukan dan isi dari norma yang lebih rendah; kedua, menentukan sendiri prosedur pembentukan serta isi dari norma yang lebih rendah tersebut atas kebijaksanaannya sendiri. Suatu norma yang lebih tinggi sekurang-kurangnya menentukan organ yang membuat norma yang lebih rendah. Suatu norma yang pembentukannya sama sekali tidak ditentukan oleh suatu norma lain, Dalam konteks otonomi daerah maka kemandirian dalam berotonomi tidak berarti daerah dapat

membuat peraturan perundangundangan atau keputusan yang terlepas dari sistem perundangundangan secara nasional. Peraturan perundang-undangan tingkat daerah merupakan bagian yang tak terpisahkan dari kesatuan sistem perundang-undangan secara nasional. Karena itu tidak boleh ada peraturan perundang-undangan tingkat daerah yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatnya atau juga bertentangan dengan kepentingan umum. Kepentingan umum yang harus diperhatikan bukan saja kepentingan rakyat banyak daerah yang bersangkutan, tetapi juga kepentingan daerah lain dan kepentingan seluruh rakyat Indonesia.[61]

Konstitusi UUD 1945 sebagai peraturan perundang-undangan tertinggi dalam Negara (*staatsgrundgesetz*) disebutkan pada Pasal 18 ayat (6) bahwa "Pemerintahan Daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan". Sejalan dengan uraian tersebut di atas maka tidak semua urusan pemerintahan diatur dan diurus oleh pemerintah pusat, tetapi dapat diserahkan untuk diatur atau dilaksanakan atas bantuan satuan-satuan pemerintahan yang lebih rendah dalam bentuk otonomi dan tugas pembantuan. Urusan pemerintahan yang telah diserahkan dan menjadi urusan rumah tangga daerah diikuti atau disertai dengan pemberian kewenangan, sehingga daerah dapat berwenang mengatur dan

[61] **Abdul Latief**. *Op. cit*, hal. 65

mengurus urusan pemerintahan dengan cara membentuk peraturan perundang-undangan sendiri (*legislatieve bevoegheid, legislative power*).[62]

Peraturan yang dibuat oleh daerah itu berlaku untuk masingmasing wilayah/teritorial. Peraturan daerah sebagai peraturan perundang-undangan mengikat setiap orang (badan) atau bersifat umum dan tidak mengidentifikasikan individu tertentu. Dengan kata lain perda berlaku bagi setiap subjek hukum yang memenuhi unsur-unsur yang terkandung dalam ketentuan mengenai suatu pola tingkah laku.[63] Dalam rangka menyusun perda kiranya perlu juga memperhatikan asas hukum. Hal ini karena asas hukum merupakan sesuatu yang menjadi dasar, prinsip, patokan, acuan atau tumpuan umum untuk berpikir atau berpendapat dalam menyusun, merumuskan, menemukan dan membentuk ketentuan-ketentuan dan peraturan-peraturan hukum. Dengan kata lain, peraturan hukum itu lahir tidak dengan sendirinya. Ia lahir dilatarbelakangi oleh filosofi tertentu, yang lazim dinamakan dengan asas hukum. Peraturan hukum tidak lain merupakan konkritisasi dari asas hukum.

Peraturan Daerah sebagai bentuk peraturan perundang-undangan merupakan pengejewantahan dari beberapa sendi ketatanegaraan berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia, seperti : [64]

1. Sendi Negara berdasarkan atas hukum dan Negara berkonstitusi.

---

[62] **Lendy Siar**, *Pengaturan dan Pelaksanaan Pengawasan Preventif Terhadap Peraturan Daerah*. Bandung: Tesis Program Pascasarjana Unpad, 2001, hal. 43.

[63] Ibid.

[64] Ibid.

2. Sendi kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan.

3. Sendi kesejahteraan umum dan keadilan sosial bagi seluruh rakyat.

Asas hukum ini merupakan "jantungnya" peraturan hukum. Hal ini dikarenakan asas hukum merupakan landasan yang paling luas bagi lahirnya suatu peraturan hukum. Ini berarti, bahwa peraturanperaturan hukum itu pada akhirnya bisa dikembalikan kepada asasasas tersebut. Kecuali disebut landasan, asas hukum layaknya disebut sebagai alasan bagi lahirnya peraturan hukum atau merupakan ratio legis dari peraturan hukum. Asas hukum tidak akan habis kekuatannya dengan melahirkan suatu peraturan hukum, melainkan akan tetap saja ada dan akan melahirkan peraturan-peraturan selanjutnya.[65]

Dalam pembentukan suatu Perda yang baik perlu memperhatikan asas-asas pembentukan peraturan perundangundangan, baik secara formal dan secara materiil, yaitu:[66]

1. **Asas-asas formal:**

   a). Asas kejelasan tujuan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan (het beginsel van de duidelijk doelstelling);

   b). Asas yang menentukan kewenangan lembaga atau organ yang berhak membentuk dan menerima delegasi pembentukan peraturan perundang-undangan (het beginsel van het jiuste organ);

[65] **Satjipto Rahardjo**. Ilmu Hukum. Bandung: Alumni, 1986, hal. 85
[66] **Lendy Siar**. *Op. cit*, hal. 52.

c). Asas keperluan yang mendesak (het nood zakelijk heids beginsel);

d). Asas kemungkinan pelaksanaan atau penegakan atas peraturan yang di bentuk (het beginsel van de voorbaarheid);

e). Asas konsensus atau kesepakatan antara pemerintah dengan rakyat (het beginsel van de consensus).

2. Asas-asas materiil

a). Asas peristilahan dan sistematik yang jelas (het beginsel van duidelijk terminology en duidelijk sistematiek);

b). Asas dapat diketahui dan dikenali suatu peraturan oleh setiap orang (het beginsel van de kenbaarheid);

c). Asas kepastian hukum (het rechtszakerheids beginsel);

d). Asas perlakuan yang sama terhadap hukum (het rechtsgelijkheids beginsel);

e). Asas perlakuan khusus terhadap keadaan tertentu (het beginsel van de individuale rechts bedeling).

Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah mengatur asas-asas pembentukan peraturan daerah dan asasasas materi muatan peraturan daerah. Pengaturan yang sama dilakukan juga dalam Undang-Undang No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Asas-asas pembentukan peraturan daerah dimaksud, yakni:

1. **Asas Kejelasan Tujuan**

Dengan “asas kejelasan tujuan”, maka setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai.

2. **Asas Kelembagaan atau Pejabat Pembentuk yang Tepat**

Berdasarkan “asas kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat”, maka setiap jenis peraturan perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga negara atau pejabat pembentuk peraturan perundang-undangan yang berwenang. Peraturan perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi

hukum apabila dibuat oleh lembaga negara atau pejabat yang tidak

berwenang.

3. **Asas Kesesuaian Antara Jenis, Hierarki, dan Materi Muatan**

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

4. **Asas Dapat Dilaksanakan** (Applicable)

Yang dimaksud dengan “asas dapat dilaksanakan” adalah bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus memperhitungkan

efektivitas peraturan perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis.

5. **Asas Kedayagunaan dan Kehasilgunaan** (Efisiensi dan Efektivitas)

Yang dimaksud dengan "asas kedayagunaan dan kehasilgunaan" adalah bahwa setiap peraturan perundangundangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

6. **Asas Kejelasan Rumusan**

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

7. **Asas Keterbukaan** (Transparancy)

Berdasarkan "asas keterbukaan", maka dalam pembentukan peraturan perundang-undangan mulai dari perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan bersifat transparan dan terbuka. Dengan demikian, seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluasluasnya untuk memberikan masukan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan.

Kemudian, berkaitan dengan materi muatan peraturan perundang-undangan yang bersangkutan, ketentuan dalam Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 menentukan bahwa materi muatan peraturan perundang-undangan juga harus mencerminkan asas:

1. **Asas Pengayoman**

Yang dimaksud dengan "asas pengayoman" adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus berfungsi memberikan pelindungan untuk menciptakan ketentraman masyarakat.

2. **Asas Kemanusiaan**

Dengan "asas kemanusiaan", maka setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan pelindungan dan penghormatan hak asasi manusia serta harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional.

3. **Asas Kebangsaan**

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

4. **Asas Kekeluargaan**

Yang dimaksud dengan "asas kekeluargaan" adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam setiap pengambilan keputusan.

5. **Asas Kenusantaraan**

Dengan "asas kenusantaraan", bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan materi muatan peraturan perundang-undangan yang dibuat di

daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

6. **Asas Bhinneka Tunggal Ika (Unity in Diversity)**

Yang dimaksud dengan "asas bhinneka tunggal ika" adalah bahwa materi muatan peraturan perundang-undangan harus memperhatikan keragaman penduduk, agama, suku dan golongan, kondisi khusus daerah serta budaya dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

7. **Asas Keadilan (Justice, Gerechtigheid)**

Yang dimaksud dengan "asas keadilan" adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara.

8. **Asas Kesamaan Kedudukan dalam Hukum dan Pemerintahan**

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

9. **Asas Ketertiban dan Kepastian Hukum (Rechtsorde en rechrs zekerheid**)

Yang dimaksud dengan "asas ketertiban dan kepastian hukum" adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundangundangan harus dapat mewujudkan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum.

10. **Asas Keseimbangan, Keserasian, dan Keselarasan**.

Yang dimaksud dengan "asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan" adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara kepentingan individu, masyarakat dan kepentingan bangsa dan negara.

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.[67]

Sebagaimana halnya pembentukan produk hukum, maka hendaknya persoalan pengaturan analisis dampak lalu lintas di tetapkan dalam bentuk Peraturan Daerah Kabupaten Banggai; Pengaturan dalam bentuk Perda atas penyelenggaraan perhubungan yang berkaitan dengan analisis dampak lalu lintas Kabupaten Banggai harus berpijak pada acuan teoritik maupun acuan formal asas-asas perundang-

[67] **Suprin Na'a**. *Ruang Lingkup Muatan Materei (Het Onderwerp) Peraturan Daerah Provinsi dan Kabupaten/Kota Dalam Rangka Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah*. Bandung: (Tesis) Program Pascasarjana Unpad, 2003, hal. 71.

undangan yang berfungsi menjadi acuan paradigmatik dalam penyusunan dan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai. 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 anaalisis dampak lalu lintas dalam penyelenggaraan perhubungan hendaknya dalam implementasinya lebih efektif. Sehingga 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 itu tersebut.

C. Kajian Terhadap Praktik Penyelenggaraan, Kondisi Yang Ada, Serta Permasalahan Yang Dihadapi Masyarakat

Kebijakan desentralisasi dan otonomi daerah yang dicanangkan sejak tahun 1999 sebenarnya membuka peluang bagi kabupaten/kota di Indonesia untuk berkembang dengan lebih cepat sesuai dengan kondisikondisi lokal maupun aspirasi di daerah, karena kabupaten/kota kini memiliki kewengan untuk melakukan hal tersebut. Beberapa kabupaten/kota memang telah dapat memanfaatkan kebijakan untuk

menjadikan daerah mampu memberikan pelayanan kepada publik dengan lebih baik dan meningkatkan taraf kesejahteraan masyarakatnya.

Kabupaten Banggai merupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Sulawesi Tengah, Indonesia. Ibukota Kabupaten ini terletak di Luwuk. Selain itu Kabupaten Banggai salah satu daerah otonom dan terletak pada titik koordinat antara 122023’ dan 124020’ Bujur Timur, serta 0030’ dan 2020’ Lintang Selatan, memiliki Luas wilayah daratan ± 9.672,70 Km² atau sekitar 14,22 % dari luas Provinsi Sulawesi Tengah dan luas laut ± 20.309,68 Km² dengan garis pantai sepanjang 613,25 km. Wilayah Kabupaten Banggai berbatasan dengan :

a) sebelah Utara berbatasan dengan Teluk Tomini,
b) sebelah Timur berbatasan dengan Laut Maluku dan Kabupaten Banggai Kepulauan,
c) sebelah Selatan berbatasan dengan Selat Peling dan Kabupaten Banggai Kepulauan,
d) sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Tojo Una-una dan Kabupaten Morowali Utara. Wilayah Kabupaten Banggai sebagian besar merupakan pegunungan perbukitan serta daratan rendah yang umumnya terdapat di kaki pegunungan dan pesisir.



Kabupaten Banggai terdiri dari 23 kecamatan, 46 kelurahan dan 291 desa dengan luas wilayah 9.672,70 km² dan jumlah penduduk sebesar 359.495 jiwa dengan sebaran penduduk 37 jiwa/km². Daftar kecamatan dan kelurahan di Kabupaten Banggai, adalah sebagai berikut:

Daftar Tabel 1; Kecamatan, Kelurahan dan Desa

No	Kecamatan	Jumlah Kelurahan	Jumlah Desa	Status	Daftar Desa & Kelurahan
1	Belantaj	3	10	Desa	Boloak Dolom Kiloma Luok Mamping Padang Ra'u Talima A Talima B Tanotu
				kelurahan	Balantak Dale-Dale

					Talang Batu
2	Belantajk Selatan		11	Desa	Booy, Dondo Giwang Gorontalo Poyang Resarna Sepe Tenggawas Tintingon Tombos Tongke
3	Belantak Utara		10	Desa	Batu Mandi Batu Simpang Kampangar Kuntang Ondoliang Pangkalaseang Pangkalaseang Baru Pulau Dua Teku Toweer
4	Batui	7	6	Desa Kelurahan	Honbola Kayowa Nonong Ondo-Ondolu Ondo-Ondolu I Uso Bakung Balantang Batui Bugis Lamo Sisipan Tolando
5	Batui Selatan		10	Desa	Bonebalantak Gori-Gori Maasing Maleo Jaya Masungkang Ombolu Paisu Buloli Sinorang

					Sukamaju Sukamaju Satu
6	Bualemo		20	Desa	Bima Karya Binsil Binsil Padang Bualemo A Bualemo B Dwi Karya Lembah Tompotika Lembah Makmur Longkoga Barat Longkoga Timur Malik Malik Makmur Mayayap Nipa Kalemoan Salipi Sampaka Taima Tikupan Trans Mayayap Toiba
7	Bunta	4	18	Desa	Balanga Bohotokong Demangan Jaya Dondo Soboli Hion Huhak Kalumbangan Koili Laonggo Longgolian Lontio Matabas Nanga-Nangaon Polo Pongian Toima Tombongan Ulos

					Tuntung
8	Kintom	3	11	Desa Kelurahan	Babang Buyangge Dimpalon Dimpalon Baru Kalolos Manyula Padang Samadoya Solan Solan Baru Tangkiang Uling Kintom Lontio Mendono
9	Lamala		12	Desa	Bahari Makmur Baruga Bonebobakal Kagitakan Kotabaru Kota Raya Labotan Lomba Nipa Poroan Sirom Tinonda
10	Lobu		10	Desa	Bahingin Balean Bolobungkang Dolom Kadodi Lambuli Lobu Niubulan Uha Uhangon Uwe Daka-Daka
11	Luwuk	8	2	Desa	Lumpoknyo

				Kelurahan	Tontouan Baru. BunginTimur, Kaleke, Karaton, Luwuk,Mangkio Baru, Soho
12	Luwuk Selatan			Desa Kelurahan	Bubung Bukit Mambual Hanga Hanga Hanga-Hanga Permai Jole Kompo Maahas Simpong Tanjung Tuwis Tombang Permai
13	Luwuk Timur		13	Desa	Bantayan Baya Boitan Bukit Mulya Hunduhon Indang Sari Kayutanyo Lauwon Lontos Louk Molino Pohi Uwedikan
14	Luwuk Utara	2	9	Desa Kelurahan	Awu, Biak, Boyou, Bumi Beringin, Bunga, Buon Mandiri, Kamumu, Lenyek, Salodik, Kilongan, Kilongan Permai
15	Mantoh		10	Desa	Binotik

					Bollo Bombongan Boras Garuga Lonas Pondan Sobol Sobol Baru Sulubombong
16	Masama		14	Desa	Cemerlang Duata Karya Eteng Kembang Merta Kospa Duatakarya Minang Andala Padangon Purwo Agung Rangga-Rangga Serese Simpangan Tangeban Taugi Tompotika Makmur
17	Moilong		16	Desa	Arga Kencana Argo Mulyo Bumi Harjo Karang Anyar Karya Jaya Minakarya Minahaki Moilong Mulyoharjo Saluan Selamet Raharjo Sido Makmur Sidoharjo Sumber Harjo Toili Tou

18	Nambo	6	5	Desa Kelurahan	<u>Koyoan</u> Koyoan Permai Lumbe Padungnyo Sayambongin Lontio Lontio Baru Nambo Bosaa Nambo Lempek Nambo Lempek Baru Nambo Padang
19	Nuhon		20	Desa	Balaan Bangketa Batu Hitam Bella Binohu Bolobungkang Damai Makmur Jaya Makmur Kabua Bua Mantan B Pakowa Bunta Petak Pibombo Pulo Dalagan Obo Balingara Saiti Sumber Agung Tomeang Tetesulu Tobelombang
20	Pagimana	3	30	Desa	Ampera Asaan Bajo Poat Balai Gondi Baloa Doda Bondat Bulu Bungawon Dongkalan Gomuo

				Kelurahan	Hohudongan Huhak Jaya Bakti Lambangan Lamo Nain Pisou Pinapuan Poh Sammajatem Sepa Sinampangnyo Siuna Tampe Taloyon Tintingan Toipan Tongkonunuk Tombang Uwedaka Basabungan Pagimana Pakowa
21	Simpan Raya		12	Desa	Beringin Jaya Doda Bunta Dowiwi Dwipa Karya Gonohop Koninis Lokait Mantan A Rantau Jaya Simpang Satu Simpang Dua Sumber Mulia
22	Toili	1	24	Desa	Benteng Bukit Jaya Cendana Pura Jaya Kencana Piondo Mansahang

				Kelurahan	Marga Kencana Mekar Kencana Mulya Sari Rusa Kencana Samalore Sari Buana Sentral Sari Sentral Timur Sidomukti Sindang Baru Singkoyo Tanah Abang Tirta Kencana Tirta Jaya Tirta Sari Tohiti Sari Tolisu Ue Mea Cendana
23	Toili Barat		17	Desa	Bukit Makarti Bumi Harapan Dongin Gunung Keramat Kami Wangi Karya Makmur Lembah Kramat Makapa Mantawa Mantawa Bonebae Mekar Jaya Mekar Sari Pandan Wangi Pasir Lamba Rata Sindang Sari Uwelolu
		46	291		

Dalam rangka revitalisasi proses desentralisasi dan otonomi daerah Kabupaten Banggai mencoba mengarahkan pada dukungan untuk meningkatkan kesejahteraan

masyarakat setempat dalam hal pelayanan masyarakat, penyelenggaraan otonomi daerah dan pemerintahan yang baik. Untuk itu Pemerintah Kabupaten Banggai berusaha untuk memaksimalkan perannya dalam menopang ekonomi di daerahnya dengan mengembangan 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. Oleh karena pentinganya lalu lintas kendaraan yang lancara, aman dan terkendali maka perlu ditopang dengan kebijakan daerah tentang analisis dampak lalu lintas terhadap semua aspek pembangunan yang dapat menghambat kelancaran proses berlalu lintas, sehingga dampak positif terhadap suatu kegiatan benar-benar dirasakan pada setiap masyarakat daerah tersebut.

D. Kajian Terhadap Implikasi Penerapan Sistem Baru Yang Akan Diatur Dalam Peraturan Daerah terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat dan Dampaknya Terhadap Aspek Beban Keuangan Daerah

Dengan diberlakunya Peraturan Daerah tentang Analisis Damapak Lalu Lintas dalam penyelenggaraan perhubungan ini membawa implikasi terhadap hal-hal sebagai berikut:

1). Pemberian peranan yang lebih besar kepada Pemerintah daerah dalam menata persoalan penyelenggaraan perhubungan yang berkaitan dengan analisis dampak lalu lintas yang menimbulkan kerawanan, kemacetan, keamanan dalam berlalu lintas di Kabupaten Banggai. Dalam hal ini menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan Kabupaten Banggai.

2). Peningkatan ketaatan dan kesadaran hukum masyarakat Daerah Kabupaten Banggai;

3). Menata dan mengorganisasi pemanfaatan dan penggunaan sarana dan prasarana di wilayah Kabupaten Banggai 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 belum maksimal terutama yang berkaitan dengan analisis dampak lalu lintas kendaraan di jalan.

6). Menimbulkan beban anggran pada pemerintah daerah terutama untuk mensosialisasikan Peraturan Daerah tentang Analisis Dampak Lalu Lintas pada masyarakat pada umumnya dan pada pengusaha khusunya.

BAB III
EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

A. Evaluasi Peraturan Perundang-undangan Yang Terkait

Dalam menyusun rancangan Peraturan Daerah tentang "Analisis Dampak Lalu lIntas" dalam penyelenggaraan perhubungan perlu diperhatikan berbagai peraturan perundang-undangan, yaitu:

a). Peraturan perundang-undangan yang setara dengan undang-undang;

b). Peraturan pemerintah;

c). Peraturan menteri; dan peraturan daerah; yang memiliki hubungan dengan Raperda Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas dalam penyelenggaraan perhubungan. Dengan menganalisis hubungan tersebut dapat dirancang pasal-pasal di dalam Raperda Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas.

Secara hirarki dan kronologis peraturan perundang-undangan yang menjadi rujukan sebagai acuan dalam pengaturan Raperda Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas, yaitu:

1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 1959 tentang Pembentukan Tingkat II Sulawesi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959 Nomor 74, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1822);

3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444);
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
5. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 122, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5038);
6. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
7. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan

Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

8. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalulintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 20, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5199);
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 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);

12. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468);

B. Analisis Peraturan Perundang-Undangan yang Terkait

Dengan memperhatikan peraturan Per-Undang-Undangan terse ut di atas, yang menjadi rujukan dalam penyusunan rancangan peraturan daerah tentang analisis dampak lalu lintas dalam menyelenggarak perhubungan di kabupaten Banggai, berikut adalah hasil evaluasi dan analisis keterkaitan peraturan perundang-undangan di atas, berdasarkan keterkaitan pasal-pasal yang berhubungan dengan kewenangan Pemerintah Daerah, sebagai berikut:

1) **Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945**:

> "*Pemerintah Daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan*"

Berdasarkan pada bunyi pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 di atas, Pemerintah Daerah Kabupaten Banggai dapat menyusun peraturan daerah untuk melaksanakan fungsinya sebagai wilayah otonom di Negara Kesatuan Republik Indonesia.

2) **Undang-Undang Nomor 29 Tahun 1959 tentang Pembentukan Tingkat II Sulawesi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959 Nomor 74, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1822);**

Peraturan perundang-undangan ini digunakan sebagai dasar dalam menyusun ketentuan kewajiban, tugas, tanggung jawab dan kewenangan Pemerintah Daerah Kabupaten Banggai sebagai Daerah Otonom. Dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan daerah sesuai dengan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pemerintahan daerah, yang mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan, 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, keistimewaan dan kekhususan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Sebagai daerah otonom, pemerintah daerah kabupaten dan kota, berwenang untuk membuat peraturan daerah dan peraturan kepala daerah, guna menyelenggarakan urusan otonomi daerah dan tugas pembantuan. Peraturan daerah (Perda) ditetapkan oleh kepala daerah, setelah mendapat persetujuan bersama Dewan perwakilan Rakyat (DPRD). Substansi atau muatan materi Perda adalah penjabaran dari peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi, dengan memperhatikan ciri khas masing-masing daerah, dan substansi materi tidak boleh bertentangan dengan kepentingan umum dan/atau peraturan perundangan yang lebih tinggi.[68]

[68] Siswanto Sunarno, Hukum Pemerintahan Daerah, Jakrta, Sinar Grafika, 2006, hlm, 37.

3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan:

a. Pasal 13 ayat (1) dan (2):

"(1) *Penguasaan atas jalan ada pada negara; (2) Penguasaan oleh negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberi wewenang kepada Pemerintah dan pemerintah daerah untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan*"

b. Pasal 16 ayat (1), (2) dan (3):

"(1) *Wewenang pemerintah kabupaten dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa; (2) Wewenang pemerintah kota dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kota; (3) Wewenang penyelenggaraan jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan*"

c. Pasal 18 ayat (1):

"*Pengaturan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada Pasal 17 meliputi: a. pembentukan peraturan perundang-undangan sesuai dengan kewenangannya; b. perumusan kebijakan perencanaan; c. pengendalian penyelenggaraan jalan secara makro; dan d. penetapan norma, standar, kriteria, dan pedoman pengaturan jalan*"

Berdasarkan pasal-pasal tersebut di atas, dapat diketahui bahwa penyelenggaraan jalan umum yang merupakan prasarana dari sektor perhubungan merupakan wewenang dari Pemerintah Daerah. Adapun wewenang Pemerintah Kabupaten Banggai adalah analisis dampak lalu lintas tersebut dapat dibentuk dalam peraturan daerah.

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

Pada Konsideran Menimbang dalam Undang-Undang sebagaimana disebutkan di atas berbunyi :

a) bahwa 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;
b) bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional 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;
c) bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;

Selanjutnya dari penjelasan dalam undang-undang ini dikatakan bahwa 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 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.

a. Pasal 6 ayat (4):

"*Urusan pemerintah kabupaten/kota dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: 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"*

b. Pasal 7 ayat (1):

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

c. Pasal 26 ayat (1):

"Penyediaan perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1) diselenggarakan oleh: a. Pemerintah untuk jalan nasional; b. pemerintah provinsi untuk jalan provinsi; c. pemerintah kabupaten/kota untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa; atau d. badan usaha jalan tol untuk jalan tol"
d. Pasal 39 ayat (3):

"*Lingkungan kerja Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan peraturan daerah kabupaten/kota, khusus Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta ditetapkan dengan Peraturan Daerah Provinsi"*

d. Pasal 44:

"Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan: a. rencana umum tata ruang; b. ***analisis dampak lalu lintas****; dan c. kemudahan bagi Pengguna Jasa"*

e. Pasal 53 ayat (3):

"Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan oleh: a. unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota; b. unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari Pemerintah; atau c. unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari Pemerintah"

f. Pasal 63 ayat (1):

"*Pemerintah Daerah dapat menentukan jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor di daerahnya sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan daerah*"

g. Pasal 78 ayat (2):

"Izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi yang diberikan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah"

i. Pasal 99

ayat (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas.

Ayat (2) Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat:

a. analisis bangkitan dan tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
b. simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan;
c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
d. tanggung jawab Pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak; dan
e. rencana pemantauan dan evaluasi.

J. Pasal 100

ayat (1) Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 ayat (1) dilakukan oleh lembaga konsultan yang memiliki tenaga ahli bersertifikat.

Ayat (2) Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 ayat (3) **harus mendapatkan persetujuan dari instansi yang terkait di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.**

K. Pasal 101

Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 dan Pasal 100 diatur dengan peraturan pemerintah.

L. Pasal 133 ayat (4):

"Manajemen kebutuhan Lalu Lintas ditetapkan dan dievaluasi 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"

m. Pasal 245 ayat (2):

"*Penyelenggaraan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan*"

5) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik:

Dalam Undag-undang tersebut di atas, menjelaskan bahwa prinsip-prinsip atau asas-asas pemerintahn yang baik merupakan pedoman yang sangat menentukan kualitas pelayanan terhadap kebutuhan warga Negara dari pemerintah itu sendiri. Oleh karena itu dapat dipandang bahwa pelayanan publik adalah merupakan suatu kewajiban Negara dalam rangka memenuhi hak warga Negara yaitu mendapatkan pasilitas umum termasuk teransportasi publik yang nyaman, tertib dan terkendali guna menunjang laju pertumbuhan

kehidupan dan kesejahtraan bagi setiap warga Negara. Oleh karena itu salah satu faktor yang dapat menghambat hal tersebut adalah kehadiran suatu pembangunan yang tidak memiliki analisis damapak terhadap lalu lintas perlu diatur sebagai bagian dari pelayan publik bagi pemerintah daerah setempat. Hal tersebut juga merupakan amanat Undang-Undang Dasar Tahun 1945,

Pembangunan sektor transportasi yang baik, nyaman serta lancar merupaka suatu tuntutan dalam pembangunan dewasa ini. Oleh Karen itu, kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah dalam pelayan publik juga merupakan bagian yang tak terpisahkan dalam penyelenggaraan pelayan sektor publick, dalam Konstitusi kita alinea ke empat menjelaskan bahwa tujuan pembentukan Negara adalah,

> *"…untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumparah darah Indonesi, memajukan kesejahtraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan perdamaian abadi dan keadilan sosial…"*

sebagai upaya untuk mempertegas hak dan kewajiban setiap warga negara dan penduduk serta terwujudnya tanggung jawab negara dan korporasi dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan norma hukum yang memberi pengaturan secara jelas, sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas dan menjamin penyediaan pelayanan publik sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik serta untuk memberi perlindungan bagi

setiap warga negara dan penduduk dari penyalahgunaan wewenang di dalam penyelenggaraan pelayanan publik.[69]

6) **Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang**

Dalam Undang-Undang ini masing-masing disebutkan dalam Pasal 65 ayat (2) huruf b, Pasal 154 ayat (1) huruf a dan Pasal 242 ayat (1)] sebagai berikut:

1. Pasal 65 ayat (2) huruf b: "Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Kepala daerah berwenang menetapkan Perda yang telah mendapat persetujuan bersama DPRD";
2. Pasal 154 ayat (1) huruf a: "DPRD kabupaten/kota mempunyai tugas dan wewenang membentuk Perda Kabupaten/Kota bersama bupati/walikota;
3. Pasal 242 ayat (1): "Rancangan Perda yang telah disetujui bersama oleh DPRD dan kepala Daerah disampaikan oleh pimpinan DPRD kepada kepala daerah untuk ditetapkan menjadi Perda".

[69] Pertimbangan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik.

Dalam rangka pelaksanaan kewenangan pembentukan Peraturan Daerah telah ditetapkan beberapa peraturan perundang-undangan yang meliputi:

1. Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 2015 tentang Keikutsertaan Perancang Peraturan Perundang-undangan Dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan Dan Pembinaannya, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 186);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2018 tentang Pedoman Penyusunan Tata Tertib Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Kabupaten, dan Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6197);
3. Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2014 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 199);
4. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 2036) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 157);

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

a). Pasal 5 ayat (1):

"Perencanaan dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan, Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya"

b). Pasal 7:

"Identifikasi masalah lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 yang dilaksanakan oleh:

Poin (d) gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya, meliputi:

(1) geometrik jalan dan persimpangan;

(2) struktur dan kondisi jalan;

(3) perlengkapan jalan, baik yang berkaitan langsung maupun tidak langsung dengan pengguna jalan dan bangunan pelengkap jalan;

(4) lokasi potensi kecelakaan dan kemacetan lalu lintas;

(5) penggunaan bagian jalan selain peruntukannya;

(6) penggunaan ruang jalan;

(7) kapasitas jalan;

(8) tataguna lahan pinggir jalan;

(9) pengaturan lalu lintas; dan

(10) kinerja lalu lintas"

c. Pasal 11:

"*Inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 yang dilaksanakan oleh: (c) bupati, meliputi: (1) asal dan tujuan perjalanan orang dan/atau barang dalam kabupaten; (2) bangkitan dan tarikan dalam kabupaten; (3) pemilahan moda dalam kabupaten; dan (4) pembebanan lalu lintas di wilayah kabupaten"*

d. Pasal 13:
"Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 yang dilakukan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan, gubernur, bupati, atau walikota, meliputi: (a) pengumpulan data, analisis, dan evaluasi kapasitas jalan eksisting; dan (b) analisis dan perkiraan kebutuhan kapasitas jalan yang akan datang"

e. Pasal 15:
"Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 yang dilakukan oleh: c. bupati, meliputi: (1) asal dan tujuan perjalanan orang dan/atau barang dalam kabupaten; (2) bangkitan dan tarikan dalam kabupaten; (3) pemilahan moda dalam kabupaten; dan (4) kebutuhan kendaraan di wilayah kabupaten"

f. Pasal 18:

"Inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 yang dilakukan oleh: (d) gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya, meliputi: (1) inventarisasi dan analisis jalan yang terganggu fungsinya akibat pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur; (2) inventarisasi pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang menimbulkan gangguan keselamatan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan; dan (3) analisis peningkatan lalu lintas akibat pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur"

g. Pasal 19:

"Penetapan tingkat pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh: (a) menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan bersama menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan; (b) gubernur; (c) bupati; atau (d) walikota"

h. Pasal 21:

"Penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 dilakukan oleh: (d) gubernur, bupati, atau walikota, meliputi penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas melalui: (1) penetapan kelas jalan dan desain jalan; dan (2) penetapan kebijakan lalu lintas yang berlaku pada setiap ruas jalan dan/atau persimpangan"

i. Pasal 22:
"Pengaturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf b dilakukan oleh *menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya melalui penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu"*

j. Pasal 25 ayat (1) dan (2):
ayat (1) Kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 yang dilakukan oleh bupati pada jaringan jalan kabupaten dan jalan desa meliputi: (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"

ayat (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diatur dengan peraturan daerah kabupaten"

k. Pasal 29 ayat (2):

"Perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan *jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya"*

l. Pasal 31 ayat (3):
"Pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilakukan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya"

m. Pasal 37:

"Pemberian arahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 huruf a dilakukan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya melalui penetapan pedoman dan tata cara penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas"

n. Pasal 38:
"Pemberian bimbingan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 huruf a dilakukan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya melalui penetapan pedoman dan tata cara penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas"

0. Pasal 39:

"Pemberian penyuluhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 huruf a dilakukan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya melalui penetapan pedoman dan tata cara penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas"

p. Pasal 40:
"Pemberian pelatihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 huruf a dilakukan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya melalui penetapan pedoman dan tata cara penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas"

q. Pasal 44:
"*Penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 43 huruf a dilakukan oleh: (d) bupati, berupa pemantauan dan analisis terhadap efektivitas pelaksanaan kebijakan untuk jalan kabupaten dan jalan desa"*

r. Pasal 45 ayat (2):
"Tindakan korektif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh: (c) gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya, dalam bentuk penyempurnaan atau pencabutan kebijakan penggunaan jalan dan gerakan lalu lintas"

s. Pasal 52:
"Hasil analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 harus mendapat persetujuan dari: (a) menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, untuk jalan nasional; (b) gubernur, untuk jalan provinsi; (c) bupati, untuk jalan kabupaten dan/atau jalan desa; atau (d) walikota, untuk jalan kota"

t. Pasal 53 ayat (1):

"Untuk memperoleh persetujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 pengembang atau pembangun harus menyampaikan hasil analisis dampak lalu lintas kepada menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya"

u. Pasal 54 ayat (1):
"Untuk memberikan persetujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2), menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya membentuk tim evaluasi dokumen hasil analisis dampak lalu lintas"
v. Pasal 56 ayat (1):
"Hasil penilaian tim evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 disampaikan kepada menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya"

w. Pasal 62 ayat (2):
"*Pembatasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (2) huruf e ditetapkan dengan peraturan daerah"*

x. Pasal 63 ayat (1):
"Manajemen kebutuhan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 dilakukan oleh: (a) menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk jalan nasional; (b) gubernur untuk jalan provinsi setelah mendapatkan masukan dari bupati atau walikota; dan (c) bupati atau walikota untuk jalan kabupaten/kota"

y. Pasal 74:
"Pelaksanaan pembatasan ruang parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 diatur dengan peraturan daerah"

z. Pasal 78:
"*Pembatasan lalu lintas kendaraan tidak bermotor umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 76 ayat (2) dilaksanakan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya"*

aa. Pasal 83:
"Pengaturan pelaksanaan pembatasan lalu lintas dengan pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas pada kawasan, koridor, atau ruas jalan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 diatur dengan peraturan daerah"

Dalam hal manajemen dan rekayasa lalu lintas, Pemerintah Daerah memiliki begitu banyak peranan yang wajib dilaksanakan dan harus diatur dalam suatu Peraturan Daerah, antara lain perencanaan, identifikasi masalah lalu lintas, inventarisasi dan analisis angkutan, penetapan tingkat pelayanan, pengadaan, pemasangan, perbaikan dan pemeliharaan perlengkapan jalan, arahan, bimbingan dan penyuluhan mengenai lalu lintas, manejemen kebutuhan lalu lintas, ruang parkir, dan lain-lain.

8) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan jalan:

a. Pasal 2 ayat (1):

"*Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum, dan/ atau masyarakat"*

b. Pasal 5:
"Penyelenggaraan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf b terdiri atas: (a) penetapan rencana umum lalu lintas dan angkutan jalan; (b) manajemen dan rekayasa lalu lintas; (c) persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor; (d) perizinan angkutan umum; (e) pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; (f) pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; dan (g) penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan jalan kendaraan bermotor yang memerlukan keahlian dan/

atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ini"

c. Pasal 11:
"Forum berfungsi sebagai wahana untuk menyinergikan tugas pokok dan fungsi setiap penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan"

d. Pasal 12:
"Setiap instansi Pemerintah dan pemerintah daerah sebagai penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan yang memerlukan keterpaduan di dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, menjadi pemrakarsa pelaksanaan pembahasan dalam forum"

e. Pasal 21:
"Forum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) diselenggarakan dalam rangka melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara lalu lintas angkutan jalan kabupaten/kota, keanggotaan forum terdiri atas: (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"

9) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas.

Pasal 1 Ayat (1)

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat LLA"I 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.
Ayat (3): *Perencanaan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Perencanaan KLLAJ adalah suatu proses untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat untuk mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditetapkan sebagai sasaran, melalui urutan pilihaa, dengan memperhitungkan sumber daya yang tersedia.*
Ayat (12): *Pengamatan dan Pemantauan Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Pengamatan dan Pemantauan Bidang KLLA"I adalah kegiatan mengamati dan mengikuti perkembangan obyek tertentu di bidang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan melalui laporan*

yang disampaikan sesuai dengan tugas, fungsi, dan wewenang masing-masing pemangku kepentingan.

Ayat (13): *Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.*

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

Secara leksikal, **landasan** berarti tumpuan, dasar atau alas, karena itu **landasan** merupakan tempat bertumpu atau titik tolak atau dasar pijakan. Titik tolak atau dasar pijakan ini dapat bersifat materil maupun formil. Landasan materil adalah berupa konsep yang berkaitan dengan permasalahan yang di bahas, serta landasan formil berupa mekanisme atau procedural yang hendak dilakukan dalam penentuan analisis dampak lalu lintas. Sehingga dapat disimpulkan bahwa fungsi landasan mencakup beberapa poin di bawah ini:

1. Sebagai pijakan utama yang kokoh dan adil untuk memastikan keadilan, kemanfaatan dan Kepastian.
2. Barometer utama untuk memastikan kualitas amdalaling yang terarah sesuai dengan kebutuhan dan tujuannya.
3. Landasan perlindungan hukum untuk menjaga keadilan dan kemerataan.
4. Perlindungan fungsi Amdalalaing pada pakemnya agar tidak disalahgunakan untuk hal yang buruk.

Dari fungsi landasan tersebut di atas, maka ada beberapa tujuan penting yang harus dicapai dalam melakukan analisis dampak lalu lintas dalam penyelenggaraan perhubungan antara lain:

1) Analisis dampak lalulintas menjadi kewajiaban bagi setiap pembangunan untuk tetap memperhatikan dapak pembangunan terhadap kegiatan teransportasi agar tidak menimbulkan kemacetan, kemamanan dan kelancaran.
2) Analisis dampak lalulintas diharapkan dapat mendorong percepatan dan pertumbuhan ekonomi dan kesejahtraan suatu daerah baik dari segi kuantitas maupun kualitas bagi seluruh warga masyarakat yang ada.
3) Tercaainya pemerataan pembangunan disegalah bidang kehidupan bagi warga masyarakat.

Berdasarkan konsep tersebut di atas, berikut ini akan diuraikan beberapa landasan pemikiran dalam setiap pembentukan peraturan perundang-undangan sebagai gagasan yang mendasari pentingan pembentukan peraturan daerah tentang analisis damapak lalulintas di Kabupaten Banggai sebagai berikut:

A. Landasan Filosofis

Landasan filosofis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Landasan filosofis juga terkandung nilai-nilai kebenaran, keadilan, kesusilaan, dan berbagai nilai lainnya yang dianggap baik. Menurut Jimly

Asshiddiqie, suatu norma dikatakan berlaku secara filosofis apa bila norma hukum itu memang bersesuaian dengan nilai-nilai filosofis yang dianut oleh negara.[70]

Pancasila dikenal sebagai filosofi Negara Indonesia. nilai-nilai yang tertuang dalam rumusan sila-sila Pancasila adalah landasan filosofis yang dianggap, dipercaya dan diyakini sebagai sesuatu (kenyataan, norma-norma, nilai-nilai) yang paling benar, paling adil, paling bijaksana, paling baik dan paling sesuai sebagai dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia. Menurut **Prof. Mr. Drs. Notonagoro** dalam pidato Dies Natalis Universitas Airlangga Surabaya pada tanggal 10 November 1955: "Susunan Pancasila itu adalah suatu kebulatan yang bersifat *hierrarchies* dan *piramidal* yang mengakibatkan adanya hubungan organis di antara 5 Sila negara kita". Pernyataan dan pendapatnya tersebut kemudian diterima dan dikukuhkan oleh MPRS dalam Ketetapan No. XX/MPRS/1960 jo. Ketetapan No. V/MPR/1973. Pernyataan tersebut diperkuat juga oleh Ketetapan MPR No. XI/MPR/1978, Pancasila itu merupakan satu kesatuan yang bulat dan utuh dari kelima silanya. Dikatakan demikian, karena masing-masing sila dari Pancasila itu tidak dapat dipahami dan diberi arti secara sendiri-sendiri.

Memahami atau memberi arti setiap sila-sila secara terpisah dari sila-sila lainnya akan mendatangkan pengertian yang keliru tentang Pancasila. Dengan demikian, landasan Filsafat Pancasila merupakan harmonisasi dari nilai-nilai dan norma-norma utuh yang terkandung dalam sila-sila Pancasila, yang bertujuan untuk

---

[70] **Jimly Asshiddiqie,** *Kedudukan Peraturan Menteri dalam Hierarki Peraturan Perundang-undangan.* https://www.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/lt5264d6b08c174/kedudukan-peraturan-menteri-dalam-hierarki-peraturan-perundang-undangan/

mendapatkan pokok-pokok pengertiannya secara mendasar dan menyeluruh agar menjadi landasan filsafat yang sesuai dengan keperibadian dan cita-cita Bangsa.

Adapun bentuk Filsafat Pancasila sendiri digolongkan sebagai berikut:

- Bersifat religius yang berarti dalam hal kebijaksanaan dan kebenaran mengenal adanya kebenaran mutlak yang berasal dari Tuhan Yang Maha Esa (kebenaran religius) dan sekaligus mengakui keterbatasan kemampuan manusia.
- Memiliki arti praktis yang berarti dalam proses pemahamannya tidak sekedar mencari kebenaran dan kebijaksanaan, serta hasrat ingin tahu, tapi hasil pemikiran yang berwujud filsafat pancasila tersebut dipergunakan sebagai pedoman hidup sehari-hari (*way of life* / *weltanschaung*).

Konsep yang terdapat dalam Pancasilah sebagai dasar negara Indonesia yang memberikan inspirasi terhadap tujuan pembentukan negara, ini dapat kita simak dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia pada alinea ke empat yang berbunyi:

> "*... untuk membentuk suatu Pemerintah Negara Indonesia yang 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, perdamaian abadi dan keadilan sosial...*"

Gagasan dan konsep tersebut, bila dikaitkan dengan urgensi pembentukan peraturan daerah tentang analisis dampak lalulintas Kabupaten Banggai tidak lain bahwa pemerintah sedang berusaha semaksimal mungkin untuk mendorong agar

daerah Kabupaten Banggai menjadi suatu daerah yang aman, damai dan tertib maju dan sejahtra, semua warag masyarakatnya dapat dan mampu memenuhi segala kebutuhan baik materil maupun seprituil sebagai tujuan inti dari terselenggaranya transportasi yang aman, cepat, lancar dan terkendalai melalui program analisis dampak lalu lintas bagi setiap pembangunan di kabupaten Banggai.

Selain itu pula tujuan yang ingin di capai dari Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam Pembukaan UUD 1945 alinea keempat adalah untuk menjaga ketertiban umum. 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 melalui analisis dampak lalu lintas harus di landaskan pada keterpaduan, sehingga aturan yang di susun kiranya memperhatikan berbagai pihak yang terlibat dalam pemanfaatan pelayanan perhubungan seperti masyarakat umum, pemerintah, pengusaha angkutan darat/laut/udara. Hal ini karena perhubungan merupakan sektor yang berperan penting dalam mendukung pembangunan nasional.

Dengan demikian, diharapkan pada masa yang akan datang, Kabupaten Banggai sebagai bagian dari bangsa dan negara Indonesia tetap mempunyai identitas yang sesuai dengan dasar negara dan nilai-nilai serta pandangan hidup bangsa Indonesia dengan mengedepankan kepentingan masyarakatnya walaupun terjadi

perubahan global terutama kaitannya di sini adalah penataan penyelenggaraan perhubungan.

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.

Dalam mengisi cita-cita perjuangan tersebut maka perlu dilakukan program yang terencana dan terarah untuk melaksanakan proses pembangunan agar tujuan nasional dapat dicapai sesuai dengan falsafah yang mendasari perjuangan tersebut yakni Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Untuk itulah, kita membutuhkan bangsa yang mandiri-bermartabat, butuh pemerintah daerah yang kuat (berkapasitas dan bertenaga) dan demokratis. Upaya penguatan otonomi daerah menjadi bagian dari cita-cita itu, sekaligus hendak membangun imajinasi Indonesia yang kuat dan sempurna, yang melampui (beyond) sentralisme dan lokalisme. Negara Kesatuan Republik Indonesia akan menjadi lebih kuat bila ditopang oleh kedaulatan rakyat serta kemandirian lokal. Untuk itulah kemandirian daerah melalui penyelenggaraan

perhubungan yang **terarah, terpadu, efektif, efisien serta ekonomis** di harapkan mampu menjadi pondasi bagi pembangunan nasional maka hal ini akan menjadi kekuatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Untuk itulah pula ketentuan pengaturan penyelenggaraan perhubungan perlu ada keseimbangan yang mengandung makna bahwa pengaturannya mencerminkan keseimbangan antara kepentingan individu, kepentingan masyarakat dengan kepentingan pembangunan. Hal ini difokuskan pada falsafah Pancasila yang menghendaki tercapainya keadilan sosial, sebagaimana secara lebih terperinci dinyatakan oleh UUD 1945. Kerugian ekonomi, lingkungan dan sosial yang ditimbulkan oleh kecelakaan, gangguan lalu lintas, dan kesemrawutan perizinan, merupakan bentuk dikorbankannya kepentingan masyarakat yang lebih luas akibat pengelolaan yang keliru terhadap kepentingan pribadi yang bersifat kolektif. Hal inilah yang menjadi dasar bagi pemerintah untuk menyusun aturan yang dapat mewujudkan keseimbangan antara penggunaan moda transportasi pribadi dan moda transportasi umum. Sehingga pada akhirnya terjadi keseimbangan jumlah volume lalu lintas yang membebani prasarana prasarana transportasi yang sudah sangat terbatas pengembangannya. Jika sektor perhubungan tidak di kelola dengan baik dan diabaikan begitu saja maka pada akhirnya justru akan menjadi beban berat pemerintah dan melumpuhkan fondasi Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kedepan kita membutuhkan penyelenggaraan perhubungan sebagai entitas lokal yang mampu meningkatkan kekuatan menuju pembangunan yang lebih baik lagi sehingga pada

akhirnya juga berimbas pada peningkatan kesejahteraan masyarakat. Dan salah satunya adalah pembentukan perda tentang analisis dampak lalu lintas.

B. Landasan Sosiologis

Hukum merupakan manifestasi dari budayah dan kehidupan suatu bangsa itu sendiri (voul gest) sebagaimana di ungkapkan oleh K.V. Savigni kemudian melahirkan pengertian tentang hukum yang terkenal sampai saat ini yaitu, "*Das Recht wird nicht gemacht est ist und wird mit dem volke*" (hukum itu tidak di buat melainkan tumbuh dan berkembang dalam jiwa bangsa).[71] Hubungan timbal balik antara hokum dan masyarakat itu merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipsahkan sebagaimana ungkapan bahwa "*dimana ada masyarakat disitu ada hukum* (*ubi societas ibi ius*)." Sacipto Rahardjo mengatakan fungsi hukum itu salah satunya adalah mengatur kehidupan masyarakat dalam melaksanakan hubungan-hubunganya dengan sesama masyarakat lainnya. sehingga melalui pengaturan itu bisa terwujud satu masyarakat yang sejahtera, sesuai dengan yang diamanatkan dari tujuan negara Indonesia yang tercantum dalam pembukaan UUD 1945.

Secara sosiologi, hukum berfungsi untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup, selain juga berfungsi sebagai sarana untuk memperlancar proses interaksi (*law as a facilitation of human interaction*). Di tinjau dari aspek sosial maka penyelenggaraan perhubungan mempunyai peran penting

[71] Atip Latipulhayat, PADJADJARAN Jurnal Ilmu Hukum, Volume 2 Nomor 1 Tahun 2015, hlm, 197.

untuk mewujudkan sasaran pembangunan seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi, dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

C. Landasan Yuridis

Landasan yuridis dalam pembentukan peraturan daerah tentang analisis dampak lalu lintas adalah sebagai berikut:

1). Undang-Undang No 23 tahun 2014 Tentang Pemerintahan daerah pada poin Menimbang:

a. bahwa sesuai dengan Pasal 18 ayat (7) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 susunan dan tata cara penyelenggaraan pemerintahan daerah diatur dalam Undang-Undang;

b. bahwa 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;

Pasal 9 Ayat (1) Urusan Pemerintahan terdiri atas urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum.

Ayat (3) Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota.

Ayat (4) Urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan ke Daerah menjadi dasar pelaksanaan Otonomi Daerah.

Pasal 11

Ayat (1) Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana di maksud dalam Pasal 9 ayat (3) yang menjadi kewenangan Daerah terdiri atas Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan.

Ayat (2) Urusan Pemerintahan Wajib sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas Urusan Pemerintahan yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar dan Urusan Pemerintahan yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar.

Ayat (3) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah Urusan Pemerintahan Wajib yang sebagian substansinya merupakan Pelayanan Dasar.

Pasal 12

Ayat (1) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:

a. pendidikan;

b. kesehatan;

c. pekerjaan umum dan penataan ruang;

d. perumahan rakyat dan kawasan permukiman;

e. **ketenteraman, ketertiban umum, dan pelindungan masyarakat**; dan

f. sosial.

Ayat (2) Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:

a. tenaga kerja;

b. pemberdayaan perempuan dan pelindungan anak;

c. pangan;

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.

2). Undang-Undang Nomor. 22. Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, bahwa Pemerintah Daerah mempunyai kewenangan dalam pengaturan penyelenggaraan transportasi. Transportasi adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan, Sarana Lalu Lintas dan Angkutan, Pengguna, Serta Pengelolanya. Penyelenggaraan transportasi diatur oleh pemerintah daerah yang meliputi penyusunan rencana program pelaksanaan pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan serta penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan dengan melakukan pengelolaan kebutuhan lalu lintas.

Pasal 99 bagian Analisis Dampak Lalu Lintas :

Ayat (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas.

Ayat (2) Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat:

a. analisis bangkitan dan tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

b. simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan;

c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;

d. tanggung jawab Pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak; dan

e. rencana pemantauan dan evaluasi.

Ayat (3) Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah menurut peraturan perundang-undangan.

3). Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang manajemen dan rekayasa lalu lintas, analisis dampak serta menajemen kebutuhan lalu lintas.

4). Peraturan pemerinta Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Forum lalu lintas dan angkutan jalan

5). Peraturan Pemerintah nomor 79 Tahun 2013 Tentang jaringan lalu lintas dan angkutan jalan

6). Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan lalu Lintas dan angkutan jalan.

BAB V

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

A. Sasaran Yang Akan Diwujudkan

Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas diharapkan dapat menjadi dasar hukum dengan memberikan kepastian hukum (*legal certainty*) dari kegiatan-kegiatan otonomi daerah yang dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Banggai dalam rangka mewujudkan dan menjamin terselenggarannya perhubungan melalui sistem transportasi yang terpadu, efektif dan efisien guna mendorong perekonomian Daerah dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat sehingga mampu menopang kemandirian dan kemajuan Daerah.

B. Arah dan Jangkauan

Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas yang berkaitan dengan penyelenggaraan perhubungan mencoba untuk menjawab tantangan-tantangan yang dihadapi dalam otonomi daerah. Dengan menjadikan desentralisasi sebagai azas utama. Kemudian, dekonsentrasi dan tugas pembantuan (delegasi). Kedepannya prespektif yang dicoba untuk di bangun dan dikembangkan dalam Penyelenggaraan Perhubungan adalah bahwa melalui pengaturan ini ke depan paling tidak harus dapat menjawab pertanyaan tentang paradigma yang menjadi dasar pengaturan mengenai analisis dampak lalulintas dalam Penyelenggaraan Perhubungan yaitu memberikan dasar menuju kemandirian bidang perhubungan di

Kabupaten Banggai, artinya memberikan landasan yang kuat menuju terbangunnya suatu darah yang mengatur dirinya sendiri.

C. Ruang Lingkup Materi Muatan

Dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas dalam penyelenggaraan perhubungan, ruang lingkup materi yang akan diatur adalah:

1. Ketentuan Umum

Dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bangggai tentang Analisis Damapak Lalu Lintas tersebut nanti memuat definisi dan batasan pengertian yang digunakan atau yang terdapat dalam rancangan peraturan daerah tersebut. Rumusan akademik mengenai pengertian umum tersebut adalah berdasarkan peraturan perundang-undangan yang menjadi konsideran penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Damapak Lalu Lintas.

Ketentuan Umum dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas memuat sebagai berikut:

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan :

1. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.
2. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.
3. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan

angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.

4. Analisis Dampak Lalu Lintas yang selanjutnya disebut Andalalin adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak Lalu Lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lingkungan.
5. Dokumen Hasil Andalalin adalah hasil studi/kajian mengenai dampak suatu kegiatan dan/atau usaha tertentu terhadap lalu lintas yang diperlukan bagi proses pengambilan keputusan, yang terdiri dari dokumen kerangka acuan, dokumen analisis kinerja lalu lintas, serta dokumen manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan.
6. Bangkitan Lalu Lintas adalah jumlah kendaraan masuk atau keluar rata-rata per hari atau selama jam puncak, yang dibangkitkan dan/atau ditarik oleh adanya rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur.
7. Pengembang atau Pembangun adalah orang, badan hukum, kelompok orang, atau perkumpulan yang menurut hukum sah sebagai pemilik yang akan membangun atau mengembangkan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur.
8. Tim Evaluasi Penilai Analisis Dampak Lalu Lintas yang selanjutnya disebut Tim Evaluasi Penilai Andalalin adalah tim yang menilai serta mengevaluasi Dokumen Hasil Andalalin yang disampaikan oleh Pengembang atau Pembangun.
9. Tim Monitoring dan Evaluasi Analisis Dampak Lalu Lintas yang selanjutnya disebut Tim Monitoring dan Evaluasi Andalalin adalah tim yang bertugas mengawasi dan mengevaluasi implementasi pelaksanaan hasil Andalalin yang disampaikan oleh Pengembang atau Pembangun.

10. Sertifikat Kompetensi Penyusun Andalalin adalah sertifikat yang diberikan kepada Tenaga Ahli Penyusun yang telah memenuhi persyaratan, pengetahuan, keahlian, dan kualifikasi di bidang penyusunan Andalalin sesuai dengan kompetensi yang ditetapkan.
11. Kabupaten adalah Kabupaten Banggai.
12. Menteri adalah Menteri yang menyelenggarakan Urusan Pemerintahan di bidang perhubungan.
13. Bupati adalah Bupati Banggai.
14. Pemerintah Daerah adalah Bupati Banggai sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
15. Dinas adalah dinas Kabupaten yang menyelenggarakan urusan pemerintahan kewenangan daerah kabupaten di bidang perhubungan.

Selain definisi /batasan pengertian, Ketentuan Umum dalam Rancangan Peraturan Daerah ini juga memuat asas, tujuan dan ruang lingkup pengaturan.

2. Materi yang akan diatur :

Materi yang akan diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak lalu Lintas sebagai berikut:

a. Jenis dan Kriteria Ukuran Yang Wajib Analisis Dampak Lalu Lintas;

Bab ini meliputi muatan:
1) Jenis Pusat Kegiatan, Permukiman, dan Infrastruktur; dan
2) Kriteria Ukuran Yang Wajib Analisis Dampak Lalu Lintas.

Untuk materi Jenis Pusat Kegiatan, Permukiman, dan Infrastruktur akan mengatur meliputi:

- Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran LLAJ wajib dilakukan Andalalin.
- Rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur dapat berupa pembangunan baru atau pengembangan.
- Pusat kegiatan berupa:

  1) kegiatan perdagangan dan perbelanjaan;
  2) kegiatan perkantoran;
  3) kegiatan industri dan pergudangan;
  4) kegiatan pariwisata;
  5) fasilitas pendidikan;
  6) fasilitas pelayanan umum; dan/atau
  7) kegiatan lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas

- Permukiman berupa:

  1) perumahan dan permukiman;
  2) rumah susun dan apartemen; dan/atau
  3) permukiman lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas

- Infrastruktur berupa:

  1) pelabuhan;
  2) bandar udara;
  3) terminal;
  4) tempat penyimpanan Kendaraan;
  5) fasilitas Parkir untuk umum; dan/atau
  6) infrastruktur lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.

Untuk materi Kriteria Ukuran Yang Wajib Analisis Dampak Lalu Lintas akan mengatur muatan kategori skala bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan dari rencana pembangunan pusat kegiatan, rencana pembangunan permukiman, dan rencana pembangunan permukiman.

b. Penyusunan Dan Penilaian Andalalin

Bab ini akan mengatur materi muatan tentang:

1) Penyusunan Analisis Dampak Lalu Lintas; dan
2) Penilaian Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas.

Materi Penyusunan Analisis Dampak Lalu Lintas akan mengatur:

- Pengembang atau Pembangun pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur wajib melaksanakan Andalalin sesuai dengan skala dampak Bangkitan Lalu Lintas.

- Penyusunan Andalalin hasilnya dituangkan dalam bentuk Dokumen Hasil Andalalin.

- Dokumen Hasil Andalalin minimal memuat:
  a) perencanaan dan metodologi Andalalin;
  b) analisis kondisi LLAJ saat ini;
  c) analisis bangkitan/tarikan LLAJ akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis transportasi dengan menggunakan faktor trip rate yang ditetapkan secara nasional;
  d) analisis distribusi perjalanan;
  e) analisis pemilihan moda;
  f) analisis pembebanan perjalanan;
  g) simulasi kinerja lalu lintas yang dilakukan terhadap Andalalin;
  h) rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak lalu lintas;
  i) rincian tanggung jawab Pemerintah Daerah dan Pengembang atau Pembangun dalam penanganan dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam huruf h;
  j) rencana pemantauan dan evaluasi; dan
  k) gambaran umum lokasi yang akan dibangun atau dikembangkan.

Materi Penilaian Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas akan mengatur sebagai berikut:

- Hasil Andalalin harus memperoleh persetujuan Bupati.
- Persetujuan hasil Andalalin diberikan untuk pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur berlokasi di Jalan Kabupaten dan/atau Jalan desa.
- Untuk memperoleh persetujuan Bupati, Pengembang atau Pembangun harus menyampaikan hasil Andalalin kepada Bupati.
- Persetujuan Andalalin oleh Bupati diberikan setelah dilakukan penilaian oleh Tim Evaluasi Penilai Analisis Dampak Lalu Lintas.

c. Pembentukan Tim

Bab Pembentukan Tim akan mengatur tentang pembentukan Tim Evaluasi Penilai Andalalin, dan Tim Monitoring dan Evaluasi Andalalin.

- Tim Evaluasi Penilai Andalalin terdiri atas unsur pembina sarana dan prasarana LLAJ. Tim Evaluasi terdiri atas unsur pembina sarana dan prasarana LLAJ. Tim Evaluasi Penilai Andalalin merupakan aparatur sipil negara yang memiliki Sertifikat Kompetensi Penilai Analisis Dampak Lalu Lintas. Tim Evaluasi Penilai Andalalin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berjumlah sebanyak 3 (tiga) orang. Tim Evaluasi Penilai Andalalin ditetapkan dengan Keputusan Bupati.

- Tim Monitoring dan Evaluasi Andalalin terdiri atas unsur pembina sarana dan prasarana LLAJ. Tim Monitoring dan Evaluasi Andalalin diketuai oleh instansi pembina di bidang sarana dan prasarana LLAJ serta beranggotakan unsur dari instansi pembina di bidang Jalan dan Kepolisian Negara Republik Indonesia. Tim Monitoring dan Evaluasi Andalalin ditetapkan dengan Keputusan Bupati.

d. Pendanaan

- Bab Pendaanan Penyelenggaraan Andalalin dibebankan pada:
  1) Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah; dan
  2) sumber lain yang sah dan tidak mengikat sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

3. Ketentuan Penutup

Ketentuan Penutup ini memuat mengenai kapan berlakunya Perda dan materi perintah pengundangan sebagai berikut:

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kabupaten Banggai.

BAB VI
PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian-uraian terdahulu maka dapat dikemukakan simpulan sebagai berikut:

1. Adanya rencana untuk menyusun pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas merupakan gagasan yang sangat baik dan perlu didukung oleh semua pihak dalam rangka mewujudkan penyelenggaraan perhubungan lebih baik di Kabupaten Banggai.
2. Dalam hubungannya dengan keinginan yang kuat untuk mewujudkan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas, semakin menunjukkan adanya suatu kesadaran dan komitmen politik yang sangat tinggi untuk menempatkan dan memfokuskan persoalan transporasi darat dalam rangka mempercepat dan mendukung pembangunan daerah di Kabupaten Banggai.
3. Secara filosofis, pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalulintas dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan dengan tujuan demi mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
4. Secara Yuridis, dengan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalu Lintas maka akan semakin memperjelas pengaturan tentang analisis dampak lalu lintas dalam penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Banggai yang disesuaikan dengan amanat Undang-Undang yang ada di atasnya.
5. Secara Sosiologis, berbagai aspek yang menjadi permasalahan krusial yang terjadi di Kabupaten Banggai akan terselesaikan dengan berfungsinya hukum untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan

hidup, selain juga berfungsi sebagai sarana untuk memperlancar proses interaksi masyarakatnya.

B. Saran-Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas maka dapat dikemukakan saran sebagai berikut:

1. Perlunya pemilahan yang selektif terhadap subtansi apa saja yang sebaiknya diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai tentang Analisis Dampak Lalulintas.
2. Mengingat kebutuhan dan strategisnya persoalan analisis dampak lalu lintas dalam penyelenggaraan perhubungan maka percepatan pembahasan bersama antara DPRD dengan Pemerintah Daerah Kabupaten Banggai merupakan keniscayaan dan keharusan untuk segera dilaksanakan.

DAFTAR PUSTAKA

Ade Sjafruddin. Pembangunan Infrastruktur Transportasi untuk Menunjang Pembangunan Berkelanjutan Berbasis Ilmu Pengetahuan, Kelompok Keahlian Rekayasa Transporta. http:// www.opi.lipi.go .id/data/ 1228964432 / data/13086710321319703573. Di akses tanggal 11 September 2020.

Abdul Latief. Hukum dan Peraturan Kebijaksanaan (beleidsregel) Pada Pemerintahan Daerah. Yogyakarta: UII Pres.

Chiara Mio, Silvia Panfilo, and Benedetta Blundo, "Sustainable Development Goals and the Strategic Role of Business: A Systematic Literature Review," Business Strategy and the Environment 29, no. 8 (2020): 3220–45, https://doi.org/10.1002/bse.2568.

Atip Latipulhayat, PADJADJARAN Jurnal Ilmu Hukum, Volume 2 Nomor 1 Tahun 2015.

Deasy Elfarischa Pramyastiwi, Perkembangan Kualitas Pelayanan Perkeretaapia*n* Sebagai Angkutan Publik Dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Berkelanjutan (Studi pada PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 8 Surabaya), Jurnal Administrasi Publik 1, no. 3 (May 20, 2013): 61–69.

Della Arisanty and Lea Emilia Farida, *PERKEMBANGAN LAYANAN TRANSPORTASI MASYARAKAT DI ERA DIGITAL (STUDI TENTANG OJEK ONLINE" GO-JEK"* DI BANJARMASIN), in *Proceeding of National Conference on Asbis*, vol. 3, 2018, 113–120.

Dan Cristian Duran et al., *The Objectives of Sustainable Development* - Ways to Achieve Welfare," *Procedia Economics and Finance*, 4th World Conference on

Donald A Rumokoy. Perkembangan Tipe Negara Hukum dan Peranan Hukum Administrasi Negara di Dalamnya terpetik dari buku Dimensi-Dimensi Hukum Administrasi Negara. Yogyakarta: UII Press. 2001

Eka Pratiwi Lumbantoruan and Paidi Hidayat, *Analisis Pertumbuhan Ekonomi Dan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Provinsi-Provinsi Di Indonesia* (Metode Kointegrasi)," *Ekonomi Dan Keuangan* 2, no. 2 (2015).

Grace K. C. Ding, "Sustainable Construction—The Role of Environmental Assessment Tools," *Journal of Environmental Management* 86, no. 3 (February 1, 2008): 451–64, https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2006.12.025.

Greece Maria Lawalata, *Prinsip-prinsip Pembangunan jalan Berkelanjutan.* Jurnal Transportasi Vol. 13 No. 2 Agustus 2013: 115-124

Gunawan Setiardja, *Dialektika Hukum dan Moral dalam Pembangunan Masyarakat Indonesia*,Kanisius, Jogjakarta, 1990, hlm. 52.

Hans Kelsen. *General Theory Of Law and State*, New York: Russel and Russel, 1973

Haeruman Jayadi. K*edudukan dan Materi Muatan Peraturan Mahkamah Konstitusi* Berdasarkan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Bandung: (Tesis) Program Pascasarjana Unpad, hal. 71. 2009.

Jimly Asshiddiqie, *Kedudukan Peraturan Menteri dalam Hierarki Peraturan Perundang-undangan.* https:/ /www hukumonline. com/klinik/detail/ ulasan/lt5264d6b08c174/ kedudukan- peraturan-menteri- dalam- hierarki-peraturan- perundang-undangan.

I. Made Astra, *Energi Dan Dampaknya Terhadap Lingkungan*, Jurnal Meteorologi Dan Geofisika 11, no. 2 (2010): 131–139.

Indrohato, *Asas-Asas Umum Pemerintahan yang baik,* dalam Paulus Efendie Lotulung, Himpunan Makalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang baik, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hlm. 65.

Jelang Prakarsa*, Kebijakan Daerah Dalam Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung*, Digital Repository UNILA tahun 2018.

Litman. T. *Measuring Transportation. Traffic. Mobility. And Accessibility. Victoria Transport Policy Institute.* Victoria.www.vtpi.org, diakses pada tanggal September 2020.

Lihat Hamid S. Attamimi sebagaimana dikutip dari Sumali. Reduksi Kekuasaan Eksekutif di Bidang Peraturan Pengganti Undang-Undang (Perpu). Malang: UMM Press, 2002.

Lendy Siar, *Pengaturan dan Pelaksanaan Pengawasan Preventif Terhadap Peraturan Daerah*. Bandung: Tesis Program Pascasarjana Unpad, 2001.

Lord Lloyd dan M.D.Am, Freeman, Lloyd's Introduction of Jurisprudence, Steven & Son, London, hal. 60. Tahun 1985.

Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, Alumni Bandung, 2002.

Miriam Budiardjo, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, Gramedia Pustaka Utama,Jakarta,1998, hlm. 35-36.

Muhajir Muhajir and Muhammad Nasir, *Analisis Dampak Kebijakan Pemerintah pada Transportasi Publik Trans Koetaradja Terhadap Labi-l abi* (Studi Kasus Terminal Keudah- Darussalam," *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Pembangunan* 2, no. 4 (November 1, 2017): 607–17.

Maria SW Soemardjono. Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian, Yogyakarta: Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, hal. 23. 1989.

Serafica Gischa, *Konsep Pembangunan Berkelanjutan: Tujuan dan Indikator*: https://www.kompas.com/skola/read/2020/02/21/070000369/konsep-pembangunan-berkelanjutan--tujuan-dan-indikator?page=all..

Faizal Marwan, *Analisis Dampak Kemacetan lalu lintas dengan Pendekatan Willingness To Accept* (Studi Kasus Bogor Barat), Departemen Ekonomi Sumber Daya Lingkungan Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor. 2011

Zhili Liu, Chunyan Li, and Cheng Li, *Traffic Impact Analysis of Congestion Charge in Mega Cities*, Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology 9, no. 6 (December 1, 2009): 57–62, https://doi.org/10.1016/S1570-6672(08)60088-4.

Kusumasari Kartika Hima Darmayanti,Pengertian, Dampak, Pembagian dan Cara Menanggulanginya, Pedagogia, Jurnal Ilmu Pendidikan, Vol, 17 No 1 tahun 2019, hlm, 15.

Purwanigsi, *Implemtasi Peraturan darah Kota Yogyakarta Nomor 18 ahun 2009 Tentang PenyelenggaraanParkir.* Paradigma Jurnal Ilmu Administrasi, Vol. 4 no. 2 tahun 2015.

Rusadi Kantaprawira, "*Hukum dan Kekuasaan*", Makalah, Universitas Islam Indonesia,Jogjakarta,1998, hlm. 37-38.

Rusli K. Iskandar. *Normatifisasi Hukum Administrasi Negara Dalam Dimensi-Dimensi Pemikiran Hukum Administrasi Negara.* Yogyakarta: UII Press.

Ridwan HR. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Rajagrafindo, hal. 20. 2006.

Stout HD, *de Betekenissen van de wet*, dalam Irfan Fachruddin, Pengawasan Peradilan Administrasi terhadap Tindakan Pemerintah, Alumni, Bandung, 2004, hlm.4

Satjipto Rahardjo. Ilmu Hukum. Bandung: Alumni, 1986, hal. 85

Suwoto Mulyosudarmo, *Kekuasaan dan Tanggung Jawab Presiden Republik Indonesia, Suatu Penelitian Segi-Segi Teoritik dan Yuridis Pertanggungjawaban Kekuasaan*, Universitas Airlangga, Jakarta, 1990, hlm. 30

Suprin Na'a. *Ruang Lingkup Muatan Materei (Het Onderwerp) Peraturan Daerah Provinsi dan Kabupaten/Kota Dalam Rangka Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah*. Bandung: (Tesis) Program Pascasarjana Unpad, 2003, hal. 71.

Siswanto Sunarno, Hukum Pemerintahan Daerah, Jakrta, Sinar Grafika, 2006.

Sudikno Mertokusumo, *Bab-Bab Tentang Penemuan Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1993, hal. 2.

Yohanes Golot Tuba Helan. Implementasi Prinsip Demokrasi Dalam Pembentukan Peraturan Daerah di Era Otonomi Daerah. Bandung : (Disertasi) Program Pascasarjana Unpad, 2006. hal. 35.

Tri Widodo W. Utomo, *Keseimbangan Kepentingan Ekonomis Dan Ekologis Dalam Menunjang Kebijakan Pembangunan Berkelanjutan (Sustainable Development)*, 2009.