

**NASKAH AKADEMIK
RANCANGAN PERATURAN DAERAH
PROVINSI LAMPUNG
TENTANG
PERUBAHAN ATAS PERATURAN DAERAH NOMOR 19 TAHUN
2014 TENTANG PENGATURAN PENGGUNAAN JALAN UMUM DAN
JALAN KHUSUS UNTUK ANGKUTAN HASIL TAMBANG DAN HASIL
PERUSAHAAN PERKEBUNAN**



**PEMERINTAH PROVINSI LAMPUNG
BEKERJA SAMA DENGAN UNIVERSITAS LAMPUNG
TAHUN 2024**

HALAMAN PENGESAHAN

1. Judul : Naskah Akademik dan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Lampung tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan
2. Ketua Penulis/Peneliti
- Nama : Dr. Candra Perbawati, S.H., M.H.
- NIP : 196810051994032001
- Bidang Keahlian : Hukum Tata Negara
- Unit Kerja : Fakultas Hukum Universitas Lampung
- Alamat : Jl. Prof. Dr. Ir. Sumantri Brojonegoro, RW.No: 1, Gedong Meneng, Kec. Rajabasa, Kota Bandar Lampung, Lampung 35141
3. Sumber Anggaran : APBD Provinsi Lampung Tahun 2024

Bandar Lampung, 2024

Mengetahui,

Ketua Pushiban FH Unila

Ketua Tim

Iwan Satriawan, S.H., M.H.
NIP. 197907042010121001

Dr. Candra Perbawati, S.H., M.H.
NIP. 196810051994032001

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan kekuatan dan kemampuan bagi kami dalam menyelesaikan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Lampung tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan. Penyusunan naskah akademik ini merupakan kerjasama antara Pemerintah Daerah Provinsi Lampung dengan Pusat Studi Hukum dan Pembangunan (Pushiban) Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penanggulangan bencana telah menjadi isu krusial yang membutuhkan perhatian serius dari berbagai pihak, mulai dari pemerintah hingga masyarakat secara keseluruhan. Dalam naskah akademik ini menjelajahi berbagai aspek penting dalam penanggulangan bencana, yang diharapkan dapat memberikan wawasan mendalam dan solusi yang berharga dalam menghadapi ancaman bencana.

Kami sampaikan terimakasih kepada semua pihak yang telah berjasa dalam pengerjaan Naskah Akademik ini. Kami berharap Naskah Akademik ini dapat bermanfaat bagi masyarakat Provinsi Lampung.

....., Maret 2024

Tim Penyusun

DAFTAR ISI

| | |
|--|----|
| Halaman Pengesahan | i |
| Kata Pengantar | ii |
| Daftar Isi | iv |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Identifikasi masalah | 4 |
| C. Tujuan dan kegunaan | 5 |
| D. Metode penelitian | 6 |
| BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS | 7 |
| A. Kajian Teoritis | 7 |
| B. Kajian Asas Penyusunan Norma Peraturan Daerah | 24 |
| C. Kajian Praktik Penyelenggaraan, Kondisi dan Permasalahan | 31 |
| D. Kajian Implikasi Penerapan Peraturan Daerah | 42 |
| BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG- UNDANGAN TERKAIT | 70 |
| BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS | 69 |
| A. Landasan Filosofis | 69 |
| B. Landasan Sosiologis | 72 |
| C. Landasan Yuridis | 74 |
| BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH Jangkauan | 79 |
| A. Jangkauan | 79 |
| B. Arah Pengaturan | 79 |
| C. Ruang Lingkup Materi Muatan | 80 |

| | |
|-----------------------------|----|
| BAB VI PENUTUP | 85 |
| A. Simpulan | 85 |
| B. Saran | 86 |
| | |
| DAFTAR PUSTAKA | 88 |

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

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 1945.² 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.³

Sejalan dengan semangat otonomi daerah, pemerintah Provinsi Lampung memiliki wewenang dalam menetapkan kebijakan dan program untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat serta kemajuan daerah. Transportasi, khususnya lalu lintas dan angkutan

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

² Bagian menimbang huruf a UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

³ Bagian menimbang huruf b UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

jalan memiliki peran yang sangat penting dalam pembangunan daerah, sebagai penggerak utama pembangunan. Fungsi transportasi ini sangat vital dalam menjaga keterhubungan antarwilayah di Indonesia, yang terdiri dari ribuan pulau.

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. Hal ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air bahkan dari dan ke luar negeri. Selain itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi tetapi belum berkembang sebagai upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.⁴

Menyadari peran transportasi melalui jalan umum maka harus ada yang namanya penataan dalam satu sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan masyarakat. Demikian juga dalam pengangkutan darat khususnya yang melalui jalan umum, maka lalu lintas dan angkutan jalan pun harus ditata sehingga sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar dan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

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, 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

⁴ Muhammad Hairani. 2020. *“Penggunaan Jalan Umum Untuk Angkutan Hasil Pertambangan (Studi Di Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan)”*. Diploma thesis, Universitas Islam Kalimantan MAB, hlm. 2

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.

Pemerintah Provinsi sesuai dengan kewenangannya harus berperan maksimal dalam menciptakan ketertiban, keselamatan, dan kelancaran Lalu Lintas di jalan. Namun di sisi lain, tradisi yang terlanjur terbangun dalam aktifitas kegiatan kemasyarakatan selama ini dengan menggunakan jalan umum sebagai sarana, perlu mendapat perhatian dan diarahkan agar tidak mengganggu kepentingan umum lainnya khususnya Pengguna Jalan untuk berlalu lintas. Oleh karena itu diperlukan keterlibatan Pemerintah Daerah untuk mengarahkan agar kegiatan kemasyarakatan tetap terjaga dan tidak mengganggu penggunaan untuk kepentingan masyarakat umum lainnya.

Berdasarkan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah sebagai penyelenggara jalan umum wajib mengusahakan agar jalan dapat digunakan sebesar-besar kemakmuran rakyat, terutama untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, dengan mengusahakan agar biaya umum perjalanan menjadi serendah-rendahnya. Salah satunya yang berkaitan dengan kegiatan perkebunan dan pertambangan.⁵ Oleh karena itu kegiatan perkebunan dan pertambangan yang menggunakan sarana dan prasana umum seperti penggunaan jalan membutuhkan pengaturan baik jalan yang merupakan kewenangan pemerintah pusat maupun jalan yang menjadi kewenangan pemerintah provinsi, kota/kabupaten sehingga batas kewenangan tersebut tidak terjadi tumpang tindih antara kewenangan pemerintah pusat dengan kewenangan pemerintah daerah.

⁵ Tommy Putra Armada. 2014. “Analisa Ekonomi Perbaikan Jalan Palembang – Betung Kab. Banyuasin Terhadap Nilai Kerugian Akibat Kemacetan”. Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan, Vol. 2 No. 3, hlm. 5-6

Memperhatikan persoalan tersebut di atas, maka dalam upaya mengoptimalkan penggunaan jalan sesuai peruntukannya untuk lalu lintas, Pemerintah Daerah Provinsi Lampung sebagai penyelenggara jalan sesuai kewenangannya, sudah memiliki peraturan tentang hal ini yang dituangkan menjadi Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 Tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang Dan Hasil Perusahaan Perkebunan. Meskipun begitu, masih ada beberapa masalah yang belum diselesaikan oleh perda tersebut. Maka dari itu, Provinsi Lampung menginisiasi pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Lampung tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan.

Peraturan daerah yang akan disusun ini, secara yuridis untuk memberikan kepastian hukum dan kemanfaatan hukum bagi Pemerintah Provinsi Lampung dan warga masyarakat Provinsi Lampung. Kepastian hukum menjadi tumpuan penyelenggaraan pemerintahan yang baik dengan memberikan kemanfaatan yang besar bagi kemakmuran rakyat. Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan di atas, untuk lebih memberi kejelasan dan kepastian hukum dibutuhkan Peraturan Daerah tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan sebagai landasan dan pijakan hukum bagi Pemerintahan Daerah Provinsi Lampung.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, dapat diketahui permasalahan yang ada di Provinsi Lampung berkaitan dengan urgensi penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Lampung tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum Dan

Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan ini dapat dibagi sebagai berikut:

1. Mengapa Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Lampung tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan diperlukan?
2. Apa yang menjadi pertimbangan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Lampung tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan?
3. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Lampung tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan?

C. Tujuan dan Kegunaan

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

1. Merumuskan permasalahan hukum yang dihadapi sebagai alasan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan di Provinsi Lampung sebagai dasar hukum penyelesaian atau solusi dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Merumuskan pertimbangan landasan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Lampung tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan

Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan.

3. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Lampung tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan.

D. Metode Penelitian

Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Lampung tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan ini menggunakan metode penelitian hukum normatif (*dogmatic legal research*) yang dilakukan dengan studi pustaka yang menelaah (terutama) bahan hukum primer yang berupa Peraturan Perundang-undangan, putusan pengadilan, perjanjian, kontrak, atau dokumen hukum lainnya, serta hasil penelitian, hasil pengkajian, dan referensi lainnya berkaitan dengan permasalahan yang dibahas. Selain itu naskah akademik ini akan dilengkapi dengan FGD (*focus group discussion*) bersama *stakeholder* terkait dalam pembahasan internal bersama pemerintah daerah sebelum draft diajukan untuk dibahas bersama di DPRD Provinsi Lampung.

BAB II

KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIS EMPIRIS

A. Kajian Teoritis

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Secara normatif sebagaimana termuat dalam ketentuan umum UU Nomor 22 Tahun 2009, pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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.

Secara harafiah, istilah lalu lintas dapat diartikan sebagai gerak (bolak-balik) manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan sarana jalan umum.⁶ Lalu lintas di Indonesia semakin hari semakin maju. Kemajuan ini berkembang pesat karena seiring dengan kemajuan dalam berbagai kehidupan, penambahan jumlah kendaraan yang tidak seimbang dengan perkembangan sektor lainnya seperti penambahan jumlah penduduk, ruas jalan atau volume jalan, pengembangan lingkungan seperti pertokoan, industri dan pertanian sehingga fungsi lalu lintas dianggap sangat penting terhadap kehidupan kita, di mana jika terjadi gangguan akan mempengaruhi mobilitas masyarakat yang memiliki kepentingan dan keperluan yang beragam.⁷

Fungsi lalu lintas dapat disamakan dengan peredaran darah dalam tubuh kita, kesehatan kita tergantung dari kesempurnaan saluran-saluran darah dalam menjalankan fungsinya, demikian juga halnya dengan lalu lintas. Kelancaran lalu lintas akan membawa pula kelancaran dalam segala usaha, sebaliknya apabila tidak berjalan secara lancar pengaruhnya akan dialami dalam seluruh lapisan

⁶ Abubakar Iskandar, *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib* (Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996).

⁷ Satrio Nur Hadi & Tahura Malagano, "Analisis Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Mewujudkan Kesadaran Hukum BERlalu Lintas (Penelitian di Polres Pesawaran)", *Jurnal Kepastian Hukum dan Keadilan*, Volume 2 Nomor 1, Desember 2020.

kehidupan masyarakat. Keamanan dan kelancaran lalu lintas dapat menjamin kesejahteraan bagi rakyat dan negara, sebaliknya lalu lintas tidak lancar akan membawa kesulitan bagi masyarakat.⁸

Kelancaran berlalu lintas menjadi dambaan dari setiap pengguna jalan, dalam pengertian selama berlalu lintas tidak dihadapkan pada hambatan-hambatan baik yang berupa kepadatan lalu lintas yang mengarah pada kemacetan atau berupa kondisi ketidaklaikan fungsi jalan.

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menghendaki adanya keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam aktivitas lalu lintas dan angkutan jalan, sedangkan di sisi lain diharapkan UU ini berkontribusi pada perkembangan pembangunan perekonomian dan kesejahteraan umum serta memperkuat integrasi nasional. Terciptanya keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran (Kamseltibcar) berlalu lintas merupakan tujuan antara (transitional goal) dalam rangka terwujudnya tujuan akhir (final goal). Tujuan akhir yang diharapkan dapat diwujudkan yaitu:⁹

- a. mendorong perekonomian nasional. Artinya terciptanya Kamseltibcar lalu lintas diharapkan arus pengangkutan dan distribusi barang atau produk industri berlangsung dengan aman, selamat, tertib, dan lancar sehingga aktivitas perekonomian baik di lokasi proses produksi dilakukan maupun di lokasi perdagangan produksi terus berkembang;
- b. memajukan kesejahteraan umum atau masyarakat baik secara materiil maupun immateriil. Secara materiil, kesejahteraan masyarakat berupa pemenuhan kebutuhan pokok terutama sandang, papan, dan pangan. Pemenuhan kebutuhan pokok dapat diupayakan jika barang kebutuhan pokok dalam jumlah yang cukup dapat terdistribusi dan sampai ke tangan masyarakat. Secara immateriil, kesejahteraan berupa perasaan aman dan selamat khususnya selama berlalu lintas. Masyarakat tidak dihadapkan pada "image" lalu lintas yang diwarnai dengan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka parah atau meninggal

⁸ Hariandja. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta: PT. Airlangga, 2002, hlm. 16

⁹ Nurhasan Ismail, "Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Meminimalisir Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas", *Journal of Indonesia Road Safety*, Vol.1, No.1, April 2018, hlm. 17-29

dunia. Perasaan aman dan selamat tercipta jika jalan dengan lalu lintasnya tidak menjadi "killing field";

- c. memperkuat ikatan persatuan bangsa, dalam pengertian bahwa lalu lintas dan angkutan jalan yang berlangsung dengan kamseltibcar akan berpengaruh pada tingkat mobilitas penduduk antar wilayah semakin tinggi. Mobilitas yang tinggi akan menciptakan interaksi sosial antar etnis atau kelompok masyarakat yang berasal dari wilayah yang berbeda akan berlangsung dengan baik. Kondisi sosial demikian tentu secara potensial akan membangun ikatan sosial sebagai satu bangsa yang semakin kuat.

Perkembangan teknologi dan laju pertumbuhan penduduk yang begitu besar, menjadikan bertambah pula jumlah kendaraan yang ada di Indonesia. Kecelakaan yang disebabkan oleh pelanggaran lalu lintas ini menjadi sebuah permasalahan tersendiri di Indonesia. Selain menyebabkan kemacetan, pelanggaran peraturan lalu lintas juga merupakan salah satu penyumbang terbesar terhadap jumlah kematian penduduk di setiap wilayah di Indonesia. Selain itu, tidak dapat dipungkiri juga bahwa pelanggaran lalu lintas yang dapat menimbulkan kecelakaan telah mengakibatkan kerugian bagi negara.¹⁰

Hasil penelitian dari Dwi Wahyono dkk di Kabupaten Semarang, bahwa permasalahan lalu lintas di Kabupaten Semarang dikarenakan hambatan dan masalah yang bersifat teknis maupun non-teknis. Hambatan teknis yang dominan adalah terjadinya defisiensi keselamatan infrastruktur jalan yang berdampak terhadap geometrik jalan. Pengguna kendaraan berat angkutan barang yang melakukan overloading dan overdimension dapat mempercepat laju kerusakan jalan dan mengganggu jarak pandang pengemudi yang berdampak terhadap peluang terjadinya kecelakaan berkendara. Hambatan non-teknis adalah pertumbuhan tata guna lahan di sekitar jalan nasional tidak terkendali yang dapat mengganggu fungsi dan manfaat jalan sehingga sulit menentukan kepastian tingkat pelayanan jalan.¹¹

¹⁰ Denico Doly, "Penegakan Hukum Terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: Tantangan dan Prospek", Kajian Vol.20 No.3 September 2015.

¹¹ Dwi Wahyono, dkk, "Implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan menjadi bentuk pelayanan publik yang menjadi tanggung jawab pemerintah dan pemerintah daerah. Salah satu upaya untuk memajukan daerah di era otonomi daerah adalah dengan mengoptimalkan penyelenggaraan urusan yang menjadi lingkup kewenangan daerah.

2. Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan yang memungkinkan perpindahan barang dan atau manusia dari suatu tempat ke tempat lain. Setiap transportasi mengakibatkan terjadinya perpindahan dan pergerakan yang berarti terjadi lalu lintas. Morlock mendefinisikan transportasi sebagai suatu bagian integral dari fungsi masyarakat, karena menunjukkan hubungan yang erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari aktifitas produksi, hiburan, barang-barang, serta barang yang tersedia untuk konsumsi.¹² Lebih lanjut, ia juga mendefinisikan Transportasi sebagai suatu proses kegiatan berpindahnya barang dan manusia dari satu tempat ke tempat yang lain.¹³ Hal ini sesuai dengan pendapat Nasution yang menyatakan bahwa transportasi adalah suatu alat yang digunakan untuk mencapai tujuan dan bukan suatu tujuan untuk mengatasi perbedaan jarak dan waktu.¹⁴

Bowersox perpindahan manusia atau barang ke tempat dimana barang dan manusia tersebut akan dibutuhkan.¹⁵ Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (movement) dan secara fisik mengubah tempat dari barang dan penumpang ke tempat lain.¹⁶ Lebih lanjut, suatu transportasi dikatakan dengan baik apabila waktu perjalanan cukup cepat dan tidak mengalami kecelakaan, frekuensi pelayanan cukup, serta aman (bebas dari kemungkinan kecelakaan) dan kondisi pelayanan yang nyaman.¹⁷ Berdasarkan definisi-definisi tersebut, dapat diartikan bahwa transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan barang

dan Angkutan Jalan (Studi tentang Penertiban Lalu Lintas di Wilayah Jawa Tengah), Audi Et AP: Jurnal Penelitian Hukum, 01 (01), 2022:68-77

¹² Morlock, Edward K..1985. *"Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi"*. Erlangga, Jakarta

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Nasution M N. 1996. *"Manajemen Transportasi. Jakarta"*: Ghalia Indonesia

¹⁵ Bowersox, D. J. 1981. *"Introduction to Transportation"*. New York: Macmillan.

¹⁶ Salim, Abbas. 2000. *"Manajemen Transportasi"*. Jakarta : Rajagrafindo Persada

¹⁷ Miro, Fidel. 2004. *"Perencanaan Transportasi"*, Jakarta. Erlangga.

atau manusia dari satu tempat ke tempat yang lain dengan atau tanpa menggunakan alat pemindah.

Transportasi merupakan salah satu fasilitas bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang serta transportasi dapat meningkatkan aksesibilitas atau hubungan suatu daerah karena aksesibilitas sering dikaitkan dengan daerah. Untuk membangun suatu pedesaan keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat terpisahkan dalam suatu program pembangunan. Kelangsungan proses produksi yang efisien, investasi dan perkembangan teknologi serta terciptanya pasar dan nilai selalu didukung oleh sistem transportasi yang baik. Transportasi faktor yang sangat penting dan strategis untuk dikembangkan, diantaranya adalah untuk melayani angkutan barang dan manusia dari satu daerah ke daerah lainnya dan menunjang pengembangan kegiatan-kegiatan sektor lain untuk meningkatkan pembangunan nasional di Indonesia

Transportasi yang baik akan berperan penting dalam perkembangan wilayah terutama dalam aksesibilitas, adapun yang dimaksud dengan aksesibilitas adalah kemudahan dan kemampuan suatu wilayah atau ruang untuk diakses atau dijangkau oleh pihak dari luar daerah tersebut baik secara langsung maupun tidak langsung. Mudahnaya suatu lokasi dihubungkan dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak diatasnya. Pembangunan pedesaan semakin lambat dan terhambat karena kurangnya sarana transportasi yang ada.¹⁸

Indonesia memiliki berbagai jenis transportasi, baik itu darat, laut, maupun udara. Apabila transportasi tidak ditangani dengan benar, dapat dipastikan akan dapat mempengaruhi pemerataan dan pengembangan disektor pembangunan, serta hasilnya pun tidak dapat dirasakan secara optimal oleh seluruh masyarakat.

Transportasi memiliki fungsi yang dapat memberikan manfaat bagi kesejahteraan masyarakat. Gunardo membagi fungsi transportasi menjadi dua, yaitu fungsi ekonomis dan non-ekonomis.¹⁹ Fungsi ekonomi diantaranya adalah:

¹⁸ Hensi, Margaretta. 2000. "*Pembangunan Pedesaan*", Jakarta : Gramedia.

¹⁹ Gunardo, 2014. "*Geografi Transportasi*", Yogyakarta. Ombak

- 1) meningkatkan pendapatan nasional dan distribusi merata penduduk Indonesia;
- 2) meningkatkan jenis dan jumlah barang dan jasa untuk konsumen;
- 3) mengembangkan industri nasional untuk menambah devisa negara;
- 4) menciptakan dan memelihara tingkatan peluang pekerjaan; dan
- 5) membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal.

Sedangkan fungsi transportasi non-ekonomis adalah:

- 1) sebagai sarana mempertinggi integritas bangsa;
- 2) menciptakan dan meningkatkan standar hidup masyarakat;
- 3) meningkatkan ketahanan dan keamanan negara; dan
- 4) sebagai sarana penunjang dan pemercepat pembangunan.

Menurut Ofyar Z. Tamin transportasi diselenggarakan dengan tujuan:²⁰

1. Mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur.
2. Memadukan transportasi lainnya dalam suatu kesatuan sistem transportasi nasional.
3. Menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan untuk menunjang pemerataan pertumbuhan dan stabilitas serta sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan sosial.

Menurut Soesilo transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:²¹

1. Penghematan biaya operasi

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

²⁰ Ofyar Z. Tamin. 2000. *“Perencanaan dan Pemodelan Transportasi”*, Bandung : Institut Teknologi Bandung.

²¹ Soesilo, Nining I. 1999. *“Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota”*. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia

per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu.

2. Penghematan waktu

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

3. Pengurangan kecelakaan

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

4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi

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

angkutan. Tambahan output dari kegiatan 21 produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut

5. Manfaat tidak langsung

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

Dalam transportasi terdapat istilah sistem transporatsi yang didalamnya mencakup berbagai unsur yang mencakup ruang untuk bergerak (jalan), tempat awal/akhir pergerakan (terminal), alat yang bergerak (alat angkut/ kendaraan dalam bentuk apapun), dan pengelolaan yaitu yang mengkoordinasikan ketiga unsur sebelumnya.²²

Sistem transportasi dapat diartikan sebagai berikut, sistem yaitu satu kesatuan, unit , atau integritas yang bersifat komprehensif yang terdiri dari komponenkomponen yang saling mendukung dan bekerjasama mengintegrasikan sistem tersebut. Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai suatu usaha memindahkan, atau penggerakan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan untuk keperluan tertentu pula. Sistem transportasi juga dapat diartikan sebagai suatu kesatuan dari komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan pelayanan jasa transportasi yang melayani wilayah mulai dari tingkat lokal (desa dan kota) sampai ke tingkat nasional dan internasional.²³

Papacostas mengatakan bahwa di dalam sistem transportasi dapat digolongkan ke dalam empat kategori besar, yaitu:²⁴

1. Transportasi Darat:
 - a. Jalan Raya;
 - b. Jalan Kereta Api.

²² Wahyu Desga, et. Al. 2016. "*Pemodelan Bangkitan Perjalanan Di Nagari Siguntur*", Nagari Barung-Barung Belantai dan Nagari Nanggalo Kecamatan Koto Xi Tarusan Kabupaten Pesisir Selatan, Padang : Universitas Bung Hatta.

²³ Miro, Fidel. 2012. "*Pengantar Sistem Transportasi*". Jakarta: Penerbit Erlangga.

²⁴ Papacostas. 1987. "Fundamentals of transportation Engineering". Practice Hall.USA <http://ejournal.uajy.ac.id/7732/3/TA213706.pdf>

2. Transportasi Udara
 - a. Domestik;
 - b. Internasional.
3. Transportasi Air
 - a. Pedalaman
 - b. Pesisir Pantai
 - c. Laut
4. Transportasi dalam Pipa Darat dan Laut
 - a. Minyak;
 - b. Gas.

Karena begitu pentingnya transportasi bagi kehidupan manusia, maka perlu dilakukan pengelolaan atau manajemen transportasi yang baik. Pada umumnya, manajemen transportasi menghadapi tiga tugas utama:

1. Menyusun rencana dan program untuk mencapai tujuan dan misi organisasi secara keseluruhan.
2. Meningkatkan produktivitas dan kinerja perusahaan.
3. Mengoperasikan angkutan secara garis besar.

Manajemen transportasi dapat ditinjau dari dua sisi yaitu:

1. Manajemen transportasi dalam industri atau perusahaan.
2. Manajemen transportasi dalam masyarakat (public transport).

Manajemen transportasi dibutuhkan karena :

1. Transportasi merupakan sesuatu yang sangat dibutuhkan oleh setiap manusia sebagaimana makan pakaian dan tempat tinggal
2. Kebutuhan manusia dan barang terhadap transportasi berbeda beda.
3. Ketersediaan alat angkut sangat variatif dari yang berkapasitas kecil-besar, lambat-cepat, murah-mahal, dan sebagainya.
4. Transportasi sebagai mata rantai ekonomi.
5. Teknologi.

Tugas utama manajemen transportasi diantaranya adalah :

1. Menyusun rencana dan program untuk mencapai tujuan dan misi organisasi secara keseluruhan.
2. Meningkatkan produktivitas dan kinerja perusahaan.
3. Mengoperasikan angkutan secara garis besar.

3. Penyelenggaraan Jalan

Undang- Undang Jalan dan Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan jalan sebagai:

“Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel”

Sesuai dengan definisi jalan tersebut, berkaitan dengan penggunaan jalan, maka pada prinsipnya fungsi jalan adalah diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Sehingga jalan sebagai bagian prasarana transportasi merupakan salah satu fasilitas umum (publik) yang dipergunakan bagi kepentingan umum.

Arti kepentingan umum secara teori adalah kepentingan yang dapat diakses banyak orang tanpa persyaratan tertentu. Seperti kepentingan umum pembangunan jalan raya yang dapat dilalui setiap orang.²⁵ Kepentingan umum merupakan sebuah kepentingan yang berkaitan dengan seluruh elemen masyarakat dengan tidak memandang golongan, suku, agama serta status sosial dan sebagainya. Selanjutnya Pasal 1 angka 6 UU Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, yaitu kepentingan umum adalah kepentingan bangsa, negara, dan masyarakat yang harus diwujudkan oleh pemerintah dan digunakan sebesar- besarnya untuk kemakmuran rakyat. Berdasarkan UU Nomor 2 Tahun 2012 tersebut (Pasal 10), salah satu lingkup kegiatan pembangunan untuk kepentingan umum adalah pembangunan jalan umum, jalan tol, terowongan, jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api.

Jalan sendiri dapat diartikan sebagai jalur – jalur tanah di atas permukaan bumi yang dibuat oleh manusia dengan bentuk, ukuran – ukuran dan jenis konstruksinya, sehingga dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang dari suatu tempat ketempat lainnya dengan mudah dan cepat. Jalan dalam arti yang luas adalah sepias ruang baik di daratan maupun di atas permukaan air atau diudara yang

²⁵ Baihaqi. 2014. “Landasan Yuridis Terhadap Aturan hukum tentang Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum”. Jurnal Ilmiah Peuradeun, Vol 2, no 2, hlm. 133

khusus, patut dan dipergunakan untuk perhubungan lalu lintas antara tempat dipermukaan bumi.²⁶

Berhubungan dengan hal tersebut, Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menegaskan bahwa Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat. Peran jalan selanjutnya adalah sebagai prasarana distribusi barang dan jasa yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.

Undang-Undang tersebut menyebutkan bahwa lingkup pengaturan jalan mencakup penyelenggaraan jalan umum yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan. Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan pemerintahan negara mempunyai kewenangan dalam penyelenggaraan jalan. Wewenang Pemerintah dalam penyelenggaraan jalan dapat dilimpahkan dan/atau diserahkan kepada instansi-instansi di daerah atau diserahkan kepada badan usaha. Pelimpahan dan/atau penyerahan wewenang penyelenggaraan jalan tersebut tidak melepas tanggung jawab pemerintah atas penyelenggaraan jalan.

Lebih lanjut, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, bahwa Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah sebagai penyelenggara jalan umum wajib mengusahakan agar jalan dapat digunakan sebesar-besar kemakmuran rakyat, terutama untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, dengan mengusahakan agar biaya umum perjalanan menjadi serendah-rendahnya. Penyelenggara jalan umum wajib mendorong ke arah terwujudnya keseimbangan antar-daerah. Selanjutnya dalam usaha mewujudkan pelayanan jasa distribusi yang seimbang, penyelenggara jalan umum wajib memperhatikan bahwa jalan merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan. Sebagai salah satu prasarana di dalam sistem transportasi, perlu diusahakan agar jalan dapat melayani dengan lancar arus distribusi barang atau jasa yang bermula dari lokasi sumber/asal dan menerus sampai konsumen akhir, termasuk pelayanan jasa angkutan sebagai bagian yang tak

²⁶ Supriadi, Asep. 2014. *“Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia”*. Bandung: Alumni, hlm. 63

dapat dipisahkan. Gangguan atau ketidaklancaran arus barang/jasa pada salah satu ruas jalan, akan berakibat pula gangguan pada jasa distribusi.²⁷

Penyelenggaraan jalan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan juga mempunyai hubungan saling melengkapi dengan peraturan perundang-undangan lainnya, terutama Undang-Undang yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang Jalan dan Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki keterkaitan yang sangat erat satu dengan lainnya dalam hal ini mengatur segala hal yang terkait dengan pemanfaatan jalan.

Berkaitan dengan pembinaan dan penyelenggaraan lalu lintas jalan, bahwa pembinaan dan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Pemerintah sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:²⁸

- a. Jurusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Adapun tujuan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut adalah dalam rangka terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar guna menjamin kepastian hukum dan kepentingan umum masyarakat.

²⁷ Imam Koeswahyono. 2008. *“Melacak Dasar Konstitusional Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Pembangunan Bagi Umum”*. Jurnal Konstitusi PPK-FH Univ. Brawijaya Vol 1, No. 1, hlm. 34-36

²⁸ Fendri Gunawan. 2020. *“Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kendaraan Angkutan Barang Di Kota Pekanbaru Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009”*, MIZAN: Journal of Islamic Law FAI Universitas Ibn Khaldun Bogor Vol. 4 No. 2, hlm. 218

4. Pemanfaatan dan Fungsi Jalan

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menegaskan bahwa Jalan sesuai dengan peruntukannya terdiri atas jalan umum dan jalan khusus. Pasal 1 angka 5 menyebutkan bahwa Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Sedangkan Jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.²⁹ Sesuai Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tersebut secara tegas menyatakan bahwa fungsi jalan yang menjadi kewenangan dan diselenggarakan oleh Pemerintah adalah diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Penegasan fungsi jalan untuk lalu lintas umum tersebut juga sejalan dengan definisi dari jalan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1, yaitu Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.³⁰

Secara hirarki, jalan dapat dibedakan menjadi:³¹

- a. Jalan arteri adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
- b. Jalan kolektor adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. - Jalan lokal adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
- c. Jalan lingkungan adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan

²⁹ Maya Agung Kusmagi. 2010. “*Selamat Berkendara di Jalan Raya*”. Cetakan 1. Raih Asa Sukses Swadaya Group. Jakarta, hlm. 35.

³⁰ *Ibid.*

³¹ Bandingkan, M. Nurul Huda M. 2015. “*Aplikasi Sig Untuk Penentuan Hirarki Klasifikasi Fungsi Jalan Dan Tingkat Pelayanan (Level Of Service) Ruas Jalan Terhadap Pengembangan Potensi Pariwisata Di Kabupaten Rembang*”, Jurnal Geo Image 4, hlm. 57-59

jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Selanjutnya, Jalan menurut statusnya (Pasal 9 Undang-Undang Jalan), dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa, sebagai berikut:

- a. Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
- b. Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/ kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
- c. Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada ayat (2) dan ayat (3), yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
- d. Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota; dan
- e. Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar-permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Pasal 22 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur tentang persyaratan layak fungsi jalan baik secara teknis dan administrative sebagai berikut:

- a. Jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi Jalan secara teknis dan administratif.
- b. Penyelenggara Jalan wajib melaksanakan uji kelaikan fungsi Jalan sebelum pengoperasian Jalan.
- c. Penyelenggara Jalan wajib melakukan uji kelaikan fungsi Jalan pada Jalan yang sudah beroperasi secara berkala dalam jangka

waktu paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan.

- d. Uji kelaikan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) dilakukan oleh tim uji laik fungsi Jalan yang dibentuk oleh penyelenggara Jalan.
- e. Tim uji laik fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas unsur penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- f. Hasil uji kelaikan fungsi Jalan wajib dipublikasikan dan ditindaklanjuti oleh penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- g. Uji kelaikan fungsi Jalan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian-bagian jalan menurut PP No.34 Tahun 2006 tentang Jalan mencakup ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan yang dapat dijelaskan sebagai berikut:³²

- a. Ruang Manfaat Jalan. Ruang milik jalan (*right of way*) adalah sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan yang masih menjadi bagian dari ruang milik jalan yang dibatasi oleh tanda batas ruang milik jalan yang dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan perluasan keamanan penggunaan jalan antara lain untuk keperluan pelebaran ruang manfaat jalan pada masa yang akan datang. Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamannya. Pemerintah perlu mengupayakan pengendalian dan pembatasan pemanfaatan ruang di sepanjang jalan, terutama jalan arteri primer, agar tidak mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas.
- b. Ruang Milik Jalan. Ruang manfaat jalan adalah suatu ruang yang dimanfaatkan untuk konstruksi jalan dan terdiri atas badan jalan, saluran tepi jalan, ruang utilitas jalan, serta ambang pengamannya. Badan jalan meliputi jalur lalu lintas,

³² Andrew, R.Cecil. 2011. "Penegakan Hukum Lalu-Lintas". Nuansa, Cetakan I, Agustus, hlm. 27.

dengan atau tanpa jalur pemisah dan bahu jalan, termasuk jalur pejalan kaki. Ambang pengaman jalan terletak di bagian paling luar, dari ruang manfaat jalan, dan dimaksudkan untuk mengamankan bangunan jalan.

- c. Ruang Pengawasan Jalan. Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu yang terletak di luar ruang milik jalan yang penggunaannya diawasi oleh penyelenggara jalan agar tidak mengganggu pandangan pengemudi, konstruksi bangunan jalan apabila ruang milik jalan tidak cukup luas, dan tidak mengganggu fungsi jalan. Terganggunya fungsi jalan disebabkan oleh pemanfaatan ruang pengawasan jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya.

Pengaturan pemanfaatan dan penggunaan bagian-bagian jalan bertujuan untuk pengamanan fungsi jalan, menjamin kelancaran dan keselamatan pengguna jalan, dan keamanan konstruksi. Pemanfaatan ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan selain peruntukannya meliputi bangunan dan jaringan utilitas, iklan, media informasi, bangun-bangunan, dan bangunan gedung di dalam ruang milik jalan, penggunaan ruang manfaat jalan yang memerlukan perlakuan khusus terhadap konstruksi jalan dan jembatan berupa muatan dan kendaraan dengan dimensi, muatan sumbu terberat dan/atau beban total melebihi standar dan Penggunaan ruang pengawasan jalan yang tidak mengganggu keselamatan pengguna jalan dan keamanan konstruksi jalan.³³

5. Pembentukan Peraturan Daerah dalam Kerangka Otonomi

Otonomi daerah yang merupakan prinsip dasar penyelenggaraan pemerintahan daerah berdasarkan otonomi. Istilah otonomi berasal dari bahasa Yunani, *autonomos/autonomia*, yang berarti peraturan sendiri (*self-ruling*). Merujuk pada dua kata tersebut, maka secara sederhana otonomi dapat diartikan sebagai peraturan yang dibuat oleh satu entitas (pemerintahan sendiri). Otonomi daerah yaitu hak, wewenang, dan kewajiban daerah untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pada tingkat yag

³³ Kusmagi Agung Maya, *Op. cit*, hlm. 45

terendah Otonomi Daerah mengaju pada perwujudan *free will* yang melekat pada diri-diri manusia sebagai satu anugerah paling berharga dari Tuhan.³⁴

Clarke dan Stewart³⁵ menempatkan otonomi sebagai salah satu bentuk model hubungan antara pusat dan daerah dengan menggunakan istilah *the relative autonomy model* di samping *the agency model* dan *the interaction model*. Perbedaan yang menjadi titik tekan *the autonomy model* adalah diberikannya kebebasan yang cukup besar kepada pemerintah daerah dengan tetap menghormati eksistensi pemerintah pusat.

Keberadaan otonomi daerah tidak terlepas dari konsepsi desentralisasi, dekonsentrasi, serta tugas pembantuan. Ketiganya merupakan asas yang berbeda namun saling melengkapi sesuai dengan desain hukum yang ada, sehingga ketiganya seringkali ditemukan dalam praktik penyelenggaraan otonomi daerah secara bersamaan. Salah satu bentuk pelaksanaan otonomi yaitu melalui pembentukan peraturan daerah.

Proses pembentukan peraturan daerah (Perda) diatur dalam Pasal 236 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dalam pasal tersebut ditentukan bahwa:

- (1) Untuk menyelenggarakan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantu, Daerah membentuk Perda.
- (2) Perda sebagaimana dimaksud ayat (1) dibentuk oleh DPRD dengan persetujuan bersama kepala Daerah.
- (3) Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat materi muatan:
 - a. Penyelenggaraan Otonomi Daerah dan Tugas materi muatan;
 - b. Penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.
- (4) Selain materi muatan sebagaimana dimaksud ayat (3) Perda dapat memuat materi muatan lokal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 237 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah:

³⁴ Rudy. 2012. "*Hukum Pemerintahan Daerah Perspektif Konstitusionalisme Indonesia*". Bandar Lampung: Indepth Publishing. hlm. 23

³⁵ Clarke dan Stewart dalam Ni'matul Huda. 2012. "*Hukum Pemerintahan Daerah*". Bandung: Nusamedia, hlm. 12.

- (1) Asas pembentukan dan materi muatan Perda berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan dan asas hukum yang tumbuh dan berkembang dalam masyarakat sepanjang tidak bertentangan dengan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- (2) Pembentukan Perda mencakup tahapan perencanaan, penyusunan, pembahasan, penetapan, dan pengundangan yang berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Masyarakat berhak memberikan masukan secara lisan dan/atau tertulis dalam pembentukan Perda.
- (4) Pembentukan Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan secara efektif dan efisien.

Ketentuan Pasal 236 dan 237 tersebut menjadi landasan penting bagi pemerintah daerah untuk merumuskan rancangan peraturan daerah secara umum.

B. Kajian Asas Penyusunan Norma Peraturan Daerah

Setiap masyarakat selalu mempunyai *rechtsidee* yakni apa yang masyarakat harapkan dari hukum, misalnya hukum diharapkan untuk menjamin adanya keadilan, kemanfaatan dan ketertiban maupun kesejahteraan. Cita hukum atau *rechtsidee* tumbuh dalam sistem nilai masyarakat tentang baik dan buruk, pandangan mereka mengenai hubungan individual dan kemasyarakatan dan lain sebagainya termasuk pandangan tentang dunia gaib. Semua ini bersifat filosofis, artinya menyangkut pandangan mengenai inti atau hakikat sesuatu. Hukum diharapkan mencerminkan sistem nilai baik sebagai sarana yang melindungi nilai-nilai maupun sebagai sarana mewujudkannya dalam tingkah laku masyarakat.³⁶

Menurut Rudolf Stammler, cita hukum adalah konstruksi pikiran yang merupakan keharusan untuk mengarahkan hukum pada cita-cita yang diinginkan masyarakat. Selanjutnya Gustav Radbruch seorang ahli filsafat hukum seperti Stammler dari aliran Neo-Kantian menyatakan bahwa cita hukum berfungsi sebagai tolak

³⁶ Bagir Manan. 1992. "Dasar-dasar Perundang-undangan Indonesia". Jakarta: IN-HILL-Co, hlm. 17

ukur yang bersifat regulatif dan konstruktif. Tanpa cita hukum, hukum akan kehilangan maknanya.³⁷

Dalam pembentukan peraturan perundang-undangan proses terwujudnya nilai-nilai yang terkandung cita hukum ke dalam norma hukum tergantung pada tingkat kesadaran dan penghayatan akan nilai-nilai tersebut oleh para pembentuk peraturan perundang-undangan. Tiadanya kesadaran akan nilai-nilai tersebut dapat terjadi kesenjangan antara cita hukum dan norma hukum yang dibuat. Salah satu bentuk pengejawantahan cita hukum adalah melalui asas-asas hukum yang lebih lanjut akan menjadi batu uji bagi peraturan perundang-undangan.

Peraturan daerah sebagai salah satu jenis peraturan perundang-undangan dalam pembentukannya tidak luput dari asas formal dan material. Apalagi substansinya merupakan norma sentral dalam mewujudkan secara lebih konkret isi otonomi di suatu daerah. Untuk mendapatkan kualitas peraturan daerah yang seperti itu, maka dalam pembentukannya harus didasarkan pada beberapa asas.

Asas (*Beginzel* atau *principe*: Bahasa Belanda atau *principle* Bahasa Inggris) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) didefinisikan sebagai (1) dasar hukum, (2) dasar; dan (3) cita-cita.³⁸ Adapun prinsip dalam kamus Bahasa Indonesia kontemporer diartikan sebagai dasar yang berupa kebenaran yang menjadi pokok berpikir atau bertindak,³⁹ merupakan adaptasi istilah asing *principle* (Bahasa Inggris) dan oleh Hornby sebagaimana dikutip Rusli Effendi dkk didefinisikan sebagai *basic truth* atau *general law of cause and effect*.⁴⁰ Black's Law Dictionary mengartikan *principle* sebagai *a fundamental truth or doctrinal, as of law: a comprehensive rule of doctrine which furnishes a basic or origin for other; a settled rule of action, procedure, or determination*.⁴¹

³⁷ Esmi Warasih, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011, hlm. 39.

³⁸ Tim Penyusun. 2002. "*Kamus Besar Bahasa Indonesia*". Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 2002, hlm. 52.

³⁹ Peter Salim dan Yenny Salim. 1991. "*Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*". Jakarta: Modern English Press, hlm. 97.

⁴⁰ Rusli Effendi, et. al. 1991. "*Teori Hukum*". Makassar: Hasanuddin University Press, hlm. 28.

⁴¹ Henry Campbell Black. 1979. "*Black's Law Dictionary: Definition of the term and phrases of American and English Jurisfrudence American and Modern*". ST Paul Mina: West Publishing Co, hlm. 1074.

Apabila dikaitkan dengan hukum, asas hukum menurut Scholten 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 dengan ketentuan-ketentuan dan keputusan-keputusan individu dapat dipandang sebagai penjabarannya.⁴² Satjipto Raharjo berpandangan bahwa asas hukum itu lebih abstrak dari aturan atau peraturan hukum; merupakan jantungnya hukum, dimana di dalamnya terkandung nilai-nilai etis.⁴³ Asas tersebut menurut Logemann sebagaimana dikutip Abu Daud Busroh dan Abubakar Busroh adalah sebagai bangunan hukum yang bersumber dari perasaan manusia, yang merupakan unsur idiil dari aturan.⁴⁴ Karenanya ia bersifat dinamis berubah sesuai dengan kondisi-kondisi yang mempengaruhinya, sehingga tidak langgeng tergantung pada kondisi lingkungannya, yang ditentukan secara langsung atau disimpulkan baik secara langsung atau tidak langsung dari peraturan hukum yang berlaku pada saat itu, yang hakikinya telah mengandung unsur-unsur (kiem=bibit) dari asas hukum bersangkutan.⁴⁵

Asas hukum yang berisikan nilai-nilai etis yang disebut juga sebagai kaidah penilaian dapat berfungsi baik di belakangataupun di dalam kaidah perilaku untuk kemudian mewujudkan kaidah hukum tertinggi dalam system hukum positif, karenanya asas hukum dalam hal ini berfungsi sebagai pondasi (landasan) bagi pembentukan system tersebut.⁴⁶

Rusli Effendi dkk menyebutkan bahwa asas hukum mempunyai fungsi antara lain:

1. Menjaga konsistensi tetap dapat dipertahankan dalam suatu sistem hukum, untuk menjaga agar konflik-konflik yang mungkin timbul dalam suatu system hukum dapat diatasi dan dicarikan jalan keluar pemecahannya;

⁴² Bruggink. 1996. "*Refleksi Tentang Hukum*" (terjemahan : A. Sidharta). Bandung: Citra Aditya Bhakti, hlm. 119.

⁴³ Satjipto Rahardjo. 1982. "*Ilmu Hukum*". Bandung: Alumni, hlm. 85.

⁴⁴ Abu Daud Busroh dan Abubakar Busroh. 1985. "*Asas-asas Hukum Tata Negara*", Bandung: Ghalia Indonesia, hlm. 12.

⁴⁵ ML. Tobing. 1983. "*Sekitar Pengantar Ilmu Hukum*". Jakarta: Erlangga, hlm. 22.

⁴⁶ Bruggink, *Op.Cit.*, hlm. 132.

2. Menertibkan aturan dan peraturan yang lebih konkret dan khusus serta kasuistis.⁴⁷

Asas-asas hukum berfungsi untuk menafsirkan aturan-aturan hukum dan juga memberikan pedoman bagi suatu perilaku. Asas hukum juga dapat menjelaskan dan menjustifikasi norma-norma hukum, dimana di dalamnya terkandung nilai-nilai ideologi tertib hukum. Hamid S. Attamimi, menyampaikan 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 behorlijke regelgeving*) secara benar, meliputi:⁴⁸

1. Asas yang terkandung dalam Pancasila selaku asas-asas hukum umum bagi peraturan perundang-undangan;
2. Asas-asas negara berdasar atas hukum selaku asas-asas hukum umum bagi perundang-undangan;
3. Asas-asas pemerintahan berdasar sistem konstitusi selaku asas-asas umum bagi perundang-undangan;
4. Asas-asas bagi perundang-undangan yang dikembangkan oleh ahli.

Berkenaan dengan pembentukan peraturan daerah yang baik selain berpedoman pada asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik (*beginselen van behoorlijke wetgeving*), perlu juga dilandasi oleh asas-asas hukum umum (*algemene rechtsbeginselen*), yang didalamnya terdiri dari asas negara berdasarkan atas hukum (*rechtstaat*), pemerintahan berdasarkan sistem konstitusi, dan negara berdasarkan kedaulatan rakyat.

Konstitusi Negara Indonesia, dalam Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945 bahwa “negara Indonesia adalah negara hukum”. Pengaturan tersebut menunjukkan bahwa keberadaan negara dalam melindungi hak warga negara sangat dijunjung tinggi dengan memberikan kepastian hukum kepada seluruh warganya, maka dalam pembentukan dan realisasi dalam pelaksanaan memberikan

⁴⁷ *Op.Cit.*, hlm. 97.

⁴⁸ Yuliandri. 2009. “Asas-asas Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan yang Baik; Gagasan Pembentukan Undang-Undang Berkelanjutan”. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 115.

kepastian hukum Jimly berpendapat dalam merealisasikan setidaknya Negara hukum berdiri di atas 12 prinsip yaitu: ⁴⁹

- a. Supremasi Hukum.
- b. Persamaan dalam hukum.
- c. Asas Legalitas.
- d. Pembatasan Kekuasaan.
- e. Organ-organ eksekutif Independen.
- f. Peradilan bebas dan tidak memihak.
- g. Peradilan Tata Usaha Negara.
- h. Peradilan Tata Negara.
- i. Perlindungan HAM.
- j. Dianutnya prinsip demokrasi.
- k. Hukum difungsikan sebagai sarana tujuan negara.
- l. Prinsip Transparansi dan Kontrol Sosial.

Prinsip-prinsip diatas menunjukkan bahwa pentingnya dalam menentukan arah dalam setiap pengambilan kebijakan dalam bentuk apapun pada penyelenggara negara harus berdasarkan aturan yuridis yang sesuai dengan konstitusi, setidaknya nilai-nilai dari setiap pelaksanaan penyelenggaraan negara tersebut berdasarkan aturan yang berlaku sehingga modal utama untuk memberikan kesejahteraan terhadap rakyat dilandasi dengan hukum positif.

Meskipun bukan merupakan norma hukum, asas-asas ini bersifat normatif karena pertimbangan etik yang masuk ke dalam ranah hukum. Asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan ini penting untuk diterapkan karena dalam era otonomi luas dapat terjadi pembentuk Perda membuat suatu peraturan atas dasar intuisi sesaat bukan karena kebutuhan masyarakat.

Lebih lanjut, berdasarkan Undang-undang No. 12 tahun 2011 asas-asas yang berlaku dalam peraturan perundang-undangan dibagi menjadi 3 bagian yaitu 1) Asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, 2) Asas yang berkaitan dengan materi muatan peraturan perundang-undangan, 3) Asas lain yang sesuai dengan bidang hukum peraturan perundang-undangan yang bersangkutan.

Adapun asas berkaitan dengan pembentukan peraturan perundang-undangan meliputi tujuh (7) asas, yaitu:

⁴⁹ Jimly Asshidiqie. 2008. *Menuju Hukum yang Demokratis*. Sekretariat Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta, hlm. 134-140.

1. Asas kejelasan tujuan adalah bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai;
2. Asas kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat adalah bahwa setiap jenis peraturan perundang-undangan harus dibuat lembaga/pejabat pembentuk peraturan perundang-undangan yang berwenang baik di tingkat pusat maupun tingkat daerah;
3. Asas kesesuaian antara jenis, hierarki dan materi muatan adalah bahwa pembentukan peraturan perundang-undangan harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat dengan jenis dan hierarki peraturan perundang-undangan;
4. Asas dapat dilaksanakan adalah bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus memperhitungkan keberlakuan atau dapat dilaksanakannya peraturan tersebut dalam masyarakat baik secara filosofis, yuridis maupun sosiologis;
5. Asas kedayagunaan dan kehasilgunaan adalah bahwa setiap peraturan perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan akan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.
6. Asas kejelasan rumusan adalah bahwa setiap peraturan perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan perundang-undangan, sistematika, pilihan kata atau terminology, bahasa hukumnya jelas dan mudah dimenegrti sehingga tidak menimbulkan berbagai interpretasi dalam pelaksanaannya.
7. Asas keterbukaan adalah bahwa proses pembentukan peraturan perundang-undangan mulai dari perencanaan, persiapan, penyusunan, dan pembahasan bersifat transparan dan terbuka.

Sementara Asas yang dikandung dalam materi muatan peraturan perundang-undangan menyangkut sepuluh (10) asas, yaitu :

1. Asas pengayoman adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus berfungsi memberikan perlindungan dalam rangka menciptakan ketentraman masyarakat;

2. Asas kemanusiaan adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan perlindungan dan penghormatan Hak Asasi Manusia (HAM) serta harkat dan martabat setiap warga Negara dan penduduk Indonesia secara proporsional;
3. Asas kebangsaan adalah setiap materi muatan perundang-undangan harus mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang pluralistik dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia;
4. Asas kekeluargaan adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan musyawarah mencapai mufakat dalam pengambilan keputusan kecuali tidak tercapai maka dilakukan voting yang harus tetap dijaga dalam semangat kekeluargaan;
5. Asas kenusantaraan adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan materi peraturan perundangundangan merupakan bagian dari seluruh sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila dan UUD 1945;
6. Asas bhineka tunggal ika adalah setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus memperhatikan keragaman penduduk, agama, suku, golongan, kondisi khusus daerah, dan budaya khususnya yang menyangkut masalah sensitif dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara;
7. Asas keadilan adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara tanpa terkecuali;
8. Asas kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan adalah bahwa setiap materi muatan perundang-undangan tidak boleh berisi hal-hal yang bersifat membedakan latar belakang agama, suku, ras, golongan, gender, atau status sosial.;
9. Asas ketertiban dan kepastian hukum adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus dapat menimbulkan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan adanya kepastian hukum;

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

Asas dan materi muatan yang ada di atas disesuaikan dengan materi muatan raperda yang akan disusun, dan sedapat mungkin semua asas yang ada tersebut dapat diakomodir secara keseluruhan. Peraturan Daerah tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan akan disesuaikan dengan kondisi masyarakat, aspek sosial politik dan kearifan lokal di Provinsi Lampung.

C. Kajian Praktik Penyelenggaraan, Kondisi dan Permasalahan

Provinsi Lampung dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1964 tentang Pembentukan Daerah Tingkat I Lampung tanggal 18 Maret 1964. Daerah Provinsi Lampung meliputi areal dataran seluas 33.553,55 Km² termasuk pulau-pulau yang terletak pada bagian sebelah paling ujung tenggara pulau Sumatera, dan dibatasi oleh :⁵⁰

- Provinsi Sumatera Selatan dan Bengkulu, di Sebelah Utara
- Selat Sunda, di Sebelah Selatan
- Laut Jawa, di Sebelah Timur
- Samudra Indonesia, di Sebelah Barat

Secara geografis Provinsi Lampung terletak pada kedudukan 3^o45' sampai 6^o45' Lintang Selatan dan 103^o40' sampai 105^o50' Bujur Timur. Provinsi Lampung juga memiliki wilayah lautan sepanjang 12 mil laut dari garis pantai kearah laut lepas dengan luas perairan diperkirakan lebih kurang 24.820 km² dan panjang garis pantai lebih kurang 1.105 km.

⁵⁰ Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung. 2024. *“Provinsi Lampung Dalam Angka 2024.* hlm. iv



Gambar 1. Peta Provinsi Lampung

Garis pantai perairan Lampung secara garis besar terdiri atas empat wilayah pesisir, yaitu Pantai Barat (210 km), Teluk Semaka (200 km), Teluk Lampung dan Selat Sunda (160 km), dan Pantai Timur (270 km). Provinsi Lampung merupakan daerah yang berada di bagian paling selatan Pulau Sumatera dan sekaligus menjadi gerbang masuk moda transportasi darat dan laut dari pulau Jawa.

Provinsi Lampung dengan ibu kota Bandar Lampung, yang merupakan gabungan dari kota kembar Tanjung karang dan Teluk betung memiliki wilayah yang relatif luas, dan menyimpan potensi kelautan. Pelabuhan utamanya bernama Panjang dan Bakauheni serta pelabuhan nelayan seperti Pasar Ikan (Telukbetung), Tarahan, dan Kalianda di Teluk Lampung. Sedangkan di Teluk Semangka adalah Kota Agung, dan di Laut Jawa terdapat pula pelabuhan nelayan seperti Labuhan Maringgai dan Ketapang.⁵¹

Pelabuhan utamanya bernama Panjang dan Bakauheni serta pelabuhan nelayan seperti Pasar Ikan (Telukbetung), Tarahan, dan Kalianda di Teluk Lampung. Sedangkan di Teluk Semaka adalah Kota Agung, dan di Laut Jawa terdapat pula pelabuhan nelayan seperti

⁵¹ Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung. 2024. *Provinsi Lampung Dalam Angka 2021*. hlm Iv

Labuhan Maringgai dan Ketapang. Di samping itu, Kota Menggala juga dapat dikunjungi kapal-kapal nelayan dengan menyusuri sungai Way Tulang Bawang, adapun di Samudra Indonesia terdapat Pelabuhan Krui.

Adapun Secara topografi Daerah Lampung dapat dibagi dalam 5 (lima) unit topografi, yakni:

- Daerah topografis berbukit sampai bergunung;
- Daerah topografis berombak sampai bergelombang;
- Daerah dataran alluvial;
- Daerah dataran rawa pasang surut; dan
- Daerah river basin.

Kemudian secara geologi, Punggung sebelah Barat Lampung adalah bagian dari Bukit Barisan yang merupakan Geantiklinal dengan Sinklinal yang terdapat di sebelah timurnya. Punggung pegunungan dari zaman kapur (*cretaceous*) ini mengalami deformasi pada zaman Tertier terjadinya gejala-gejala patahan (gaya vertikal) sehingga terjadi fenomena geologi seperti patahan Semangka yang panjang menyusuri Way Semangka dan Teluk Semangka, gunung-gunung api yang berbentuk oval (Tanggamus, Rindingan, Rebang dan lain-lain di sekitarnya). Depresi Tektonik seperti lembah-lembah di Suoh, Gedong Surian dan Way Lima ditutupi oleh sedimen-sedimen vulkanis dari celah-celah *fiisures eruption*.

Secara administratif, Provinsi Lampung dibagi ke dalam 15 (lima belas) kabupaten/kota yaitu :⁵²

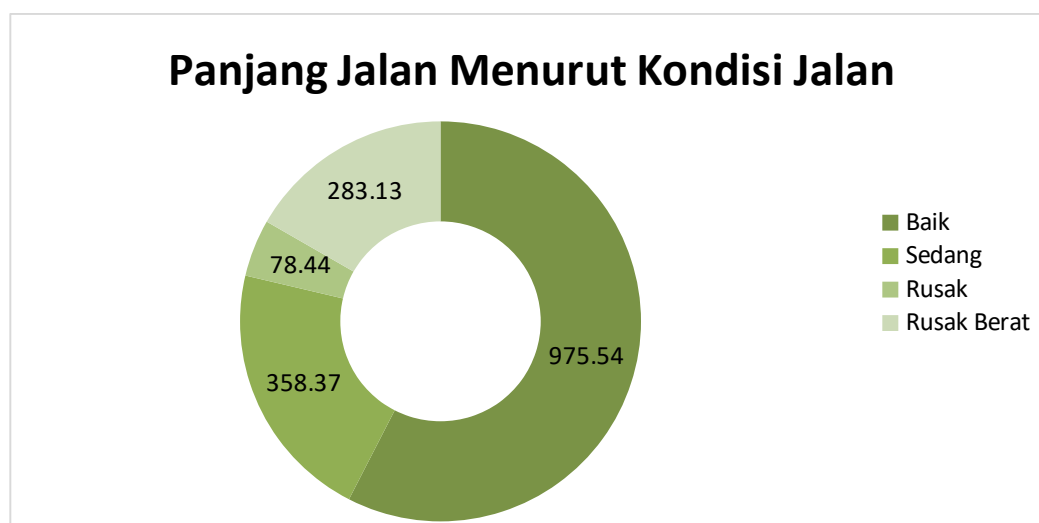
1. Kabupaten Lampung Barat dengan Ibukotanya Liwa, luas wilayahnya 2.142,78 Km² terdiri dari 15 (lima belas) kecamatan.
2. Kabupaten Tanggamus dengan Ibukotanya Kota Agung, luas wilayahnya 3.020,64 Km² terdiri dari 20 (dua puluh) kecamatan.
3. Kabupaten Lampung Selatan dengan Ibukotanya Kalianda, luas wilayahnya 700,32 Km² terdiri dari 17 (tujuh belas) kecamatan.
4. Kabupaten Lampung Timur dengan Ibukotanya Sukadana, luas wilayahnya 5.325,03 Km² terdiri dari 24 (dua puluh empat) kecamatan.

⁵² *Ibid*, hlm lxii

5. Kabupaten Lampung Tengah dengan Ibukotanya Gunung Sugih, luas wilayahnya 3.802,68 Km² terdiri dari 28 (dua puluh delapan) kecamatan.
6. Kabupaten Lampung Utara dengan Ibukotanya Kotabumi, luas wilayahnya 2.725,87 Km² terdiri dari 23 (dua puluh tiga) kecamatan.
7. Kabupaten Way Kanan dengan Ibukotanya Blambangan Umpu, luas wilayahnya 3.921,63 Km² terdiri dari 14 (empat belas) kecamatan.
8. Kabupaten Tulang Bawang dengan Ibukotanya Menggala, luas wilayahnya 3 466,32 Km² terdiri dari 15 (lima belas) kecamatan.
9. Kabupaten Pesawaran dengan Ibukota Gedong Tataan, luas wilayahnya 2.243,51 Km² terdiri dari 11 (Kecamatan) kecamatan.
10. Kabupaten Pringsewu dengan ibukota Pringsewu, luas wilayahnya 625,00 Km² terdiri 9 (sembilan) kecamatan.
11. Kabupaten Mesuji dengan ibu kota Mesuji, luas wilayahnya 2.184,00 Km² terdiri 7 (tujuh) kecamatan.
12. Kabupaten Tulang Bawang Barat dengan ibukota Panaragan Jaya, luas wilayahnya 1.201,00 Km² terdiri 8 (delapan) kecamatan.
13. Kabupaten Pesisir Barat dengan ibukota Krui, luas wilayahnya 2.907,23 Km² terdiri 11 (sebelas) kecamatan.
14. Kota Bandar Lampung dengan luas wilayah 296 Km² terdiri dari 20 (dua puluh) kecamatan.
15. Kota Metro dengan luas wilayah 61,79 Km² terdiri dari 5 (lima) kecamatan.

Jalan merupakan sarana transportasi yang sangat strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Pentingnya transportasi jalan tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa bagi mobilitas orang maupun barang keseluruhan wilayah. Berkaitan dengan itu jalan yang digunakan untuk memuat hasil perkebunan dan pertambangan sangat diperlukan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi karena semakin baik kualitas jalan akan sangat mempengaruhi mobilitas dari hasil perkebunan dan Pertambangan. Adapun, kondisi jalan di

Provinsi Lampung sebagian besar sudah dalam kondisi baik yaitu sepanjang 975,54 km dari panjang total 1695,48 km.



Gambar 2. Diagram Panjang Jalan Provinsi Lampung menurut Kondisi Jalan (km) 2023.

Adapun berikut data-data yang terkait dengan kondisi jalan di Provinsi Lampung.

Tabel 1. Panjang Jalan Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung (km)

| Kabupaten/ Kota | Akhir Tahun | Negara | Provinsi | Kabupaten/ Kota | Jumlah |
|--------------------|----------------|--------|----------|--------------------|---------|
| Lampung Barat | 2021 | 86,7 | 112,9 | 724,0 | 923,6 |
| | 2022 | 86,7 | 112,9 | 724,0 | 923,6 |
| | 2023 | 86,7 | 112,9 | 724,0 | 923,6 |
| Tanggamus | 2021 | 79,1 | 196,5 | 1.339,4 | 1.615,0 |
| | 2022 | 79,1 | 196,5 | 1.339,4 | 1.615,0 |
| | 2023 | 79,1 | 196,7 | 939,1 | 1.615,0 |
| Lampung Selatan | 2021 | 146,9 | 104,5 | 1.284,8 | 1.536,2 |
| | 2022 | 146,9 | 104,5 | 1.284,8 | 1.536,2 |
| | 2023 | 146,9 | 104,5 | 1.284,8 | 1.536,2 |
| Lampung Timur | 2021 | 166,5 | 134,9 | 1.884,2 | 2.185,6 |
| | 2022 | 166,5 | 134,9 | 1.884,2 | 2.185,6 |
| | 2023 | 166,5 | 134,9 | 1.884,2 | 2.185,6 |
| Lampung | 2021 | 144,4 | 270,2 | 1.343,3 | 1.757,9 |
| | 2022 | 144,4 | 270,2 | 1.343,3 | 1.757,9 |

| | | | | | |
|------------------------|------|---------|---------|----------|----------|
| Tengah | 2023 | 144,4 | 270,2 | 1.119,7 | 1.459,7 |
| | 2021 | 89,6 | 154,4 | 2.143,1 | 2.387,1 |
| Lampung Utara | 2022 | 89,6 | 154,4 | 2.143,1 | 2.387,1 |
| | 2023 | 89,6 | 156,3 | 2.143,1 | 2.387,1 |
| | 2021 | 76,4 | 261,1 | 2.009,9 | 2.347,4 |
| Way Kanan | 2022 | 76,4 | 261,1 | 2.009,9 | 2.347,4 |
| | 2023 | 76,4 | 261,2 | 1.055,9 | 1.393,4 |
| | 2021 | 142,5 | 67,8 | 1.041,5 | 1.251,8 |
| Tulangbawang | 2022 | 144,4 | 67,8 | 1.041,5 | 1.253,7 |
| | 2023 | 144,4 | 67,8 | 786,1 | 998,3 |
| | 2021 | 21,8 | 142,4 | 919,0 | 1.083,2 |
| Pesawaran | 2022 | 21,8 | 142,4 | 919,0 | 1.083,2 |
| | 2023 | 21,8 | 142,4 | 1.053,9 | 1.218,1 |
| | 2021 | 26,7 | 40,2 | 1.136,0 | 1.202,9 |
| Pringsewu | 2022 | 26,7 | 40,2 | 1.136,0 | 1.202,9 |
| | 2023 | 26,7 | 40,2 | 689,5 | 756,4 |
| | 2021 | 37,7 | 129,9 | 1.779,9 | 641,8 |
| Mesuji | 2022 | 37,7 | 129,9 | 1.779,9 | 641,8 |
| | 2023 | 37,7 | 129,9 | 1.779,9 | 641,8 |
| | 2021 | 4,0 | 129,9 | 1.779,9 | 1.913,8 |
| Tulang Bawang Barat | 2022 | 4,0 | 129,9 | 1.779,9 | 1.913,8 |
| | 2023 | 4,0 | 129,9 | 1.779,9 | 1.913,8 |
| | 2021 | 204,8 | 12,0 | 644,1 | 860,9 |
| Pesisir Barat | 2022 | 204,8 | 12,0 | 644,1 | 860,9 |
| | 2023 | 204,8 | 12,0 | 644,1 | 860,9 |
| | 2021 | 59,7 | 9,4 | 394,2 | 463,3 |
| Bandar Lampung | 2022 | 59,7 | 94, | 394,2 | 463,3 |
| | 2023 | 59,7 | 9,4 | 416,7 | 463,3 |
| | 2021 | 10,0 | 15,8 | 567,8 | 593,6 |
| Metro | 2022 | 10,0 | 15,8 | 567,8 | 593,6 |
| | 2023 | 10,0 | 15,8 | 567,8 | 593,6 |
| | 2021 | 1.296,5 | 1.693,3 | 17.774,3 | 20.764,1 |
| Lampung | 2022 | 1.296,5 | 1.693,3 | 17.774,2 | 20.766,0 |
| | 2023 | 1.296,5 | 1.693,5 | 14.794,0 | 17.785,8 |

Tabel 2. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Lampung (unit)

| Kabupaten/ Kota | Akhir Tahun | Mobil Penumpang | Bus | Truk | Sepeda Motor | Ransus | Jumlah |
|--------------------|----------------|--------------------|-----|--------|-----------------|--------|---------|
| Lampung Barat | 2021 | 5.157 | 39 | 4.928 | 923,6 | 58 | 124.955 |
| | 2022 | 5.657 | 39 | 5.202 | 923,6 | 59 | 129.356 |
| | 2023 | 6.050 | 38 | 5.397 | 122.444 | 61 | 133.990 |
| Tanggamus | 2021 | 5.803 | 21 | 4.217 | 165.074 | 110 | 175.225 |
| | 2022 | 6.286 | 24 | 4.378 | 169.732 | 136 | 180.556 |
| | 2023 | 6.700 | 26 | 4.507 | 175.005 | 136 | 186.374 |
| Lampung Selatan | 2021 | 24.957 | 617 | 23.545 | 452.055 | 72 | 501.246 |
| | 2022 | 26.984 | 621 | 24.181 | 467.676 | 72 | 519.534 |
| | 2023 | 28.682 | 626 | 24.706 | 486.216 | 74 | 540.304 |
| Lampung Timur | 2021 | 14.869 | 35 | 10.850 | 358.164 | 66 | 383.984 |
| | 2022 | 16.707 | 39 | 11.448 | 372.290 | 71 | 400.555 |
| | 2023 | 18.237 | 49 | 12.013 | 388.096 | 76 | 418.561 |
| Lampung Tengah | 2021 | 28.657 | 772 | 25.796 | 559.109 | 74 | 614.408 |
| | 2022 | 31.084 | 779 | 26.592 | 574.854 | 82 | 633.391 |
| | 2023 | 33.072 | 778 | 27.363 | 592.887 | 89 | 654.189 |
| Lampung Utara | 2021 | 16.848 | 556 | 14.230 | 176.392 | 37 | 208.063 |
| | 2022 | 17.920 | 559 | 14.627 | 181.564 | 39 | 214.709 |
| | 2023 | 18.797 | 561 | 14.989 | 187.580 | 42 | 221.889 |
| Way Kanan | 2021 | 4.982 | 26 | 5.038 | 117.759 | 22 | 127.827 |
| | 2022 | 5.551 | 28 | 5.253 | 120.238 | 22 | 131.092 |
| | 2023 | 5.991 | 29 | 5.441 | 123.064 | 23 | 134.540 |
| Tulangbawang | 2021 | 5.616 | 24 | 5.487 | 182.951 | 71 | 194.149 |
| | 2022 | 6.350 | 28 | 5.800 | 187.232 | 84 | 199.494 |
| | 2023 | 6.917 | 30 | 6.027 | 192.069 | 85 | 205.128 |
| Pesawaran | 2021 | 6.586 | 55 | 3.873 | 103.333 | 47 | 113.894 |
| | 2022 | 7.205 | 59 | 4.060 | 108.403 | 47 | 119.774 |
| | 2023 | 7.702 | 61 | 4.210 | 114.364 | 52 | 126.389 |
| Pringsewu | 2021 | 6.947 | 15 | 4.836 | 107.671 | 30 | 119.499 |
| | 2022 | 7.627 | 16 | 5.011 | 112.073 | 32 | 124.759 |
| | 2023 | 8.234 | 17 | 5.141 | 116.953 | 33 | 130.378 |
| Mesuji | 2021 | 2.375 | 9 | 2.046 | 44.719 | 19 | 49.168 |
| | 2022 | 2.791 | 10 | 2.209 | 46.618 | 19 | 51.647 |

| | | | | | | | |
|---------------------|------|---------|-------|---------|-----------|-------|-----------|
| | 2023 | 3.100 | 11 | 2.383 | 48.970 | 19 | 54.483 |
| Tulang Bawang Barat | 2021 | 3.632 | 13 | 3.070 | 68.937 | 19 | 75.61 |
| | 2022 | 4.079 | 13 | 3.225 | 71.592 | 20 | 78.929 |
| | 2023 | 4.452 | 16 | 3.368 | 74.434 | 22 | 82.292 |
| Pesisir Barat | 2021 | - | - | - | - | - | - |
| | 2022 | - | - | - | - | - | - |
| | 2023 | - | - | - | - | - | - |
| Bandar Lampung | 2021 | 141.054 | 2.647 | 63.777 | 765.863 | 425 | 973.766 |
| | 2022 | 147.807 | 2.668 | 65.330 | 786.859 | 436 | 1.003.100 |
| | 2023 | 154.315 | 2.721 | 67.281 | 811.221 | 436 | 1.035.974 |
| Metro | 2021 | 11.444 | 85 | 5.076 | 87.665 | 22 | 104.292 |
| | 2022 | 12.386 | 89 | 5.227 | 91.060 | 22 | 108.784 |
| | 2023 | 13.227 | 101 | 5.453 | 94.865 | 23 | 113.669 |
| Lampung | 2021 | 272.927 | 4.914 | 176.769 | 3.304.465 | 1.072 | 3.76.147 |
| | 2022 | 298.434 | 4.972 | 182.543 | 3.408.590 | 1.141 | 3.895.680 |
| | 2023 | 315.566 | 5.064 | 188.199 | 3.528.168 | 1.171 | 4.038.168 |

Tabel 3. Panjang Jalan Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Permukaan Jalan di Provinsi Lampung (km)

| Kabupaten/Kota | Aspal | Kerikil | Tanah | Lainnya | Jumlah |
|---------------------|--------|---------|-------|---------|---------|
| Lampung Barat | 83,00 | 3,73 | - | 26,21 | 112,94 |
| Tanggamus | 134,52 | 36,97 | - | 25,17 | 196,66- |
| Lampung Selatan | 77,95 | -0 | - | 26,51 | 104,47 |
| Lampung Timur | 124,48 | -0 | - | 10,45 | 134,93 |
| Lampung Tengah | 190,95 | -0 | - | 79,26 | 270,21 |
| Lampung Utara | 152.13 | -0 | - | 4,20 | 156,33 |
| Way Kanan | 196,76 | 45,70 | - | 18,74 | 261,20 |
| Tulangbawang | 46,70 | 14,55 | - | 6,59 | 67,85 |
| Pesawaran | 110,28 | -0 | - | 32,16 | 142,44 |
| Pringsewu | 31,75 | -0 | - | 8,49 | 40,25 |
| Mesuji | 28,76 | -0 | - | 12,28 | 41,04 |
| Tulang Bawang Barat | 102,45 | 12,17 | - | 15,32 | 129,94 |
| Pesisir Barat | 11,79 | -0 | - | 0,21 | 12,00 |
| Bandar Lampung | 6,06 | -0 | - | 3,32 | 9,38 |

| | | | | | |
|---------|---------|--------|---|--------|---------|
| Metro | 13,61 | -0 | - | 2,24 | 15,85 |
| Lampung | 1311,20 | 113,11 | - | 271,16 | 1695,48 |

Tabel 4. Lalu Lintas Barang dan Penumpang melalui Stasiun Kereta Api Tanjungkarang Tahun 2022

| Bulan Month | Lalu Lintas Barang Cargo Traffic | | Lalu Lintas Penumpang Passenger Traffic | |
|---------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|--|---|
| | Muatan (ton) Freight (tons) | Km Ton (ribu) Ton Km (Thousand) | Banyaknya Penumpang Number of Passenger | Km Penumpang Passenger Km (Thousand) |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) |
| Januari/January | 1 503 204 | 607 449 669 | 16 191 | 3 592 385 |
| Februari/February | 1 591 488 | 644 359 510 | 13 097 | 2 819 830 |
| Maret/March | 2 000 132 | 810 853 176 | 31 466 | 5 211 103 |
| April/April | 2 009 491 | 814 001 395 | 33 781 | 5 508 877 |
| Mei/May | 1 990 466 | 808 008 199 | 52 882 | 9 049 183 |
| Juni/June | 1 931 336 | 782 890 400 | 55 408 | 8 727 366 |
| Juli/July | 2 121 042 | 861 050 956 | 63 027 | 10 346 673 |
| Agustus/August | 2 198 634 | 891 477 279 | 46 814 | 7 355 595 |
| September/September | 2 107 850 | 854 533 272 | 50 416 | 7 428 791 |
| Oktober/October | 2 102 667 | 852 313 280 | 73 159 | 11 069 818 |
| November/November | 2 035 179 | 824 716 011 | 52 341 | 7 673 870 |
| Desember/December | 2 267 199 | 919 100 644 | 67 637 | 10 198 601 |
| Jumlah/Total | 23 858 688 | 9670 753 791 | 556 219 | 88 982 093 |

Sumber/Source: PT. Kereta Api Indonesia Divre IV Tanjungkarang/ State Railway Enterprise. Divre IV Branch of Tanjungkarang

Berkaitan dengan itu jalan yang digunakan untuk memuat hasil perkebunan dan pertambangan sangat diperlukan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi karena semakin baik kualitas jalan akan sangat mempengaruhi mobilitas dari hasil perkebunan dan Pertambangan.

Tabel 5. Rencana Penerimaan PBB per sector Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung (rupiah), 2023

| Kabupaten /Kota | Perkebunan | Perhutanan | Pertambangan Mineral | Pertambangan n Migas | Pertambangan Panas Bumi |
|-----------------|-------------|------------|----------------------|----------------------|-------------------------|
| Lampung Barat | - | - | 389.815.000 | - | - |
| Tanggamus | 736.351.000 | - | 1.042.013.000 | - | 41.918.918.000 |

| | | | | | |
|---------------------|------------------------|----------------------|----------------------|----------|-----------------------|
| Lampung Selatan | 11.810.418.00 | - | 2.302.010.000 | - | 16.989.000 |
| Lampung Timur | 1.572.396.000 | - | - | - | - |
| Lampung Tengah | 36.559.778.00 | - | 176.627.000 | - | - |
| Lampung Utara | 7.075.229.000 | - | 100.812.000 | - | - |
| Way Kanan | 8.703.524.000 | 5.542.726.000 | 41.731.000 | - | - |
| Tulang bawang | 16.532.096.00 | - | 100.804.000 | - | - |
| Pesawaran | 4.047.909.000 | 17.600.000 | 246.301.000 | - | - |
| Pringsewu | - | - | 184.687.000 | - | - |
| Mesuji | 14.749.080.00 | 2.229.310.000 | 132.788.000 | - | - |
| Tulang Bawang Barat | 3.536.268.000 | - | - | - | - |
| Pesisir Barat | 653.206.000 | - | - | - | - |
| Bandar Lampung | - | - | - | - | - |
| Metro | - | - | - | - | - |
| Lampung | 105.985.254.000 | 7.789.636.000 | 4.717.588.000 | - | 41.935.907.000 |

Tabel 6. Realisasi Penerimaan PBB per sektor Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung (rupiah), 2023

| Kabupaten/Kota | Perkebunan | Perhutanan | Pertambangan Mineral | Pertambangan Migas | Pertambangan Panas Bumi |
|----------------|---------------|------------|----------------------|--------------------|-------------------------|
| Lampung Barat | - | - | 392.676.972 | - | - |
| Tanggamus | 7.417.57.359 | - | 938.973.065 | 219.568.745 | 42.226.662.823 |
| Lampung | 11.855.822.19 | - | 2.456.841.67 | 211.862.245 | 17.112.544 |

| | | | | | |
|---------------------|-----------------|---------------|---------------|-------------|----------------|
| Selatan | 4 | | 3 | | |
| Lampung Timur | 1.640.570.391 | - | - | - | - |
| Lampung Tengah | 44.829.473.690 | - | 214.265.791 | - | - |
| Lampung Utara | 7.127.389.864 | - | 137.742.629 | - | - |
| Way Kanan | 90.55.917.273 | 6.977.779.452 | 42.045.151 | - | - |
| Tulang bawang | 16.711.399.386 | - | 102.375.040 | 102.375.040 | - |
| Pesawaran | 4.174.191.343 | 17.600.000 | 246.301.000 | - | - |
| Pringsewu | - | - | 211.552.354 | - | - |
| Mesuji | 14.971.599.959 | 2.245.675.880 | 38.510.825 | 132.303.680 | - |
| Tulang Bawang Barat | 3.562.229.696 | - | - | - | - |
| Pesisir Barat | 658.001.012 | - | 19.393.872 | - | - |
| Bandar Lampung | - | - | - | - | - |
| Metro | - | - | - | - | - |
| Lampung | 115.328.352.167 | 9.241.185.332 | 4.622.727.456 | 884.556.232 | 42.243.775.367 |

Dengan mendasarkan pada data dan kondisi yang telah dipaparkan diatas, urgensi pembentukan Peraturan Daerah tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan semakin jelas terlihat dan diperlukan untuk kepentingan masyarakat di Provinsi Lampung. Selain itu berdasarkan realisasi penerimaan PBB tahun 2023 yang cukup besar, maka adanya pengaturan secara khusus mengenai mobilitas angkutan perkebunan dan pertambangan

menjadi sebuah kebutuhan yang tidak dapat dihindari. Mengenai hal ini Provinsi Lampung sudah memiliki Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan, namun pengaturan ini, perlu beberapa perubahan guna mengakomodasi kebutuhan dan menjadi solusi hukum untuk mengatasi persoalan yang terjadi saat ini.

D. Kajian Implikasi Penerapan Peraturan Daerah

Implikasi penerapan Peraturan Daerah tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan, akan dikaji kaitannya terhadap aspek kehidupan masyarakat dan dampaknya terhadap aspek beban keuangan daerah.

Terhadap aspek kehidupan masyarakat, pengaturan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan dengan peraturan daerah tentu akan memberikan kekuatan hukum dan kepastian hukum bagi pemerintah Provinsi Lampung dalam melaksanakan penyelenggaraan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan. Kemudian dengan penerapan peraturan daerah ini, masyarakat dapat melakukan pengawasan eksternal terhadap langkah penyelenggaraan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan di Provinsi Lampung. Ketentuan-ketentuan dalam peraturan daerah ini dapat dijadikan tolok ukur oleh masyarakat dalam konteks keikutsertaan terhadap upaya mewujudkan penggunaan jalan umum agar tidak dipergunakan untuk mengangkut hasil tambang dan hasil perusahaan perkebunan yang tidak sesuai dengan tonase dan dimensi, yang bertujuan untuk mewujudkan keamanan, ketertiban dan keselamatan dalam penggunaan jalan.

Selain itu, pengaturan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan dengan peraturan daerah akan memberikan penyadaran hukum masyarakat

umum akan pentingnya mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung penyelenggaraan sistem transportasi yang terpadu memelihara dan mencegah kerusakan Jalan. Perda ini juga diharapkan dapat memberi pandangan yang lebih baik dalam memposisikan Pengaturan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan sebagai bagian dari upaya pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Kejelasan peran dan tanggung jawab pemerintah daerah dalam Penyelenggaraan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan juga tergambar dalam Perda ini.

Terhadap aspek beban keuangan daerah, pengaturan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan dengan peraturan daerah justru akan mempertegas dan memberikan dasar dalam penentuan anggaran belanja daerah guna mendukung upaya pengawasan dan pengendalian penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan di Provinsi Lampung, sehingga dalam pelaksanaannya dapat didasarkan pada peraturan daerah. Hal ini tidak terlepas bahwa dengan adanya pengaturan ini, pemerintah daerah wajib menyiapkan berbagai sarana dan prasarana untuk menunjang implementasi kebijakan pengaturan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan. Peraturan Daerah Provinsi Lampung tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan juga menjadi bukti nyata komitmen Pemerintah Provinsi Lampung dalam mewujudkan kelancaran arus lalu lintas masyarakat lainnya dalam menggunakan jalan umum.

BAB III
EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN
PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

Pada bagian ini, kajian dilakukan dengan tujuan untuk memahami keadaan hukum atau regulasi yang mengatur substansi atau materi yang akan dimuat di dalam peraturan perundang-undangan yang akan dibentuk. Sebagaimana asas hukum yang berlaku yaitu *“lex superiori derogat legi inferiori”*, yang artinya peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi mengesampingkan hukum atau peraturan perundang-undangan yang lebih rendah. Jadi analisis ini ditujukan agar isi dari peraturan perundang-undangan yang akan dibuat nantinya tidak bertentangan dengan perundang-undangan yang lebih tinggi hierarkinya dan untuk menghindari terjadinya tumpang tindih pengaturan.

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945, termuat pengaturan yang berkaitan dengan Pemerintahan Daerah yaitu pada Pasal 18 ayat (2) dan ayat (6) UUD NRI 1945. Dalam hubungan antara pasal-pasal tersebut dengan pembuatan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan sebagai berikut:

Pasal 18 ayat (2) UUD NRI 1945:

“Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan.”

Pasal 18 ayat (6) UUD NRI 1945 :

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

Berdasarkan dasar hukum yang sudah disebutkan di atas, dapat kita ketahui bahwa Pemerintah Daerah dalam hal ini Pemerintah Daerah Provinsi Lampung, memiliki dasar kewenangan untuk membuat rancangan peraturan daerahnya sendiri dalam rangka melaksanakan otonomi daerah.

Kewenangan atribusi pemerintah daerah yang digariskan dalam ketentuan ini menjadi dasar pijak konstitusional bagi Pemda Provinsi Lampung untuk membentuk Perda tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan.

2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Negara Indonesia memiliki tujuan yang jelas untuk mewujudkan masyarakat yang sejahtera, adil, dan makmur sesuai dengan ajaran Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Salah satu strategi utama dalam mencapai tujuan tersebut adalah dengan menyediakan fasilitas pelayanan umum yang layak dan mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya ekonomi untuk kemakmuran rakyat. Infrastruktur jalan menjadi elemen kunci dalam upaya menciptakan kesejahteraan umum dan mendukung pelayanan publik serta ekonomi nasional. Melalui pendekatan pengembangan wilayah, negara bertujuan untuk menciptakan konektivitas antara pusat-pusat kegiatan, menjaga keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah, serta meningkatkan perekonomian baik di pusat maupun di daerah, sesuai dengan semangat Pasal 33 ayat (4) Undang-Undang Dasar. Selain itu, pembentukan dan pemantapan kesatuan nasional juga menjadi prioritas dalam rangka memperkuat pertahanan dan keamanan negara serta membangun struktur ruang yang mendukung

pembangunan nasional dengan menjunjung tinggi nilai-nilai Pancasila.⁵³

Sesuai dengan peruntukannya seperti yang tertera di Pasal 6 Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Jalan dibagi menjadi dua bagian, yaitu Jalan Umum dan Jalan Khusus.

Jalan umum sebagaimana yang telah didefinisikan oleh Pasal 1 angka 10, yaitu Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Sedangkan, definisi jalan khusus seperti yang dimuat di dalam Pasal 1 angka 16 yaitu Jalan Khusus adalah Jalan yang dibangun dan dipelihara untuk kepentingan sendiri oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum, perseorangan, kelompok masyarakat, dan/atau instansi Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah selain Penyelenggara Jalan. Dengan demikian, berdasarkan definisi yang sudah diberikan di atas, masing-masing jenis jalan memiliki peruntukkan dan pengaturan yang berbeda.

Pasal 6 ayat (3), Jalan Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diperuntukkan bagi lalu lintas umum, tetapi untuk kepentingan lalu lintas sendiri/tertentu yang diselenggarakan oleh selain Penyelenggara Jalan.

Pasal 35E ayat 2, Dalam memenuhi standar dan kualitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), konstruksi Pembangunan Jalan wajib memenuhi daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat sesuai dengan kelas Jalan sebagai berikut:

- a. Jalan kelas I memiliki daya dukung muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton; dan
- b. **Jalan kelas II dan III memiliki daya dukung muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.**

Pasal 36 ayat (5), Penyelenggara Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dan instansi terkait yang berwenang dalam pengawasan lalu lintas dan angkutan Jalan wajib berkoordinasi dalam **melakukan pengawasan dan pengendalian muatan yang berlebih yang menjadi faktor perusak Jalan.**

⁵³ Penjelasan Umum UU Nomor 2 Tahun 2022

Bab VA memuat ketentuan mengenai Jalan Khusus. Pasal 57A ayat (1), Jalan Khusus merupakan Jalan yang dibangun dan dipelihara oleh:

- a. badan usaha milik negara atau badan usaha milik daerah;
- b. badan usaha berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum;
- c. perseorangan;
- d. kelompok masyarakat; dan/atau
- e. instansi Pemerintah Pusat dan/ atau Pemerintah Daerah selain Penyelenggara Jalan.

Dalam penjelasan Pasal 57A ayat (1), jalan khusus antara lain ialah :⁵⁴

a. Jalan dalam kawasan perkebunan;

- b. Jalan dalam kawasan pertanian;
- c. Jalan dalam kawasan kehutanan, termasuk Jalan dalam kawasan konservasi;
- d. Jalan dalam kawasan peternakan;
- e. **Jalan dalam kawasan pertambangan;**
- f. Jalan dalam kawasan pengairan;
- g. Jalan dalam kawasan pelabuhan laut, pelabuhan perikanan, dan bandar udara;
- h. Jalan dalam kawasan militer;
- i. Jalan dalam kawasan industri;
- j. Jalan dalam kawasan perdagangan;
- k. Jalan dalam kawasan pariwisata;
- l. Jalan dalam kawasan perkantoran;
- m. Jalan dalam kawasan berikat;
- n. Jalan dalam kawasan pendidikan;
- o. Jalan dalam kawasan permukiman yang belum diserahkan kepada Penyelenggara Jalan Umum; dan
- p. Jalan sementara pelaksanaan konstruksi.

Pasal 57B

- (1) Badan usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57A ayat (1) huruf a dan huruf b, termasuk penyedia jasa dan/atau subpenyedia jasa, yang memerlukan Jalan dengan spesifikasi

⁵⁴ Penjelasan Pasal 57A ayat (1) UU Nomor 2 Tahun 2022

atau konstruksi khusus wajib membangun Jalan Khusus untuk keperluan mobilitas usahanya.

- (2) Dalam hal badan usaha, penyedia jasa, dan/atau subpenyedia jasa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menggunakan Jalan Umum dan tidak membangun Jalan Khusus, **wajib meningkatkan standar dan kualitas Jalan Umum sesuai dengan kebutuhan pengguna Jalan Khusus, termasuk lebar dan muatan sumbu terberat.**
- (3) Badan usaha, penyedia jasa, dan/atau subpenyedia jasa yang melanggar kewajiban sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) **dikenai sanksi administratif berupa: a. teguran tertulis; b. denda administratif; c. pembekuan izin; dan/atau d. pencabutan izin.**

Pasal 57B ayat (6), Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya dapat melakukan pengawasan secara berkala terhadap Jalan Khusus berdasarkan hasil pengawasan fungsi dan manfaat.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan yang telah disajikan di atas, dapat dipahami bahwa jalan khusus merupakan jalan yang memang diperuntukkan bukan untuk masyarakat umum, tetapi diperuntukkan untuk kepentingan lalu lintas sendiri, contohnya jalan untuk angkutan hasil perkebunan dan hasil pertambangan. Badan usaha yang menaungi usaha perkebunan dan hasil pertambangan dilarang menggunakan jalan umum untuk mengangkut hasil usahanya, kecuali dengan syarat wajib meningkatkan standar dan kualitas Jalan Umum sesuai dengan kebutuhan pengguna Jalan Khusus.

3. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara dan telah diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja

Pasal 1 angka 6, menjelaskan definisi terkait usaha pertambangan yaitu:

Usaha Pertambangan adalah kegiatan dalam rangka pengusahaan Mineral atau Batubara yang meliputi tahapan kegiatan penyelidikan umum, eksplorasi, studi kelayakan, konstruksi, penambangan, pengolahan dan/atau pemurnian atau pengembangan dan/atau pemanfaatan, pengangkutan dan penjualan, serta pascatambang.

Dapat dilihat di atas, bahwa usaha pertambangan memiliki tahapan-tahapan kegiatan, salah satunya adalah pengangkutan. Pasal 1 angka 20, yang di maksud dengan pengangkutan adalah Pengangkutan adalah kegiatan Usaha Pertambangan untuk memindahkan Mineral dan/atau Batubara dari daerah tambang dan/atau tempat Pengolahan dan/atau Pemurnian sampai tempat penyerahan.

Pasal 91 UU Nomor 4 Tahun 2009 yang telah diubah dengan UU Nomor 3 Tahun 2020, menerangkan tentang penggunaan jalan pertambangan dalam pelaksanaan kegiatan usaha pertambangan, sebagaimana di dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3), yang berbunyi:

- (1) Pemegang IUP dan IUPK **wajib menggunakan jalan Pertambangan dalam pelaksanaan kegiatan Usaha Pertambangan**
- (2) Jalan Pertambangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dibangun sendiri oleh pemegang IUP dan IUPK atau bekerjasama dengan:
 - a. pemegang IUP atau IUPK lain yang membangun jalan Pertambangan; atau
 - b. pihak lain yang memiliki jalan yang dapat diperuntukkan sebagai jalan Pertambangan, setelah memenuhi aspek keselamatan Pertambangan.
- (3) Dalam hal jalan Pertambangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak tersedia, pemegang IUP dan IUPK **dapat memanfaatkan sarana dan prasarana umum** termasuk jalan umum untuk keperluan Pertambangan setelah memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan.

Lebih lanjut dalam penjelasan Pasal 91 ayat (1), yang dimaksud dengan "jalan Pertambangan" adalah jalan khusus yang diperuntukkan untuk kegiatan Pertambangan dan berada di area Pertambangan atau area proyek yang terdiri atas jalan penunjang dan jalan tambang.⁵⁵ jalan tambang berperan dalam memungkinkan mobilitas alat berat dan kendaraan pengangkut material di dalam area pertambangan, menghubungkan antara area penambangan dengan fasilitas penyimpanan atau pengolahan hasil tambang.

4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja

Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran strategis yang tak terbantahkan dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional Indonesia. Sebagai bagian penting dari infrastruktur transportasi, sektor ini menjadi tulang punggung bagi pertumbuhan ekonomi dan kemajuan sosial di seluruh wilayah negeri. Sesuai amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, fungsi lalu lintas dan angkutan jalan tidak hanya terbatas pada mobilitas fisik barang dan manusia, tetapi juga berperan dalam menyatukan dan memperluas jaringan komunikasi serta aksesibilitas antarwilayah. Dengan menyediakan akses yang mudah dan lancar, lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 6 Ayat (3), Urusan pemerintah provinsi dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi dan kabupaten/kota yang jaringannya melampaui batas wilayah kabupaten/kota; b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di provinsi; dan c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi.

Berkenaan dengan naskah akademik tentang pengaturan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil

⁵⁵ Penjelasan Pasal 91 ayat (1) UU Nomor 3 Tahun 2020

tambang dan hasil perusahaan perkebunan, berikut beberapa Pasal-pasal yang terkait, yaitu:

Pasal 19 ayat (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;
- b. daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.

Pasal 19 ayat (2), Ketentuan lebih lanjut mengenai pengelompokan jalan menurut kelas jalan diatur dalam peraturan pemerintah.

Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas termuat dalam Pasal 93 ayat (1), Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 93 ayat (3) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas meliputi kegiatan: a. perencanaan; b. pengaturan; c. perekrutasaan; d. pemberdayaan; dan e. pengawasan. Adapun untuk kegiatan pengaturan, sebagaimana diatur dalam 94 ayat (2), Kegiatan pengaturan meliputi: a. **penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas pada jaringan Jalan tertentu**; dan b. pemberian informasi kepada masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan yang telah ditetapkan.

Pasal 95 ayat (1), Penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (2) huruf a yang berupa perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk diatur dengan: a. peraturan Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk jalan nasional; b. **peraturan daerah provinsi untuk jalan provinsi**; c. peraturan daerah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa; atau d. peraturan daerah kota untuk jalan kota. Pasal 95 ayat (2), Perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan/atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

Pasal 169

- (1) Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan.
- (2) Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan angkutan barang.
- (3) Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan.
- (4) Alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas:
 - a. alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau
 - b. alat penimbangan yang dapat dipindahkan.

Pasal 170. (1) Alat penimbangan yang dipasang secara tetap sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (4) huruf a dipasang pada lokasi tertentu. (2) Penetapan lokasi, pengoperasian, dan penutupan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah. (3) Pengoperasian dan perawatan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilakukan oleh unit pelaksana penimbangan yang ditunjuk oleh Pemerintah. (4) Petugas alat penimbangan yang dipasang secara tetap wajib mendata jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan.

Pasal 171. (1) Alat penimbangan yang dapat dipindahkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (4) huruf b digunakan dalam pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan penyidikan tindak pidana pelanggaran muatan. (2) Pengoperasian alat penimbangan untuk pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh petugas pemeriksa Kendaraan Bermotor. (3) Pengoperasian alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan bersama dengan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 256 ayat (1), Masyarakat berhak untuk berperan serta dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 256 ayat (3), Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah mempertimbangkan dan menindaklanjuti masukan, pendapat,

dan/atau dukungan yang disampaikan oleh masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

5. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2014 tentang Perkebunan sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja

Indonesia sebagai negara agraris yang memiliki banyak sekali sumber daya alam perkebunan yang terkandung di dalamnya, pemerintah dan masyarakat wajib untuk mensyukuri dan mempergunakannya sebagai cara untuk mewujudkan kesejahteraan umum dan kemakmuran masyarakat sebagaimana yang sudah diamanatkan oleh Pancasila dan UUD NRI Tahun 1945.

Dalam rangka mewujudkan hal tersebut yang berkenaan dengan pengaturan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil tambang dan hasil perusahaan perkebunan, maka dapat dilihat di bawah ini:

Pasal 1 angka 10, Perusahaan perkebunan adalah badan usaha yang berbadan hukum, didirikan menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di wilayah Indonesia, yang mengelola usaha perkebunan dengan skala tertentu.

Pasal 1 angka 11, Hasil perkebunan adalah semua produk tanaman perkebunan dan pengolahannya yang terdiri atas produk utama, produk olahan untuk memperpanjang daya simpan, produk sampingan, dan produk ikutan.

Pemerintah, khususnya pemerintah daerah memiliki kewenangan pembinaan dan pengawasan dalam usaha perkebunan. Pasal 96 di dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2014 tentang Perkebunan sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan UU Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja, berbunyi sebagai berikut:

- (1) Pembinaan Usaha Perkebunan dilakukan oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat.
- (2) Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. perencanaan;

- b. pelaksanaan Usaha Perkebunan;
- c. pengolahan dan pemasaran Hasil Perkebunan;
- d. penelitian dan pengembangan;
- e. pengembangan sumber daya manusia;
- f. pembiayaan Usaha Perkebunan; dan
- g. pemberian rekomendasi penanaman modal.

Sedangkan fungsi Pengawasan yang dimiliki pemerintah daerah tertera di dalam Pasal 99 , yaitu:

- (1) Pengawasan dilakukan untuk menjamin penegakan hukum dan terselenggaranya usaha perkebunan.
- (2) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara berjenjang oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya dengan melibatkan peran serta masyarakat.

Pasal-pasal yang telah disajikan di atas memang tidak mengatur secara eksplisit bahwa pengangkutan hasil usaha perkebunan diharuskan melewati jalan khusus, namun di dalam pasal-pasal tersebut terdapat fungsi pemerintah di dalam pembinaan dan pengawasan usaha perkebunan. Dari fungsi tersebut diharapkan usaha perkebunan dapat mematuhi aturan-aturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah terhadap usaha perkebunan.

6. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja

Untuk mewujudkan amanat Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang ini menyatakan bahwa negara menyelenggarakan penataan ruang, yang pelaksanaan wewenangnya dilakukan oleh Pemerintah dan pemerintah daerah dengan tetap menghormati hak yang dimiliki oleh setiap orang.

Penataan ruang yang didasarkan pada karakteristik, daya dukung dan daya tampung lingkungan, serta didukung oleh teknologi yang sesuai, maka akan meningkatkan keserasian, keselarasan, dan

keseimbangan subsistem.⁵⁶ Undang-undang ini mengatur tentang penataan ruang yang mana memiliki kaitan dengan pengaturan penggunaan jalan umum dan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan juga hasil perusahaan perkebunan.

Pasal 4 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang-undang Nomor 6 Tahun 2023, mengklasifikasikan penataan ruang berdasarkan 5 hal, yaitu klasifikasi berdasarkan sistem, fungsi utama kawasan, wilayah administratif, kegiatan kawasan, dan nilai strategis kawasan.

Pasal 5, menjelaskan definisi dari klasifikasi yang sudah dicantumkan di dalam Pasal 4, yaitu:

- (1) Penataan ruang berdasarkan sistem terdiri atas sistem wilayah dan sistem internal perkotaan.
- (2) Penataan ruang berdasarkan fungsi utama kawasan terdiri atas kawasan lindung dan kawasan budi daya.
- (3) Penataan ruang berdasarkan wilayah administratif terdiri atas penataan ruang wilayah nasional, penataan ruang wilayah provinsi, dan penataan ruang wilayah kabupaten/kota.
- (4) Penataan ruang berdasarkan kegiatan kawasan terdiri atas penataan ruang kawasan perkotaan dan penataan ruang kawasan pedesaan.
- (5) Penataan ruang berdasarkan nilai strategis kawasan terdiri atas penataan ruang kawasan strategis nasional, penataan ruang kawasan strategis provinsi, dan penataan ruang kawasan strategis kabupaten/kota.

7. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan

Undang-undang ini merupakan dasar hukum yang mengatur bagaimana membentuk sebuah peraturan perundang-undangan termasuk Peraturan Daerah di dalamnya. Undang-Undang tentang

⁵⁶ Penjelasan Umum UU Nomor 26 Tahun 2007

Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan dibuat demi mewujudkan Indonesia sebagai negara hukum yang melaksanakan pembangunan hukum nasional secara terencana, terpadu, dan berkelanjutan dalam sistem hukum nasional.

Undang-undang tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, yakni UU No. 12 Tahun 2011 yang sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan UU No. 13 Tahun 2022, dibuat dalam rangka untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat akan keberadaan regulasi yang efektif. Dengan mengatur proses pembentukan peraturan perundang-undangan lewat metode yang pasti, baku, dan standar. Tujuannya adalah agar semua lembaga yang memiliki kewenangan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan terikat pada prosedur yang jelas dan konsisten. Dengan kata lain, undang-undang ini dimaksudkan untuk menjamin adanya ketepatan, kepastian, dan keteraturan dalam proses pembentukan hukum.

Naskah akademik merupakan dokumen “persyaratan” sebagai wujud dari hasil pemantauan dan peninjauan terhadap undang-undang yang digunakan sebagai usul dalam penyusunan prolegnas/prolegda. Jadi naskah akademik memiliki eksistensi yang penting dalam rangka pembentukan peraturan perundang-undangan termasuk rancangan peraturan daerah provinsi. Melalui naskah akademik, harapannya adalah supaya lembaga yang berwenang untuk menghasilkan peraturan perundang-undangan dapat berorientasi kepada sistem hukum nasional dan permasalahan yang ada di masyarakat serta tidak berlawanan dengan UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Pasal 1 angka 11 undang-undang ini, memberikan definisi tentang Naskah Akademik, yaitu:

“Naskah Akademik adalah naskah hasil penelitian atau pengkajian hukum dan hasil penelitian lainnya terhadap suatu masalah tertentu yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah mengenai pengaturan masalah tersebut dalam suatu Rancangan Undang-Undang, Rancangan Peraturan Daerah Provinsi, atau Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kota sebagai solusi terhadap permasalahan dan kebutuhan hukum masyarakat”.

Pasal 56 ayat (3), Dalam hal Rancangan Peraturan Daerah Provinsi mengenai:

- a. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi;
 - b. pencabutan Peraturan Daerah Provinsi; atau
 - c. perubahan Peraturan Daerah Provinsi yang hanya terbatas mengubah beberapa materi,
- disertai dengan keterangan yang memuat pokok pikiran dan materi muatan yang diatur.

Lampiran II Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana yang telah diubah terakhir kali dengan Undang-undang Nomor 6 Tahun 2023, menjelaskan pada nama Peraturan perundang-undangan perubahan ditambahkan frasa “perubahan atas” di depan judul peraturan perundang-undangan.

Pasal 57 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 12 Tahun 2011 mengatur mengenai penyusunan akademik yang berbunyi:

- (1) Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi dilakukan sesuai dengan teknik penyusunan Naskah Akademik.
- (2) Ketentuan mengenai teknik penyusunan Naskah Akademik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Undang-Undang ini

Teknik dan sistematika dalam penyusunan naskah akademik rancangan undang-undang adalah teknik yang sama digunakan juga dalam penyusunan naskah akademik rancangan perda provinsi. Lebih lanjut, sistematika naskah akademik diatur di dalam Lampiran I UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, yaitu:⁵⁷

JUDUL

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

BAB I : PENDAHULUAN

BAB II : KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

BAB III : EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-
UNDANGAN TERKAIT

⁵⁷ Lampiran I UU No. 12 Tahun 2011

BAB IV : LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS
BAB V : JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP
MATERI MUATAN UNDANG-UNDANG, PERATURAN
DAERAH
PROVINSI, ATAU PERATURAN DAERAH KABUPATEN/KOTA
BAB VI : PENUTUP.

8. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana diubah terakhir kalinya dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja

Berdasarkan Pasal 18 ayat (2) dan ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, bahwa pemerintahan daerah provinsi dapat mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan, serta berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan.⁵⁸ Oleh karena itu, dalam rangka mengatur hal tersebut, terbitlah UU No. 23 Tahun 2014 sebagai acuan Pemerintah Daerah untuk melaksanakan tugasnya.

Undang-undang ini mengatur secara umum tentang kewenangan pemerintah daerah. Otonomi daerah memberikan hak, wewenang dan kewajiban kepada daerah otonom untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Dalam Pasal 9 mengatur bahwa:

- (1) Urusan Pemerintahan terdiri atas urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum.
- (2) Urusan pemerintahan absolut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat.
- (3) Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang dibagi antara

⁵⁸ Pasal 18 ayat (2) dan ayat (6) UUD NRI Tahun 1945

Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota.

- (4) Urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan ke Daerah menjadi dasar pelaksanaan Otonomi Daerah.
- (5) Urusan pemerintahan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai kepala pemerintahan.

Selanjutnya dalam Pasal 11 menjelaskan lebih lanjut terkait urusan konkuren yang menjadi dasar pelaksanaan otonomi daerah, yakni:

- (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 kemudian merinci apa saja yang merupakan urusan pemerintahan wajib dan urusan pemerintahan pilihan yang menjadi urusan konkuren pemerintah daerah:

- (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 perlindungan masyarakat; dan
 - f. sosial.

- (2) Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:
- a. tenaga kerja;
 - b. pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak;
 - c. pangan;
 - d. 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 olahraga;
 - n. statistik;
 - o. persandian;
 - p. kebudayaan;
 - q. perpustakaan; dan
 - r. kearsipan
- (3) Urusan Pemerintahan Pilihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) meliputi:
- a. kelautan dan perikanan;
 - b. pariwisata;
 - c. pertanian;
 - d. kehutanan;
 - e. energi dan sumber daya mineral;
 - f. perdagangan;
 - g. perindustrian; dan
 - h. transmigrasi.

Dalam Rancangan Perubahan Peraturan Daerah ini tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perkebunan, melintasi urusan-urusan wajib yang diklasifikasikan di Pasal 12.

Dalam Pasal 17 ayat (1), “Daerah berhak menetapkan kebijakan Daerah untuk menyelenggarakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.” Selanjutnya dalam Pasal 236, bahwa:

- (1) Untuk menyelenggarakan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan, Daerah membentuk Perda.
- (2) Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibentuk oleh DPRD dengan persetujuan bersama kepala Daerah.

Undang-undang ini mengatur secara umum tentang kewenangan pemerintah daerah. Dalam hal ini daerah memiliki kewenangan dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang termasuk dalam lingkup urusan perhubungan. Secara lebih rinci apa yang menjadi kewenangan pemerintah daerah Provinsi terdapat dalam Lampiran UU Nomor 23 Tahun 2014, berikut akan diuraikan dalam tabel di bawah ini:

Tabel 7. Kewenangan Daerah Provinsi di Bidang Perhubungan berdasarkan UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

| Sub Urusan | Kewenangan Provinsi |
|--------------------------------|---|
| Lalu Lintas dan Angkutan Jalan | <ol style="list-style-type: none"> a. Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Provinsi. b. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan provinsi. c. Pengelolaan terminal penumpang tipe B. d. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan provinsi. e. Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan provinsi. f. Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan provinsi. g. Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. h. Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) Daerah |

| | |
|--|--|
| | <p>kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p> <p>i. Penetapan rencana umum jaringan trayek antarkota dalam Daerah provinsi dan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.</p> <p>j. Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang melampaui 1 (satu) Daerah kabupaten dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p> <p>k. Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya melampaui Daerah kota/kabupaten dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p> <p>l. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek lintas Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p> <p>m. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui lebih dari 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p> <p>n. Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah provinsi serta angkutan perkotaan dan pedesaan yang melampaui 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p> |
|--|--|

Melalui Undang-Undang ini, Pemerintahan Daerah dapat membuat Peraturan Daerah sebagai dasar hukum bagi Daerah dalam menyelenggarakan Otonomi Daerah sesuai dengan pertimbangan kondisi dan aspirasi masyarakat, serta kekhasan dari masing-masing Daerah.

9. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

Jalan merupakan salah satu infrastruktur transportasi yang memiliki peran penting bagi kehidupan bangsa dan peranan jaringan jalan menyangkut hajat hidup seluruh masyarakat. Pengembangan wilayah, hubungan antardaerah, pemerataan hasil pembangunan, dan peningkatan pertahanan serta keamanan negara, merupakan beberapa di antara banyaknya fungsi jalan dalam rangka mewujudkan rencana pembangunan menuju masyarakat Indonesia yang adil dan makmur sesuai dengan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, mencakup pula pengaturan tentang Jalan Umum dan Jalan Khusus seperti yang telah dimuat di dalam Pasal 2.

Pasal 3 ayat (3), Penyelenggaraan jalan umum diarahkan untuk mewujudkan:

- a. perikehidupan rakyat yang serasi dengan tingkat kemajuan yang sama, merata, dan seimbang; dan
- b. daya guna dan hasil guna upaya pertahanan keamanan negara.

Pasal 4 ayat (1), Penyelenggara jalan umum wajib mengusahakan agar jalan dapat digunakan sebesar-besar kemakmuran rakyat, terutama untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, dengan mengusahakan agar biaya umum perjalanan menjadi serendah-rendahnya.

Adapun pengaturan yang berkenaan dengan jalan khusus, adalah diantaranya sebagai berikut:

Pasal 121 ayat (1), Jalan khusus merupakan jalan yang dibangun dan dipelihara oleh orang atau instansi untuk melayani kepentingan sendiri. Penjelasan Pasal 121 ayat (1), Yang dimaksud dengan “jalan khusus” antara lain jalan perkebunan, jalan pertanian, jalan kehutanan, jalan pertambangan, jalan inspeksi saluran pengairan, jalan sementara pelaksanaan konstruksi, jalan di kawasan pelabuhan, jalan di kawasan industri, jalan di kawasan berikat, dan jalan di kawasan permukiman yang belum diserahkan kepada penyelenggara jalan umum.⁵⁹

⁵⁹ Penjelasan Pasal 121 ayat (1) PP Nomor 34 Tahun 2006

Pasal 121 ayat (2), Penyelenggaraan jalan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan pedoman yang ditetapkan Menteri. Hal ini mengindikasikan bahwa penyelenggaraan jalan khusus tidak hanya diatur dengan undang-undang dan peraturan pemerintah, namun juga diatur dengan peraturan menteri yang berwenang di dalamnya.

Pasal 122 ayat (1), Suatu ruas jalan khusus apabila digunakan untuk lalu lintas umum, sepanjang tidak merugikan kepentingan penyelenggara jalan khusus dibangun sesuai dengan persyaratan jalan umum. Ayat (2), Jalan khusus dapat digunakan untuk lalu lintas umum sepanjang tidak merugikan kepentingan penyelenggara jalan khusus berdasarkan persetujuan dari penyelenggara jalan khusus.

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

Transportasi tidak hanya sekadar sarana untuk memperlancar perekonomian, tetapi juga memiliki peran yang sangat penting dalam membangun aksesibilitas ke daerah terpencil serta menjaga persatuan dan kesatuan bangsa. Melalui Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemerintah mengatur berbagai aspek terkait analisis dampak lalu lintas, pengujian kendaraan bermotor, penyelenggaraan terminal, perizinan usaha di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, serta subsidi angkutan. Regulasi ini membantu mengatur sistem transportasi secara efisien, memastikan keselamatan pengguna jalan, dan mendukung pertumbuhan ekonomi serta integrasi sosial di seluruh wilayah Indonesia.

Adapun pasal yang berkaitan dengan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk angkutan tambang dan angkutan hasil perusahaan perkebunan adalah sebagai berikut:

Pasal 2 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.

Pasal 16 ayat (1), Pengujian Kendaraan Bermotor hanya dapat dilakukan oleh unit pelaksana pengujian Kendaraan Bermotor yang memiliki:

- a. fasilitas dan peralatan pengujian yang akurat, sistem dan prosedur pengujian, dan sistem informasi manajemen penyelenggaraan pengujian; dan
- b. tenaga penguji yang memiliki Sertifikat Kompetensi penguji Kendaraan Bermotor.

Pasal 32 ayat (1), Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di setiap kelas Jalan ditentukan berdasarkan ukuran, dimensi, muatan sumbu terberat, dan permintaan angkutan.

Pasal 32 ayat (2), Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di Jalan **kelas I** ditentukan:

- a. ukuran lebar tidak melebihi 2.550 (dua ribu lima ratus lima puluh) milimeter;
- b. ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter;
- c. ukuran tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter; dan
- d. ukuran muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton.

Pasal 32 ayat (3), Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di Jalan **kelas II** ditentukan:

- a. ukuran lebar tidak melebihi 2.550 (dua ribu lima ratus lima puluh) milimeter;
- b. ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter;
- c. ukuran tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter; dan
- d. ukuran muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.

Pasal 32 ayat (4), Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di Jalan **kelas III** ditentukan:

- a. ukuran lebar tidak melebihi 2.200 (dua ribu dua ratus) milimeter;
- b. ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter;
- c. ukuran tinggi tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter; dan
- d. ukuran muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.

11. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2011 tentang Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus

Peraturan menteri ini mengatur penyelenggaraan jalan khusus yang berkaitan dengan naskah akademik perubahan atas raperda Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Tambang dan Hasil Usaha Perkebunan, diantaranya adalah:

Pasal 4 ayat (2), didalamnya memuat jalan khusus yang tidak hanya digunakan pada jalan dalam kawasan perkebunan ataupun pertambangan. Namun dapat juga digunakan dalam kawasan industri dan kawasan perdagangan (Pasal 4 ayat (2) huruf i dan huruf j).

Pasal 5 ayat (1), Jalan khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 memiliki lebar badan jalan paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter. Pasal 5 ayat (2), Jalan khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ditandai dengan rambu atau tanda yang menyatakan bahwa jalan yang dimaksud bukan untuk umum.

Pasal 15 ayat 4, Gubernur mengkoordinasikan pengoperasian jalan khusus yang diizinkan digunakan umum untuk jalan khusus yang melalui lebih dari satu wilayah Kabupaten/Kota.

12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan

Pasal 2 ayat (1), Pengemudi dan Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai: a. tata cara pemuatan; b. daya angkut; c. dimensi kendaraan; dan d. kelas jalan yang dilalui.

Pasal 3

- (1) Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) dilakukan pengawasan muatan Angkutan Barang.
- (2) Pengawasan muatan Angkutan Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan menggunakan alat pengawasan dan pengamanan jalan.

(3) Alat pengawasan dan pengamanan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:

- a. Alat Penimbangan yang dipasang secara tetap; atau
- b. Alat Penimbangan yang dapat dipindahkan.

Pasal 9. Pengawasan muatan Angkutan Barang dengan Alat Penimbangan yang dapat dipindahkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) huruf b dilakukan pada saat: a. terdapat indikasi peningkatan pelanggaran muatan Angkutan Barang; b. kecenderungan kerusakan jalan yang diakibatkan oleh kelebihan muatan Angkutan Barang; c. pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan secara berkala paling sedikit 6 (enam) bulan atau insidental sesuai dengan kebutuhan; d. belum ada Fasilitas Penimbangan pada ruas jalan nasional dan jalan strategis nasional; e. pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan pada jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, dan jalan kota; dan/atau f. Alat Penimbangan yang dipasang secara tetap mengalami kerusakan.

Pasal 46 ayat (1), Penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor dengan Alat Penimbangan yang dapat dipindahkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 meliputi: a. pengadaan; b. pemasangan; c. pengoperasian; d. pemeliharaan; dan e. pembiayaan. Pasal 46 ayat (2), Pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, dan pembiayaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, huruf b, huruf d, dan huruf e dilaksanakan oleh Direktur Jenderal, **gubernur**, bupati/walikota, penyelenggara jalan tol, atau pengelola kawasan.

Pasal 47 ayat (1), Pengoperasian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (1) huruf c dilaksanakan secara bersama oleh petugas penimbangan kendaraan bermotor, Penyidik Pegawai Negeri Sipil, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia, dan petugas instansi lainnya. Pasal 47 ayat (2), Pengoperasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilengkapi dengan peralatan utama, peralatan penunjang, dan perlengkapan penunjang.

Berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang telah dipetakan diatas, dapat dilihat bahwa terdapat sinkronisasi yang menunjukkan pemerintah daerah berwenang dan bertanggungjawab atas Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Tambang dan Hasil Usaha

Perkebunan sebagai upaya Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS

Konstitusi Republik Indonesia memberikan setiap daerah otonom hak, wewenang, dan kewajiban untuk mengatur serta mengurus urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakatnya sendiri. Hal itu sesuai dengan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang dituangkan ke dalam Pasal 18 ayat (6) UUD NRI 1945. Berdasarkan hal tersebut, pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk menetapkan peraturan daerah dan regulasi lainnya guna menjalankan otonomi daerah secara efektif dan sesuai dengan kebutuhan serta karakteristik khas daerah yang berbeda dengan daerah lain. Dengan demikian, prinsip ini menggarisbawahi pentingnya kemandirian dan keterlibatan langsung pemerintah daerah dalam pembangunan serta pengaturan urusan lokal yang lebih dekat dengan kebutuhan dan aspirasi masyarakat setempat.

Namun setiap peraturan perundang-undangan harus dibentuk berdasarkan kerangka dan sistem hukum nasional yang meliputi 3 faktor atau landasan, yaitu landasan filosofis, landasan sosiologis, dan landasan yuridis.

A. Landasan Filosofis

Menurut Hans Kelsen, konstitusi yang ada dan dipakai saat ini akan menggambarkan muatan undang-undang di masa depan. Jadi dapat disimpulkan bahwa UUD NRI Tahun 1945 merupakan sarana untuk konkretisasi dari poin-poin yang terdapat di dalam Pancasila, yang kemudian poin-poin tersebut diadopsi ke peraturan perundang-undangan, yang saat ini dikenal sebagai landasan filosofis.

Landasan filosofis peraturan perundang-undangan mengandung norma yang diidealkan atau *rechtsidee*. Landasan filosofis adalah pertimbangan atau alasan yang menjelaskan serta mendeskripsikan bahwa peraturan yang dirancang dan dibentuk harus berdasarkan atas pandangan hidup, kesadaran, dan cita

hukum serta falsafah bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945.⁶⁰

Menurut Prof. Hamid Attamimi (bapak ilmu perundang-undangan Indonesia), asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik di Indonesia adalah meliputi empat asas berikut:⁶¹

- a. Asas sesuai dengan cita hukum Indonesia dan norma fundamental negara;
- b. Asas sesuai dengan hukum dasar negara;
- c. Asas sesuai dengan prinsip-prinsip negara berdasar atas hukum;
- d. Asas sesuai dengan prinsip-prinsip pemerintahan berdasar sistem konstitusi.

Dalam membentuk peraturan perundang-undangan harus memuat keabsahan yang dikaji secara filosofis, artinya sebuah peraturan perundang-undangan harus dikaji dengan sudut pandang Pancasila sebagai *staatsfundamentalnorm* dan UUD NRI 1945 sebagai konstitusi dan cita-cita bangsa Indonesia, termasuk juga dalam membentuk peraturan daerah. Hal tersebut dikarenakan bahwa peraturan daerah sejatinya menggambarkan atau cerminan dari keinginan kolektif dari suatu masyarakat yang berdasar dengan falsafalah hidup bangsa yang diatur dan diwujudkan dalam kehidupan sehari-hari.

Pancasila sebagai *staatsfundamentalnorm* dan UUD NRI Tahun 1945 sebagai konstitusi, telah memuat dasar negara dan cita-cita bangsa termasuk cita-cita yang menyangkut kesejahteraan masyarakat luas. Menurut adagium *solus publica supreme lex*, kesejahteraan masyarakat luas merupakan hukum tertinggi, dan cara untuk mewujudkan hal tersebut diantaranya adalah melalui pembuatan rancangan peraturan daerah.

Mengacu pada prinsip-prinsip filosofis yang didasari oleh Pancasila dan UUD 1945, penyelenggaraan pemerintahan seharusnya difokuskan kepada pelayanan yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang salah satunya dikaji dalam naskah

⁶⁰ Lampiran I UU No. 12 Tahun 2011

⁶¹ Nurul Qamar, Farah Syah Reza, Ilmu dan Teknik Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Makassar: CV. Social Politic Genius: 2020), hlm. 26.

akademik ini tentang rancangan Perubahan atas Perda Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan provinsi Lampung.

Jalan merupakan tulang punggung dalam sistem transportasi darat yang vital bagi perekonomian dan pergerakan barang serta jasa di suatu wilayah. Fungsinya tidak terbatas pada memfasilitasi perpindahan orang dan barang, tetapi juga menjadi kunci dalam pemerataan hasil pembangunan antar wilayah dan penghubung antardaerah. Dengan memainkan peran penting dalam mempererat hubungan antar wilayah dan mempercepat pengembangan wilayah yang terisolasi, ketersediaan jaringan jalan yang baik menjadi prasyarat utama untuk memastikan konektivitas yang lancar dan efisien di seluruh negeri. Oleh karena itu, pembangunan serta pemeliharaan jalan yang optimal menjadi prioritas dalam upaya meningkatkan aksesibilitas, pertumbuhan ekonomi, dan integrasi sosial di Indonesia.⁶²

Keterlibatan Lampung dalam industri pertambangan dan perkebunan yang signifikan membutuhkan infrastruktur transportasi yang efisien dan terintegrasi untuk mendukung distribusi hasil-hasil tersebut. Namun, dalam pengembangan infrastruktur tersebut, penting untuk mempertimbangkan dampaknya terhadap kelancaran arus lalu lintas masyarakat umum, sehingga tidak mengganggu aktivitas sehari-hari. Hal ini sesuai dengan tujuan negara Indonesia yang diamanatkan dalam Pembukaan UUD 1945 untuk mewujudkan kesejahteraan umum yang adil dan makmur. Dalam konteks ini, pembangunan infrastruktur transportasi harus mengutamakan pelayanan kepada seluruh lapisan masyarakat, sehingga pertumbuhan ekonomi yang dihasilkan dari sektor pertambangan dan perkebunan dapat menyentuh seluruh rakyat Indonesia tanpa mengabaikan kebutuhan dan kepentingan mereka.

Seluruh upaya ini bertujuan untuk memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat serta meningkatkan kesejahteraan secara keseluruhan. Dengan optimalisasi pengaturan

⁶² Tommy Putra Armada, *Analisa Ekonomi Perbaikan Jalan Palembang – Betung Kab. Banyuasin Terhadap Nilai Kerugian Akibat Kemacetan*, Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan, Vol. 2 No. 3, September 2014, hal. 1.

penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil tambang dan hasil perusahaan perkebunan, pemerintah dapat memenuhi kewajibannya dalam melayani kebutuhan masyarakat sesuai dengan semangat konstitusi yang mengedepankan pelayanan dan kesejahteraan sebagai prioritas utama.

Berangkat dari paparan di atas bahwa landasan filosofis pembentukan Perda Perubahan atas Peraturan Daerah tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan adalah bahwa Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat mempunyai peranan penting dalam usaha pengembangan kehidupan dan ekonomi rakyat, sehingga dalam rangka pemeliharaan jalan secara baik perlu pengaturan penggunaan jalan guna mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien.

B. Landasan Sosiologis

Definisi landasan sosiologis menurut penjelasan yang ada pada Lampiran I UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Landasan sosiologis sesungguhnya menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat dan negara.

Peraturan perundang-undangan, misalnya Rancangan Peraturan Perubahan atas Peraturan Daerah tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan, dapat dikatakan memiliki landasan sosiologis apabila ketentuan-ketentuannya sesuai dengan keyakinan umum atau kesadaran hukum masyarakat. Maka dari itu, dalam merumuskan konsideran di dalam Peraturan Daerah harus mempertimbangkan pertimbangan-pertimbangan yang bersifat empiris karena nantinya Peraturan Daerah ini akan diaplikasikan di tengah-tengah masyarakat, sehingga harus dapat diterima dan dipahami masyarakat bersangkutan.

Soerjono Soekanto dan Purnadi Purbacaraka mencatat adanya dua landasan teoritis sebagai dasar sosiologis berlakunya suatu kaidah hukum, yaitu:

- a. Teori kekuasaan, yaitu berlakunya suatu kaidah hukum karena paksaan penguasa, terlepas dari diterima atau tidaknya kaidah hukum tersebut di masyarakat.
- b. Teori pengakuan, yaitu berlakunya suatu kaidah hukum berdasarkan penerimaan dari masyarakat tempat hukum itu berlaku.

Dari kedua teori yang sudah disebutkan, teori yang paling meminimalisir pergesekan konflik antara masyarakat dan pemerintah adalah teori pengakuan. Teori berlakunya kaidah hukum berdasarkan penerimaan dari masyarakat dapat dipastikan pembentukannya sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan teori ini menghindarkan dari praktik *abuse of power* pemerintah.

Mochtar Kusumaatmadja menyampaikan pandangan bahwa hukum yang baik adalah hukum yang sejalan dengan hukum yang hidup, atau yang dikenal sebagai "*the living law*". Maksudnya adalah bahwa hukum yang efektif dan relevan adalah hukum yang tidak hanya terbatas pada teks formal, tetapi juga memperhitungkan dinamika sosial, nilai-nilai, dan praktik yang berlaku dalam masyarakat. Dengan demikian, hukum yang hidup dapat menjadi panduan yang lebih efektif dalam mengatur kehidupan bermasyarakat dan bernegara, karena mampu beradaptasi dengan perkembangan zaman dan kebutuhan masyarakat secara dinamis.

Pembentukan suatu peraturan perundang-undangan memerlukan landasan sosiologis agar mendapat "legitimasi sosial" dari masyarakat. Dengan landasan sosiologis, maka akan dapat diukur potensi ketataatan masyarakat atas suatu peraturan perundang-undangan. Jangan sampai dibentuk suatu peraturan yang justru akan mendapatkan resistensi dari masyarakat itu sendiri.

Berkaitan dengan Rancangan Perubahan atas Peraturan Daerah tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan, secara sosiologis diyakini sebagai upaya untuk meningkatkan

pelayanan publik dalam mewujudkan masyarakat yang maju, adil, makmur, dan sejahtera berdasarkan Pancasila dan UUD Tahun 1945. Pemahaman sosiologis dalam konteks ini menekankan pentingnya regulasi terkait jalan dan pertambangan serta perkebunan sebagai instrumen untuk menciptakan kondisi sosial yang lebih baik bagi masyarakat secara keseluruhan.

Selain itu, secara sosiologis, Rancangan Perubahan atas Peraturan Daerah tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan ini juga diharapkan dapat mencerminkan nilai-nilai sosial dan norma-norma yang ada dalam masyarakat setempat. Dengan demikian, peraturan tersebut tidak hanya menjadi instrumen hukum formal, tetapi juga menjadi cermin dari kebutuhan, harapan, dan aspirasi masyarakat terkait pembagian penggunaan jalan umum dan jalan khusus seperti yang disampaikan di atas.

Adapun secara sosiologis landasan perda ini dirumuskan sebagai berikut, bahwa ruas jalan umum mempunyai kemampuan tertentu dan terbatas dari segi daya dukung/kemampuan struktur maupun menampung lalu lintas harian rata-rata, sehingga perlu dilakukan langkah-langkah antisipatif untuk memberikan perlindungan keamanan dan kenyamanan kepada masyarakat pengguna jalan, melalui pengaturan penggunaan jalan dalam lalu lintas angkutan barang yang melewati jalan umum.

C. Landasan Yuridis

Landasan yuridis merupakan pertimbangan atau alasan yang menjelaskan bahwa peraturan yang dibentuk bertujuan untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat. Landasan yuridis mengacu pada prinsip-prinsip hukum yang menjadi dasar pembentukan suatu peraturan, seperti kesesuaian dengan konstitusi, kepatuhan terhadap peraturan yang lebih tinggi, dan konsistensi dengan sistem hukum yang berlaku, sesuai dengan hierarki peraturan perundang-

undangan yang berada di Pasal 7 ayat (1) UU Nomor 12 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Pasal 56 ayat (3) huruf c, Dalam hal rancangan Peraturan Daerah Provinsi mengenai perubahan peraturan daerah provinsi yang hanya terbatas mengubah beberapa materi, disertai dengan keterangan yang memuat pokok pikiran dan materi muatan yang diatur.

Rancangan Perubahan Peraturan Daerah tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan menjadi salah satu agenda yang termuat dalam Keputusan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi Lampung Nomor 2/DPRD.LPG/III.01/2024 tentang Perubahan atas Keputusan DPRD Provinsi Lampung Nomor 26/DPRD.LPG/III.01/2023 tentang Program Pembentukan Peraturan Daerah Provinsi Lampung Tahun 2024.

Landasan yuridis pembentukan Perda Rancangan Perubahan atas Peraturan Daerah tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan pada dasarnya adalah untuk melaksanakan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja.

Adapun secara umum pembentukan rancangan peraturan daerah tentang Rancangan Perubahan atas Peraturan Daerah tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan ini juga mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan berikut ini:

1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1964 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1964 tentang Pembentukan Daerah Tingkat I Lampung dengan

- mengubah Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1959 tentang Pembentukan Daerah Tingkat I Sumatera Selatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 8) menjadi Undang-undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 95, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2688);
3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4441), sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6760);
 4. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara, sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 238, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6841);
 5. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025), 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 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 238, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6841);
 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 beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor

- 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);
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 beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 238, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6841);
 8. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2014 tentang Perkebunan sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 238, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6841);
 9. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
 10. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 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), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
13. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 14. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 15. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2011 tentang Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 600);
 16. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 2036), sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 157);
 17. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 529);
 18. Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan;

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

A. Jangkauan

Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Lampung tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan adalah kegiatan yang sistematis, menyeluruh, dan berkesinambungan. Rancangan Peraturan Daerah ini menjangkau hal-hal pengaturan yang berkenaan dengan strategi Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan di Provinsi Lampung. Adapun secara rinci bab-bab dalam raperda ini akan mengatur hal-hal sebagai berikut: Pasal I akan berkenaan dengan ketentuan pasal-pasal dalam Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan yang diubah dan Pasal II berkenaan dengan saat berlakunya peraturan daerah.

B. Arah Pengaturan

Arah pengaturan dalam raperda ini disesuaikan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Berdasarkan ketentuan dalam kedua regulasi tersebut, Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan menjadi tanggung jawab Pemerintah Provinsi Lampung sebagai upaya mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, nyaman, selamat, tertib, lancar dan terpadu. Rancangan Peraturan Daerah Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor

19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan ini sendiri diharapkan dapat mendorong perubahan paradigma berpikir masyarakat sekaligus mentransformasi ke arah masyarakat yang lebih baik.

C. Ruang Lingkup Materi Muatan

Sesuai dengan kewenangan Pemerintah Provinsi Lampung berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, dan peraturan perundang-undangan lain yang terkait, maka ruang lingkup Peraturan Daerah tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan mencakup:

1. Ketentuan Umum

Ketentuan umum berisi istilah yang akan digunakan dalam Rancangan Peraturan Daerah, hal ini dimaksudkan untuk membatasi konsep definisi agar tetap fokus pada materi pengaturan. Namun peraturan daerah ini sebagai perubahan peraturan daerah yang sudah ada, dalam rancangan peraturan daerah ini tidak ada muatan mengenai perubahan definisi dalam ketentuan umum.

2. Materi Pengaturan

Materi pengaturan Raperda tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan disajikan pada tabel berikut.

Tabel 8. Materi Muatan Raperda

| No | Substansi Pengaturan |
|----|--|
| 1 | <p style="text-align: center;">Pasal I</p> <p style="text-align: center;">Beberapa ketentuan dalam Peraturan Daerah Provinsi</p> |

Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan (Lembaran Daerah Provinsi Lampung Tahun 2014 Nomor 19) diubah sebagai berikut:

1. Ketentuan Pasal 4 diubah, sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 4

- (1) Kendaraan angkutan hasil produksi pertambangan dan perkebunan dilarang melewati jalan umum dalam hal:
 - a. memiliki Muatan Sumbu Terberat (MST) di atas 8 (delapan) ton;
 - b. memiliki ukuran lebar melebihi 2.200 (dua ribu dua ratus] milimeter, ukuran panjang melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran tinggi melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter; dan/atau
 - c. konvoi kendaraan/angkutan hasil produksi pertambangan dan perkebunan.
- (2) Hasil produksi pertambangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah batu bara, bijih besi dan zirkon.
- (3) Hasil produksi perkebunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Tandan Buah Segar (TBS) kelapa sawit, karet, tebu dan ubi kayu.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku juga untuk kendaraan angkutan:
 - a. hasil hutan;
 - b. material bangunan; dan/atau
 - c. angkutan barang lainnya.

2. Ketentuan Pasal 11 diubah, sehingga berbunyi sebagai

berikut:

Pasal 11

- (1) Pemerintah Daerah melalui Dinas Perhubungan melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap kegiatan pengangkutan hasil produksi pertambangan dan perkebunan yang menggunakan jalan umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Pengawasan dan pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dilakukan dengan menggunakan alat penimbang yang dapat dipindahkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pengoperasian alat penimbang yang dapat dipindahkan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan secara bersama oleh petugas penimbang kendaraan bermotor, Penyidik Pegawai Negeri Sipil, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia, dan petugas instansi lainnya.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengawasan dan pengendalian diatur dalam Peraturan Gubernur.

3. Diantara Pasal 11 dan Pasal 12 disisipkan 1 (satu) Pasal, yaitu Pasal 11A, sehingga Pasal 11A berbunyi sebagai berikut:

Pasal 11A

- (1) Masyarakat berperan serta dalam pengawasan pengangkutan hasil produksi pertambangan dan perkebunan yang menggunakan jalan umum.
- (2) Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap:

- a. pencegahan dan penanggulangan; dan/atau
 - b. pemberian data dan informasi yang benar serta akurat mengenai dugaan pelanggaran.
- (3) Masyarakat dapat menyampaikan permasalahan dan masukan terkait pengawasan kepada Gubernur melalui Dinas.
- (4) Penyampaian permasalahan dan masukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada Kepala Dinas secara:
- a. langsung atau tidak langsung;
 - b. perseorangan atau kelompok; dan/ atau
 - c. lisan atau tertulis.
- (5) Dinas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib menerima dan menindaklanjuti permasalahan dan masukan yang disampaikan masyarakat.
4. Ketentuan Pasal 14 diubah, sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 14

- (1) Setiap pengemudi, perusahaan angkutan, dan/atau perusahaan pertambangan/perkebunan yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) dan ayat (2), dikenakan sanksi administrasi.
- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. peringatan/teguran tertulis;
 - b. pembongkaran muatan;
 - c. denda administratif; dan/atau
 - d. pencabutan izin.
- (3) Denda administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dikenakan tanpa didahului dengan sanksi administratif lainnya dalam hal:
 - a. ditemukan bukti permulaan yang cukup bahwa

| | |
|---|---|
| | <p>pengemudi, perusahaan angkutan, dan/atau perusahaan pertambangan/perkebunan dengan sengaja mengabaikan seluruh ketentuan penggunaan Jalan Umum; atau</p> <p>b. pelanggaran yang dilakukan menimbulkan dampak kerusakan Jalan.</p> <p>(4) Besaran denda administratif sebagaimana dimaksud dalam pada ayat (2) dikenakan denda paling banyak Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).</p> <p>(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengenaan sanksi administratif diatur dalam Peraturan Gubernur.</p> |
| 2 | <p style="text-align: center;">Pasal II</p> <p>Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.</p> <p>Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Provinsi Lampung.</p> |

BAB VI

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan uraian yang telah dibahas pada bab-bab sebelumnya, maka akan di kemukakan beberapa simpulan sebagai berikut:

Pertama, Rancangan Peraturan Daerah tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan di Provinsi Lampung untuk melegitimasi Pemerintah Daerah Provinsi Lampung dalam melaksanakan peran dan kewenangan di wilayahnya. Peraturan Daerah tentang Perubahan Atas Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan akan menjadi dasar bagi Pemerintah Provinsi Lampung untuk memberikan jaminan penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan. Urgensi yang menjadi pijakan akan kebutuhan terhadap Peraturan Daerah ini adalah dengan adanya Peraturan ini diharapkan akan semakin meningkatkan efektifitas penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan secara terpadu di Provinsi Lampung.

Kedua, pertimbangan filosofis pembentukan perda ini adalah: bahwa Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat mempunyai peranan penting dalam usaha pengembangan kehidupan dan ekonomi rakyat, sehingga dalam rangka pemeliharaan jalan secara baik perlu pengaturan penggunaan jalan guna mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien. Pertimbangan sosiologis rancangan

peraturan daerah ini adalah ruas jalan umum mempunyai kemampuan tertentu dan terbatas dari segi daya dukung/kemampuan struktur maupun menampung lalulintas harian rata-rata, sehingga perlu dilakukan langkah-langkah antisipatif untuk memberikan perlindungan keamanan dan kenyamanan kepada masyarakat pengguna jalan, melalui pengaturan penggunaan jalan dalam lalu lintas angkutan barang yang melewati jalan umum. Adapun pertimbangan yuridis pembentukan rancangan peraturan daerah ini adalah bahwa diperlukan payung hukum berupa peraturan daerah sebagai dasar yuridis dalam pelaksanaan peran dan kewenangan Pemerintah Daerah untuk melaksanakan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja.

Ketiga, Sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan yang akan dituangkan dalam materi pengaturan adalah meliputi: Pasal I akan berkenaan dengan ketentuan pasal-pasal dalam Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan yang diubah dan Pasal II berkenaan dengan saat berlakunya peraturan daerah.

B. Saran

Penyusunan naskah akademik Peraturan Daerah tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan ini merupakan kajian agar penyelenggaraan Penggunaan

Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan di Provinsi Lampung dapat dilakukan dengan baik dan berdasarkan kaidah peraturan perundang-undangan. Untuk itu, Pemerintah Provinsi Lampung harus mengkaji lebih lanjut dan mempersiapkan produk hukum daerah berupa peraturan gubernur dan keputusan gubernur untuk mendukung keberlakuan teknis peraturan daerah ini. Agar semangat Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat Provinsi Lampung dapat terwujud.

DAFTAR PUSTAKA

- Abu Daud Busroh dan Abubakar Busroh, *Asas-asas Hukum Tata Negara*, Bandung: Ghalia Indonesia, 1985.
- Abubakar Iskandar, *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib* (Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996).
- Andrew, R.Cecil. 2011. “*Penegakan Hukum Lalu-Lintas*”. Nuansa, Cetakan I, Agustus, hlm. 27.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung. 2024. “*Provinsi Lampung Dalam Angka 2024*”. hlm. Iv
- Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung. 2024. *Provinsi Lampung Dalam Angka 2021*. hlm Iv
- Bagir Manan. 1992. “*Dasar-dasar Perundang-undangan Indonesia*”. Jakarta: IN-HILL-Co, hlm. 17
- Baihaqi. 2014. “*Landasan Yuridis Terhadap Aturan hukum tentang Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum*”. Jurnal Ilmiah Peuradeun, Vol 2, no 2, hlm. 133
- Bowersox, D. J. 1981. “*Introduction to Transportation*” . New York: Macmillan.
- Bruggink. 1996. “*Refleksi Tentang Hukum*” (terjemahan : A. Sidharta). Bandung: Citra Aditya Bhakti, hlm. 119.
- Clarke dan Stewart dalam Ni'matul Huda. 2012. “*Hukum Pemerintahan Daerah*”. Bandung: Nusamedia, hlm. 12.
- Denico Doly, “Penegakan Hukum Terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: Tantangan dan Prospek”, *Kajian* Vol.20 No.3 September 2015.
- Dwi Wahyono, dkk, “Implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi tentang Penertiban Lalu Lintas di Wilayah Jawa Tengah)”, *Audi Et AP: Jurnal Penelitian Hukum*, 01 (01), 2022:68-77
- Esmi Warasih, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011, hlm. 39.
- Fendri Gunawan. 2020. “*Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran*

- Kendaraan Angkutan Barang Di Kota Pekanbaru Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009*”, MIZAN: Journal of Islamic Law FAI Universitas Ibn Khaldun Bogor Vol. 4 No. 2, hlm. 218
- Gunardo, 2014. *“Geografi Transportasi”*, Yogyakarta. Ombak
- Hariandja. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta: PT. Airlangga, 2002, hlm. 16
- Henry Campbell Black. 1979. *“Black’s Law Dictionary: Definition of the term and pharses of American and English Jurisfrudence American and Modern”*. ST Paul Mina: West Publisting Co, hlm. 1074.
- Hensi, Margaretta. 2000. *“Pembangunan Pedesaan”*, Jakarta : Gramedia.
- Imam Koeswahyono. 2008. *“Melacak Dasar Konstitusional Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Pembangunan Bagi Umum”*. Jurnal Konstitusi PPK-FH Univ. Brawijaya Vol 1, No. 1, hlm. 34-36
- Jimly Asshidiqie. 2008. *“Menuju Hukum yang Demokratis”*. Sekretariat Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta, hlm. 134-140.
- M. Nurul Huda M. 2015. *“Aplikasi Sig Untuk Penentuan Hirarki Klasifikasi Fungsi Jalan Dan Tingkat Pelayanan (Level Of Service) Ruas Jalan Terhadap Pengembangan Potensi Pariwisata Di Kabupaten Rembang”*, Jurnal Geo Image 4, hlm. 57-59
- Maya Agung Kusmagi. 2010. *“Selamat Berkendara di Jalan Raya”*. Cetakan 1. Raih Asa Sukses Swadaya Group. Jakarta, hlm. 35.
- Miro, Fidel. 2004. *“Perencanaan Transportasi”*, Jakarta. Erlangga.
- Miro, Fidel. 2012. *“Pengantar Sistem Transportasi”*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- ML. Tobing. 1983. *“Sekitar Pengantar Ilmu Hukum”*. Jakarta: Erlangga, hlm. 22.
- Morlock, Edward K..1985. *“Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi”*. Erlangga, Jakarta
- Muhammad Hairani. 2020. *“Penggunaan Jalan Umum Untuk Angkutan Hasil Pertambangan (Studi Di Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan)”*. Diploma thesis, Universitas Islam Kalimantan MAB, hlm. 2
- Nasution M N. 1996. *“Manajemen Transportasi. Jakarta”*: Ghalia

Indonesia

- Nurhasan Ismail, “Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Meminimalisir Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas”, *Journal of Indonesia Road Safety*, Vol.1, No.1, April 2018, hlm. 17-29
- Nurul Qamar, Farah Syah Reza, *Ilmu dan Teknik Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan* (Makassar: CV. Social Politic Genius: 2020), hlm. 26.
- Ofyar Z. Tamin. 2000. “*Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*”, Bandung : Institut Teknologi Bandung.
- Papacostas. 1987. “*Fundamentals of transportation Engineering*”. Practice Hall.USA
<http://ejournal.uajy.ac.id/7732/3/TA213706.pdf>
- Peter Salim dan Yenny Salim. 1991. “*Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*”. Jakarta: Modern English Press, hlm. 97.
- Rudy. 2012. “*Hukum Pemerintahan Daerah Perspektif Konstitusionalisme Indonesia*”. Bandar Lampung: Indepth Publishing. hlm. 23
- Rusli Effendi, et. al. 1991. “*Teori Hukum*”. Makassar: Hasanuddin University Press, hlm. 28.
- Salim, Abbas. 2000. “*Manajemen Transportasi*”. Jakarta : Rajagrafindo Persada
- Satjipto Rahardjo. 1982. “*Ilmu Hukum*”. Bandung: Alumni, hlm. 85.
- Satrio Nur Hadi & Tahura Malagano, “Analisis Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Mewujudkan Kesadaran Hukum BERlalu Lintas (Penelitian di Polres Pesawaran)”, *Jurnal Kepastian Hukum dan Keadilan*, Volume 2 Nomor 1, Desember 2020.
- Soesilo, Nining I. 1999. “*Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*”. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia
- Supriadi, Asep. 2014. “*Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia*”. Bandung: Alumni, hlm. 63
- Tim Penyusun. 2002. “*Kamus Besar Bahasa Indonesia*”. Jakarta:

- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 2002, hlm. 52.
- Tommy Putra Armada. 2014. "*Analisa Ekonomi Perbaikan Jalan Palembang – Betung Kab. Banyuasin Terhadap Nilai Kerugian Akibat Kemacetan*". Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan, Vol. 2 No. 3, hlm. 5-6
- Wahyu Desga, et. Al. 2016. "*Pemodelan Bangkitan Perjalanan Di Nagari Siguntur*", Nagari Barung-Barung Belantai dan Nagari Nanggalo Kecamatan Koto Xi Tarusan Kabupaten Pesisir Selatan, Padang : Universitas Bung Hatta.
- Yuliandri. 2009. "*Asas-asas Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan yang Baik; Gagasan Pembentukan Undang-Undang Berkelanjutan*". Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 115.

Lampiran
Rancangan Peraturan Daerah