

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia dan rahmat-Nya, penyusunan Naskah Akademik tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat diselesaikan dengan baik.

Penyusunan Naskah Akademik ini dilakukan untuk memberikan pembenaran secara akademis dan sebagai landasan pemikiran atas materi pokok Rancangan Peraturan Daerah dimaksud. Didasarkan pada hasil kajian dan diskusi terhadap substansi materi muatan yang terdapat diberbagai peraturan perundang-undangan, serta kebutuhan hukum masyarakat Provinsi Gorontalo akan pengaturan berkaitan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun penyusunannya dilakukan berdasarkan pengolahan dari hasil eksplorasi studi kepustakaan, pendalaman berupa tanya jawab atas materi secara komprehensif dengan *stakeholder* serta diskusi internal tim yang dilakukan secara intensif.

Harapan kami, kajian ini dapat menjadi bahan pertimbangan yang obyektif, ilmiah, dan rasional dalam menetapkan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Gorontalo, Maret 2022

Tim Penyusun,

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI	iii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	5
C. Tujuan dan Kegunaan	5
D. Metode	6
BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS	7
A. Kajian Teoritis	7
B. Kajian Terhadap Asas-asas Penyusunan Peraturan Daerah	20
C. Kajian Terhadap Praktek Penyelenggaraan, Kondisi Yang Ada, serta Permasalahan Yang Dihadapi Masyarakat	28
D. Kajian Terhadap Implikasi Penerapan Perda Terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat.....	34
BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG- UNDANGAN TERKAIT.....	36

BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS... 47

- A. Landasan Filosofis 47
- B. Landasan Sosiologis 50
- C. Landasan Yuridis 52

BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG

LINGKUP MATERI MUATAN..... 55

- A. Jangkauan arah pengaturan..... 55
- B. Ruang Lingkup Materi Muatan
Peraturan Daerah..... 55

BAB VI PENUTUP 57

- A. Simpulan 57
- B. Saran 58

DAFTAR PUSTAKA

**LAMPIRAN:RANCANGAN PERATURAN DAERAH PROVINSI GORONTALO
TENTANG PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.**

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) merupakan penjabaran dari tujuan dibentuknya Pemerintahan Negara Indonesia yang tercantum dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (UUD NRI) Tahun 1945. Tujuan pembangunan nasional yaitu untuk melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial dalam bentuk rumusan visi, misi, dan arah pembangunan nasional.¹ Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan bangsa dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan dalam berbangsa dan bernegara.² Menyadari peran transportasi, maka harus ada penataan dalam satu sistem transportasi yang terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya lalu lintas transportasi.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan disebutkan bahwa jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa, dan fungsi masyarakat serta dalam memajukan kesejahteraan umum. Di samping itu jalan berperan mewujudkan sasaran pembangunan seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya,

¹ Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025.

² Muhammad Hairani, *Penggunaan Jalan Umum Untuk Angkutan Hasil Pertambangan (Studi Di Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan)*, Diploma thesis, Universitas Islam Kalimantan MAB, hlm. 2

pertumbuhan ekonomi, dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Jalan sebagai bagian atau subsistem dari sistem transportasi, juga mempunyai peranan penting dalam mendukung kegiatan ekonomi, sosial budaya, lingkungan, politik, serta pertahanan dan keamanan. Dari aspek ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan katalisator di antara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir. Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi, dan mencairkan sekat budaya. Dari aspek lingkungan, keberadaan jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan.³

Selanjutnya berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, bahwa selain jalan, subsistem lain yang mendukung optimalnya peranan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi adalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memperjelas bahwa Lalu Lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Bahwa sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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.

Pada dasarnya, fungsi utama jalan sesuai Undang- Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan adalah diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum. Lebih lanjut berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, maka setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib; dan/atau mencegah hal-hal yang dapat merintang, menghambat, atau

³ Bandingkan, Hayatul Ismi, "*Hak Atas Tanah Dalam Pengelolaan Sumber Daya Alam Mineral Dan Batubara*", Jurnal Ilmu Hukum, Volume 4 No. 2 Februari-Juli 2014, hlm. 243

membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Permasalahan ketertiban penggunaan dan pemanfaatan jalan selama ini telah mengakibatkan bertambahnya kemacetan dan rawan akan kecelakaan. Selain itu aspek kemacetan dan keselamatan merupakan faktor yang perlu mendapat perhatian karena penggunaan ruas jalan sebagai parasarana transportasi terhadap lalu lintas gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau distribusi barang dan jasa, serta mendukung mobilitas pertumbuhan perekonomian Daerah, harus didorong untuk terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Oleh sebab itu Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya harus berperan maksimal dalam menciptakan ketertiban, keselamatan, dan kelancaran Lalu Lintas di jalan.

Gorontalo adalah salah satu provinsi di Indonesia. Ibukota Provinsi Gorontalo adalah Kota Gorontalo, sering disebut juga Kota Hulonthalo. Kota Gorontalo merupakan wilayah berkembang, yang dapat dilihat dari sarana dan prasarananya. Pertumbuhan kendaraan yang mengalami peningkatan setiap tahunnya dan juga pembangunan sarana dan prasarana yang mulai berkembang.

Beberapa titik ruas jalan di Kota Gorontalo, berpotensi mengalami kemacetan yang disebabkan oleh beberapa faktor salah satunya karena banyaknya transportasi berat yang parkir sembarangan dan tidak adanya pengaturan batas waktu operasional. Seperti pada ruas Jalan Prof. Dr. Hi. John A. Katili dan ruas Jalan Nani Wartabone serta beberapa ruas jalan lainnya khususnya dalam kota serta pusat perbelanjaan. Pada waktu tertentu lebih tepatnya pada jam sibuk, sering mengalami kepadatan arus lalu lintas, sehingga berpotensi mengurangi kinerja jalan dan bisa menyebabkan antrian yang cukup padat. Ruas jalan pada kedua titik tinjauan tersebut merupakan kawasan yang dapat dikatakan cukup padat, karena merupakan kawasan

perkantoran, tempat makan, bengkel mobil, mini market, pendidikan, dan terdapat Perusahaan Listrik Negara (PLN) di ruas Jalan Prof. Dr. Hi. John A. Katili. Dampak nyata yang ditimbulkan oleh muatan berlebih (*overloading*) atau kendaraan truk bertonase berat adalah kerusakan jalan sebelum periode/ umur teknis rencana tercapai, dimana jalan merupakan sarana untuk publik jika kerusakan jalan memperpendek umur jalan, maka dibutuhkan dana untuk memperbaiki kembali jalan yang rusak.

Jika melihat Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Peraturan Menteri Nomor 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan dalam pasal 8 menyebutkan: “Pelaksanaan bongkar muat barang umum harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. dilakukan pada tempat yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, kelancaran, serta ketertiban lalu lintas dan masyarakat di sekitarnya;
- b. pemuatan Barang Umum dalam ruangan kendaraan pengangkutnya harus ditutup dengan bahan yang tidak mudah rusak dan diikat dengan kuat;
- c. berat muatan tidak melebihi daya yang diangkut;
- d. tinggi muatan tidak melebihi tinggi bak muatan tertutup diukur dari permukaan tanah paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter dan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar Kendaraan Bermotor; dan
- e. tata cara penempatan dan pengikatan muatan barang di Mobil Barang harus disusun dengan baik sehingga beban terdistribusi secara proporsional dan harus sesuai dengan sifat dan karakteristik barang serta diikat dengan kuat.

Berdasarkan ketentuan ini telah jelas bahwa kegiatan angkutan jalan khususnya kendaraan bertonase berat memiliki rambu-rambu khusus yang harus ditaati. Oleh karena dengan perkembangan Gorontalo yang semakin pesat kedepannya pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan harus diundangkan dalam bentuk perda agar memiliki aspek kepastian hukum untuk mengurangi resiko kecelakaan dan kemacetan. Berkaitan adanya kebutuhan hukum sebagaimana diuraikan di atas, sehingga dibutuhkan solusi terhadap permasalahan pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan di Provinsi Gorontalo.

B. Identifikasi Masalah

Adapun batasan masalah yang dirumuskan dalam naskah akademik rancangan peraturan daerah ini adalah:

- a. Apa yang menjadi permasalahan sehingga perlu dibentuk peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Di Provinsi Gorontalo?
- b. Mengapa perlu membentuk peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Provinsi Gorontalo?
- c. Apa yang menjadi pertimbangan dan landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan rancangan peraturan daerah Provinsi Gorontalo tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
- d. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan dan jangkauan dan arah pengaturan rancangan peraturan daerah Provinsi Gorontalo tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

C. Tujuan dan Kegunaan

- a. Mengidentifikasi permasalahan sehingga perlu dilakukan pembentukan peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Provinsi Gorontalo.

- b. Merumuskan alasan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- c. Merumuskan pertimbangan dan landasan filosofis, sosiologis dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- d. Merumuskan sasaran, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

D. Metodologi

Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian yuridis normatif adalah sebuah penelitian hukum yang menitikberatkan pada kajian aspek teoritis baik berupa asas, norma atau aturan hukum, doktrin dan dogma hukum. Dalam konteks pengaturan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penelitian ini akan menitikberatkan pada kajian aspek asas, norma hukum yang berkaitan dengan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk menguraikan secara komprehensif kajian terhadap ranperda, maka digunakan beberapa pendekatan diantaranya Pendekatan Hukum, Pendekatan Kasus (*case approach*), Pendekatan Konseptual (*conceptual approach*). Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan teknik pengumpulan data dengan 2 (Dua) cara, yaitu studi literatur dan pengumpulan data lapangan yang selanjutnya dilakukan analisis data. Di samping itu, untuk menyempurnakan naskah akademik, tentunya perlu dilakukan pembagian informasi atau diskusi non formal dengan pihak-pihak yang terkait (*stakeholder*) di Provinsi Gorontalo yang bertujuan untuk menjaring informasi maupun masukan dalam rangka penyempurnaan naskah akademik

dan rancangan peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

BAB II

KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Sistem Transportasi Berkelanjutan

Transportasi berkelanjutan didefinisikan sebagai suatu sistem transportasi yang penggunaan bahan bakar, emisi kendaraan, tingkat keamanan, kemacetan, serta akses sosial dan ekonominya tidak menimbulkan dampak negatif yang tidak dapat diantisipasi oleh generasi yang akan datang.⁴ Transportasi berkelanjutan merupakan konsep pembangunan terintegrasi dan berkelanjutan dalam sektor transportasi.

Maka dalam mewujudkan pembangunan sistem transportasi berkelanjutan dibutuhkan 4 (empat) faktor utama yang harus saling mendukung yaitu antara lain:

- a. Kebijakan yang berorientasi pada pengembangan jaringan jalan yang terhadap transportasi massal;
- b. Kajian transportasi secara sistematis dan komprehensif terhadap kinerja sistem jaringan jalan;
- c. Pelayanan transportasi publik yang lebih baik kualitas maupun kuantitasnya untuk mengimbangi laju pertumbuhan era ekonomi global;
- d. Pelayanan transportasi yang berorientasi pada peningkatan kualitas lingkungan.

Keempat faktor di atas harus terintegrasi dengan konsep penataan sistem transportasi dimana system kependudukan, sistem sarana prasarana, sistem

⁴ Richardson, H.W, Cang-He C. Bae & Murtaza Baxamusa. (2000). *Compact Cities in Developing Countries: Assessment and Implications*. Dalam Mike Jenks & Rod Burgess (Eds) *Compact Cities : SustainableUrban Forms for Developing Countries*. London: Spon Press.

kegiatan, sistem pergerakan dan system tata ruang yang merupakan pondasi utama dalam menentukan sebuah konsep transportasi berkelanjutan.

2.1.2 GUNA LAHAN DAN SISTEM TRANSPORTASI

Kota berdasarkan komponen dasarnya yang meliputi: aspek morfologi, jumlah penduduk, sosial, ekonomi, dan hukum⁵, jika melihat jumlah penduduk kota Gorontalo yang berjumlah 198.539 Jiwa maka kota Gorontalo dapat didefinisikan sebagai kota besar, berdasarkan pandangan ini sudah seharusnya kota yang besar melakukan pengaturan sistem lalu lintas dan jaringan jalan tak terkecuali semua jalan provinsi yang melintas di dalam kota.

Interaksi guna lahan dan transportasi adalah interaksi yang dinamis dan kompleks, dikarenakan dalam penataannya akan melibatkan multi- aspek kegiatan antara lain sistem kegiatan ekonomi, industri, pendidikan, sosial, dan keagamaan. Olehnya pengaturan dan perencanaan yang sistematis dan komprehensif menjadi solusi yang dibutuhkan dalam mewujudkan sistem transportasi yang terintegrasi.

Dampak dari transportasi dan penatagunaan lahan juga dapat dilakukan dengan mengatur sarana dan prasarana kebutuhan masyarakat yang merata pada semua lapisan kota dengan arti menyelenggarakan kota yang padat (*compact city*), misalnya sarana pendidikan merata pada setiap zona akan berdampak langsung pada kurangnya perjalanan yang dibangkitkan oleh pemenuhan kebutuhan di bidang pendidikan, atau sistem terminal orang dan barang yang terintegrasi satu sama lain (*transit oriented development*) sehingga tercipta kota dengan sistem transportasi lebih humanis.

Alih fungsi lahan di pinggiran kota menyebabkan terjadinya fenomena *urban sprawl*⁶, kebanyakan perubahan tata guna lahan untuk pemukiman di sub-

⁵ Reksomarnoto, H. Moerdiman. (2006). *Megapolitan Jabodetabekjur: Gagasan Sutiyoso Menjawab Tantangan dan Perkembangan Ibukota*. Jakarta: Pustaka Cerdasindo.

⁶ Ewing dan Stell (dalam Aryani, 2005) *Sprawl* digambarkan sebagai proses perkembangan permukiman berkepadatan rendah, perkembangan industri dan komersial yang tidak

kota kelas 2 tidak disertai dengan pengembangan pusat-pusat kegiatan, berakibat pada meningkatnya jumlah tarikan dan bangkitan perjalan dari masing-masing zona, olehnya dibutuhkan kebijakan yang berpihak terhadap fenomena ini dalam mengatur aksesibilitas transportasi yang dapat dikendalikan dengan pemerataan infrastruktur, peningkatan jaringan jalan, pengaturan parkir, kebijakan pengaturan pola perjalanan yang berorientasi pada hirarki jalan.

2.1.3 LALU LINTAS DAN HIRARKI JALAN

Dalam penyelenggaraan lalu lintas jalan di Provinsi Gorontalo harus berpedoman pada setiap asas pelaksanaan jalan, dimana evaluasi kinerja lalu lintas memperhatikan juga harus memperhatikan struktur hirarki jalan. Berdasarkan Undang-Undang No. 38 Pasal 8 tahun 2004 tentang fungsinya Jalan, Pengelompokan jalan dibagi menjadi empat yaitu: Jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan.

Jalan Provinsi Gorontalo termasuk pada kelas jalan arteri yang merupakan jalan umum yang melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna, maka sudah seharusnya penataan lalu lintas di jalan arteri harus diatur secara sistematis dan komprehensif.

Jalan arteri ditetapkan sebagai jalan kelas I dengan penciri ukuran dimensi, muatan dan permintaan angkutan yaitu 2.550 milimeter; panjang maksimum 18.000; ukuran tinggi maksimum 4.200 millimeter; dan ukuran muatan sumbu terberat 10 ton, selain itu kecepatan maksimum Jalan Arteri

berkelanjutan dengan alam, sangat tergantung dengan keberadaan kendaraan pribadi sebagai alat transportasi dan sangat tidak terintegrasi dengan infrastruktur yang telah ada dan lingkungan sekitarnya. Sprawl pada dasarnya merupakan proses perkembangan kota dengan mengkonversi lahan di kawasan pinggiran menjadi kawasan perkotaan yang berakibat pada terjadinya konversi guna lahan dari guna lahan pertanian menjadi berbagai macam guna lahan perkotaan.

Kelas I yang melintas dalam kota adalah 50 km/jam dan khusus jalan yang melintas di Kawasan permukiman adalah 30 km/jam.

Berdasarkan pengamatan menurunnya kinerja jalan arteri Kelas I yang melintas di dalam kota Gorontalo diakibatkan oleh perilaku parkir dan degradasi kinerja perkerasan jalan raya, tingkat kinerja geometrik simpang sesuai dengan standar MKJI 1997⁷, penerapan struktur hirarki jalan yang belum terpenuhi misalnya perpotongan sebidang jalan arteri dengan jalan lingkungan yang berdampak pada konflik lalu lintas yang berdampak pada menurunnya kecepatan dan keselamatan pengendara.

2.1.4 PENANGANAN KEMACETAN LALU LINTAS

Berdasarkan Pedoman penanganan praktis kemacetan lalu lintas perkotaan No. Pd. T-08-2004- B mengatur sistem manajemen lalu lintas dimana rekayasa lalu lintas harus memperhatikan pola fluktuasi volume lalu lintas seperti:

1. Waktu Puncak (Pagi dan Sore)
2. Pola pergerakan lalu lintas (Perubahan Arah)
3. Bobot dan pola Pergerakan lalu lintas
4. Peningkatan volume lalu lintas pada kondisi istimewa
5. kecelakaan lalu lintas dan kejadian lainnya
6. Pemeliharaan jalan
7. Aliran air permukaan jalan

⁷ (MKJI 1997) antara lain meliputi:

- a. Tipe jalan adalah tipe potongan melintang jalan ditentukan oleh jumlah lajur dan arah pada suatu segmen jalan.
- b. Lebar jalur adalah lebar dari jalan yang dilewati.
- c. Median adalah daerah pemisah arus lalu lintas pada suatu segmen jalan.
- d. Pendekat adalah daerah dari lengan persimpangan jalan untuk kendaraan mengantri sebelum keluar melewati garis henti.
- e. Lebar pendekat (W_A) adalah bagian pendekat yang diperkeras yang digunakan oleh lalu lintas buangan setelah melewati persimpangan jalan.
- f. Lebar masuk (W_{MASUK}) adalah lebar bagian pendekat yang diperkeras, diukur pada garis henti.
- g. Lebar Keluar (W_{KELUAR}) adalah lebar bagian pendekat yang diperkeras, yang digunakan oleh lalu lintas berangkat setelah melewati persimpangan jalan.

Adapun kondisi minimal kinerja ruas jalan pada sistem jaringan jalan primer ditunjukkan pada tabel ditunjukkan pada tabel 2.1

Tabel. 2.1 Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi Jalan

Fungsi Jalan	Tipe jalan	Lebar minimal lajur (meter)	Kinerja lalu lintas		
			Lebar bahu (meter)	Kecepatan (km/jam)	Kapasitas Dasar *) (smp/jam)
Arteri	4/2-UD	3,50	2 – 2,5	> 60	1900 / lajur
	4/2-D				1850 / lajur
	2/2-UD				3100 (total 2 arah)
Kolektor	4/2-UD	3,00	2 – 2,5	> 40	1900 / lajur
	4/2-D				1850 / lajur
	2/2-UD				3100 (total 2 arah)
Lokal	4/2-UD	2,75	2 – 2,5	> 20	1900 / lajur
	4/2-D				1850 / lajur
	2/2-UD				3100 (total 2 arah)

*) lebar lajur 3,50 m

Aksesibilitas merupakan konsep yang menggabungkan system pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan system jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas dapat dikatakan sebagai suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau sulitnya suatu lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi.

Tata guna lahan adalah bagian/potongan lahan tempat berlangsungnya berbagai aktivitas (kegiatan) transportasi perkotaan, seperti bekerja, sekolah, olah raga, belanja, dan bertamu. Untuk memenuhi kebutuhannya manusia melakukan perjalanan di antara tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi (misal berjalan kaki atau naik bus), yang selanjutnya menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang, atau yang disebut mobilitas.

Aksesibilitas dan mobilitas merupakan ukuran potensial atau kesempatan untuk melakukan perjalanan. Aksesibilitas dapat dinyatakan dengan jarak. Untuk dua tempat yang berdekatan, dikatakan Aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi. Sebaliknya jika kedua tempat itu sangat berjauhan, Aksesibilitas antara keduanya rendah. Jadi tata guna lahan yang

berbeda, pasti mempunyai Aksesibilitas yang berbeda pula, karena aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar dalam ruang secara tidak merata (heterogen).

Peruntukan lahan tertentu seperti bandar udara, lokasinya tidak dapat ditetapkan sembarangan, dan umumnya terletak jauh di luar kota (karena alasan keamanan, pengembangan wilayah, dan lain-lain). Dengan demikian dikatakan Aksesibilitas ke bandara tersebut rendah, karena letaknya jauh di luar kota. Namun demikian, Aksesibilitas ke bandara ini dapat ditingkatkan dengan menyediakan sistem jaringan transportasi yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi, sehingga waktu tempuh menjadi pendek.

Karena itu penggunaan “jarak” sebagai ukuran Aksesibilitas kurang tepat, dan digunakan “waktu tempuh” yang mempunyai kinerja lebih baik dibandingkan dengan “jarak” dalam menyatakan Aksesibilitas. Tingkat Aksesibilitas dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

Kondisi Prasarana	Jarak	Aksesibilitas
Jelek	Jauh	Rendah
	Dekat	Menengah
Baik	Jauh	Menengah
	Dekat	tinggi

(sumber: Black,1981)

2.1.5 KINERJA RUAS JALAN

Analisis kinerja ruas jalan dapat diartikan sebagai aktivitas pengamatan tentang pelayanan sistem pergerakan arus lalu lintas pada suatu ruas jalan. Merujuk pada Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997), kinerja ruas jalan secara umum dinyatakan dalam kecepatan, waktu tempuh, kebebasan bergerak, interupsi lalu lintas, kenyamanan, dan keselamatan. Kinerja ruas jalan dapat diukur dengan menghitung volume lalu lintas menggunakan

kapasitas Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 yang diukur dengan menghitung volume lalu lintas dari tiga jenis kendaraan, yaitu kendaraan ringan (LV), kendaraan berat (HV) dan sepeda motor (MC).

Menghitung kapasitas jalan arteri Provinsi Gorontalo dapat menggunakan prosedur yang ditetapkan dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997. Dimana rumus kapasitas jalan menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 adalah :

$$C = C_0 \times FCW \times FCSP \times FCSF \times FCCS \text{ (smp / jam)}$$

Dimana

C_0 : Kapasitas dasar (smp / jam)

FCW : Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

$FCSP$: Faktor penyesuaian pemisahan arah

$FCSF$: Faktor penyesuaian hambatan samping

$FCCS$: Faktor penyesuaian ukuran kota

Maka untuk Menghitung Derajat Kejenuhan (DS) dapat dihitung menggunakan prosedur yang digunakan dari Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997. Dimana rumus derajat kejenuhan menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 adalah: $DS = Q / C$ Dimana Q = Volume lalu lintas C = Kapasitas ($DS \leq 0,75$). Setelah itu dapat menentukan Tingkat Pelayanan Jalan dari perhitungan derajat kejenuhan (DS).

2.1.6 ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS

Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) mendefinisikan analisis dampak lalu-lintas sebagai suatu studi khusus dari dibangunnya suatu fasilitas gedung dan penggunaan lahan lainnya terhadap sistem transportasi kota, khususnya jaringan jalan di sekitar lokasi gedung.⁸ Analisis dampak lalu lintas pada

⁸ Dikun, S. dan Arief, D., Strategi Pemecahan Masalah Luas Bangunan dan Lalu Lintas, Bahan Seminar Dampak pemanfaatan Intensitas lahan gedung tinggi/Superblok di Jakarta terhadap lalu lintas di sekitarnya, Universitas Taruma Negara bekerja sama dengan Pemerintah DKI Jakarta, 1993.

dasarnya merupakan analisis pengaruh pengembangan tata guna lahan terhadap sistem pergerakan arus lalu-lintas di sekitarnya yang diakibatkan oleh bangkitan lalu-lintas yang baru, lalu lintas yang beralih, dan oleh kendaraan keluar masuk dari / ke lahan tersebut.⁹

Fenomena-fenomena dampak lalu-lintas diakibatkan oleh adanya pembangunan dan pengoperasian pusat kegiatan yang menimbulkan bangkitan lalu lintas yang cukup besar, seperti pusat perkantoran pusat perbelanjaan, terminal, dan lain-lain¹⁰. Lebih lanjut dikatakan bahwa dampak lalu lintas terjadi pada 2 (dua) tahap: *Pertama*, tahap konstruksi dimana 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 bangkitan lalu-lintas dari pengunjung, pegawai dan penjual jasa transportasi yang akan membebani ruas-ruas jalan tertentu, serta timbulnya bangkitan parkir kendaraan.

Merujuk pada Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. 75 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas, disebutkan bahwa “setiap rencana pembangunan pusat kegiatan¹¹, pemukiman¹², dan infrastruktur¹³ yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas.” Di Samping itu, untuk kriteria perencanaan

⁹ Tamin, O.Z, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, ITB, Bandung, 2000.

¹⁰ Murwono, D, 2003, “Perencanaan Lingkungan Transportasi”, Bahan Kuliah, Magister Sistem dan Teknik Transportasi, UGM, Yogyakarta.

¹¹ Pusat Kegiatan; Perdagangan, Perkantoran, Industri, Fasilitas Pendidikan (Sekolah, Universitas, Lembaga kursus), Fasilitas Pelayanan umum (Rumah sakit, Klinik Bersama, Bank), Stasiun Pengisian bahan bakar umum, hotel, Gedung pertemuan, Restoran, Fasilitas Olah raga (*indoor atau outdoor*), bengkel kendaraan bermotor, Pencucian mobil, dan/atau bangunan.

¹² Permukiman: Pemukiman dan permukiman, rumah susun dan apartemen, asrama, ruko, dan/atau, permukiman lainnya.

¹³ Infrastruktur: Akses ke dan dari jalan tol, Pelabuhan, Bandara udara, terminal, stasiun kereta api, pool kendaraan, Fasilitas parkir untuk umum, jalan layang (*fly over*), lintas bawah (*under pass*), terowongan (*tunnel*) dan atau infrastruktur lainnya.

andalalin pada pusat kegiatan, permukiman dan infrastruktur juga diatur pada Pasal 3 Permen Perhubungan No. 75 Tahun 2015.

Bagian Kedua

Kriteria Ukuran Minimal Analisis Dampak Lalu Lintas

Pasal 3

- (1) Kriteria rencana pembangunan pusat kegiatan perdagangan, perkantoran, industri, dan gedung pertemuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf h yang wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas dihitung berdasarkan luas lantai bangunan.
- (2) Kriteria rencana pembangunan fasilitas pendidikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) huruf d yang wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas dihitung berdasarkan: a. jumlah siswa yang mampu ditampung atau diterima untuk dididik; atau b. jumlah siswa yang mampu ditampung dalam satuan waktu tertentu.
- (3) Kriteria rencana pembangunan fasilitas pelayanan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat huruf e yang wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas dihitung berdasarkan: a. jumlah tempat tidur, untuk rumah sakit; b. jumlah ruang praktek dokter, untuk klinik bersama; atau c. luas bangunan, untuk bank.
- (4) Kriteria rencana pembangunan stasiun pengisian bahan bakar umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) huruf f yang wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas dihitung berdasarkan jumlah dispenser.
- (5) Kriteria rencana pembangunan hotel sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) huruf g yang wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas dihitung berdasarkan jumlah kamar.

- (6) Kriteria rencana pembangunan restoran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) huruf i yang wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas dihitung berdasarkan jumlah tempat duduk.
- (7) Kriteria rencana pembangunan fasilitas olah raga (indoor atau outdoor) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) huruf j yang wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas dihitung berdasarkan kapasitas penonton dan/atau luas lahan.
- (8) Kriteria rencana pembangunan bengkel kendaraan bermotor dan pencucian mobil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) huruf k dan l yang wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas dihitung berdasarkan luas lahan.

2.1.7 Sistem Parkir Perkotaan

Permasalahan yang umumnya sering dijumpai dalam transportasi perkotaan adalah masalah kemacetan dan pengendalian parkir yang tidak teratur. Kegiatan-kegiatan yang terjadi di dalam pergerakan penduduk pada suatu kota umumnya berupa perjalanan menuju ke kantor, sekolah, pusat perbelanjaan dan pusat kegiatan lainnya. Pergerakan penduduk ini memerlukan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Masalah parkir sering dijumpai pada daerah dimana pergerakan akhir kendaraan pada pusat kegiatan.

Pusat kota sebagai kawasan penarik perjalanan telah menimbulkan banyak permasalahan di bidang lalu lintas, antara lain tingkat penggunaan fasilitas parkir yang tidak merata dan keterbatasan penyediaan lokasi parkir di pusat kota. Fasilitas parkir sebagai elemen penting dalam sistem transportasi perkotaan perlu dilakukan manajemen, sehingga penggunaannya efisien dan dapat menciptakan lalu lintas yang tertib dan lancar. Pemilihan lokasi parkir terkait dengan tingkat kepuasan yang didapatkan pengguna parkir yang antara

lain disebabkan tarif, jarak berjalan menuju tempat tujuan, kenyamanan, kemudahan mendapat lokasi parkir dan lain-lain. Menurut Lampiran Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 tanggal 8 April 1996 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Parkir Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara dan berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan. Sedangkan fasilitas parker adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu. Fasilitas parkir itu sendiri dibagi menjadi dua antara lain: (1) Parkir di badan jalan (*on street parking*) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan, dan (2) Parkir di luar badan jalan (*off street parking*) adalah fasilitas parkir kendaraan di luar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir dan/atau gedung parkir.

Penempatan fasilitas parkir di luar badan jalan (*off street parking*) terdiri dari: Fasilitas parkir untuk umum adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir untuk umum yang diusahakan sebagai kegiatan tersendiri. Fasilitas parkir sebagai fasilitas penunjang adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir yang disediakan untuk menunjang kegiatan pada bangunan utama

Jenis peruntukan kebutuhan parkir sebagai berikut:

a. Kegiatan parkir yang tetap

1. Pusat perdagangan
2. Pusat perkantoran swasta atau pemerintahan
3. Pusat perdagangan eceran atau pasar swalayan
4. Pasar

5. Sekolah
 6. Tempat rekreasi
 7. Hotel dan tempat penginapan
 8. Rumah sakit
- b. Kegiatan parkir yang bersifat sementara
1. Bioskop
 2. Tempat pertunjukan
 3. Tempat pertandingan olahraga
 4. Rumah ibadah.

Untuk menunjang ketertiban dan kelancaran lalu lintas di pusat kota yang merupakan pusat kegiatan dan penarik perjalanan dapat dilakukan dengan penyediaan fasilitas parkir (*off-street* maupun *on-street*) yang memadai. Pengguna kendaraan pribadi yang cenderung memilih tempat parkir yang sedekat mungkin dengan tujuan perjalanan menyebabkan distribusi penggunaan ruang parkir yang tidak merata. Adanya keterbatasan penyediaan fasilitas parkir di pusat kota, akan menyebabkan permasalahan lalu lintas yang antara lain berupa penggunaan fasilitas pejalan kaki (trotoar) dan badan jalan sebagai tempat parkir.

Kondisi sebagian besar perkotaan di Indonesia hampir serupa untuk masalah tingkat penggunaan fasilitas parkir yang tidak merata dan keterbatasan penyediaan lokasi parkir di pusat kota. Ukuran kebutuhan ruang parkir pada pusat kegiatan sebagaimana ditentukan pada Lampiran Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 tanggal 8 April 1996 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Parkir, kiranya masih relevan untuk diaktualkan kembali. Pada lampiran tersebut ukuran kebutuhan ruang parkir pada pusat kegiatan ditentukan baik untuk pusat perdagangan, pusat perkantoran swasta atau pemerintahan, pusat perdagangan eceran atau

pasar swalayan, pasar, sekolah, tempat rekreasi, hotel dan tempat penginapan serta rumah sakit, ataupun kegiatan parkir yang bersifat sementara juga ditentukan. Pada lampiran tersebut ukuran kebutuhan Sarana Ruang Parkir (SRP) setiap pusat kegiatan ditentukan berdasarkan hasil studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Adapun Metode perhitungan SRP untuk setiap bangunan sesuai dengan pedoman 272/HK.105/DRJD/96 tanggal 8 April 1996

UKURAN KEBUTUHAN RUANG PARKIR

Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat Perdagangan		
• Pertokoan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	3,5 - 7,5
• Pasar Swalayan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	3,5 - 7,5
• Pasar	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	
Pusat Perkantoran		
• Pelayanan bukan umum	SRP / 100 m ² luas lantai	1,5 - 3,5
• Pelayanan umum	SRP / 100 m ² luas lantai	
Sekolah	SRP / mahasiswa	0,7 - 1,0
Hotel/Tempat Penginapan	SRP / kamar	0,2 - 1,0
Rumah Sakit	SRP / tempat tidur	0,2 - 1,3
Bioskop	SRP / tempat duduk	0,1 - 0,4

Sumber : Naasra 1988

Standar Satuan SRP Pusat kegiatan parkir tetap

a) Pusat perdagangan

Luas Areal Total (100m ²)	10	20	50	100	500	1000	1500	2000
Kebutuhan (SRP)	59	67	88	125	415	777	1140	1502

b) Pusat perkantoran

Jumlah Karyawan	1000	1250	1500	1750	2000	2500	3000	4000	5000
Kebutuhan (SRP)	235	236	237	238	239	240	242	246	249
Administrasi									
Pelayanan Umum	288	289	290	291	291	293	295	298	302

c) Pasar swalayan

Luas Areal Total (100m ²)	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	225	250	270	310	350	440	520	600	1050

d) Pasar

Luas Areal Total (100m ²)	40	50	75	100	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	160	185	240	300	520	750	970	1200	2300

e) Sekolah/ perguruan tinggi

Jumlah Mahasiswa (Orang)	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000	11000	12000
Kebutuhan (SRP)	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240

f) Tempat rekreasi

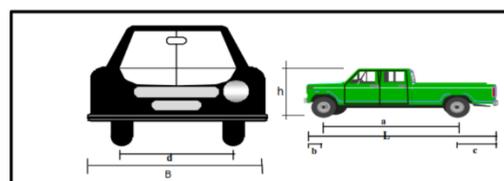
Luas Areal Total (100m ²)	50	100	150	200	400	800	1600	3200	6400
Kebutuhan (SRP)	103	109	115	122	146	196	295	494	892

g) Hotel dan tempat penginapan

Jumlah Kamar (buah)	100	150	200	250	350	400	550	550	600
Tarif Standart (\$)									
< 100	154	155	156	158	161	162	165	166	167
100 - 150	300	450	476	477	480	481	484	485	487
150 - 200	300	450	600	798	799	800	803	804	806
200 - 250	300	450	600	900	1050	1119	1122	1124	1425

h) Rumah sakit

Jumlah Tempat Tidur (buah)	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	97	100	104	111	118	132	146	160	230



a = jarak gandar
 b = depan tergantung
 c = belakang tergantung
 d = lebar
 h = tinggi total
 B = lebar total
 L = panjang total

2.2 Kajian Asas-Asas Pembentukan Peraturan Daerah

Dalam ilmu hukum yang dimaksud dengan asas adalah pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan konkrit yang terdapat di dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam Peraturan Perundang-undangan dan putusan hakim, yang merupakan hukum positif dan dapat ditemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan konkrit tersebut.¹⁴ Selanjutnya, asas hokum juga merupakan unsur penting dan pokok dari peraturan hukum. Pembentukan hukum praktis sedapat mungkin berorientasi pada asas-asas hukum. Asas hukum menjadi dasar-dasar atau petunjuk arah dalam pembentukan hukum positif.¹⁵

Pada konteks asas hukum, Smits menguraikan bahwa asas hukum memiliki 3 (tiga) fungsi, yaitu: *Pertama*, asas-asas hukum memberikan keterjalinan dari aturan-aturan hukum yang tersebar; *Kedua*, asas-asas hukum dapat difungsikan untuk mencari pemecahan atas masalah-masalah baru yang muncul dan membuka bidang-bidang liputan masalah baru. Dari kedua fungsi tersebut, diturunkan fungsi ketiga, bahwa asas-asas dalam hal-hal demikian dapat dipergunakan untuk “menulis ulang” bahan-bahan ajaran hukum yang ada sedemikian rupa, sehingga dapat dimunculkan solusi terhadap persoalan-persoalan baru yang berkembang.¹⁶

¹⁴ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum: Sebuah Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 1996, hal. 5.

¹⁵ Fence M.Wantu, *Idee Des Recht Kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan (Implementasi Dalam Proses Peradilan perdata)*, Cetakan Pertama, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2011. Hlm. 49.

¹⁶ J.M. Smits, *Het vertrouwensbeginsel en de contractuele gebondenheid, diss, RUL 1995*, Arnhem, 1995, hlm. 68-69.

Merujuk pada uraian di atas, bahwa asas-asas hukum menjadi dasar dalam memberikan arahan sekaligus petunjuk arah yang ideal menurut hukum dalam hal penerapan aturan-aturan hukum. Disamping itu juga, asas hukum dapat berfungsi sebagai pedoman atau arahan dalam menafsirkan aturan-aturan, serta menjadi acuan dalam hal penerapan aturan.

Menurut seorang ahli hukum Paul Scholten, bahwa “Asas hukum adalah pikiran-pikiran dasar, yang terdapat di dalam dan di belakang sistem hukum, masing-masing dirumuskan dalam aturan-aturan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim, yang berkenaan dengannya dimana ketentuan-ketentuan dan keputusan-keputusan individual dapat dipandang sebagai penjabarannya”.¹⁷

Dalam pembentukan Peraturan Perundang-undangan, setidaknya ada beberapa pegangan yang harus dikembangkan guna memahami asas-asas pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik (*algemene beginselen van behoorlijke regelgeving*) secara benar, meliputi : *Pertama*, asas yang terkandung dalam Pancasila selaku asas-asas hukum umum bagi Peraturan Perundang-undangan; *Kedua*, asas-asas negara berdasar atas hukum selaku asas-asas hukum umum bagi perundang-undangan; *Ketiga*, asas-asas pemerintahan berdasar sistem konstitusi selaku asas-asas umum bagi perundang-undangan; dan *Keempat*, asas-asas bagi perundang-undangan yang dikembangkan oleh ahli.¹⁸

Berkenaan dengan hal tersebut pembentukan peraturan daerah yang baik selain berpedoman pada asas-asas pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik (*beginnselen van behoorlijke wetgeving*), juga perlu dilandasi

¹⁷ Paul Scholten dalam J.J.H. Bruggink, *Refleksi Tentang Hukum*, Alih Bahasa oleh Arief Sidharta, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996, hlm. 119-120.

¹⁸ Hamid S. Attamimi dalam Yuliantri, *Asas-asas Pembentukan Peraturan Perundang-Undang yang Baik; Gagasan Pembentukan Undang-undang Berkelanjutan*, Jakarta; Raja Grafindo Persada, 2009, hlm 119.

oleh asas-asas hukum umum (*algemene rechtsbeginselen*), yang di dalamnya terdiri dari asas negara berdasarkan atas hukum (*rechtsstaat*), pemerintahan berdasarkan sistem konstitusi, dan negara berdasarkan kedaulatan rakyat.

Berdasarkan Undang-Undang No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, mencerminkan sebuah konsep yang dikemukakan oleh Hans Kelsen yang kemudian dikembangkan oleh muridnya Hans Nawiasky, di mana dalam teori *stufenufbau der rechtsordnung* dijelaskan bahwa norma-norma hukum itu berjenjang-jenjang dan berlapis-lapis dalam suatu hirarki tata susunan, suatu norma hukum yang lebih rendah, bersumber dan berdasar pada norma yang lebih tinggi lagi, demikian seterusnya hingga norma yang tidak dapat ditelusuri lebih lanjut yang bersifat hipotesis dan fiktif.¹⁹ Konsep teori itulah yang mendasari adanya hierarki Peraturan Perundang-undangan yang diatur dalam Undang-Undang No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan Pasal 7 Ayat (1) yang menyebutkan bahwa jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan terdiri atas:

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b) Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
- c) Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
- d) Peraturan Pemerintah;
- e) Peraturan Presiden;
- f) Peraturan Daerah Provinsi; dan
- g) Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

¹⁹ Asshiddiqie J., dan Syafa'at MA, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Cetakan pertama, Jakarta: KONpress, 2006, hlm 170-171

Dari materi Pasal 7 Ayat (1) tersebut di atas, terlihat bahwa peraturan daerah merupakan bagian integral dari dari keseluruhan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia. Hal ini berarti Perda merupakan salah satu jenis produk hukum daerah. Selanjutnya dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 1 Tahun 2014 disebutkan bahwa produk hukum daerah dilihat dari sifatnya terdiri atas dua, yaitu:

1. Produk Hukum daerah yang bersifat pengaturan. Yang dimaksud produk hukum daerah yang bersifat pengaturan antara lain:²⁰
 - a. Peraturan Daerah (atau dalam UU Keistimewaan Aceh disebut dengan Qanun);
 - b. Peraturan Kepala Daerah;
 - c. Peraturan Bersama Kepala Daerah (PB KDH);
 - d. Peraturan DPRD.
2. Produk hukum daerah yang bersifat penetapan. Produk hukum daerah yang bersifat penetapan ini terdiri atas 4, yaitu:²¹
 - a. Keputusan Kepala Daerah;
 - b. Keputusan DPRD;
 - c. Keputusan Pimpinan DPRD;
 - d. Keputusan Badan Kehormatan DPRD.

Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (termasuk Perda) dibentuk harus memperhatikan beberapa asas sebagai berikut:

1. Asas Tata Susunan Peraturan Perundang-undangan atau *lex superior derogat lex inferiori*: Peraturan Perundang-undangan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi.

²⁰ Lihat Pasal 3 Permendagri No. 1 Tahun 2014 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah

²¹ Lihat Pasal 8 Permendagri no. 1 Tahun 2014 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah

2. Asas *lex specialis derogat lex generalis*: Peraturan Perundang-undangan yang lebih khusus mengenyampingkan Peraturan Perundang-undangan yang lebih umum.
3. Asas *lex posterior derogate lex priori*: Peraturan Perundang-undangan yang lahir kemudian mengenyampingkan Peraturan Perundang-Undangan yang lahir terlebih dahulu jika materi yang diatur Peraturan Perundang-Undangan tersebut sama.
4. Asas kejelasan tujuan, artinya setiap pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus mempunyai tujuan jelas yang hendak dicapai.
5. Asas-asas kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat: bahwa setiap jenis Peraturan Perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga Negara atau pejabat pembentuk Peraturan Perundang-undangan yang berwenang. Peraturan Perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum apabila dibuat oleh lembaga Negara atau pejabat yang tidak berwenang.
6. Asas kesesuaian antara jenis, hirarki dan materi muatan: bahwa dalam pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat sesuai dengan jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan.
7. Asas dapat dilaksanakan: setiap pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus memperhitungkan efektivitas Peraturan Perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat baik secara filosofis, sosiologis, dan yuridis.
8. Asas kedayagunaan dan kehasilgunaan: bahwa setiap Perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan

bermanfaat dalam mengatur kehidupan masyarakat, berbangsa, dan bernegara.

9. Asas kejelasan rumusan: bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan Perundang-undangan, sistematika, pilihan kata atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai interpretasi dalam pelaksanaannya.
10. Asas keterbukaan: bahwa dalam pembentukan Peraturan Perundang-undangan mulai dari perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan bersifat transparan dan terbuka. Dengan demikian, seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya untuk memberikan masukan dalam pembentukan Perundang-Undangan.

Disamping asas-asas dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang disebutkan di atas, maka dalam penyelenggaraan dan pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, harus memperhatikan asas-asas yang diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan:

- a. asas transparan;
- b. asas akuntabel;
- c. asas berkelanjutan;
- d. asas partisipatif;
- e. asas bermanfaat;
- f. asas efisien dan efektif;
- g. asas seimbang;
- h. asas terpadu; dan
- i. asas mandiri.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan salah satu moda transportasi nasional. Dalam menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus memperhatikan asas-asas yang disebutkan diatas. Hal demikian sesuai dengan ketentuan ketentuan Pasal 2 Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam penjelasan Pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan ini yang dimaksud dengan:

- a. **Asas Transparan** adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. **Asas Akuntabel** adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.
- c. **Asas Berkelanjutan** adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis baik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- d. **Asas Partisipasi** adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- e. **Asas Bermanfaat** adalah semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
- f. **Asas Efisien dan Asas Efektif** adalah pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh

setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.

- g. **Asas Seimbang** adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara.
- h. **Asas Terpadu** adalah penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina.
- i. **Asas Mandiri** adalah upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Disamping asas-asas yang diuraikan di atas, penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga memiliki tujuan sebagaimana disebutkan pada Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan

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

2.3 Kajian Terhadap Penyelenggaraan Kondisi Eksisting Permasalahan Yang Dihadapi Sistem Lalu Lintas Didalam Kota

2.3.1 Kondisi Geografis

Secara Geografis Provinsi Gorontalo terbentang antara $0^{\circ} 19'$ – $0^{\circ} 57'$ Lintang Utara dan $121^{\circ} 23'$ – $125^{\circ} 14'$ Bujur Timur. Wilayah provinsi ini berbatasan langsung dengan dua provinsi lain, diantaranya Provinsi Sulawesi Tengah di sebelah Barat dan Provinsi Sulawesi Utara di sebelah Timur. Sedangkan di sebelah Utara berhadapan langsung dengan Laut Sulawesi dan di sebelah Selatan dibatasi oleh Teluk Tomini. Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 137 Tahun 2017, luas daerah Provinsi Gorontalo sebesar 11.257 km².

Provinsi Gorontalo terdiri dari 5 (lima) kabupaten dan 1 (satu) kota, yaitu Kabupaten Boalemo, Kabupaten Gorontalo, Kabupaten Pohuwato, Kabupaten Bone Bolango, Kabupaten Gorontalo Utara, dan Kota Gorontalo. Kabupaten Pohuwato merupakan wilayah terluas di Provinsi Gorontalo dengan luas area sebesar 37,7 persen, sedangkan Kota Gorontalo memiliki wilayah terkecil di Provinsi Gorontalo sebesar 0,71 persen

Berdasarkan Keputusan Gubernur Gorontalo Nomor 383/18/XI/2017 Tanggal 27 November 2017 penetapan ruas-ruas jalan menurut statusnya sebagai Jalan Provinsi dan Jalan Strategis di Provinsi Gorontalo. Panjang jalan 467,17 Km dan Panjang Jalan Strategi 176,44 dan yang melintasi kota antara lain;

No	No. Ruas			Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas (KM)	Lebar Ruas (KM)	Status Jalan	
							Jalan Provinsi (JP)	Jalan Strategis Provinsi (JSP)
	1	2	3					
	002	1	K	Jl. Hasanuddin	0,35	7	JP	
	002	2	K	Jl. Raja Eyato	2	9	JP	
	002	3	K	Jl. Usman Ikshan	6,9	4,5-7	JP	
	003	1	K	Gorontalo - Suwawa - Talubolo	3,5	4,5	JP	

	006	1	K	Jl. Toto Utara	1,1	5	JP
	007	1	K	Jl. Cokroaminoto	0,6	6	JP
	007	2	K	Jl. Ahmad Dahlan	1,2	6	JP
	007	3	K	Jl. Pangeran Hidayat	1,74	2x6	JP
	007	4	K	Jl. Rusli datau	1,98	6	JP
0	008	1	K	Jl. Kamboja	0,91	4	JP
	015	1	K	Jl. Prof. Jhon A. Katili	2,7	2 x7	JP
	016	1	K	Jl. Moh Tayeb Gobel	4,5	6-7	JP
	017	1	K	Jl. Brigjen Piola Isa	2,3	6	JP
	018	1	K	Jl. Prof. Dr. Aloe Saboe	2,8	6	JP
				Jl. Tinelo-pilolodaa-			
	020	1	K	Iluta	7,2	7	JP
				Jl. Akses Perkantoran			
	021	1	K	Botu	3,45	9-11	JP

				Jl. Talumolo-Buata				
022	1	K		Duano	25	4,5	JP	
048	1	K		Jl. Palma	7,03	4		JSP
049	1	K		Jl. Beringin	3	4		JSP
				Jl. Beringin Tenggela				
049	2	K		(Jbt. Jodoh)	2	4		JSP
				Jl. Siendeng - Jl. Kancil				
051	1	K		- Raja Eyato	5	4		JSP

Keterangan

1. Nomor Ruas Jalan Provinsi dan Jalan Strategis Provinsi
2. Kode angka yang menunjukkan segmen ruas jalan provinsi yang melalui kawasan Perkotaan.
3. Kode "K" artinya ruas Jalan Provinsi dan Jalan Strategis Provinsi yang melalui kawasan perkotaan.

Panjang Jalan Provinsi Gorontalo yang melintasi Kota Gorontalo sejumlah 85,26 Km dan 17,03 KM Merupakan panjang Jalan Strategis Provinsi Gorontalo. Total panjang jalan ini tersebar ke 21 Ruas jalan di Kota Gorontalo. Kebijakan alih fungsi lahan menjadi kawasan permukiman, dan pusat-pusat kegiatan lainnya di daerah-daerah penyangga berimplikasi meningkatkan aktivitas tarikan dan bangkitan ke masing-masing zona dan berdampak pertumbuhan volume lalu lintas di jalan provinsi.

2.3.2 Kajian Praktek Penyelenggaraan, Kondisi Eksisting Lalu Lintas Dalam Kota dan Permasalahan

Transportasi sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial, budaya, pertahanan keamanan, dan politik mempunyai peranan penting dalam peningkatan pembangunan daerah. bahwa untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan membantu terciptanya pola distribusi yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah, peningkatan hubungan nasional dan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara, maka perlu disusun dokumen tatanan transportasi wilayah sebagai perwujudan dari Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) pada tataran transportasi wilayah Provinsi Gorontalo. Selama ini mengacu pada Pergub. No 29 Tahun 2014.

Pembentukan dokumen tataran transportasi wilayah memiliki peran strategis dalam upaya pengendalian dan penyelenggaraan transportasi lalu lintas yang komprehensif, dimana selama ini belum tersedianya rujukan peraturan selain rujukan utamanya yaitu peraturan pemerintah dan peraturan perhubungan. Sesungguhnya Provinsi Gorontalo sudah memiliki Peraturan Gubernur Gorontalo No. 29 tahun 2014. Namun, hal yang menjadi persoalan yaitu, Pergub No. 29 tahun 2014, keseluruhan peraturannya terbatas pada pengaturan sistem transportasi nasional, sehingga beberapa aturan teknis terkait permasalahan transportasi di daerah yang ditemui di lapangan berdasarkan kondisi lokal tidak tercakup di dalam Pergub No. 29 tahun 2014.

Dalam penyelenggaraan, seharusnya posisi Pergub mampu mengakomodir hal-hal teknis di lapangan terkait transportasi lalu lintas sesuai dengan sistem transportasi nasional dengan memperhatikan pola aktivitas, pola pergerakan lalu lintas yang berorientasi pada hirarki jalan, sistem pengelolaan lahan Parkir, Sistem rambu dan sarana pedestrian, penegakan simpul transportasi orang dan logistik yang berorientasi pada transitoriented development, dimana pada penyelenggaraannya peluh dimaksimalkan.

Permasalahan yang sering ditemui di lapangan terkait transportasi khususnya lalu lintas jalan provinsi di Kota Gorontalo maupun jalan provinsi strategis penghubung setiap kabupaten yang menjadi tanggung jawab Provinsi Gorontalo. Pada konteks ini, sangat memerlukan regulasi khusus (dalam hal ini Perda) yang seyogianya mampu mengakomodir perihal permasalahan teknis

transportasi di daerah terkait lalu lintas dan diharapkan menjadi urgensi pembentukan Peraturan Daerah.

Hasil pengamatan di lapangan diketahui bahwa dalam pengelolaan lalu lintas masih belum sepenuhnya maksimal. Hal ini disebabkan oleh adanya permasalahan yang ditemui di lapangan, yang belum terakomodir dalam peraturan-peraturan sebagai pijakan dalam pengelolaan lalu lintas. Salah satu masalah yang sering ditemui adalah masalah parkir yang ada di jalan provinsi di Kota Gorontalo. ini merupakan suatu permasalahan penting dalam pengelolaan lalu lintas yang ada di Provinsi Gorontalo. Oleh karena itu perlu adanya aturan yang mengatur suatu permasalahan pengelolaan lalu lintas khususnya parkir dan pola pergerakan lalu lintas untuk mencapai tujuan nasional terkait pembangunan jangka panjang.

Perilaku pemanfaatan ruang milik jalan Arteri kelas I sebagai kantong parkir memberikan resiko yang tinggi bagi semua pengguna jalan, perilaku parkir kendaraan komersial dan kendaraan logistik memberikan ancaman keselamatan bagi pengguna jalan dan berdampak pada menurunkan mobilitas dan aksesibilitas pada ruas jalan provinsi. Berdasarkan komparasi teori-teori dan tata kelola transportasi di kota-toba maju dan berkembang perlu menjadi landasan mengatasi permasalahan yang terjadi di lapangan, juga diperlukan suatu kegiatan tingkat lanjut terkait validasi data untuk mempertajam analisis mengenai problematika lalu lintas angkutan orang dan barang di jalan provinsi

Gorontalo yang berguna bagi kelancaran lalu lintas serta peningkatan Pendapatan Asli Daerah.

3. Kajian Implikasi Penerapan Sistem baru

Berdasarkan Penerapan Sistem Baru ini maka diharapkan dapat memberikan dampak kepada peningkatan penyelenggaraan transportasi di provinsi Gorontalo;

1. Asas penyelenggaraan transportasi sebagaimana diamanatkan dalam Undang-undang No 2 tahun 2022 dapat diaplikasikan pada jalan Provinsi Gorontalo maupun jalan strategis provinsi yang melintasi kota.
2. Penegakan Andalalin untuk sistem kegiatan masyarakat, Permukiman dan Infrastruktur di Kawasan jalan provinsi berimplikasi pada sistem pemenuhan parkir akan diselenggarakan secara mandiri dan diawasi oleh pemerintah.
3. Pengendalian jumlah konflik di setiap perpotongan sebidang diharapkan dapat meningkatkan keselamatan bagi pengendara yang melintas di jalan provinsi atau jalan strategis provinsi.
4. Pengaturan waktu pada distribusi angkutan logistik dan Pola Perjalanan jalan provinsi di dalam kota diharapkan meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas arus lalu lintas.

5. Sistem pengaturan ganjil genap juga merupakan solusi lain untuk mengurai sebaran distribusi perjalanan angkutan logistik yang melintasi jalan Provinsi dalam Kota Gorontalo.
6. Pelaksanaan *transit oriented development* (TOD) untuk angkutan barang diharapkan menekan kasus over dimensi dan *overloading* untuk angkutan logistik, serta dapat meningkatkan perputaran roda ekonomi bagi para penyelenggara angkutan mandiri.
7. Peningkatan sarana prasarana Pedestrian diharapkan dapat menekan penggunaan kendaraan bermotor guna mendorong terciptanya lingkungan sehat rendah emisi karbon dan menciptakan kota yang lebih humanis.

BAB III
EVALUASI DAN ANALISIS
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

Untuk membentuk Peraturan Daerah yang harmonis dan sinkron dengan peraturan perundang-undangan yang ada di Indonesia, maka pembentukan Peraturan Daerah harus dilaksanakan sesuai dengan kaedah-kaedah pembentukan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Peraturan Daerah merupakan bagian yang tidak terpisahkan atau terintegrasi dalam satu kesatuan sistem hukum nasional. Sehingga materi muatan Peraturan Daerah harus memiliki keharmonisan dan sinkron dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, khususnya dengan peraturan perundang-undangan yang memiliki kedudukan atau hierarki yang lebih tinggi atau sama kedudukannya dalam hierarki peraturan perundang-undangan.

Keharmonisan dan sinkronisasi dalam pembentukan Peraturan Daerah merupakan suatu keharusan yang harus dipenuhi, agar Peraturan Daerah yang dibentuk dapat berlaku dan dilaksanakan secara efektif dalam masyarakat.

Beberapa peraturan perundang-undangan yang memiliki keterkaitan dengan pengaturan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang perlu

diperhatikan dan dijadikan acuan serta dasar dalam pembentukan rancangan peraturan daerah sebagaimana dimaksud adalah sebagai berikut:

A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Secara tegas dalam Pasal 18 ayat (6) UUD 1945 dijelaskan bahwa pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan. Ketentuan ini merupakan landasan hukum konstitusional bagi pembentukan Peraturan Daerah. Pemerintahan daerah provinsi, pemerintah daerah kabupaten/kota adalah mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan (Pasal 18 ayat (2) UUD 1945). Pemerintahan daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan Pemerintah Pusat (Pasal 18 ayat (5) UUD 1945).

B. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan

Ketentuan Pasal 6 menjelaskan bahwa:

- (1) Jalan sesuai dengan peruntukannya terdiri atas jalan umum dan jalan khusus.
- (2) Jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas.

- (3) Jalan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bukan diperuntukkan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan.

Kemudian Pasal 9 menjelaskan bahwa

- (1) Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.
- (2) Jalan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
- (3) Jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/ kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
- (4) Jalan kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada ayat (2) dan ayat (3), yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

- (5) Jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antara pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota.
- (6) Jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar-permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

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

Dalam Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan mengatur mengenai teknik dan materi pembentukan peraturan perundang-undangan termasuk Peraturan Daerah sebagai salah satu hierarki peraturan perundang-undangan, sebagaimana diatur dalam Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

Pengaturan mengenai materi muatan yang dapat diatur dalam Peraturan Daerah diatur dalam Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang menyatakan bahwa materi muatan Peraturan Daerah Provinsi dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota berisi materi muatan dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung

kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Jadi secara normatif tujuan dibentuknya Peraturan Daerah adalah untuk menyelenggarakan otonomi daerah, penjabaran lebih lanjut peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, dan menampung kondisi khusus daerah yang tetap diselaraskan dengan peraturan perundang-undangan yang lain dan kepentingan umum.

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, menjadi pedoman teknis dalam proses pembentukan Peraturan Daerah mulai dari tahapan perencanaan (prolegda) sampai pada tahapan pengundangan, dan menjadi pedoman teknis dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah. Oleh karena itu, proses pembentukan dan proses penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus mengacu dan berpedoman pada mekanisme dan pengaturan yang diatur dalam Undang-Undang ini.

D. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Ketentuan Pasal 19 menjelaskan bahwa

(1) Jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan:

- a. fungsi dan intensitas Lalu Lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan Jalan dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- dan

- b. daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.

(2) Pengelompokan Jalan menurut kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

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

d. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) millimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) millimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) millimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

(3) Dalam keadaan tertentu daya dukung jalan kelas III dapat ditetapkan muatan sumbu terberat kurang dari 8 (delapan) ton.

(4) Kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Jalan.

E. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah merupakan peraturan perundang-undangan yang mengatur secara umum kewenangan dan tata cara penyelenggaraan pemerintahan daerah. Kewenangan Pembentukan Peraturan Daerah merupakan kewenangan yang dimiliki Pemerintah Daerah untuk mengatur dan menjalankan pemerintahan di daerah. Melalui Peraturan Daerah yang dibentuk, Pemerintah Daerah dapat melakukan pengaturan dan regulasi untuk menjalankan pemerintahan, termasuk dalam rangka mengatur dan mengendalikan tindakan/perilaku masyarakat.

Dalam Pasal 236 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menjadi dasar kewenangan bagi Pemerintah Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah untuk membentuk Peraturan Daerah. Perda dapat memuat ketentuan tentang pembebanan biaya paksaan penegakan/pelaksanaan perda seluruhnya atau sebagian kepada pelanggar sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan dan pembatasan dalam menentukan norma pidana yang hendak dimuat dalam peraturan daerah serta juga dapat memuat ancaman sanksi yang bersifat mengembalikan keadaan semula dan sanksi administratif.

Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah secara tegas mengatur mengenai klasifikasi urusan pemerintahan yaitu urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum.

Urusan pemerintahan absolut adalah urusan pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat. Selanjutnya, urusan pemerintahan konkuren adalah urusan pemerintahan yang dibagi antara pemerintah pusat dan daerah provinsi dan daerah kabupaten/kota. Dimana urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan ke daerah menjadi dasar pelaksanaan otonomi daerah.

Urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan daerah terdiri atas urusan pemerintahan wajib dan urusan pemerintahan pilihan. Urusan wajib terdiri atas urusan yang berkaitan dengan pelayanan dasar dan

urusan pemerintahan yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar. urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar merupakan urusan pemerintahan wajib yang sebagian substansinya merupakan pelayanan dasar.

Urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar meliputi:

- a. pendidikan;
- b. kesehatan;
- c. pekerjaan umum dan penataan ruang;
- d. perumahan rakyat dan kawasan permukiman;
- e. ketenteraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat; dan
- f. sosial.

Sedangkan urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar meliputi:

- a. tenaga kerja;
- b. pemberdayaan perempuan dan perlindungan 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.

F. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas

Ketentuan Pasal 105 menjelaskan bahwa:

(1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib menyediakan Pelayanan Publik yang mudah diakses oleh Penyandang Disabilitas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2) Pelayanan Publik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) termasuk pelayanan jasa transportasi publik.

(3) Pelayanan Publik yang mudah diakses sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh institusi penyelenggara negara, korporasi, lembaga independen yang dibentuk berdasarkan undang-undang untuk kegiatan Pelayanan Publik, dan badan hukum lain yang dibentuk untuk Pelayanan Publik.

(4) Pendanaan Pelayanan Publik bagi Penyandang Disabilitas bersumber dari:

- a. anggaran Pendapatan dan Belanja Negara;
- b. anggaran dan pendapatan belanja daerah; dan/atau
- c. anggaran korporasi atau badan hukum yang menyelenggarakan Pelayanan Publik.

Kemudian pada Pasal 106 menjelaskan bahwa:

(1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib menyebarluaskan dan menyosialisasikan Pelayanan Publik yang mudah diakses sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 kepada Penyandang Disabilitas dan masyarakat.

(2) Penyelenggara Pelayanan Publik wajib menyediakan panduan Pelayanan Publik yang mudah diakses oleh Penyandang Disabilitas.

Selanjutnya pada Pasal 107 menjelaskan bahwa:

(1) Pelayanan jasa transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 ayat

(2) terdiri dari pelayanan jasa transportasi darat, transportasi kereta api, transportasi laut, dan transportasi udara.

(2) Pemerintah dan Pemerintah Daerah dapat bekerja sama dengan korporasi atau badan hukum dalam menyediakan pelayanan jasa transportasi publik.

G. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Ketentuan Pasal 3 menjelaskan bahwa:

- (1) Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya KLLAJ.
- (2) Untuk menjamin KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan RUNK LLAJ.
- (3) RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (2), memuat:
 - a. visi dan misi;
 - b. sasaran;
 - c. kebijakan;
 - d. strategi; dan
 - e. Program Nasional KLLAJ.
- (4) Penyusunan RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional.

Kemudian pada Pasal 4 menjelaskan bahwa:

- (1) Program Nasional KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) huruf e, terdiri atas 5 (lima) pilar keselamatan yang meliputi:
 - a. pilar 1 (satu) yaitu sistem yang berkeselamatan;
 - b. pilar 2 (dua) yaitu jalan yang berkeselamatan;
 - c. pilar 3 (tiga) yaitu kendaraan yang berkeselamatan;
 - d. pilar 4 (empat) yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan; dan
 - e. pilar 5 (lima) yaitu penanganan korban kecelakaan.

- (2) Penyusunan pilar 1 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional.
- (3) Penyusunan pilar 2 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan.
- (4) Penyusunan pilar 3 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
- (5) Penyusunan pilar 4 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d, dikoordinasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

Proses pembentukan suatu peraturan perundang-undangan termasuk peraturan daerah harus memuat pokok-pokok pikiran yang menjadi pertimbangan dan alasan pembentukan suatu Peraturan Perundang-undangan. Pokok-pokok pikiran dan alasan pembentukan tersebut dikonstruksikan dalam bentuk landasan filosofis, landasan sosiologis, serta landasan yuridis. Ketentuan ini merupakan hal yang telah ditentukan dalam Lampiran I yang berisikan tentang teknik penyusunan Naskah Akademik dan Lampiran II tentang Teknik Penyusunan Peraturan Perundang-undangan khususnya huruf B.3 angka (19) dalam bagian penyusunan konsiderans Undang-Undang nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang sebagaimana telah dirubah dengan Undang-Undang nomor 19 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang, serta Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 tahun 2015 Tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah.

Berdasarkan hal tersebut, pembentukan peraturan daerah sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari naskah akademik ini juga memuat landasan filosofis, sosiologis, serta yuridis.

A. Landasan Filosofis

Pancasila dan Pembukaan UUD 1945 merupakan pedoman kenegaraan yang menjadi pandangan hidup dan untuk mewujudkan cita-cita luhur kenegaraan Indonesia. Pedoman tersebut bersifat mutlak dan tidak dapat diubah. Oleh sebab itu, seluruh kehidupan ketatanegaraan di Indonesia harus sejalan dengan nafas Pancasila dan Pembukaan UUD 1945, termasuk diantaranya adalah proses pembentukan serta pelaksanaan suatu peraturan perundang-undangan. Peraturan daerah sebagai salah satu jenis peraturan perundang-undangan, mempunyai keharusan untuk memuat apa-apa saja yang terkandung dalam Pancasila dan UUD 1945 yang berkaitan dengan substansi pengaturan dari suatu peraturan daerah.

Salah satu substansi yang terkandung dalam pedoman hidup kenegaraan tersebut adalah adanya tujuan bernegara yang tertuang dalam Pembukaan UUD 1945. Secara runtut Alinea keempat Pembukaan UUD 1945 mengamanatkan untuk “Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum” yang merupakan penjelmaan dari Sila Kelima Pancasila “Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia” menjadi salah satu tujuan penting dalam setiap tujuan pembentukan peraturan perundang-undangan, termasuk peraturan daerah.

Proses tersebut dilaksanakan melalui upaya pemenuhan hak untuk mengembangkan diri yang dilakukan oleh setiap warga negara sekaligus pemenuhan atas hak perlindungan diri. Upaya tersebut diantaranya dilakukan

melalui peningkatan perekonomian dan pembangunan secara makro dan mikro dengan memperhatikan kepentingan sekaligus perlindungan dalam seluruh aspek kehidupan bermasyarakat.

Langkah konkrit yang akan dilakukan tersebut harus diselenggarakan pada rumusan hak konstitusional warga negara yang diatur dalam UUD 1945. Setidaknya terdapat beberapa pasal dalam UUD 1945 yang berkaitan erat dengan hal yang dimaksud, yakni Pasal 28A, Pasal 28C ayat (1), serta Pasal 28G ayat (1). Melalui rumusan hak konstitusional tersebut, warga negara tidak hanya diberikan hak untuk mengembangkan dirinya, namun juga berhak mendapatkan perlindungan dari negara, yang mencakup rasa aman dalam menjalankan setiap aktivitasnya di lingkungan masyarakat.

Aktivitas yang dilakukan di lingkungan masyarakat mencakup pula aktivitas yang dilaksanakan pada ruang publik yang menggunakan fasilitas publik, seperti jalan raya, terminal, halte, pelabuhan, serta fasilitas publik lainnya yang bersinggungan dengan aktivitas perekonomian. Melalui aktivitas di ruang publik tersebut masyarakat diberikan ruang untuk memanfaatkannya termasuk dalam hal peningkatan perekonomian. Oleh sebab itu, setiap aktivitas masyarakat yang dimaksudkan untuk memajukan kesejahteraan umum juga harus didukung oleh adanya langkah nyata dari pemerintah untuk memberikan rasa aman dalam aktivitas tersebut. Dalam hal ini, Peningkatan perekonomian yang dijalankan oleh masyarakat bermuara pada rasa aman, nyaman dan tertib dalam setiap aktivitas yang dijalankan.

Salah satu sektor yang mendukung peningkatan perekonomian masyarakat baik secara mikro maupun dalam skala makro adalah sektor transportasi yang memanfaatkan fasilitas seperti jalan raya, halte, pelabuhan dan fasilitas lainnya yang bertalian erat dengan sektor transportasi. Sektor ini merupakan salah satu sektor strategis dan mempunyai keberadaan yang sangat penting dalam proses perekonomian.

Dalam pelaksanaannya, sektor transportasi ini menjadi tanggung jawab dari pemerintah, termasuk pemerintah provinsi. Keterlibatan pemerintah daerah dalam proses ini tidak dapat dilepaskan kehadirannya sebab pemerintah daerah, khususnya pemerintah daerah kabupaten/kota diberikan kewenangan oleh UUD 1945 dalam mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan sebagaimana diamanatkan dalam pasal 18 ayat (2) UUD 1945.

Rumusan norma konstitusional tersebut menempatkan adanya landasan filosofis bagi pemerintah daerah dalam menyelenggarakan seluruh aktifitas yang ada di daerah, termasuk aktivitas transportasi yang berkaitan dengan lalu lintas angkutan jalan dengan tujuan untuk melindungi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya melalui regulasi dan kebijakan yang dibentuk. Oleh sebab itu, pemerintah Provinsi Gorontalo sebagai satuan pemerintahan yang ada di daerah juga mempunyai tanggungjawab tersebut.

B. Landasan Sosiologis

Provinsi Gorontalo merupakan salah satu wilayah di bagian Timur Indonesia yang sedang melakukan upaya pembangunan secara masif dalam berbagai sektor, termasuk dalam sektor transportasi darat yang pelaksanaannya berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan. Secara geografis, wilayah provinsi Gorontalo dengan luas 11.257 km² yang terbentang dari Kabupaten Bone Bolango hingga Kabupaten Pohuwato menempatkan arus perpindahan orang dan perpindahan barang menjadi sangat penting dalam mendukung berbagai sektor dalam kehidupan masyarakat provinsi Gorontalo.

Luas wilayah yang tunjang dengan laju pertumbuhan penduduk serta alur distribusi orang/barang dari suatu tempat ketempat lainnya dalam wilayah Provinsi Gorontalo seharusnya mendorong perbaikan dan pengembangan dalam sektor transportasi darat yang menjadi kewenangan pemerintah Provinsi Gorontalo. Secara umum, pemerintah Provinsi Gorontalo telah mengupayakan berbagai kebijakan dalam mendukung kehidupan bermasyarakat di Gorontalo, termasuk kebijakan dalam sektor transportasi, namun hal tersebut masih belum cukup dalam meningkatkan tingkat perekonomian di Gorontalo. Padahal, melalui adanya berbagai kebijakan dan kemudahan dalam sektor transportasi seharusnya lebih memudahkan alur perpindahan orang/barang yang pada dasarnya juga akan berimbas pada adanya peningkatan dalam sektor perekonomian, baik dalam skala mikro

maupun makro. Oleh sebab itu, upaya perbaikan dalam sektor lalu lintas transportasi menjadi salah satu solusi dalam memecahkan persoalan tersebut.

Dari segi penataan transportasi, pemerintah Provinsi telah menetapkan ruas jalan provinsi yang telah tersebar di seluruh kabupaten dan kota yang berada di wilayah administratif Provinsi Gorontalo. Akan tetapi, persoalan penataan terhadap jalur transportasi belum menjangkau persoalan transportasi yang terintegrasi dan transportasi berkelanjutan. Penataan terhadap transportasi sangat diperlukan sebab melalui hal akan mendorong percepatan alur barang dan aktivitas masyarakat perkotaan. Selain itu, penataan tersebut akan merepresentasikan Provinsi Gorontalo yang menetapkan sektor transportasi yang tertata dan berkelanjutan.

Dari segi keamanan dan ketertiban, aktivitas perekonomian maupun aktivitas masyarakat Gorontalo harus mendapatkan jaminan rasa aman dan tertib dalam setiap kegiatan yang dilakukan. Oleh sebab itu, seluruh aktivitas yang dijalankan membutuhkan adanya regulasi yang mampu menjamin aktivitas tersebut, baik aktifitas masyarakat yang bersinggungan langsung dengan lalu lintas dan transportasi, maupun aktivitas yang tidak secara langsung bersinggungan dengan lalu lintas dan transportasi.

Dari aspek pendapatan asli daerah, pendapatan asli daerah Provinsi Gorontalo masih mengandalkan penerimaan pajak kendaraan bermotor sebagai PAD andalan Provinsi. Padahal, penataan sektor transportasi pada prinsipnya dapat meningkatkan pendapatan asli daerah. Dalam hal ini, penempatan arus

transportasi barang dan penetapan lokasi tujuan sementara dan/atau tujuan akhir transportasi barang akan membuka perputaran ekonomi baru pada lokasi yang dilalui. Selain itu, pengaturan terhadap arus lalu lintas dan tempat pemberhentian kendaraan (parkir) yang akan tertata dan bertanggungjawab dalam pelaksanaannya akan menjadi sektor pendapatan asli daerah.

Merujuk berbagai persoalan tersebut, diperlukan suatu payung hukum yang bersifat komprehensif yang akan menjamin dan mendukung adanya pengaturan lalu lintas dan transportasi di Provinsi Gorontalo, khususnya di wilayah kota Gorontalo yang menjadi pusat perputaran roda perekonomian di Provinsi Gorontalo. Pengaturan dalam bentuk regulasi ini nantinya akan menjawab berbagai persoalan dalam sektor lalu lintas dan transportasi yang ada di Provinsi Gorontalo.

C. Landasan Yuridis

Salah satu konsekuensi logis dari dianutnya prinsip negara hukum di Indonesia adalah adanya tindakan dan produk hukum yang dibuat harus sesuai serta tidak boleh bertentangan produk hukum yang hukum yang lebih tinggi hirarkinya. Lahirnya suatu produk hukum (termasuk peraturan daerah) merupakan solusi dari setiap permasalahan yang ada di masyarakat atau dalam satu wilayah. Selain itu, pembentukan suatu produk hukum juga dimaksudkan untuk mengisi kekosongan hukum yang dapat berimbas pada adanya prinsip keadilan, kepastian, dan kemanfaatan.

Pasal 18 ayat (6) UUD NRI Tahun 1945 yang berbunyi “pemerintah daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan tugas otonomi dan tugas pembantuan”, secara jelas mengamanatkan bahwa pemerintah daerah mempunyai kewenangan dalam membentuk suatu produk hukum. Oleh sebab itu, landasan dalam setiap pembentukan produk hukum daerah yang dimiliki oleh pemerintah daerah diikat oleh norma konstitusional tersebut.

Pemerintah Provinsi Gorontalo sebagai salah satu wilayah administratif pemerintahan di daerah diakui melalui adanya Undang-Undang Nomor 38 tahun 2000 tentang Pembentukan Provinsi Gorontalo. Pemerintah Provinsi Gorontalo sebagaimana satuan pemerintahan daerah lainnya, juga diberikan wewenang dalam melakukan pembangunan daerahnya berdasarkan kerangka otonomi seluas-luasnya serta berdasarkan aturan-aturan hukum yang jelas. Oleh sebab itu, kewenangan pembentukan peraturan daerah sebagai bentuk produk hukum daerah dilakukan berdasarkan asas otonomi daerah yang diamanatkan UUD dan diatur dalam UU.

Berdasarkan hal tersebut, maka materi muatan dalam peraturan perundang-undangan yang hirarkinya lebih tinggi tidak boleh bertentangan dengan peraturan daerah. Dalam hal ini, pembentukan suatu peraturan daerah harus sejalan dengan adanya sinkronisasi dan harmonisasi dengan peraturan perundang-undangan lainnya, baik secara vertikal maupun horizontal. Oleh sebab itu, pengaturan tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan

yang dimaksudkan dalam naskah akademik dan proses pembentukan draft peraturan daerah Provinsi Gorontalo didasarkan pada berbagai landasan peraturan perundang-undangan sebagai berikut, yakni:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2002 tentang Pembentukan Provinsi Gorontalo
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
5. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas
6. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah,
7. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
8. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
9. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

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

5.1. Jangkauan dan Arah Pengaturan Yang Akan Diwujudkan

Jangkauan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diharapkan dapat memberikan kepastian hukum terhadap Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui sistem transportasi yang efektif dan efisien guna mendorong perekonomian Daerah dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu terwujudnya pelayanan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu untuk memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang, menjangkau seluruh pelosok wilayah Daerah, mendorong peningkatan perekonomian Daerah, serta memajukan kesejahteraan masyarakat.

5.2. Ruang Lingkup Materi Muatan

Materi muatan yang hendak dituangkan dalam Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan, merupakan penormaam dari jangkauan dan arah pengaturan yang telah ditentukan untuk menentukan luasnya pengaturan norma dalam Rancangan Peraturan Daerah dimaksud. Oleh karena itu, dapat diuraikan materi muatan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan diuraikan lebih lanjut dan rinci dalam lampiran naskah akademik ini. Adapun poin-poin materi muatan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut:

1. Ketentuan Umum.
2. Asas, Maksud, Tujuan, Dan Ruang Lingkup.
3. Kewenangan Dan Kewajiban Pemerintah Daerah.
4. Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
5. Peran Serta Masyarakat.
6. Sistem Informasi.
7. Pembinaan Dan Pengawasan.
8. Pendanaan.
9. Larangan.
10. Sanksi Administratif.
11. Ketentuan Pidana.
12. Ketentuan Peralihan.
13. Ketentuan Penutup.

BAB VI

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan identifikasi pada bab terdahulu di atas, maka yang menjadi kesimpulan dalam Naskah Akademik tentang Peraturan Daerah Provinsi tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut:

1. Provinsi Gorontalo merupakan daerah otonom yang dapat memberikan hak, kewenangan, dan kewajiban untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat khususnya sesuai dengan amanat dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah, serta salah satu yang menjadi pemegang kebijakan ini adalah Pemerintah Provinsi Gorontalo yang mempunyai kewenangan untuk mengatur Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Penyusunan rancangan peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sangatlah penting dan dibutuhkan oleh masyarakat agar dapat mempercepat pergerakan orang/barang yang berorientasi pada keselamatan dan keamanan.
3. Landasan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain:

- a. Landasan filosofis yaitu pemerintah bertanggungjawab terhadap sistem transportasi yang berkeadilan untuk menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran pergerakan orang dan barang sebagaimana amanat Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- b. Landasan sosiologis yaitu dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran pergerakan orang dan barang serta mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah untuk mencapai tujuan kesejahteraan rakyat, diperlukan strategi Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terencana, terpadu dan terkoneksi di Daerah.
- c. Landasan yuridis yaitu untuk memberikan arah, landasan dan kepastian hukum Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Perangkat Daerah perlu mengatur Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Peraturan Daerah.

B. Saran

Berdasarkan simpulan yang telah diuraikan di atas, maka saran dalam naskah akademik tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah:

1. Perlu ada keterlibatan masyarakat dalam penyusunan daerah sebagai langkah mengakomodasi aspirasi masyarakat berkaitan pembentukan perda tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Apabila telah dibentuknya peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka sebaiknya peraturan daerah tersebut ditindaklanjuti dengan pembentukan peraturan gubernur yang akan mengatur secara lebih teknis.

DAFTAR PUSTAKA

- Asshiddiqie J., dan Syafa'at MA, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Cetakan pertama, Jakarta: KONpress, 2006.
- Dikun, S. dan Arief, D., Strategi Pemecahan Masalah Luas Bangunan dan Lalu Lintas, Bahan Seminar Dampak pemanfaatan Intensitas lahan gedung tinggi/Superblok di Jakarta terhadap lalu lintas di sekitarnya, Universitas Taruma Negara bekerja sama dengan Pemerintah DKI Jakarta, 1993.
- Fence M.Wantu, *Idee Des Recht Kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan (Implementasi Dalam Proses Peradilan perdata)*, Cetakan Pertama, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2011.
- Hamid S. Attamimi dalam Yuliandri, *Asas-asas Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan yang Baik; Gagasan Pembentukan Undang-undang Berkelanjutan*, Jakarta; Raja Grafindo Persada, 2009.
- Hayatul Ismi, "Hak Atas Tanah Dalam Pengelolaan Sumber Daya Alam Mineral Dan Batubara", *Jurnal Ilmu Hukum*, Volume 4 No. 2 Februari-Juli 2014.
- J.M. Smits, *Het vertrouwensbeginsel en de contractuele gebondenheid, diss, RUL 1995*, Arnhem, 1995.
- Muhammad Hairani, *Penggunaan Jalan Umum Untuk Angkutan Hasil Pertambangan (Studi Di Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan)*, Diploma thesis, Universitas Islam Kalimantan MAB
- Murwono, D, 2003, "Perencanaan Lingkungan Transportasi", Bahan Kuliah, Magister Sistem dan Teknik Transportasi, UGM, Yogyakarta.
- Paul Scholten dalam J.J.H. Bruggink, *Refleksi Tentang Hukum*, Alih Bahasa oleh Arief Sidharta, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996.
- Reksomarnoto, H. Moerdiman. (2006). *Megapolitan Jabodetabekjur: Gagasan Sutiyoso Menjawab Tantangan dan Perkembangan Ibukota*. Jakarta: Pustaka Cerdasindo.
- Richardson, H.W, Cang-He C. Bae & Murtaza Baxamusa. (2000). *Compact Cities in Developing Countries: Assessment and Implications*. Dalam Mike Jenks & Rod Burgess (Eds) *Compact Cities : Sustainable Urban Forms for Developing Countries*. London: Spon Press.
- Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum: Sebuah Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 1996.
- Tamin, O.Z, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB, Bandung, 2000.