



NASKAH AKADEMIK

Evaluasi Perubahan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan



2026



KATA PENGANTAR

Puji syukur mari kita panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan karunianya kami semua diberikan kesehatan dan kemampuan akan serta pikiran untuk menyelesaikan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Perubahan Penyelenggaraan Penyelenggaraan Perhubungan.

Penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Bandung Barat memiliki peran yang penting dan strategis dalam mendukung kelancaran aktivitas perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan, serta memengaruhi berbagai aspek kehidupan masyarakat. Keberadaan sistem perhubungan yang tertata dengan baik menjadi salah satu faktor penunjang dalam meningkatkan mobilitas, konektivitas, dan kualitas pelayanan publik di wilayah tersebut.

Pengaturan mengenai penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Bandung Barat saat ini mengacu pada Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Namun, seiring dengan perkembangan tatanan hukum nasional, kemajuan teknologi, serta dinamika kebutuhan masyarakat, diperlukan adanya penyesuaian dan pembaruan terhadap pengaturan tersebut agar tetap relevan dan mampu menjawab tantangan penyelenggaraan perhubungan yang semakin kompleks.

Adanya Naskah Akademik ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan yang obyektif, ilmiah, dan rasional dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Kami ucapkan terimakasih kepada seluruh pihak yang turut serta membantu tersusunnya Naskah Akademik ini, atas kesalahan dan khilafan selama penyusunan Naskah Akademik ini, kami haturkan permohonan maaf.

Bandung Barat, 2026

Tim Penyusun



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI.....	ii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	10
C. Tujuan dan Kegunaan.....	11
D. Metode Penelitian.....	12
BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS.....	18
A. Kajian Teoritis Tentang Transportasi	18
1. Pengertian Transportasi.....	18
2. Unsur Transportasi.....	22
3. Peranan Transportasi Dalam Masyarakat	24
4. Komponen Sistem Transportasi	28
5. Jenis Moda Transportasi.....	31
6. Fungsi Transportasi.....	33
7. Manfaat Transportasi	34
8. Prasarana dan Sarana Transportasi.....	36
9. Ciri Permasalahan Transportasi	47
10. Ciri Dasar Perencanaan Transportasi	47
B. Kajian Teoritis Tentang Lalu Lintas dan Angkutan.....	50
1. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan.....	50
2. Fungsi dan Manfaat Perangkutan	52
3. Trayek, Lintasan Pelayanan, dan Moda Angkutan.....	54
4. Standar Pelayanan Minimal	56
C. Kajian Mengenai Pembangunan Berkelanjutan	61
D. Kajian Mengenai Pelayanan Publik	70
E. Kajian Terhadap Asas/Prinsip Yang Terkait Dengan Penyusunan Norma	74
F. Kondisi Eksisting, Pengaturan dan Implikasi Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan.	81
1. Kondisi Geografis Kabupaten Bandung Barat.....	81



2.	Kondisi Demografi Kabupaten Bandung Barat	83
3.	Kondisi Eksisting dan Pengaturan Bidang Perhubungan	86
4.	Implikasi Penerapan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Tentang Penyelenggaraan Perhubungan	96
BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN		101
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS		125
A.	Landasan Filosofis	125
B.	Landasan Sosiologis	130
C.	Landasan Yuridis	135
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN EVALUASI		141
BAB VI PENUTUP		177
A.	Kesimpulan	177
B.	Rekomendasi	178
DAFTAR PUSTAKA		iv



BAB I

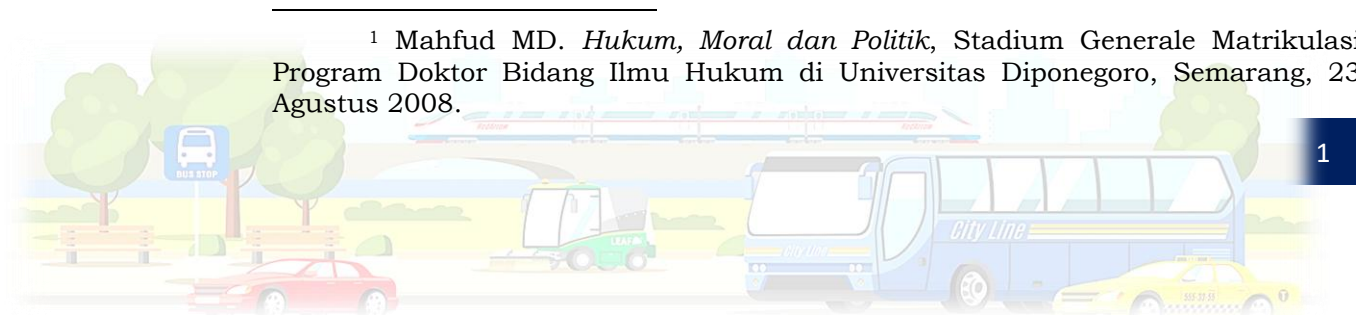
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia telah memiliki kesadaran mengenai konsep negara hukum sebagai pilihan ideal.¹ Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945 sebagai konstitusi nasional Indonesia baik sebelum maupun sesudah diamandemen, memiliki semangat yang kuat untuk mewujudkan kesejahteraan seluruh warga negara Indonesia. Dalam rangka mewujudkan tujuan yang diamanatkan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945, dilaksanakan pembangunan nasional yang mencakup seluruh bidang kehidupan, baik yang bersifat nonfisik maupun fisik, yang salah satunya diwujudkan melalui pembangunan di sektor perhubungan atau transportasi.

Jaminan pemberian perlindungan yang ditegaskan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menimbulkan kewajiban bagi negara untuk memastikan adanya penghormatan, perlindungan, pemenuhan, penegakan, serta pemajuan hak atas kepastian hukum yang adil dan perlakuan yang setara di hadapan hukum. Kewajiban tersebut sekaligus merupakan perwujudan dari tujuan dibentuknya Pemerintahan Republik Indonesia sebagaimana tercantum dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yaitu untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia serta memajukan kesejahteraan umum.

¹ Mahfud MD. *Hukum, Moral dan Politik*, Stadium Generale Matrikulasi Program Doktor Bidang Ilmu Hukum di Universitas Diponegoro, Semarang, 23 Agustus 2008.



Pembangunan kesejahteraan umum memiliki keterkaitan yang erat dengan penyelenggaraan perhubungan, karena sektor perhubungan berperan sebagai urat nadi dalam mendukung mobilitas manusia, barang, dan jasa. Ketersediaan sistem transportasi yang andal, aman, dan terjangkau memungkinkan terjadinya distribusi sumber daya secara merata, membuka akses masyarakat terhadap layanan dasar seperti pendidikan, kesehatan, dan pekerjaan, serta mendorong pertumbuhan ekonomi di berbagai wilayah. Dengan demikian, penyelenggaraan perhubungan yang baik tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai instrumen strategis dalam mengurangi kesenjangan antarwilayah dan meningkatkan taraf hidup masyarakat.

Pembangunan kesejahteraan umum juga menuntut adanya penyelenggaraan perhubungan yang berkeadilan dan berkelanjutan, sehingga manfaatnya dapat dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat tanpa terkecuali. Hal ini mencakup penyediaan infrastruktur transportasi yang inklusif, ramah lingkungan, serta terintegrasi antar moda, guna menciptakan sistem perhubungan yang efisien dan berdaya saing

Perhubungan berkembang sebagai bagian dari kota maupun desa karena kebutuhan penduduk untuk bergerak atau menggunakan transportasi guna memindahkan orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Perpindahan tersebut tentu memerlukan alat transportasi atau alat pengangkut yang kemudian berjalan sehingga membentuk pola lalu lintas. Perhubungan mempunyai peran yang sangat penting dan strategis dalam mendukung pembangunan serta integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945.

Penyelenggaraan Perhubungan di wilayah Kabupaten Bandung Barat merupakan kegiatan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan di wilayah Kabupaten Bandung Barat.

Pentingnya sektor perhubungan tersebut tercermin dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dari dan keseluruh pelosok daerah bahkan dari dan keluar wilayah Kabupaten Bandung Barat serta berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya melalui keterkaitan antar moda dan intra moda untuk menjangkau dan menghubungkan seluruh wilayah Kabupaten Bandung Barat dengan mobilitas tinggi.

Peranan sektor perhubungan harus di tata dalam satu sistem transportasi yang terintegrasi dan mendinamisasikan secara terpadu antar moda dan intra moda tersebut dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang baik dengan pelayanan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat serta memperhatikan aspek kelestarian lingkungan, koordinasi, antara wewenang pusat dan daerah serta antar instansi, sektor, dan atau unsur terkait agar pelayanan terhadap masyarakat tidak terhenti dengan adanya otonomi daerah.

Penetapan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah berdampak pada tatanan pemerintahan di Daerah. Undang-Undang dimaksud mengatur Urusan Pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat yang dikenal dengan istilah urusan pemerintahan absolut dan ada urusan pemerintahan konkuren.

Urusan pemerintahan konkuren terdiri atas Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan yang dibagi antara Pemerintah Pusat, Daerah Provinsi, dan Daerah Kabupaten/Kota. Urusan Pemerintahan Wajib dibagi dalam Urusan Pemerintahan Wajib yang terkait Pelayanan Dasar dan Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak terkait Pelayanan Dasar. Untuk Urusan Pemerintahan Wajib yang terkait Pelayanan Dasar ditentukan Standar Pelayanan Minimal (SPM) untuk menjamin hak-hak konstitusional masyarakat.

Setiap Daerah sesuai karakter Daerahnya akan mempunyai prioritas yang berbeda antara satu Daerah dengan Daerah lainnya dalam upaya mensejahterakan masyarakat. Ini merupakan pendekatan yang bersifat asimetris artinya walaupun Daerah sama-sama diberikan otonomi yang seluas-luasnya, namun prioritas Urusan Pemerintahan yang dikerjakan akan berbeda satu Daerah dengan Daerah lainnya. Konsekuensi logis dari pendekatan asimetris tersebut, maka Daerah akan mempunyai prioritas Urusan Pemerintahan dan kelembagaan yang berbeda satu dengan lainnya sesuai dengan karakter Daerah dan kebutuhan masyarakatnya.

Penyelenggaraan perhubungan yang berorientasi pada pembangunan berkelanjutan menempatkan keseimbangan antara aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan sebagai landasan utama dalam perencanaan dan pelaksanaannya. Dalam konteks ini, sistem transportasi tidak hanya ditujukan untuk meningkatkan mobilitas dan pertumbuhan ekonomi, tetapi juga harus mampu meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan, seperti pencemaran udara, kebisingan, dan penggunaan energi yang berlebihan. Oleh karena itu, pengembangan perhubungan perlu diarahkan pada pemanfaatan teknologi ramah lingkungan, peningkatan efisiensi energi, serta penguatan transportasi massal yang terintegrasi,

sehingga mampu menciptakan sistem yang berdaya guna dan berkelanjutan.

Penyelenggaraan perhubungan yang berkelanjutan juga menuntut adanya prinsip keadilan dan inklusivitas, di mana seluruh lapisan masyarakat memiliki akses yang setara terhadap layanan transportasi yang aman, nyaman, dan terjangkau. Hal ini mencakup penyediaan infrastruktur yang mendukung kelompok rentan, pengurangan kesenjangan akses antarwilayah, serta penguatan konektivitas antara pusat-pusat kegiatan ekonomi dengan daerah terpencil.

Berkenaan dengan bidang perhubungan Pemerintah Daerah memiliki kewenangan berdasarkan ketentuan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Penyelenggaran bidang perhubungan di Daerah dilakukan oleh Dinas Perhubungan.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, menyebutkan bahwa Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2) meliputi bidang perhubungan. Dalam Lampiran O Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan, menyebutkan bahwa pembagian urusan pemerintahan bidang perhubungan, yang menjadi kewenangan pemerintah kabupaten/kota terbagi menjadi 4 sub bidang yaitu

- a. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)
 - a) Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten/Kota.
 - b) Penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kabupaten/Kota.
 - c) Pengelolaan terminal penumpang tipe C.



- d) Penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir.
- e) Pengujian berkala kendaraan bermotor.
- f) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten/kota.
- g) Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten/kota.
- h) Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan kabupaten/kota.
- i) Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah kabupaten/kota.
- j) Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- k) Penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- l) Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan 1 (satu) Daerah kabupaten.
- m) Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota.
- n) Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek perdesaan dan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- o) Penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota.

- p) Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah kabupaten/kota.
- b. Pelayaran
- a) Penerbitan izin usaha angkutan laut bagi badan usaha yang berdomisili dalam Daerah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan di Daerah kabupaten/kota.
- b) Penerbitan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat bagi orang perorangan atau badan usaha yang berdomisili dan yang beroperasi pada lintas pelabuhan dalam Daerah kabupaten/kota.
- c) Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan sungai dan danau sesuai dengan domisili orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha.
- d) Penerbitan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan danau untuk kapal yang melayani trayek dalam Daerah kabupaten/kota yang bersangkutan.
- e) Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan penyeberangan sesuai dengan domisili badan usaha.
- f) Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal dalam Daerah kabupaten/kota yang terletak pada jaringan jalan kabupaten/kota dan/atau jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.
- g) Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.



- h) Penerbitan izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan kapal.
- i) Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya pada lintas penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.
- j) Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.
- k) Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP untuk pelabuhan sungai dan danau.
- l) Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan pengumpan lokal.
- m) Pembangunan dan penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan sungai dan danau.
- n) Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan pengumpul lokal.
- o) Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan lokal.
- p) Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam untuk pelabuhan pengumpan lokal.
- q) Penerbitan izin pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal.
- r) Penerbitan izin reklamasi di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal.
- s) Penerbitan izin pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) di dalam DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.

c. Penerbangan

Penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.

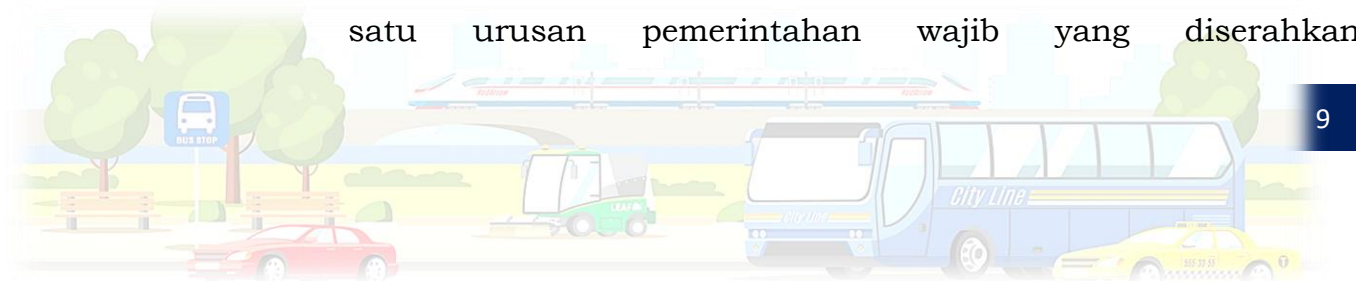


d. Perkeretaapian

- a) Penetapan rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota.
- b) Penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- c) Penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- d) Penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.
- e) Penerbitan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- f) Penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian kabupaten/kota.
- g) Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretaapian khusus, izin operasi, dan penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya dalam Daerah kabupaten/kota.

Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok dan fungsi untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan dan/atau transportasi. Dalam pelaksanaannya, Dinas Perhubungan berperan dalam merumuskan kebijakan di bidang perhubungan sesuai dengan wilayah kerjanya, menyusun kebijakan teknis di sektor perhubungan, melaksanakan administrasi termasuk pelayanan perizinan angkutan, serta melakukan evaluasi dan penyusunan laporan terkait penyelenggaraan perhubungan.

Bahwa penyelenggaraan perhubungan merupakan salah satu urusan pemerintahan wajib yang diserahkan



kewenangannya kepada Pemerintah Daerah sebagai salah satu wujud pelaksanaan otonomi daerah serta untuk mendekatkan pelayanan dasar kepada masyarakat.

Penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Bandung Barat telah diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, namun dalam perkembangan tatanan hukum di Indonesia serta kemajuan teknologi sebagaimana dinamika kehidupan masyarakat, maka diperlukan penyesuaian maupun pembaharuan pengaturan terhadap penyelenggaraan perhubungan di wilayah Kabupaten Bandung Barat.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka Pemerintah Kabupaten Bandung Barat dipandang perlu untuk melakukan perumusan, penyusunan dan pembentukan Peraturan Perundang-Undangan di lingkungan Pemerintah Kabupaten Bandung Barat yang dituangkan dalam bentuk Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan, agar substansi yang diatur dalam Peraturan Daerah tersebut tidak tumpang tindih, saling melengkapi (*suplementer*) dan saling terkait dengan Peraturan Perundang-Undangan yang lebih tinggi.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut di atas, maka identifikasi masalah yang akan dikaji dalam kegiatan Evaluasi Perubahan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, antara lain:

1. Bagaimana urgensi perlunya Evaluasi Perubahan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan?

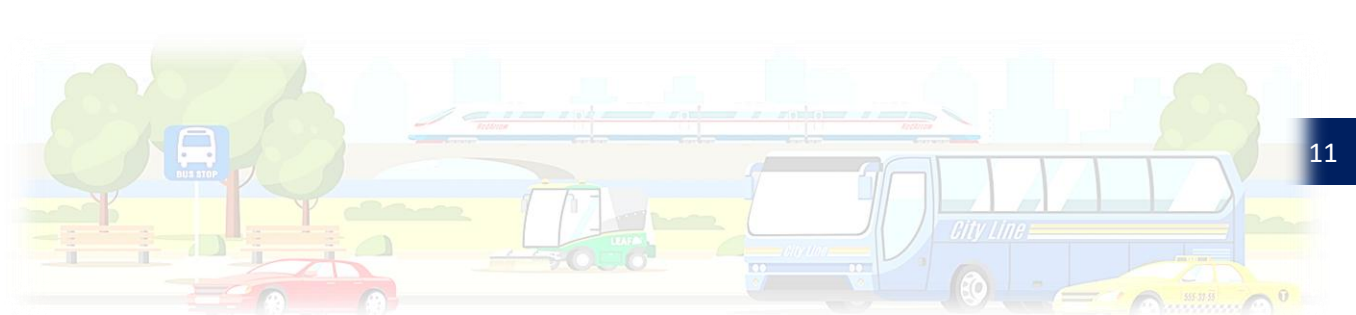


2. Apa yang menjadi pertimbangan sosiologis dan yuridis dalam proses Evaluasi Perubahan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan?
3. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan Perubahan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan?

C. Tujuan dan Kegunaan

Berdasarkan identifikasi masalah tersebut, maka tujuan penyusunan Evaluasi Perubahan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, antara lain:

1. Menganalisa dan merumuskan urgensi Evaluasi Perubahan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
2. Merumuskan pertimbangan sosiologis dan yuridis dalam proses Evaluasi Perubahan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
3. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah Perubahan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.



Adapun Kegunaan dari penyusunan Naskah Akademik ini adalah sebagai bahan pertimbangan yang obyektif, ilmiah, dan rasional dalam penyusunan Evaluasi Perubahan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

D. Metode Penelitian

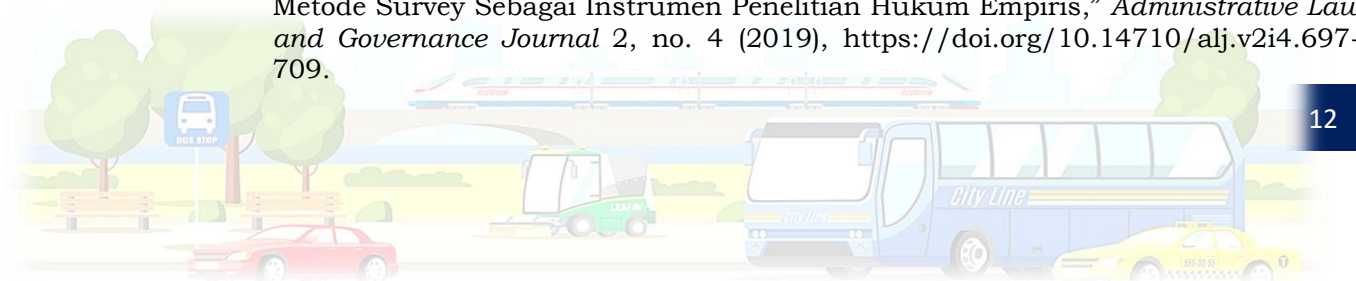
Metode penelitian dalam ilmu hukum sangat penting. Ini karena ilmu hukum adalah disiplin ilmu yang mendasarkan pemahaman, analisis, dan interpretasi pada berbagai sumber hukum dan peraturan yang kompleks. Dalam konteks ilmu hukum. Metode penelitian membantu dalam menafsirkan undang-undang, peraturan, dan preseden hukum.

Peneliti hukum harus mampu merinci dan menganalisis teks hukum secara cermat, sistematis, dan mendalam guna memahami makna yang terkandung di dalamnya, termasuk konteks, tujuan pembentukannya, serta implikasi hukum yang mungkin timbul. Kemampuan ini juga mencakup kepekaan dalam menafsirkan norma, mengidentifikasi potensi multitafsir, serta mengkaji keterkaitan antar peraturan, sehingga dapat menghasilkan pemahaman yang komprehensif dan tidak keliru dalam penerapannya.² Secara rinci metode penelitian yang digunakan dalam Naskah Akademik ini, antara lain:

1. Metode Penelitian

Naskah Akademik ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif. Hal yang mendasari penggunaan metode yuridis normatif adalah dengan pendekatan yuridis normatif dilakukan penelitian

² F.C. Susila Adiyanta, "Hukum Dan Studi Penelitian Empiris: Penggunaan Metode Survey Sebagai Instrumen Penelitian Hukum Empiris," *Administrative Law and Governance Journal* 2, no. 4 (2019), <https://doi.org/10.14710/alj.v2i4.697-709>.



hukum berdasarkan studi kepustakaan. pendekatan yuridis normatif merupakan penelitian dibidang hukum yang dikonsepsikan terhadap asas, norma, dogma, atau kaidah hukum.³ Metode penelitian yuridis normatif digunakan karena data yang digunakan merupakan data sekunder yang memfokuskan kepada penelitian kepustakaan yang didapat melalui penelusuran peraturan perundang-undangan, buku, artikel, dan jurnal yang berhubungan topik pembahasan

2. Metode Pendekatan

Pendekatan yang digunakan untuk menjawab isu hukum dalam Naskah Akademik ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), pendekatan historis dan (*historical approach*).

Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), dilakukan dengan menelaah seluruh Peraturan Perundang-Undangan yang berkaitan dengan topik pembahasan.⁴

Pendekatan konseptual (*conceptual approach*), pendekatan yang didasari terhadap pandangan, gagasan, doktrin, maupun ide-ide yang memunculkan konsep hukum yang relevan terhadap topik pembahasan.⁵

³ Hanitijo S., R, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm. 5

⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2019, hlm. 133

⁵*Ibid*, hlm. 135.



3. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian dilakukan melalui penelusuran dokumen atau dikenal dengan istilah studi pustaka yang dilakukan dengan teknik membaca, memahami, mencatat, dan mengutip sumber bacaan sebagai data sekunder yang meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.⁶ Teknik ini dilakukan untuk mengkaji berbagai macam teori serta norma yang dipandang relevan dengan topik pembahasan. Adapun bahan hukum yang dimaksud diuraikan sebagai berikut:

- a. Bahan Hukum Primer, yaitu bahan hukum yang memiliki sifat mengikat,⁷ antara lain:
 - Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945;
 - Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
 - Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2007 tentang Pembentukan Kabupaten Bandung Barat di Provinsi Jawa Barat
 - Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;

⁶ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum Dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1988, hlm. 52

⁷ Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif "Suatu Tinjauan Singkat"*, Rajawali Pers, Jakarta, 1985, hlm.11.



- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;
- Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, sebagaimana telah diubah terakhir menjadi Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022;
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
- Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah;

- Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran;
 - Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian; dan
 - Beberapa Peraturan Menteri Perhubungan.
- b. Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan hukum yang memiliki sifat korelasi guna penjelasan lebih rinci mengenai hukum primer,⁸ antara lain:
- Buku;
 - Jurnal/Artikel; dan
 - Webiste.
- c. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk tambahan guna melengkapi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder,⁹ yaitu kamus, seperti Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) maupun *Black's Law Dictionary*.

⁸ Amarudin dan Zainal Asikin, Pengantar Metode Penelitian Hukum, PT.Raja Grafindo Prasada, Jakarta, 2010, hlm.32.

⁹ Seorjono Soekanto dan Sri Mamudji, Penelitian Hukum Normatif, CV.Rajawali, Jakarta, 1985, hlm. 15

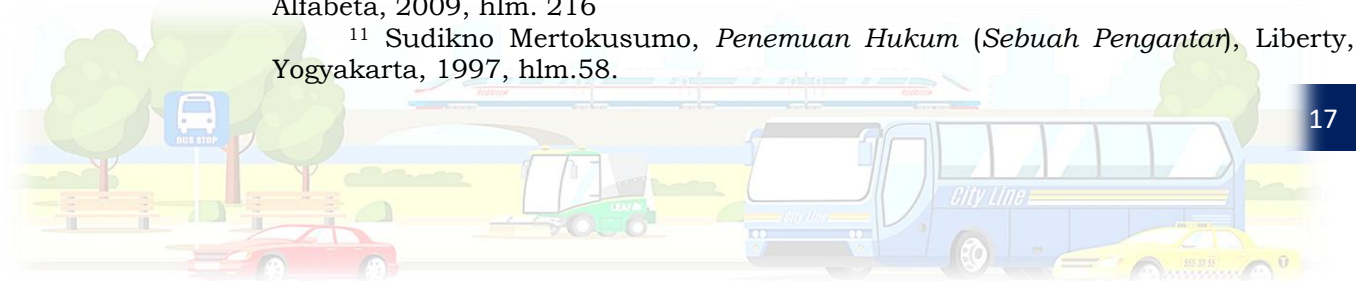


4. Metode Analisis

Data sekunder yang diperoleh kemudian dilakukan analisis dengan metode kualitatif, sehingga data yang diperoleh dipelajari secara mendalam sebagai sesuatu yang utuh kemudian dituangkan menjadi narasi kalimat deskriptif.¹⁰ Dengan demikian merupakan analisa data tanpa menggunakan rumus matematis dan angka-angka.¹¹ Penarikan kesimpulan dilakukan dengan metode penyimpulan secara deduktif yaitu menarik kesimpulan dari suatu permasalahan yang bersifat umum terhadap permasalahan konkrit

¹⁰ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta, 2009, hlm. 216

¹¹ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum (Sebuah Pengantar)*, Liberty, Yogyakarta, 1997, hlm.58.



BAB II

KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

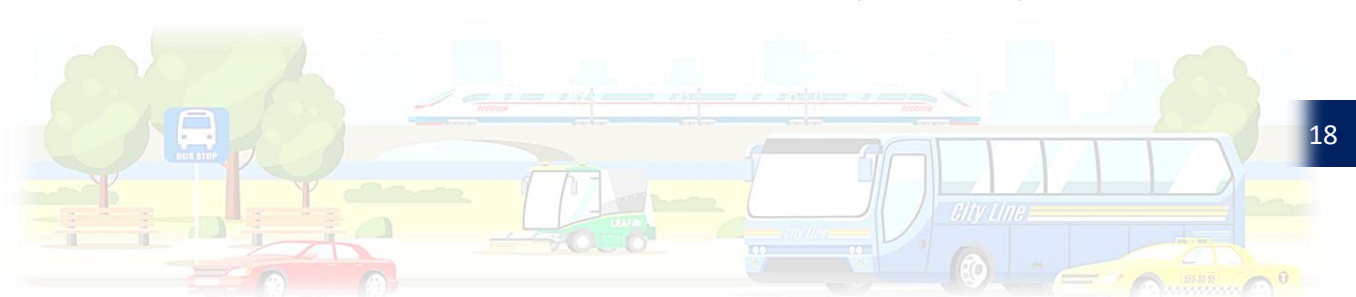
A. Kajian Teoritis Tentang Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan proses perpindahan manusia maupun barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana yang digerakkan oleh tenaga manusia ataupun mesin. Keberadaan transportasi menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan sehari-hari, karena berfungsi untuk menunjang berbagai aktivitas masyarakat, baik dalam memenuhi kebutuhan ekonomi, sosial, maupun mobilitas secara umum.

Beragam ahli telah mengemukakan definisi mengenai transportasi berdasarkan sudut pandang masing-masing, sehingga melahirkan rumusan yang memiliki perbedaan maupun persamaan. Perbedaan tersebut umumnya terletak pada penekanan aspek tertentu, seperti fungsi, tujuan, atau sarana yang digunakan, sementara persamaannya terletak pada esensi transportasi sebagai suatu proses pemindahan yang bertujuan untuk mempermudah pergerakan manusia dan barang.

Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare* yang mana trans berarti mengangkat atau membawa. Jadi transportasi adalah membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain. Menurut Salim, transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik



mengubah tempat dari barang (*comoditi*) dan penumpang ke tempat lain.

Miro berpendapat bahwa transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu¹². Sedangkan menurut Nasution adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi pengertian transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses pergerakan, proses mengangkut dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.¹³

Nasution mengemukakan unsur-unsur transportasi terdiri dari: (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya, (c) ada jalanan/jalur yang dapat dilalui, (d) ada terminal asal dan terminal tujuan, serta (e) sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

Masing-masing unsur tersebut tidak bisa hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, kesemuanya harus terintegrasi secara serentak. Seandainya ada salah satu saja komponen yang tidak hadir, maka alat pendukung proses perpindahan (sistem transportasi) tidak dapat bekerja atau berfungsi. Transportasi bukan hanya usaha berupa gerakan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan

¹² Miro, F. 2005. Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi. Erlangga. Jakarta. hlm 67

¹³ Nasution, M. N, 2008. Manajemen Transportasi, Ghalia Indonesia, Jakarta



gerakan secara statis akan tetapi transportasi akan mengalami perkembangan dan kemajuan dari waktu ke waktu baik sarana dan prasarannya sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Transportasi merupakan salah satu sarana penting yang mendorong kemajuan dan perkembangan suatu daerah, sekaligus meningkatkan aksesibilitas serta keterhubungan antarwilayah. Tingkat aksesibilitas suatu daerah sering kali menjadi indikator dalam melihat perkembangan wilayah tersebut, sehingga keberadaan sistem transportasi memiliki peran yang sangat signifikan. Dalam konteks pembangunan pedesaan, prasarana dan sarana transportasi menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari program pembangunan, karena keduanya mendukung keterjangkauan layanan serta mobilitas masyarakat.

Keberlangsungan proses produksi yang efisien, peningkatan investasi, serta perkembangan teknologi sangat dipengaruhi oleh tersedianya sistem transportasi yang memadai. Selain itu, terbentuknya pasar dan nilai ekonomi juga tidak terlepas dari dukungan transportasi yang baik. Oleh karena itu, transportasi menjadi faktor yang strategis untuk dikembangkan, baik dalam melayani perpindahan barang dan manusia antar daerah maupun dalam menunjang pertumbuhan berbagai sektor lain yang berkontribusi terhadap pembangunan nasional di Indonesia.

Transportasi merupakan gabungan dari dua definisi, yaitu sistem dan transportasi. Sistem adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain dalam tatanan yang terstruktur, sedangkan transportasi adalah suatu usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan orang



ataupun barang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain objek tersebut lebih berguna atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Maka, dari kedua pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa, sistem transportasi adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain secara terstruktur untuk tujuan tertentu.

Adapun yang menjadi tujuan perencanaan sistem transportasi adalah :

- a. Mencegah masalah yang tidak diinginkan yang diduga akan terjadi pada masa yang akan datang (tindakan preventif).
- b. Mencari jalan keluar untuk berbagai masalah yang ada (*problem solving*).
- c. Melayani kebutuhan transportasi (*demand of transport*) seoptimum dan seimbang mungkin.
- d. Mempersiapkan tindakan/kebijakan untuk tanggapan pada keadaan di masa depan.
- e. Mengoptimalkan penggunaan daya dukung (sumber daya) yang ada, yang juga mencakup penggunaan dan yang terbatas seoptimal mungkin, demi mencapai tujuan atau rencana yang maksimal (daya guna dan hasil guna yang tinggi).

2. Unsur Transportasi

Transportasi memiliki lima unsur, yaitu:

a. Manusia

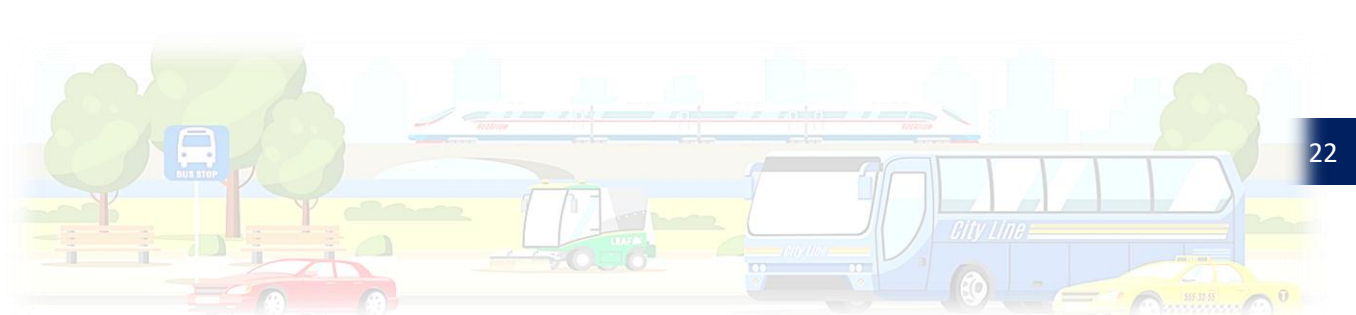
Manusia berperan sebagai subjek atau pelaku utama dalam kegiatan transportasi yang memanfaatkan berbagai moda transportasi untuk menunjang aktivitasnya. Selain itu, manusia juga memiliki peran sebagai pengelola dan pengatur sistem transportasi agar tetap dapat berfungsi dan dimanfaatkan secara optimal sesuai dengan tujuan serta kegunaannya.

b. Barang

Barang merupakan objek dalam kegiatan pengangkutan, di mana proses pendistribusian barang ke berbagai lokasi, terutama untuk kepentingan pemasaran, sangat memerlukan dukungan moda transportasi. Kebutuhan tersebut tidak hanya berkaitan dengan aktivitas pemasaran, tetapi juga dengan mobilitas lalu lintas yang bertujuan untuk menunjang dan meningkatkan kesejahteraan manusia melalui kelancaran arus distribusi.

c. Sarana

Sarana transportasi, seperti kendaraan maupun kapal, berfungsi sebagai alat atau moda yang memiliki peran penting dalam mengangkut dan memindahkan objek transportasi dari satu tempat ke tempat lainnya. Keberadaan sarana ini menjadi faktor utama dalam memastikan proses perpindahan dapat berlangsung secara efektif dan efisien sesuai dengan kebutuhan.



d. Prasarana

Prasarana transportasi berupa jalan atau jalur perairan serta terminal atau pelabuhan merupakan unsur yang sangat penting dalam sistem transportasi. Prasarana tersebut berfungsi sebagai jalur perlintasan bagi moda transportasi sekaligus sebagai simpul tempat berkumpulnya berbagai moda, sehingga mampu menghubungkan satu wilayah dengan wilayah lainnya serta memperlancar proses pengangkutan dan mobilitas secara keseluruhan.

e. Organisasi

Suatu sistem pasti membutuhkan suatu organisasi yang mengatur dan bekerja untuk menjamin bahwa suatu sistem tersebut berjalan dengan baik tanpa ada gangguan atau permasalahan di dalamnya,

Kelima unsur yang telah disebutkan sebelumnya memiliki keterkaitan yang erat dan saling memengaruhi dalam membentuk suatu sistem transportasi yang utuh. Setiap unsur tidak dapat berdiri sendiri, melainkan harus berjalan secara sinergis agar penyelenggaraan transportasi dapat berlangsung dengan baik. Interaksi yang harmonis antara manusia sebagai pelaku, barang sebagai objek, sarana sebagai alat, serta prasarana sebagai pendukung, menciptakan suatu mekanisme yang mampu menjamin kelancaran perpindahan dan mobilitas dalam berbagai aspek kehidupan.

Keterpaduan antar unsur tersebut menjadi faktor penentu dalam mewujudkan sistem transportasi yang aman, selamat, tertib, nyaman, terjangkau, dan terintegrasi. Apabila salah satu unsur tidak berfungsi secara optimal, maka akan berdampak pada keseluruhan sistem



transportasi. Oleh karena itu, diperlukan pengelolaan yang tepat, perencanaan yang matang, serta koordinasi yang berkelanjutan agar seluruh unsur dapat berfungsi secara maksimal dan mendukung terciptanya penyelenggaraan transportasi yang berkualitas.

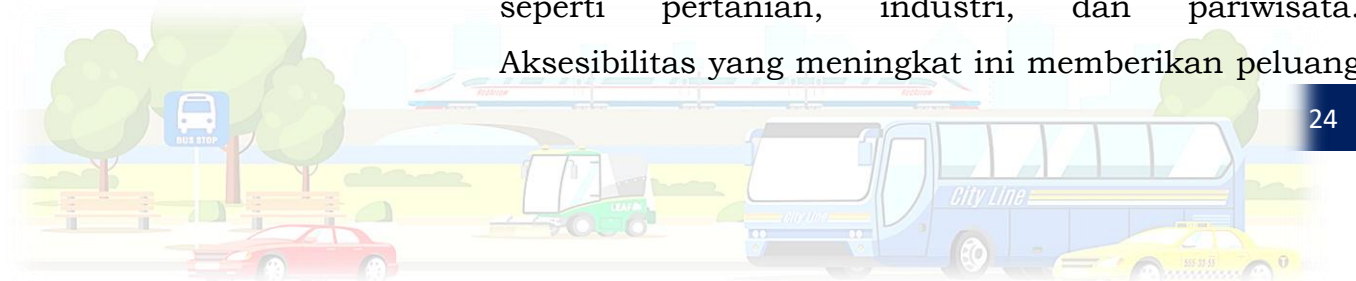
3. Peranan Transportasi Dalam Masyarakat

Peranan transportasi dalam masyarakat dapat didekati dengan berbagai cara. Salah satu klasifikasi yang berguna ialah dengan mendekatinya dari segi ekonomi, sosial, politik, dan lingkungan.

a. Peranan Transportasi dalam Ekonomi

Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam mendorong pertumbuhan dan perkembangan ekonomi suatu wilayah. Keberadaan sistem transportasi yang memadai memungkinkan terjadinya pergerakan barang dan jasa secara efisien dari daerah produksi ke daerah konsumsi, sehingga memperlancar rantai distribusi dan menjaga stabilitas ketersediaan barang di pasar. Kelancaran arus distribusi ini turut memengaruhi pembentukan harga yang lebih kompetitif serta meningkatkan daya saing produk di tingkat lokal, regional, maupun nasional.

Transportasi juga berperan dalam membuka akses terhadap berbagai potensi ekonomi yang sebelumnya sulit dijangkau. Dengan tersedianya jaringan transportasi yang baik, wilayah-wilayah terpencil dapat terhubung dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, sehingga mendorong munculnya kegiatan usaha baru, peningkatan investasi, serta pengembangan sektor-sektor produktif seperti pertanian, industri, dan pariwisata. Aksesibilitas yang meningkat ini memberikan peluang



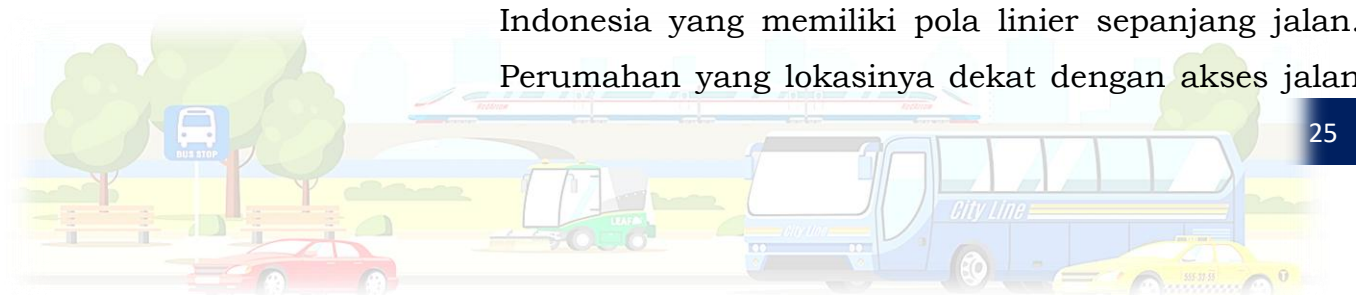
bagi masyarakat untuk memperluas kegiatan ekonominya dan meningkatkan pendapatan.

Peranan transportasi dalam ekonomi juga terlihat dari kemampuannya dalam mendukung efisiensi proses produksi dan distribusi. Sistem transportasi yang terintegrasi dan andal dapat menekan biaya logistik, mempercepat waktu pengiriman, serta mengurangi risiko kerusakan barang. Kondisi ini tidak hanya memberikan keuntungan bagi pelaku usaha, tetapi juga berdampak positif terhadap perekonomian secara keseluruhan melalui peningkatan produktivitas, perluasan pasar, serta penguatan keterkaitan antar sektor ekonomi.

b. Peranan Transportasi dalam Sosial

Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam kehidupan sosial masyarakat karena berfungsi sebagai sarana penghubung antarindividu maupun antarkelompok dalam suatu wilayah. Melalui sistem transportasi yang memadai, mobilitas masyarakat menjadi lebih mudah sehingga memungkinkan terjadinya interaksi sosial yang lebih intensif. Ketersediaan akses transportasi juga mendukung masyarakat dalam menjangkau berbagai layanan publik seperti pendidikan, kesehatan, serta kegiatan sosial lainnya yang berkontribusi terhadap peningkatan kualitas hidup.

Pentingnya aksesibilitas dan kemudahan mendapatkan fasilitas transportasi juga mempengaruhi suatu pola perumahan, hal ini dapat dibuktikan dengan banyaknya permukiman di Indonesia yang memiliki pola linier sepanjang jalan. Perumahan yang lokasinya dekat dengan akses jalan

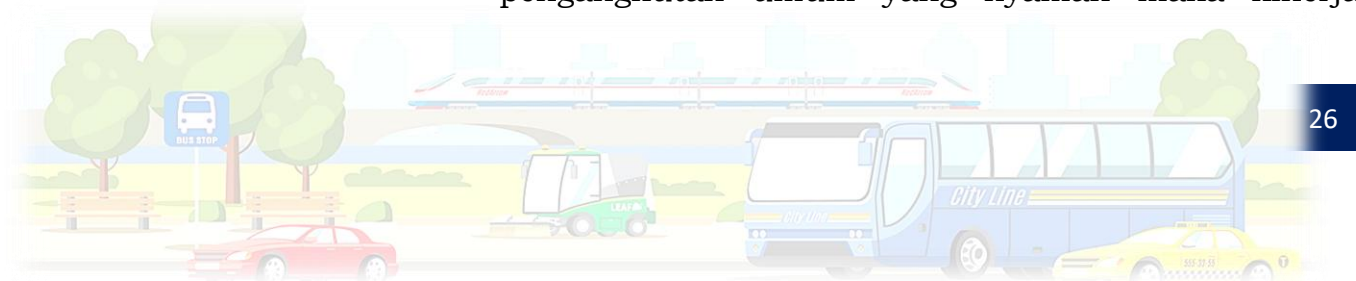


juga nilainya lebih tinggi daripada rumah yang jauh dari jalan.

Peranan transportasi dalam aspek sosial juga terlihat dari kemampuannya dalam mendukung inklusivitas dan aksesibilitas bagi seluruh lapisan masyarakat. Sistem transportasi yang dirancang secara adil dan merata dapat memberikan kemudahan bagi kelompok rentan, seperti penyandang disabilitas, lansia, dan masyarakat berpenghasilan rendah, untuk tetap dapat beraktivitas secara mandiri. Dengan demikian, transportasi tidak hanya menjadi alat mobilitas, tetapi juga menjadi instrumen penting dalam menciptakan keadilan sosial dan memperkuat kohesi masyarakat.

c. Peranan Transportasi dalam Politik

Transportasi menjadi suatu alat yang sangat penting bagi suatu pemerintahan untuk mengirimkan pasukan dari pusat pemerintahan atau pusat keamanan dalam suatu situasi tertentu. Sistem transportasi di suatu wilayah akan mencerminkan kinerja dari pemerintah di wilayah tersebut. Jaringan transportasi yang buruk, keamanan transportasi yang tidak aman, sistem transportasi yang kacau serta kualitas alat pengangkutan umum yang rendah mencerminkan kinerja pemerintahan yang buruk dalam menangani tatanan transportasi secara menyeluruh di wilayah tersebut dan begitu pula sebaliknya, ketika dalam suatu wilayah sistem transportasinya telah tertata jaringan transportasi yang baik, keamanan yang terjamin serta alat-alat pengangkutan umum yang nyaman maka kinerja

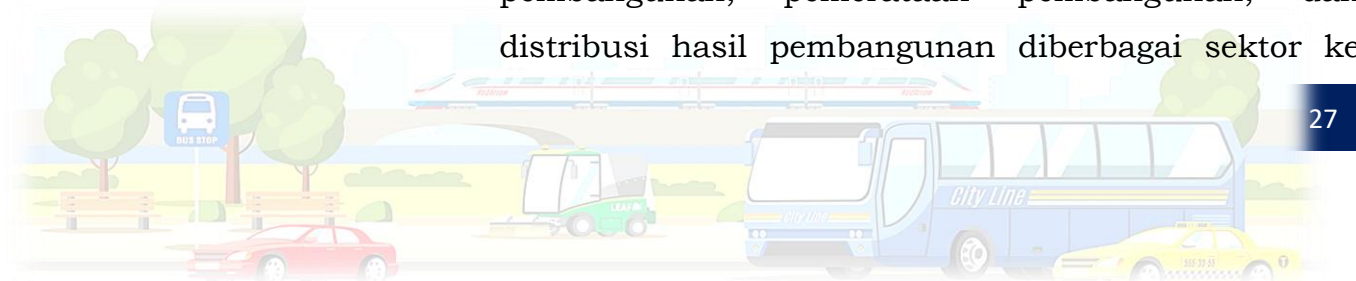


pemerintahannya dinilai cukup baik dalam menangani masalah-masalah transportasi di wilayah tersebut.

Transportasi berperan dalam mendukung proses demokrasi dan partisipasi politik masyarakat. Kemudahan mobilitas memungkinkan masyarakat untuk terlibat dalam berbagai kegiatan politik, seperti pemilihan umum, musyawarah, serta aktivitas organisasi kemasyarakatan dan politik. Akses transportasi yang memadai juga membantu penyelenggara negara dalam mendistribusikan informasi, logistik pemilu, serta memastikan pelaksanaan proses demokrasi dapat berjalan secara tertib, aman, dan inklusif di seluruh wilayah.

Peranan transportasi dalam politik juga berkaitan dengan aspek stabilitas dan keamanan nasional. Sistem transportasi yang baik memungkinkan mobilisasi aparat keamanan dan pertahanan dalam menjaga ketertiban serta merespons berbagai potensi gangguan dengan cepat. Di sisi lain, pengembangan infrastruktur transportasi sering kali menjadi bagian dari kebijakan politik pemerintah dalam mendorong pemerataan pembangunan, memperkuat legitimasi, serta meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap kinerja negara dalam memenuhi kebutuhan publik.

Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke



seluruh pelosok tanah air misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan⁸. Ini menunjukkan arti pentingnya transportasi di Indonesia, sehingga pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi atau pengangkutan mutlak diperlukan. Pembangunan yang baik dan berkualitas tidak hanya mengenai peningkatan mutu sarananya saja, tetapi juga harus menyangkut pembangunan aspek hukum transportasi sendiri.

4. Komponen Sistem Transportasi

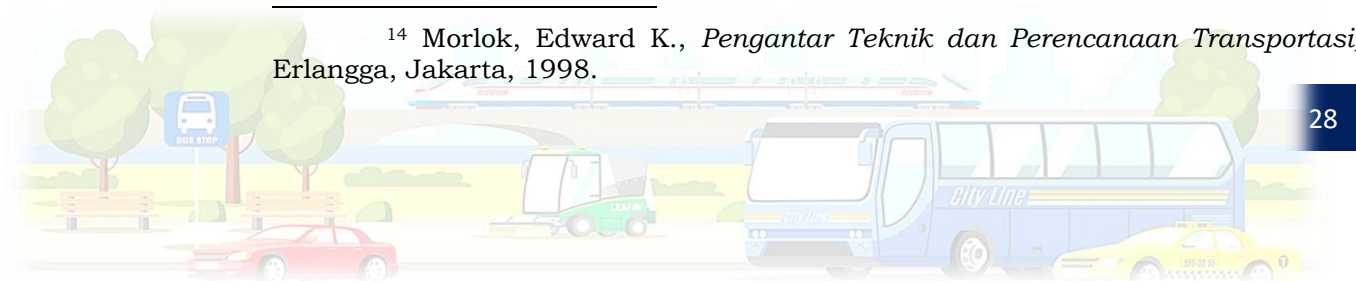
Dalam ilmu transportasi, alat pendukung proses perpindahan diistilahkan dengan sistem transportasi mencakup berbagai unsur (subsistem) berupa: ¹⁴

a. Ruang untuk bergerak (jalan).

Dalam hampir seluruh sistem transportasi, jaringan jalan yang tersedia pada umumnya tidak secara langsung menghubungkan setiap lokasi tujuan. Kondisi ini menyebabkan ruang gerak transportasi hanya terbatas pada titik-titik tertentu yang dapat diakses. Meskipun demikian, tetap dimungkinkan adanya keterhubungan antar jalur tersebut melalui berbagai alternatif rute yang dapat dilalui, sehingga pergerakan tetap dapat berlangsung meskipun tidak bersifat langsung.

Keadaan tersebut melahirkan dua komponen utama dalam ruang gerak transportasi, yaitu ruas jalan (way link) dan persimpangan jalan (way intersection). Pada persimpangan, arus lalu lintas dari dua atau lebih ruas jalan dapat bertemu dan bergabung menjadi satu,

¹⁴ Morlok, Edward K., *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta, 1998.



sementara dari satu arus yang sama dapat pula terpecah ke dalam dua atau lebih jalur yang berbeda sesuai dengan arah tujuan pergerakan.

b. Tempat awal/akhir pergerakan (terminal).

Terminal merupakan salah satu komponen penting dalam sistem transportasi yang berfungsi sebagai simpul atau titik temu berbagai pergerakan moda transportasi. Di dalam terminal terjadi proses naik dan turunnya penumpang, bongkar muat barang, serta perpindahan antar moda yang memungkinkan kelancaran perjalanan dari satu titik ke titik lainnya. Keberadaan terminal tidak hanya mendukung aspek operasional transportasi, tetapi juga berperan dalam mengatur arus lalu lintas agar tetap tertib, terorganisir, dan efisien.

Terminal juga memiliki peranan strategis dalam meningkatkan kualitas pelayanan transportasi kepada masyarakat. Fasilitas yang memadai, keamanan yang terjamin, serta sistem manajemen yang baik akan memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa transportasi. Terminal yang dirancang secara terintegrasi dengan moda transportasi lainnya dapat meningkatkan konektivitas antarwilayah, sehingga mendukung mobilitas yang lebih efektif serta memperkuat fungsi transportasi sebagai sarana penunjang kegiatan ekonomi dan sosial.

c. Yang bergerak (alat angkut/kendaraan dalam bentuk apapun).

Kendaraan merupakan salah satu komponen utama dalam sistem transportasi yang berfungsi sebagai sarana untuk memindahkan manusia maupun barang



dari satu tempat ke tempat lain. Keberadaan kendaraan memungkinkan terjadinya mobilitas yang efektif dengan memanfaatkan berbagai jenis moda, baik darat, laut, maupun udara, sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik perjalanan. Setiap jenis kendaraan memiliki spesifikasi, kapasitas, serta fungsi yang berbeda, sehingga penggunaannya harus disesuaikan dengan kondisi prasarana dan tujuan pengangkutan.

Selain sebagai alat angkut, kendaraan juga memiliki peranan penting dalam menentukan kualitas layanan transportasi. Faktor seperti keamanan, kenyamanan, keandalan, serta efisiensi operasional menjadi aspek yang harus diperhatikan dalam penyelenggaraan transportasi. Pengelolaan dan pemeliharaan kendaraan yang baik akan mendukung kelancaran sistem transportasi secara keseluruhan, sekaligus meningkatkan kepercayaan masyarakat dalam menggunakan layanan transportasi sebagai sarana mobilitas sehari-hari.

- d. Pengelolaan: yang mengkoordinasi ketiga unsur sebelumnya.

Sebagian besar sistem transport terdiri dari ratusan bahkan ribuan komponen. Ribuan gerakan tertentu lalu lintas mungkin terjadi pada satu hari saja. Sangatlah penting bahwa terminal-terminal dapat dioperasikan dengan suatu cara tertentu sehingga lalu lintas yang melaluinya dapat tertampung, kendaraan-kendaraan tersedia untuk menampung kebutuhan lalu lintas, dan yang sesuai sehingga tujuan akhir lalu lintas tadi tercapai. Kesemuanya ini membutuhkan



suatu koordinasi yang baik dari aktivitas setiap komponen.¹⁵

Keterpaduan antara unsur manusia, jalan, dan kendaraan merupakan fondasi utama dalam membentuk sistem perhubungan yang efektif dan berfungsi secara optimal. Manusia berperan sebagai pengguna sekaligus pengelola yang menentukan pola pergerakan, kepatuhan terhadap aturan, serta pengambilan keputusan dalam berlalu lintas. Jalan sebagai prasarana menyediakan ruang gerak yang menghubungkan berbagai wilayah, sementara kendaraan sebagai sarana memungkinkan terjadinya perpindahan manusia dan barang. Interaksi yang selaras di antara ketiga unsur tersebut menjadi kunci dalam menciptakan sistem perhubungan yang aman, tertib, lancar, dan berkelanjutan.

Berfungsinya alat pendukung proses perpindahan ini sesuai dengan yang diinginkan, tidaklah terlepas dari kehadiran subsistem tersebut di atas secara serentak. Masing-masing unsur itu tidak bisa hadir beroperasi sendiri-sendiri, kesemuanya harus terintegrasi secara serentak. Seandainya ada salah satu saja komponen yang tidak hadir, maka alat pendukung proses perpindahan (sistem transportasi) tidak dapat bekerja dan berfungsi.

5. Jenis Moda Transportasi

Berdasarkan perbedaan pada sifat jasa, operasi, dan biaya pengangkutan maka jenis moda transportasi dapat dibedakan menjadi lima kelompok, yaitu sebagai berikut:

¹⁵ Morlok, Edward K., 1995, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Ed. 4, Jakarta : Penerbit Erlangga.



a. Angkutan Kereta Api (*rail road railway*)

Angkutan kereta api adalah jenis angkutan yang bergerak di atas rel. Kereta api sendiri dapat mengangkut barang dan manusia dalam jumlah yang banyak dalam sekali jalan baik untuk menempuh jarak dekat maupun jarak jauh. Kereta api terdiri dari satu unit lokomotif dan beberapa gerbong yang berguna untuk tempat menampung barang atau manusia selama perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan.

b. Angkutan Bermotor dan Jalan Raya (*motor/road/highway transportation*)

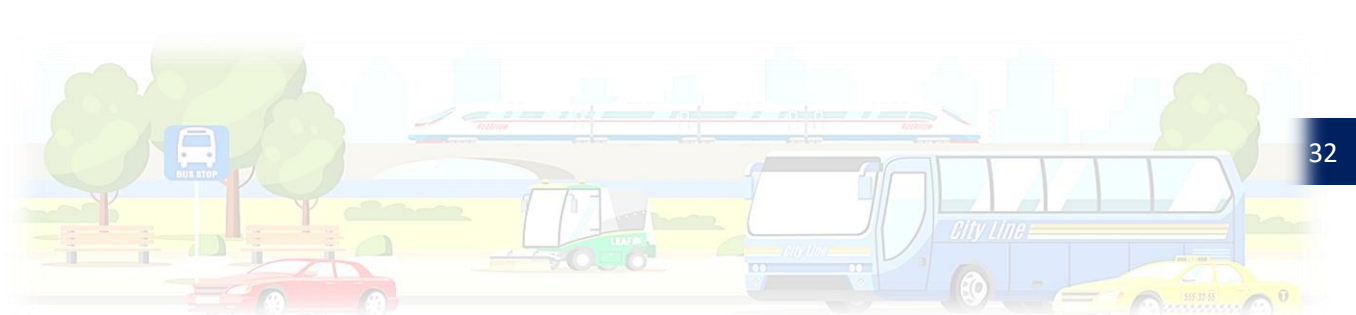
Angkutan bermotor pada umumnya beroperasi di jalan raya yang sudah disediakan sebagai sarana untuk transportasi. Angkutan ini dapat berupa mobil, sepeda motor, dan sebagainya.

c. Angkutan Laut (*water/sea transportation*)

Angkutan laut adalah jenis angkutan yang digunakan untuk memperlancar arus perpindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan melalui jalur laut dengan menggunakan kapal. Sekarang ini di bidang pelayaran beroperasi beberapa jenis kapal, antara lain kapal penumpang, kapal barang, kapal peti kemas, kapal pengangkut kayu, dan kapal tangki pengangkut minyak.

d. Angkutan Udara (*air transportation*)

Angkutan udara adalah jenis alat transportasi yang menggunakan pesawat terbang sebagai moda transportasinya dengan dilengkapi oleh teknologi di bidang navigasi dan telekomunikasi.



e. Angkutan Pipa (*pipeline*)

Angkutan jenis pipa digunakan untuk mengangkut air, minyak, pupuk dan barang tambang lainnya melalui pipa yang sudah saling terhubung baik itu berada di darat, laut, ataupun di bawah tanah.

6. Fungsi Transportasi

Transportasi dibutuhkan untuk menjembatani kesenjangan jarak dan keterbatasan komunikasi antara lokasi asal dan tujuan. Pengembangan sistem transportasi dan komunikasi, baik dalam bentuk sarana berupa angkutan maupun prasarana seperti jaringan jalan, melahirkan layanan jasa angkutan yang berfungsi memenuhi kebutuhan perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Keberadaan sistem ini memungkinkan terjadinya interaksi antarwilayah yang sebelumnya terhambat oleh keterbatasan akses.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa transportasi memiliki keterkaitan yang erat dengan tata guna lahan, karena setiap perpindahan orang atau barang dari satu kawasan ke kawasan lain berpotensi memengaruhi nilai ekonomi yang melekat padanya. Perubahan lokasi dapat meningkatkan atau mengurangi nilai guna dan nilai tukar, sehingga transportasi menjadi bagian integral dari aktivitas ekonomi. Dalam hal ini, transportasi berperan dalam mendorong terciptanya keseimbangan yang efisien antara potensi tata guna lahan dengan kapasitas dan kemampuan sistem transportasi yang tersedia.

Menurut K. Morlok bahwa dalam usahanya untuk dapat meningkatkan kapasitas bergerak (baik untuk benda mati ataupun makhluk hidup) yang harus diangkut secara cepat dan dalam jarak yang jauh pada masyarakat modern saat ini, manusia telah mengembangkan dan



menyempurnakan berbagai teknologi untuk membantunya dalam bidang transport. Suatu teknologi transportasi harus dapat melakukan hal-hal berikut:

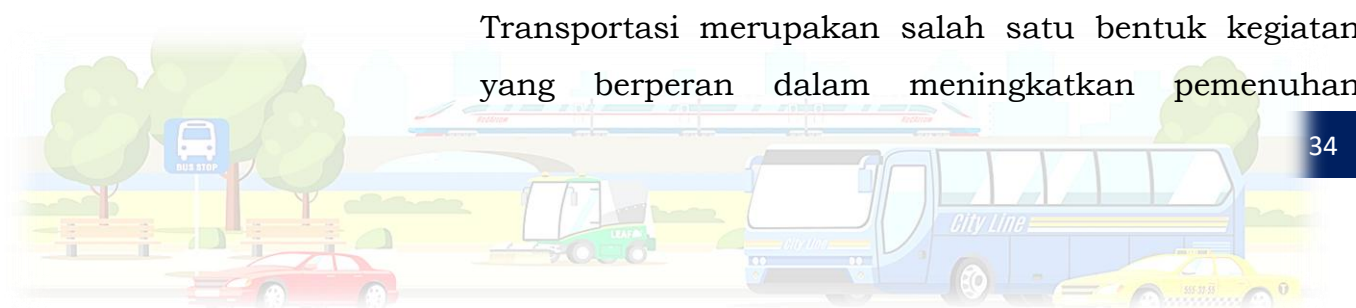
- a. Membuat suatu obyek menjadi lebih mudah diangkut, dan dapat diangkut tanpa menimbulkan kerusakan.
- b. Menyediakan kontrol dari gerakan yang terjadi, dengan pemakaian gaya secukupnya untuk dapat mempercepat ataupun memperlambat obyek tersebut, mengatasi hambatan-hambatan yang biasa terjadi dan mengarahkan obyek tersebut tanpa kerusakan. Kontrol gerakan tadi disebut lokomosi.
- c. Melindungi obyek dari kerusakan atau kehancuran yang dapat terjadi sebagai akibat samping dari pergerakan tadi. Pemeliharaan berupa temperature lingkungan yang tepat, tekanan, kelembapan dan sebagainya memegang peranan penting dalam mempertahankan nilai benda tersebut.

Suatu kota yang baik dapat ditandai dengan kondisi transportasinya. Transportasi yang baik dapat berupa kualitas sarana angkutan dan sistem jaringan jalan dengan segala kelengkapannya. Perkembangan teknologi di bidang transportasi menuntut adanya perkembangan teknologi sarana dan prasarana transportasi dalam segala bidang. Sistem transportasi yang berkembang semakin cepat menuntut perubahan kualitas sarana angkutan dan tata jaringan jalan yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi.

7. Manfaat Transportasi

- a. Manfaat Ekonomi

Transportasi merupakan salah satu bentuk kegiatan yang berperan dalam meningkatkan pemenuhan



kebutuhan manusia dengan cara memindahkan barang dan orang dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Perubahan letak geografis tersebut menimbulkan nilai tambah karena memungkinkan terjadinya distribusi, pertukaran, dan akses yang lebih luas, sehingga pada akhirnya mendorong terjadinya transaksi ekonomi antar pelaku dalam berbagai wilayah.

Kegiatan ekonomi pada dasarnya bertujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia melalui penciptaan manfaat atau nilai guna. Dalam proses tersebut, berbagai aktivitas dilakukan untuk memastikan bahwa barang dan jasa dapat tersedia serta dimanfaatkan oleh masyarakat sesuai dengan kebutuhannya. Upaya pemenuhan kebutuhan ini tidak terlepas dari peran berbagai sektor pendukung yang saling berkaitan dalam menciptakan nilai ekonomi.

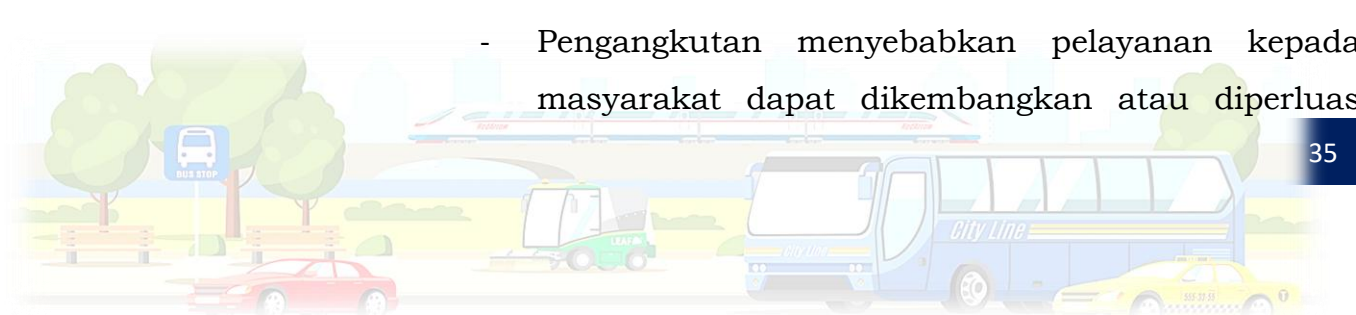
b. Manfaat Sosial

Transportasi menyediakan berbagai kemudahan, diantaranya:

- Pelayanan untuk perorangan atau kelompok,
- Pertukaran atau penyampaian informasi,
- Perjalanan untuk bersantai,
- Memendekkan jarak,
- Mempencarkan penduduk.

c. Manfaat Politis

- Pengangkutan menciptakan persatuan dan kesatuan nasional yang semakin kuat dan meniadakan isolasi.
- Pengangkutan menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas



dengan lebih merata pada setiap bagian wilayah suatu negara.

- Keamanan negara terhadap serangan dari luar negeri yang tidak dikehendaki mungkin sekali tergantung pada pengangkutan yang efisien yang memudahkan mobilisasi segala daya (kemampuan dan ketahanan) nasional, serta memungkinkan perpindahan pasukan-pasukan perang selama masa perang.
- Sistem pengangkutan yang efisien memungkinkan negara memindahkan dan mengangkut penduduk dari daerah yang mengalami bencana ke tempat yang lebih aman.

d. Manfaat Kewilayahan

Memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa, atau pedalaman.

8. Prasarana dan Sarana Transportasi

a. Prasarana transportasi

Prasarana merupakan segala bentuk barang atau benda tidak bergerak yang berfungsi untuk menunjang serta mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi suatu unit kerja. Keberadaan prasarana menjadi elemen penting dalam memastikan berbagai kegiatan dapat berjalan secara efektif, karena menyediakan dasar fisik yang diperlukan dalam operasional suatu sistem, termasuk dalam penyelenggaraan transportasi.

Dalam konteks transportasi darat, jalan dan jembatan merupakan bagian dari prasarana yang mencakup seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap serta perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Unsur-unsur tersebut dirancang untuk



mendukung kelancaran pergerakan kendaraan dan pengguna jalan, sehingga tercipta sistem transportasi yang teratur dan dapat diandalkan dalam menghubungkan berbagai wilayah. Hal ini sejalan dengan pandangan Morlok yang menyatakan bahwa jalan merupakan suatu ruang di mana aktivitas transportasi terjadi, sehingga keberadaannya menjadi faktor utama dalam membentuk keterhubungan dan mobilitas antarwilayah.

Jalan merupakan suatu kebutuhan yang paling esensial dalam transportasi. Tanpa adanya jalan tak mungkin disediakan jasa transportasi bagi pemakainya. Jalan ditujukan dan disediakan sebagai basis bagi alat angkutan untuk bergerak dari suatu tempat asal ke tempat tujuannya. Unsur jalan dapat berupa jalan raya, jalan kereta api, jalan air, dan jalan udara.

Menurut Kadir, jalan dapat diklasifikasikan menurut jalan alam (*natural*) dan jalan buatan (*artificial*). Jalan alam merupakan pemberian alam dan karenanya tersedia bagi setiap orang tanpa (atau hampir tidak) adanya suatu beban ongkos bagi pemakainya. Seperti jalan setapak, sungai, danau, dan jalan udara. Sedangkan jalan buatan adalah jalan yang di bangun melalui usaha manusia secara sadar dengan sejumlah dana investasi bagi pembiayaan tertentu untuk membuat konstruksinya dan pemeliharaannya.

Ketentuan lebih jauh seperti diamanatkan oleh landasan hukum, seperti tercantum pada Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006, tentang jalan dimana pasal 102 menyatakan bahwa jalan umum bisa dioperasikan manakala setelah ditetapkan memenuhi



persyaratan layak fungsi secara teknis dan administrative sesuai dengan pedoman teknis yang ditetapkan oleh menteri terkait¹⁶.

Jalan memiliki faktor pendorong atau pendukung dengan standar atau kemampuan jalan menahan angkutan, kontruksi dan jenis jalan sehingga dapat diketahui jenis angkuatan yang dapat dan tidak dapat melewati jalan tersebut agar tidak terjadi kerusakan atau kecelakaan sehingga gerakan transportasi dapat berjalan dengan lancar.

Menurut Nasution mengatakan bahwa salah satu faktor pendorong dan pendukung dengan standar atau kemampuan jalan dalam menahan angkutan yang melintasnya. Standar jalan yang baik tersebut didasarkan pada kelas dan permukaannya. Berdasarkan kelas jalan dibedakan atas:

- a) Jalan kelas satu dengan daya dukung maksimal sepuluh ton dan lebar rata-rata tujuh meter.
- b) Jalan kelas dua dengan daya dukung atau kapasitas maksimal tujuh ton dan lebar rata-rata lima meter.
- c) Jalan kelas tiga dengan daya dukung maksimal lima ton dan lebar rata-rata empat meter.
- d) Jalan kelas empat dengan daya dukung maksimal tiga ton dan lebar rata-rata tiga meter.

Menurut Soemargono, jalan menurut permukaannya ditentukan oleh bahan-bahan yang dipergunakan serta teknik-teknik yang digunakan atau

¹⁶ Kusnandar, Erwin, *Pengkinian Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997*, Pusat Litbang dan Jembatan, Bandung, 2009.



ditetapkan dalam pekerjaannya sehingga dibedakan atas:¹⁷

- a. Jalan berkonstruksi aspal yaitu jalan yang lapisan bawahnya diperkeras atau dipadatkan dengan beberapa lapisan batu, kerikil, dan tanah pasir sebagai lapisan penutup permukaan jalan dipergunakan aspal beton yang diproses melalui ketel dan tungku pemasak aspal.
- b. Jalan berkonstruksi batu yaitu jalan yang hanya dibuat dari atau diperkeras dengan batu kerikil.
- c. Jalan tanah yaitu jalan yang belum pernah di tingkatkan dan hanya terdiri tanah saja.

Berdasarkan peranannya, klasifikasi jalan dikelompokkan atas 5 golongan, sesuai dengan karakteristik masing-masing.

- a. Jalan arteri yaitu jalan yang melayani angkutan umum utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan tinggi dan jumlah jalan masuk yang membatasi secara efisien.
- b. Jalan kolektor yaitu jalan yang melayani angkutan menuju/keluar ke suatu tempat dengan ciri perjalanan jarak sedang dengan kecepatan yang sedang dan jumlah jalan masuk yang dibatasi.
- c. Jalan lokal yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat dengan kecepatan rata-rata rendah atau lambat dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
- d. Jalan akses yaitu melayani angkutan pedesaan, dengan ciri-ciri: perjalanan jarak sangat dekat,

¹⁷ Soemargono, *Veen V.D dan Struyk H.J*, Jembatan, Jakarta, 1995.



kecepatan sangat lamban, dan banyak jalan masuk persimpangan.

- e. Jalan Setapak yaitu melayani perjalanan kaki, sepeda dan sepeda motor, serta umumnya belum beraspal.

Menurut Lemhamnas,: menjelaskan bahwa dengan tersedianya prasarana jalan yang semakin baik dan luas akan memperlancar arus pengangkutan manusia dan barang serta memberikan manfaat yang sangat besar bagi kesejahteraan penduduk. Maka dengan demikian prasarana jalan yang baik dan lancar akan menunjang kelancaran arus pengangkutan manusia, barang dan jasa serta melancarkan hubungan antar kota dengan desa dan sebaliknya, dalam beraktivitas untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat yang nantinya akan lebih mensejahterakan kehidupan penduduk.

Dalam melancarkan hubungan antar daerah, antar desa dan kota diperlukan perbaikan jalan baik jumlah maupun luasnya serta kualitasnya. Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh Bintarto¹⁸. Perluasan jalur-jalur jalan yang menghubungkan desa dengan kota dan perkembangan di bidang transportasi sangat berperan dalam meningkatkan frekuensi hubungan desa antar kota. Secara umum kelancaran transportasi sangat dibutuhkan untuk :

¹⁸ Bintarto, R, *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya*, Ghalia Indonesia: Jakarta, 1984.

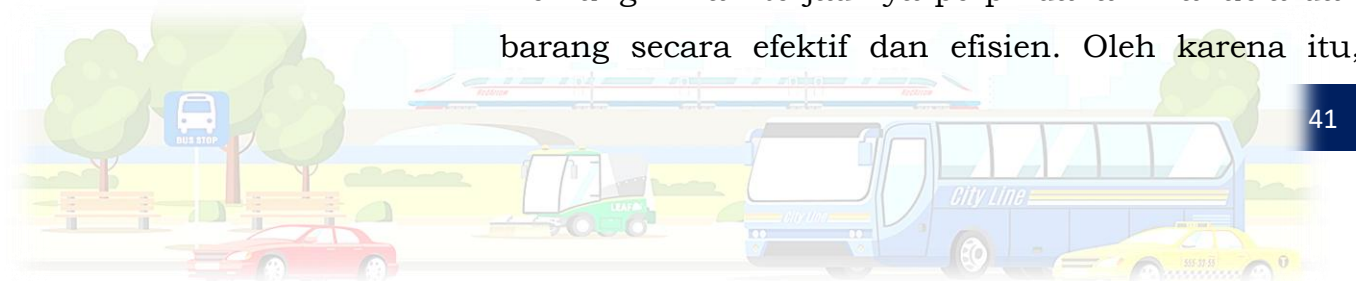


- a) Memajukan daerah terpencil
- b) Melancarkan pemasaran hasil pertanian, perkebunan, pertambangan industri dan sumber daya alam lainnya.
- c) Mendukung jalannya pemerintahan di daerah
- d) Mendukung perkembangan pendidikan, pariwisata dan kebudayaan
- e) Perbaiki tingkat kesehatan masyarakat
- f) Menjaga kesatuan dan kedaulatan bangsa
- g) Meningkatkan kesejahteraan masyarakat
- h) Membuka daerah-daerah yang baru

Dengan begitu pentingnya manfaat transportasi bagi kehidupan manusia, memerlukan perhatian yang serius secara kontiniu dari pemerintah dengan melakukan pembangunan transporatsi antar wilayah yang nantinya dapat bermanfaat bagi masyarakat dalam meningkatkan kesejahteraan terutama yang berada di daerah-daerah.

b. Sarana transportasi

Sarana merupakan segala bentuk barang atau benda bergerak yang digunakan sebagai alat untuk menunjang pelaksanaan tugas dan fungsi suatu unit kerja. Keberadaan sarana memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran operasional, karena berfungsi sebagai media yang secara langsung digunakan dalam menjalankan berbagai kegiatan. Dalam konteks penyelenggaraan transportasi, sarana dapat berupa kendaraan atau alat angkut lainnya yang memungkinkan terjadinya perpindahan manusia dan barang secara efektif dan efisien. Oleh karena itu,



ketersediaan sarana yang memadai, terawat, dan sesuai dengan kebutuhan operasional menjadi faktor penentu dalam meningkatkan kinerja serta kualitas pelayanan suatu sistem. Menurut Miro, masyarakat pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi) dapat dikelompokkan ke dalam dua kelompok yaitu: ¹⁹

a) Golongan Paksawan (*Captive*)

Golongan Paksawan (*Captive*), yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan mobil pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke bawah (miskin atau ekonomi lemah).

b) Golongan Pilihwan (*Choice*)

Golongan Pilihwan (*Choice*), yaitu golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan (akses) ke kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke atas (kaya atau ekonomi kuat)

Menurut Miro secara umum, ada dua kelompok besar moda transportasi yaitu :

a) Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*), yaitu :

Moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja dia

¹⁹ Miro, Fidel. 2005. Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi. Jakarta : Penerbit Erlangga



mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali (mobilnya disimpan di garasi).

b) Kendaraan Umum (*Public Transportation*), yaitu:

Moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.

Angkutan umum merupakan sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Warpani, menyatakan bahwa angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan system sewa atau membayar.²⁰

Menurut Bangun, pengertian angkutan umum (*public transport*) adalah semua jenis model transportasi yang supply untuk kebutuhan mobilitas pergerakan barang dan orang, demi kepentingan masyarakat atau umum dalam memenuhi kebutuhannya, jenis angkutan berdasarkan peruntukannya terdiri dari angkutan umum dan angkutan penumpang, masing-masing dengan jenis kendaraan dan fasilitas yang berbeda.²¹

²⁰ Warpani, Suwardjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Penerbit ITB: Bandung, 1990.

²¹ Bangun, Payung, *Sistem Sosial Budaya Indonesia*, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UKI, Jakarta, 1998.



Angkutan jalan adalah kendaraan yang diperbolehkan untuk menggunakan jalan. Angkutan jalan ini diantaranya adalah :

- a. Truk adalah kendaraan bermotor yang beroda empat atau lebih yang mengangkut barang dengan kapasitas lebih dari satu ton.
- b. Pickup adalah kendaraan bermotor yang beroda empat yang mengangkut barang dengan kapasitas muatan kurang dari satu ton.
- c. Bus merupakan setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari delapan tempat duduk tidak termasuk pengemudi, baik dengan maupun tanpa bagasi.
- d. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya delapan tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan atau tanpa bagasi.
- e. Becak merupakan kendaraan bermotor beroda tiga dengan tempat duduk penumpang disamping pengemudi.
- f. Ojek adalah kendaraan bermotor beroda dua.

Menurut Nasution, faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa angkutan adalah sebagai berikut :

- a. Harga jasa angkutan

Harga jasa transportasi melingkupi banyak macam biaya, dan bukan sekedar biaya jasa angkutan saja. Namun demikian sekadar untuk menyederhanakan pemikiran dan analisis, anggap



saja bahwa tarif jasa angkutan hanya mencerminkan imbalan balas jasa terhadap pengangkutan agar dapat melihat kepekaan permintaan jasa angkutan terhadap perubahan harga/tarif

b. Tingkat pendapatan

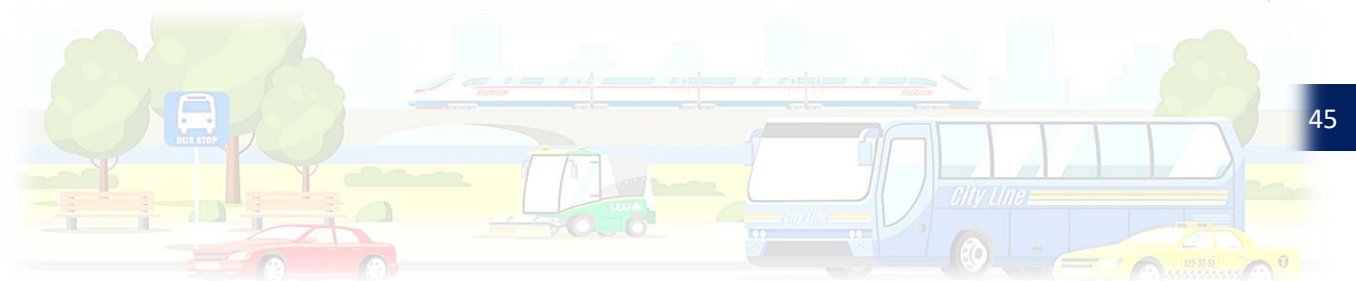
Apabila tingkat pendapatan pemakai jasa transportasi makin meningkat, maka permintaan jasa transportasi makin meningkat pula karena kebutuhan melakukan perjalanan makin meningkat.

c. Citra atau *image* terhadap perusahaan atau moda transportasi tertentu.

Suatu perusahaan angkutan atau moda angkutan tertentu senantiasa memberikan kualitas pelayanan yang dapat memberi kepuasan kepada pemakai jasa transportasi, maka konsumen tersebut menjadi pelanggan yang setia. Dengan kualitas pelayanan yang prima, akan dapat meningkat citra perusahaan kepada para pelanggannya.

Sedangkan menurut Salim, untuk mengetahui jumlah permintaan akan jasa angkutan transportasi, perlu diketahui jumlah permintaan akan jasa-jasa transportasi yaitu sebagai berikut:

a. Pertumbuhan jumlah penduduk di suatu daerah, propinsi dan Negara akan menimbulkan pengaruh terhadap jumlah penggunaan jasa angkutan transportasi yang dibutuhkan (pertanian, perdagangan, perindustrian dan sebagainya).



- b. Pembangunan Daerah, dalam pemerataan pembangunan dan penyebaran penduduk di daerah, transportasi merupakan penunjang dalam hal tersebut.
- c. Pemasaran Hasil Pertanian, hasil-hasil pertanian yang akan dipasarkan harus didukung oleh transportasi yang memadai, untuk melancarkan pemasaran hasil-hasil pertanian.
- d. Industrialisasi, pembangunan industri akan membawa pengaruh terhadap penggunaan dan jenis jasa-jasa transportasi.
- e. Transmigrasi dan Penyebaran Penduduk, penyebaran penduduk di Indonesia merupakan salah satu faktor yang menentukan banyaknya jumlah jasa angkutan yang dibutuhkan di setiap daerah di Indonesia yang harus dipenuhi oleh perusahaan pengangkutan.
- f. Analisa dan proyeksi akan permintaan jasa transportasi adalah untuk memenuhi permintaan akan jasa-jasa transportasi yang baik dan terarah, agar dapat memenuhi kebutuhan akan jasa angkutan yang diperlukan oleh masyarakat yang menggunakan jasa angkutan.

Mobilitas penduduk yang terjadi di suatu wilayah secara langsung maupun tidak langsung membutuhkan jaringan transportasi sebagai pengangkutan, dan untuk kelancaran arus pengangkutan tidak lepas dari prasarana dan sarana transportasi yang memadai. Untuk mendukung semua hal tersebut memerlukan pembangunan yang terpadu dan terarah.



9. Ciri Permasalahan Transportasi

a. Ciri kebutuhan akan transportasi

- Merupakan fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis cargo, dll.
- Pelayanan transportasi yang tidak sesuai dengan kebutuhan akan pergerakan menyebabkan sistem transportasi tidak berfungsi dengan optimal.
- Kebutuhan transportasi bersifat sebagai kebutuhan turunan. Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan.

b. Ciri sistem prasarana transportasi

Ciri utama sistem prasarana transportasi adalah melayani pengguna. Dua peran utama sistem prasarana transportasi:

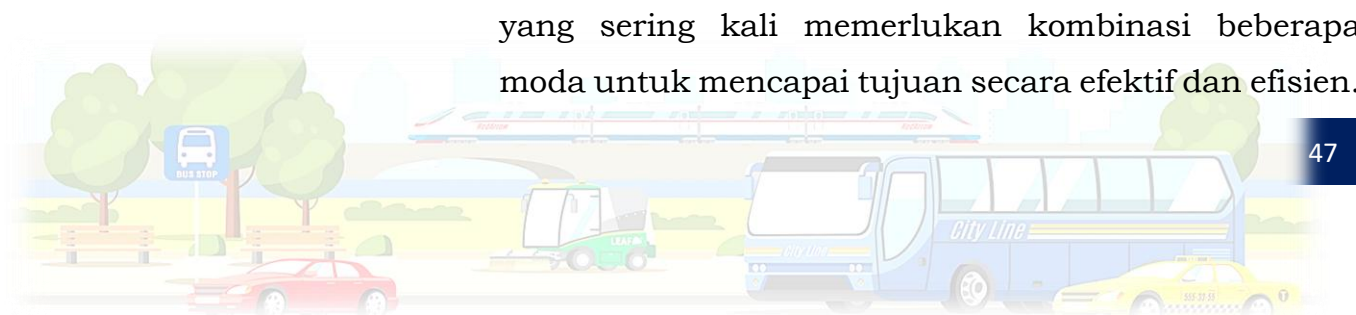
- Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan
- Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah tersebut.

c. Keseimbangan antara sistem prasarana transportasi dan kebutuhan akan transportasi

10. Ciri Dasar Perencanaan Transportasi

a. Multimoda.

Kajian perencanaan transportasi pada umumnya tidak hanya berfokus pada satu jenis moda, melainkan melibatkan berbagai moda transportasi sebagai satu kesatuan dalam bahan analisis. Hal ini disebabkan oleh karakteristik pergerakan manusia dan barang yang sering kali memerlukan kombinasi beberapa moda untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien.



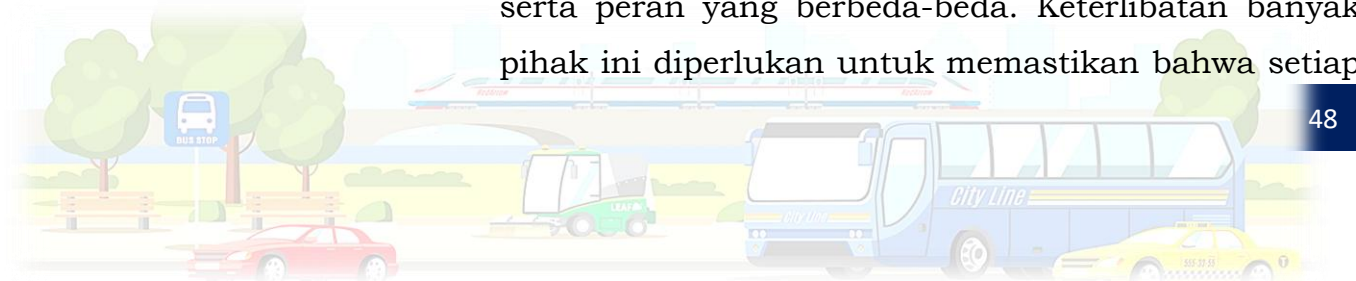
Setiap moda memiliki keunggulan dan keterbatasan masing-masing, sehingga perlu dipertimbangkan secara komprehensif dalam proses perencanaan agar dapat saling melengkapi. Oleh karena itu, diperlukan suatu konsep sistem transportasi yang terintegrasi antar moda, yang mampu menghubungkan berbagai jenis transportasi dalam satu jaringan yang terpadu. Integrasi tersebut mencakup keterpaduan infrastruktur, layanan, jadwal, serta sistem informasi, sehingga perpindahan antar moda dapat berlangsung dengan lancar, mudah, dan nyaman.

b. Multidisiplin.

Penyelenggaraan perhubungan merupakan suatu bidang yang kompleks sehingga memerlukan keterlibatan berbagai disiplin ilmu dalam perencanaan, pelaksanaan, hingga pengawasannya. Berbagai aspek seperti teknik transportasi, perencanaan wilayah, ekonomi, hukum, manajemen, hingga lingkungan hidup memiliki peran masing-masing dalam memastikan sistem perhubungan dapat berjalan secara efektif, efisien, dan berkelanjutan. Keterpaduan antar disiplin ilmu tersebut diperlukan untuk mengakomodasi beragam kebutuhan serta mengatasi berbagai permasalahan yang timbul dalam penyelenggaraan transportasi, sehingga mampu memberikan pelayanan yang optimal bagi masyarakat.

c. Multisektoral.

Penyelenggaraan perhubungan memiliki karakter multisektoral karena melibatkan berbagai lembaga dan pemangku kepentingan yang memiliki kewenangan serta peran yang berbeda-beda. Keterlibatan banyak pihak ini diperlukan untuk memastikan bahwa setiap



aspek dalam sistem perhubungan, mulai dari perencanaan, pengaturan, pelaksanaan, hingga pengawasan, dapat berjalan secara terpadu dan selaras dengan kebijakan pembangunan yang lebih luas. Kompleksitas penyelenggaraan perhubungan menuntut adanya koordinasi yang baik antar lembaga agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan maupun kebijakan.

Berbagai pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan perhubungan antara lain Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ), Badan Pertanahan Nasional (BPN), Dinas Tata Kota, Kepolisian, operator angkutan umum, serta Dinas Pendapatan Daerah (Dispenda), dan instansi terkait lainnya. Masing-masing pihak memiliki fungsi dan tanggung jawab yang berbeda, seperti pengaturan lalu lintas, pengelolaan tata ruang, penegakan hukum, penyediaan layanan angkutan, hingga pengelolaan pendapatan daerah dari sektor transportasi. Sinergi antar lembaga tersebut menjadi kunci dalam mewujudkan sistem perhubungan yang efektif, tertib, dan berdaya guna.

d. Multimasalah.

Penyelenggaraan perhubungan memiliki beragam identifikasi permasalahan yang mencerminkan kompleksitas sistem yang dijalankan, sehingga menimbulkan karakter multimasalah yang harus diselesaikan secara komprehensif. Permasalahan tersebut dapat mencakup aspek infrastruktur yang belum memadai, keterbatasan sarana dan prasarana, kemacetan lalu lintas, keselamatan pengguna jalan, hingga dampak lingkungan yang ditimbulkan oleh aktivitas transportasi.



B. Kajian Teoritis Tentang Lalu Lintas dan Angkutan

1. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan

Lalu lintas (traffic) merupakan aktivitas pergerakan atau lalu-lalang kendaraan, manusia, maupun hewan di ruang jalan yang berlangsung secara dinamis. Aktivitas ini mencerminkan intensitas penggunaan jaringan jalan oleh berbagai jenis pengguna dengan karakteristik dan kepentingan yang berbeda-beda. Dalam praktiknya, lalu lintas menjadi salah satu indikator penting dalam menilai kinerja sistem transportasi, karena berkaitan langsung dengan kelancaran mobilitas dan interaksi antarwilayah.

Permasalahan utama dalam lalu lintas terletak pada keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan jumlah kendaraan dan pengguna yang melintas. Ketika kapasitas jalan mendekati titik jenuh atau bahkan terlampaui, kondisi tersebut akan memicu terjadinya kemacetan yang berdampak pada menurunnya efisiensi pergerakan. Keadaan ini sering kali disalahartikan sebagai permasalahan angkutan semata, padahal kemacetan lebih berkaitan dengan keterbatasan daya tampung jaringan jalan dibandingkan dengan volume lalu lintas yang terus meningkat.

Angkutan (transport) merupakan kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat asal menuju tempat tujuan dengan menggunakan sarana berupa kendaraan. Aktivitas ini menjadi bagian penting dalam sistem transportasi karena berfungsi sebagai penghubung antara lokasi yang berbeda, sehingga memungkinkan terjadinya mobilitas dan distribusi secara efektif. Dalam pelaksanaannya, angkutan melibatkan berbagai jenis moda



yang disesuaikan dengan kebutuhan, karakteristik barang atau penumpang, serta kondisi wilayah yang dilayani.

Dalam penyelenggaraan angkutan, aspek yang perlu diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan dengan jumlah permintaan dari barang maupun penumpang. Apabila kapasitas armada yang tersedia lebih rendah dibandingkan dengan kebutuhan, maka akan terjadi ketidakterangkutan sebagian barang atau penumpang, atau muncul kondisi kelebihan muatan yang memaksa keduanya dimasukkan ke dalam kendaraan secara berlebihan. Situasi ini dapat berdampak pada menurunnya tingkat kenyamanan, keselamatan, serta efisiensi dalam proses pengangkutan.

Menurut Poerwadarminta dalam kamus umum bahasa Indonesia menyatakan bahwa lalu lintas adalah berjalan bolak balik, hilir mudik dan perihal perjalanan di jalan dan sebagainya serta berhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lainnya. Sedangkan disebutkan dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009, lalu lintas di artikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas itu sendiri adalah prasarana yang berupa jalan dan fasilitas pendukung dan diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan atau barang.

Di dalam lalu lintas memiliki 3 (tiga) sistem komponen yang antara lain adalah manusia, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan

a. Manusia

Manusia merupakan salah satu unsur dalam lalu lintas yang spesifik, artinya setiap individu mempunyai komponen fisik dasar tertentu dan nonfisik yang barangkali berbeda antara satu dengan yang lainnya.



Manusia juga berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki dan mempunyai keadaan yang berbeda-beda.

b. Kendaraan

Kendaraan digunakan dan atau digerakkan oleh manusia atau pengemudi. Kendaraan berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi tanggal yang merupakan turunan dari Undang-undang tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, jenis kendaraan bermotor di bagi menjadi :

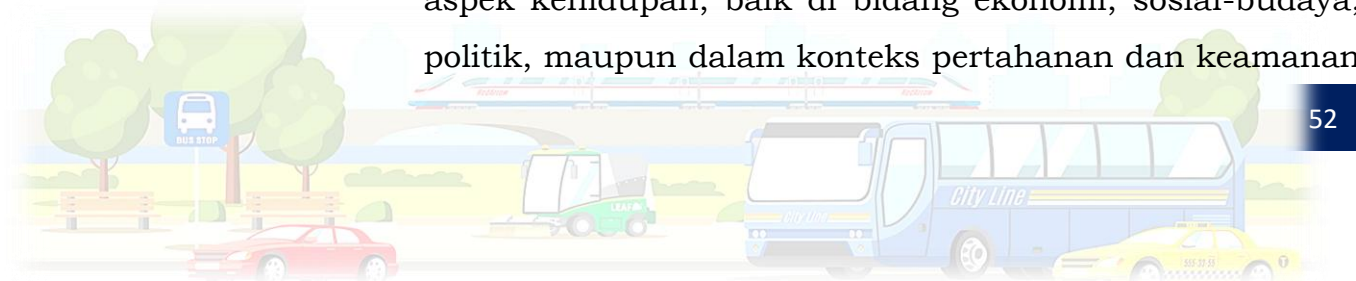
- Sepeda motor.
- Mobil penumpang.
- Mobil bus.
- Mobil barang.
- Kendaraan khusus.

c. Jalan

Jalan adalah lintasan yang di rencanakan dan di peruntukkan kepada pengguna kendaraan bermotor dan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan dalam lalu lintas adalah yang digunakan untuk mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar, aman dan mendukung beban muatan kendaraan.

2. Fungsi dan Manfaat Perangkutan

Perangkutan memiliki peran yang sangat penting dan strategis dalam mendukung serta mendorong berbagai aspek kehidupan, baik di bidang ekonomi, sosial-budaya, politik, maupun dalam konteks pertahanan dan keamanan



negara. Agar perangkutan dapat berfungsi secara optimal, sistemnya harus dirancang dengan baik dan terus-menerus disempurnakan untuk memastikan mobilitas orang dan barang berjalan lancar, sehingga kesejahteraan masyarakat dapat terwujud secara lebih merata. Selain itu, perangkutan juga berfungsi sebagai penunjang dan pendorong dalam pengembangan wilayah, serta membantu pemerataan hasil-hasil pembangunan. Melalui perangkutan, pertumbuhan wilayah dapat difasilitasi karena memungkinkan distribusi sumber daya, akses terhadap layanan, serta konektivitas yang lebih baik antarwilayah, sehingga menjadi faktor pemicu sekaligus penggerak percepatan pembangunan daerah.

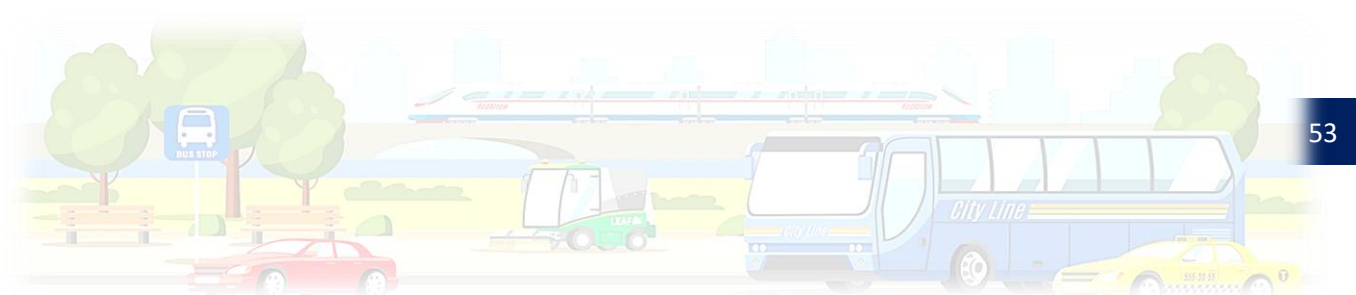
Dalam pelayanan angkutan umum di Indonesia membagi layanan angkutan umum dalam tiga kategori utama yaitu:

a. Angkutan antar kota

Angkutan antar kota adalah angkutan yang menghubungkan suatu kota dengan kota yang lainnya baik yang berada dalam satu wilayah administrasi propinsi, maupun yang berada di propinsi lain yang berarti angkutan antar daerah. Kebutuhan angkutan antar kota umumnya dilayani oleh moda darat dan sebagian kecil oleh moda angkutan udara dan laut serta penyeberangan.

b. Angkutan perkotaan

Angkutan perkotaan membentuk jaringan pelayanan antar kota yang berada dalam daerah kota raya, sedangkan angkutan kota adalah angkutan dalam wilayah administrasi kota.



c. **Angkutan perdesaan**

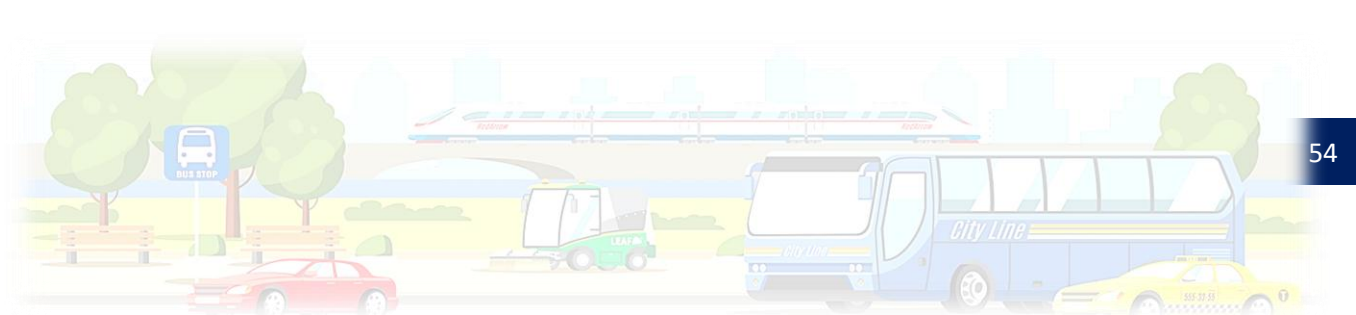
Angkutan perdesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari dan ke terminal. Ciri utama yang membedakan angkutan perdesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan. Ciri pelayanan lambat juga dimiliki oleh trayek ranting kota disamping pelayanan jarak pendek dalam kawasan permukiman. Ciri terakhir ini tidak dimiliki oleh trayek perdesaan.

3. Trayek, Lintasan Pelayanan, dan Moda Angkutan

1) Trayek

Trayek, adalah lintasan jalan umum untuk pelayanan jasa angkut orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan tetap, lintasan tetap jadwal tetap maupun tidak berjadwal. Jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang. Trayek tetap dan teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap atau tidak berjadwal.

Trayek/rute angkutan umum didefinisikan sebagai tempat-tempat dimana angkutan umum secara tetap melayani penumpang yaitu dengan menaikkan dan menurunkannya. Suatu rute biasanya merupakan suatu lintasan tetap dari angkutan umum yang melewati beberapa daerah, dimana angkutan umum secara rutin melayani penumpang dan dilain pihak calon penumpang menggunakan angkutan pada rute tersebut.



Rute angkutan umum biasanya ditempatkan di lokasi dimana memang diperkirakan ada calon penumpang yang akan dilayani. Dalam suatu kota, pada umumnya rute yang melayani masyarakat lebih dari satu maka ditinjau secara keseluruhan akan ada suatu sistem jaringan rute yaitu sekumpulan rute yang bersama-sama melayani kebutuhan umum masyarakat. Dalam sistem jaringan tersebut akan terdapat titik-titik dimana akan terjadi pertemuan dua rute atau lebih. Pada titik-titik yang dimaksud dimungkinkan terjadi pergantian rute, karena pada kenyataannya seorang penumpang tidak selamanya dapat menggunakan hanya satu rute untuk perjalanannya dari satu tempat asal ke tempat tujuannya.²² Trayek angkutan umum terdiri dari:

- Trayek Utama

Trayek utama memiliki jadwal yang tetap dan teratur. Trayek ini melayani angkutan antar kawasan utama, antar kawasan utama dan pendukung dengan ciri perjalanan ulang alik secara tetap.

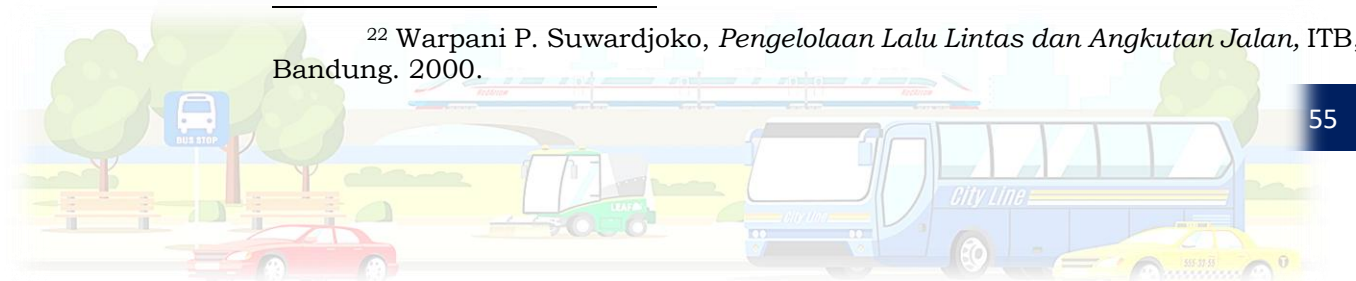
- Trayek Cabang

Sama halnya dengan sistem pengoperasian pada trayek utama namun trayek cabang ini beroperasi pada kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan pemukiman.

- Trayek Ranting

Trayek ranting tidak memiliki jadwal yang tetap. Wilayah pelayanannya pada kawasan pemukiman

²² Warpani P. Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, 2000.



penduduk. Sedangkan moda yang digunakan berupa mobil penumpang.

– Trayek Langsung

Trayek langsung memiliki jadwal yang tetap. Melayani angkutan antara kawasan utama dengan kawasan pendukung dan kawasan pemukiman, dan berhenti pada tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk angkutan kota untuk menaik turunkan penumpang

2) Lintasan Pelayanan

Lintasan pelayanan adalah ruas jalan yang dilalui kendaraan umum yang melayani trayek bersangkutan. suatu trayek dapat memiliki lebih dari satu kemungkinan lintasan bergantung pada jaringan prasarana atau jalan yang menghubungkan asal dan tujuan trayek tersebut. Hal ini mengandung arti bahwa beban lalu lintas dapat di bagi dalam beberapa lintasan.

3) Moda angkutan

pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang'. Jadi hanya disebutkan satu jenis moda angkutan jalan, yakni mobil bus atau mobil penumpang. Di samping sebenarnya masih ada kendaraan umum lain yaitu kereta api.

4. Standar Pelayanan Minimal

Standar Pelayanan Minimal (SPM) dalam angkutan, setidaknya-tidaknya terdiri dari komponen keamanan dan keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Komponen tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut:



a) Keamanan dan Keselamatan

Keselamatan transportasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari konsep transportasi yang berkelanjutan dengan menekankan kepada prinsip transportasi yang aman, nyaman, cepat, bersih, dan dapat diakses oleh seluruh pihak.²³ Tujuan dari keselamatan jalan raya adalah untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas sehingga pengguna jalan merasa aman.²⁴

Pengaturan standarisasi dan manajemen pengelolaan transportasi sangat diperlukan untuk memberikan keamanan dan keselamatan transportasi. Komponen guna menjamin dan memberikan keamanan bagi pengguna kendaraan umum meliputi:

- 1) Tiket penumpang sebagai tanda bukti pembayaran dan informasi pelayanan serta identifikasi data diri penumpang;
- 2) Tanda pengenal bagasi sebagai identifikasi barang agar tidak tertukar;
- 3) Alat pemberi informasi sebagai sarana pemberian informasi dan komunikasi bilamana terjadi bahaya di dalam kendaraan;
- 4) Daftar penumpang guna mengetahui identitas dan jumlah penumpang dalam suatu perjalanan;
- 5) Tanda pengenal awak kendaraan sebagai bukti identitas pengemudi agar diketahui penumpang;
- 6) Informasi gangguan keamanan yang digunakan oleh penumpang bilamana terjadi

²³ Soejachmoen, K., *Keselamatan Pejalan Kaki Dan Transportasi*, 2004.

²⁴ *Ibid*

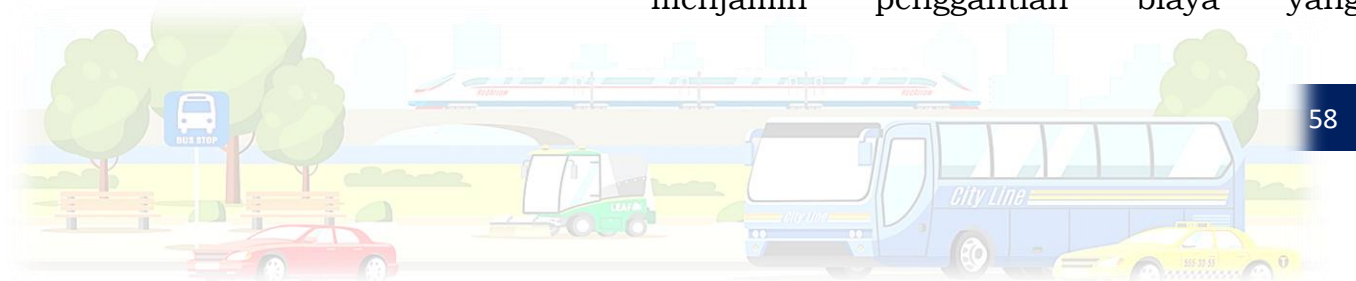


gangguan keamanan pada saat pengemudi ugal-ugalan;

- 7) Informasi trayek dan identitas kendaraan sebagai identitas kendaraan agar mudah diketahui penumpang maupun pengguna jalan lainnya sehingga mudah untuk diidentifikasi.

Komponen guna menjamin dan memberikan keselamatan bagi pengguna angkutan umum meliputi:

- 1) Kondisi fisik dan kompetensi pengemudi sebagai bukti pengemudi dalam kondisi sehat dan pengemudi mengerti etika serta standar keselamatan berlalu lintas;
- 2) Alat pemecah kaca (martil) sebagai alat untuk memecahkan kaca atau jendela kendaraan bilamana terjadi kondisi darurat;
- 3) Alat Pemadam Api Ringan (APAR) guna memadamkan api dengan cepat;
- 4) Lampu senter sebagai alat bantu penerangan saat keadaan darurat;
- 5) Pintu darurat sebagai pintu keluar pada saat terjadi keadaan darurat seperti kebakaran maupun kecelakaan;
- 6) Buku panduan penumpang sebagai panduan guna memudahkan penumpang untuk menyelamatkan diri dan orang lain pada saat terjadi kecelakaan dan memberikan panduan doa saat perjalanan sesuai masing-masing agama;
- 7) Asuransi kecelakaan lalu lintas guna menjamin penggantian biaya yang



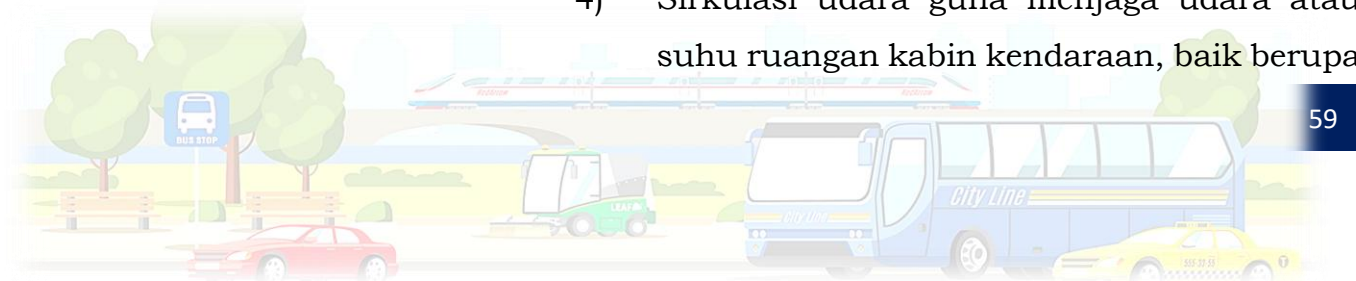
diakibatkan adanya kecelakaan lalu lintas selama pelayanan;

- 8) Pengecekan kendaraan yang dilakukan secara rutin untuk memastikan bahwa kendaraan dalam kondisi siap beroperasi;
- 9) Pool kendaraan guna memastikan kendaraan terpelihara dan terawat serta sebagai tempat parkir kendaraan saat kendaraan tidak beroperasi dan sebagai tempat tes kendaraan sebelum beroperasi.

b) Kenyamanan

Kenyamanan merupakan standar minimal yang harus dipenuhi untuk memberikan suatu kondisi nyaman, bersih, indah dan sejuk yang dapat dinikmati pengguna jasa. Kenyamanan transportasi bukan hanya sekadar kenyamanan dalam kendaraan, akan tetapi termasuk pula kenyamanan atas fasilitas pendukung seperti halte. Kenyamanan kendaraan umum meliputi:

- 1) Penentuan kapasitas angkut untuk menghindari situasi berdesakan sehingga penumpang memiliki ruang gerak yang nyaman, baik saat duduk maupun berdiri;
- 2) Tempat duduk sebagai fasilitas utama untuk penumpang sesuai jenis layanan yang diberikan dengan mengutamakan aspek keselamatan;
- 3) Nomor tempat duduk sebagai urutan bagi penumpang dalam menentukan posisi duduk guna menciptakan ketertiban dalam kendaraan;
- 4) Sirkulasi udara guna menjaga udara atau suhu ruangan kabin kendaraan, baik berupa



- jendela maupun kap pada bagian atap kendaraan;
- 5) Rak bagasi sebagai tempat penyimpanan barang bawaan penumpang sehingga tidak menggagu duduk atau posisi penumpang;
 - 6) Fasilitas kebersihan agar kondisi kendaraan tetap terjaga kebersihannya;
 - 7) Kaca film sebagai penangkal sinar matahari yang langsung masuk ke dalam kabin kendaraan dengan maksimal kegelapan sebesar 40%;
 - 8) Gorden atau tirai sebagai penutup kaca untuk melindungi penumpang dari paparan matahari;
 - 9) Air Conditioner atau pengatur suhu untuk memberikan kenyamanan sehingga penumpang tidak kedinginan dan tidak kepanasan.

c) Keterjangkauan

Keterjangkauan merupakan standar minimal yang harus dipenuhi untuk memberikan kemudahan bagi pengguna jasa mendapatkan akses angkutan massal berbasis jalan dan tarif yang terjangkau. Keterjangkauan dalam transportasi khususnya kendaraan umum meliputi:

- 1) Aksesibilitas guna mmeberikan pelayanan yang mudah dijangkau serta terintegrasi sehingga memeprmudah penumpang;
- 2) Tarif untuk menjamin kelangsungan hidup perusahaan angkutan dengan tetap memperhatikan kemampuan dan daya beli masyarakat.



d) Kesetaraan

Kesetaraan transportasi dimaksudkan guna memberikan pelayanan yang baik untuk penumpang biasa maupun penumpang dengan kebutuhan khusus, pemberian kesetaraan dalam kendaraan umum pada penumpang berkebutuhan khusus tetap mempertimbangkan prioritas bagi penyandang cacat, lansia, maupun wanita hamil. Selain itu, diperlukan pula ruang penyimpanan kursi roda khusus penumpang yang menggunakan kursi roda

e) Keteraturan

Keteraturan merupakan standar minimal yang harus dipenuhi untuk memberikan kapasitas waktu pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum serta tersedianya fasilitas informasi perjalanan bagi pengguna jasa. Keteraturan transportasi dalam hal kendaraan umum dimaksudkan guna memberikan pelayanan yang prima kepada penumpang.

C. Kajian Mengenai Pembangunan Berkelanjutan

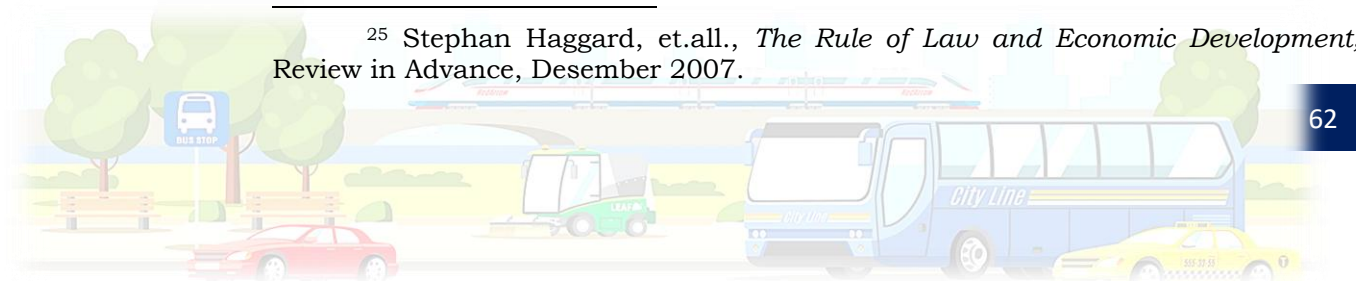
Peran penting hukum dalam membentuk dan mendiskusikan kebijakan pembangunan. Meskipun hukum dan pembangunan merupakan bidang ilmu yang mengeksplorasi hubungan antara hukum, kemajuan ekonomi, dan sosial, namun relatif kurang dikenal dan terbelakang sebagai bidang akademis. Sejumlah sarjana terkemuka, seperti Trubek dan Galanter, Merryman, dan lainnya, telah mendalami berbagai isu yang berkaitan dengan hukum dan pembangunan. Para ahli ini menyarankan pendekatan baru, termasuk pendekatan komparatif, yang merujuk pada konteks dan kondisi lokal, serta



landasan teoritis yang lebih menjelaskan dinamika antara hukum, institusi, dan kondisi politik, sosial, dan ekonomi. Teori umum yang dibahas terdiri dari dua bagian, yaitu menetapkan parameter disiplin ilmu hukum dan pembangunan serta menjelaskan hubungan sebab akibat melalui mekanisme dampak regulasi, di mana hukum mempengaruhi pembangunan dengan merujuk pada kerangka kelembagaan dan kondisi sosial ekonomi.

. Institusi keuangan internasional dan lembaga bantuan telah mensponsori banyak proyek reformasi hukum dengan tujuan pembangunan, seperti pertumbuhan ekonomi melalui privatisasi dan deregulasi ekonomi. Namun, proyek-proyek tersebut dikembangkan dan diimplementasikan tanpa pemahaman yang kokoh tentang bagaimana hukum memengaruhi pembangunan dalam konteks institusional, ekonomi, sosial, dan politik yang berbeda. Akibatnya, banyak hukum dan praktik hukum yang ditransplantasi atau diadopsi melalui proyek reformasi hukum tidak beroperasi dengan sukses di negara tuan rumah atau memberikan hasil yang diantisipasi. Pengklarifikasian mekanisme kausal antara hukum dan pembangunan dalam konteks kondisi sosioekonomi lokal akan membantu para pembaruan dalam meningkatkan efektivitas proyek reformasi hukum melalui desain dan implementasi regulasi yang lebih baik. Mekanisme dampak regulasi ini terdiri dari tiga elemen kategorikal yaitu, “desain regulasi,” “kepatuhan regulasi,” dan “kualitas implementasi,” serta subelemen tambahan seperti yang dirangkum di bawah ini. Elemen-elemen ini secara konseptual berbeda tetapi saling terkait dan saling memengaruhi.²⁵

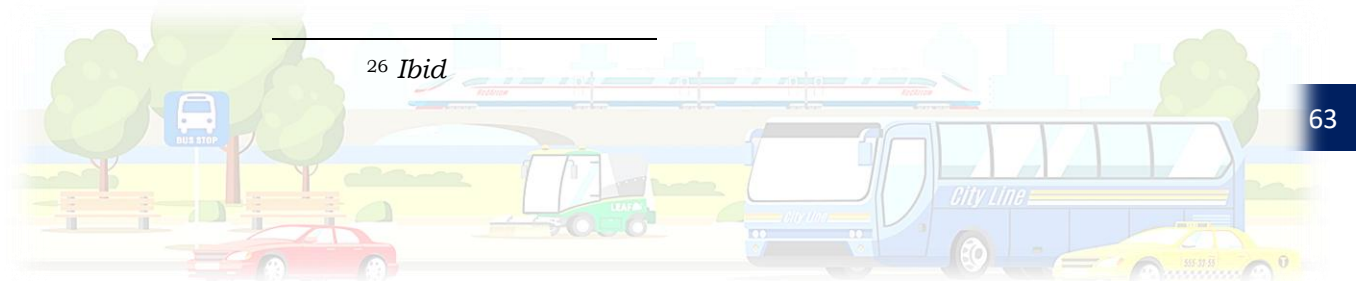
²⁵ Stephan Haggard, et.all., *The Rule of Law and Economic Development*, Review in Advance, Desember 2007.



Gerakan hukum dan pembangunan dipengaruhi oleh teori modernisasi pada tahun 1950-an dan 60-an, seperti yang dijelaskan oleh sarjana seperti Walt Rostow. Teori ini menyatakan bahwa modernisasi dunia ketiga dapat dicapai melalui difusi modal, institusi, dan nilai-nilai dari dunia pertama. "Hukum modern" dianggap sebagai prasyarat fungsional ekonomi industri, dan hukum dianggap sebagai kekuatan yang dapat dibentuk dan dimanipulasi untuk mengubah perilaku manusia dan mencapai pembangunan. Meskipun gerakan hukum dan pembangunan pertama mengalami kegagalan karena kesulitan menerapkan undang-undang dan praktik hukum di negara berkembang, gerakan kedua muncul pada tahun 1980-an dan 90-an dengan maraknya sistem neoliberal. Proyek reformasi hukum pada gerakan kedua bertujuan mengurangi intervensi negara dalam perekonomian melalui privatisasi dan deregulasi. Meskipun memiliki dampak besar, gerakan kedua ini tidak berhasil secara universal, terbukti dengan kegagalan pembangunan di sebagian besar negara berkembang dan dampak ekonomi buruk seperti terapi guncangan pasar di Rusia dan krisis ekonomi di Amerika Latin dan Asia pada tahun 80-an dan 90-an. Reformis pada gerakan kedua tidak mengambil pelajaran dari kegagalan gerakan sebelumnya.²⁶

Sejak akhir tahun 1990-an, bidang hukum dan pembangunan mengalami periode refleksi dan pendekatan baru, dikenal sebagai "gerakan ketiga". Gerakan ini, meskipun lebih beragam dalam pandangannya, secara holistik mendukung pembangunan dan mengecam pendekatan neoliberal dari periode sebelumnya. Para pendukung gerakan ketiga mengintegrasikan serangkaian nilai non-pasar sebagai tujuan pembangunan, di mana hukum atau supremasi hukum bukan

²⁶ *Ibid*



hanya sarana untuk mencapai pembangunan, melainkan menjadi tujuan utama. Selain itu, organisasi antar pemerintah seperti Perserikatan Bangsa-Bangsa aktif dalam upaya global untuk memberantas kemiskinan, termanifestasi dalam Tujuan Pembangunan Milenium dan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan. SDGs mencantumkan supremasi hukum sebagai salah satu targetnya dalam tujuh belas tujuan pembangunan ekonomi dan sosial yang ditetapkan untuk dicapai pada tahun 2030.

Substansi pembangunan dan fokusnya telah mengalami evolusi seiring waktu. Awalnya, pada tahun 50-an dan 60-an, pembangunan dikaitkan dengan pertumbuhan ekonomi dan peningkatan pendapatan nasional, bertujuan untuk mengatasi kemiskinan dan mengurangi kesenjangan ekonomi antara negara maju dan berkembang. Namun, konsep pembangunan menjadi lebih holistik, menekankan nilai-nilai non-ekonomi seperti partisipasi politik, hak atas properti, kesetaraan gender, akses terhadap lingkungan yang bersih dan aman, serta hak atas tanah.

Regulasi hukum dianggap sebagai elemen kunci pembangunan, sementara akses terhadap lingkungan bersih, pendidikan, dan sumber daya ekonomi juga diakui pentingnya. Pembangunan ekonomi menjadi prasyarat untuk mengamankan sumber daya yang diperlukan guna memajukan nilai-nilai non-ekonomi. Oleh karena itu, daerah miskin yang gagal mencapai pembangunan ekonomi juga cenderung tidak mencapai tujuan pembangunan sosial. Dalam mencapai tujuan pembangunan secara efektif, perlu dilakukan prioritisasi di antara unsur-unsur pembangunan. Ini menjadi khususnya penting bagi negara-negara berkembang yang memiliki keterbatasan sumber daya. Meskipun demikian, hal ini tidak berarti mengabaikan nilai-nilai non-ekonomi. Sebaliknya, pandangan pembangunan yang



holistik mengakui kebutuhan negara-negara berkembang untuk fokus pada aspek yang paling mendesak, dengan tujuan mendapatkan sumber daya yang diperlukan untuk mempromosikan nilai-nilai non-ekonomi. Pandangan ini menciptakan serangkaian tujuan pembangunan yang beragam, memerlukan pengurutan prioritas dengan mempertimbangkan keterbatasan sumber daya.

Konsep pembangunan yang mengacu pada transformasi progresif perekonomian dan masyarakat, sering dikaitkan dengan negara-negara berkembang. Namun, potensi penerapan pendekatan hukum dan pembangunan di negara-negara maju dapat memperluas cakupan serta meningkatkan kegunaannya dalam menangani permasalahan ekonomi. Teori umum yang diuraikan dalam pasal ini memberikan kerangka analitis yang dapat diaplikasikan untuk menguji efektivitas undang-undang yang relevan di negara maju, dengan fokus pada isu-isu ekonomi, kerangka hukum, pengaturan kelembagaan, dan kondisi sosial ekonomi. Sebagai contoh, negara-negara maju dapat menggunakan teori ini untuk mengevaluasi efektivitas "tindakan pertumbuhan lapangan kerja" dalam menciptakan pekerjaan bagi kelompok berpenghasilan rendah dan mengurangi kesenjangan pendapatan. Meskipun ada potensi perluasan pendekatan hukum dan pembangunan di negara-negara maju, muncul pertanyaan mengenai apakah tradisi politik dan hukum masing-masing negara akan mendukung kepemimpinan mereka dalam mendorong agenda pembangunan. Tantangan muncul karena pemerintah daerah seringkali kurang memiliki sumber daya untuk melaksanakan undang-undang yang memfasilitasi pembangunan melalui penyediaan insentif untuk investasi dan penciptaan lapangan kerja.

Pembangunan berkelanjutan pada hakekatnya ditujukan untuk mencari pemerataan pembangunan antar generasi pada

masa kini maupun masa mendatang. Pembangunan berkelanjutan bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, untuk memenuhi kebutuhan dan aspirasi manusia.²⁷

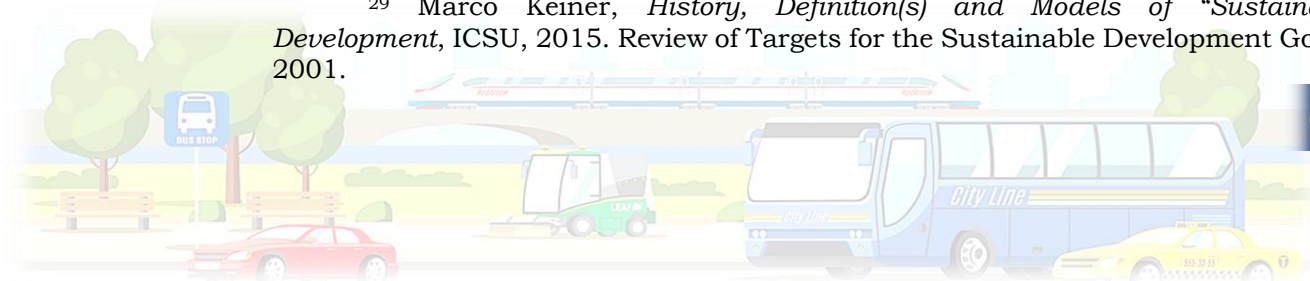
Konsep Pembangunan Berkelanjutan mulanya digagas pada Deklarasi Stockholm yang menghasilkan prinsip 21 yang menguraikan dua hal mendasar tentang pemanfaatan sumber daya alam yaitu hak berdaulat (*sovereign right*) terhadap sumberdaya alam yang siftnya lintas batas negara serta keterkaitan eksploitasi sumberdaya (sebagai bagian dari kegiatan pembangunan) dengan kebijakan pengelolaan lingkungan sebagai tanggung jawab negara (*state responsibility*).²⁸ Pada Konferensi lingkungan ini PBB membentuk suatu lembaga yang bernama United Nation Environment Programme (UNEP).

Keiner berpendapat bahwa pembangunan berkelanjutan berarti memastikan kondisi hidup yang bermartabat berkaitan dengan hak asasi manusia dengan menciptakan dan mempertahankan jangkauan atau alternative akses yang luas dalam merencanakan pola hidup. Prinsip keadilan antara generasi sekarang dan generasi masa depan harus dijadikan pertimbangan dalam penggunaan sumber daya lingkungan, ekonomi dan sosial. Upaya perlindungan komprehensif pada keanekaragaman hayati dan keanekaragaman genetik juga harus dipertimbangkan.²⁹

²⁷ Salim, Konsep Pembangunan Berkelanjutan, Jakarta, 1990.

²⁸ Daud Silalahi, *Pembangunan Berkelanjutan Dalam Pengelolaan Sumberdaya Alam Yang Berbasis Pembangunan Sosial Dan Ekonomi*, Makalah Disampaikan Pada: Seminar Pembangunan Hukum Nasional VIII, Badan Pembinaan Hukum Nasional. Departemen Kehakiman Dan Hak Asasi Manusia RI, Denpasar, 2003.

²⁹ Marco Keiner, *History, Definition(s) and Models of "Sustainable Development"*, ICSU, 2015. Review of Targets for the Sustainable Development Goals, 2001.



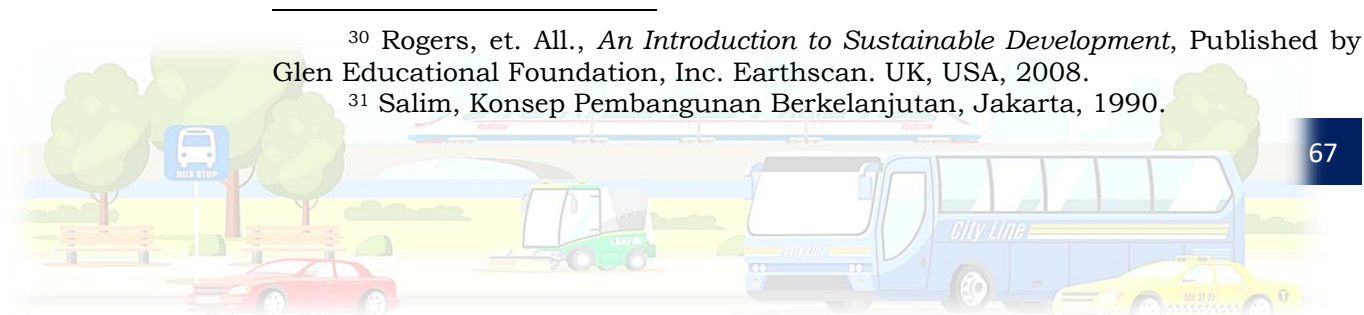
Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (Sustainable Development Goals) terdiri dari 17 tujuan dan 169 target. Sebagai wujud komitmen dalam melaksanakan SDGs, maka telah ditandatangani Peraturan Presiden (PerPres) Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan. Konsep pembangunan berkelanjutan ini memiliki tujuan utama yaitu menciptakan keserasian dalam sektor pembangunan agar tidak merusak lingkungan hidup, dimana lingkungan hidup berfungsi sebagai ekosistem serta bagi kelangsungan hidup generasi yang akan datang.

Mohan Munasinghe berpendapat bahwa dalam pembangunan berkelanjutan setidaknya memiliki 3 (tiga) pilar utama pembangunan, antara lain (1) Ekonomi, yaitu memaksimalkan pendapatan dengan mempertahankan atau meningkatkan cadangan kapital; (2) Ekologi, yaitu menjaga dan mempetahankan sistim fisik dan biologis; dan (3) Sosial budaya, yaitu menjaga stabilitas dari sistem sosial dan budaya.³⁰

Pembangunan yang berkelanjutan pada hakikatnya ditujukan untuk mencari pemerataan pembangunan antar generasi pada masa kini maupun masa mendatang. Pembangunan (yang pada dasarnya lebih berorientasi ekonomi) dapat diukur keberlanjutannya berdasarkan tiga kriteria yaitu : (1) Tidak ada pemborosan penggunaan sumber daya alam atau depletion of natural resources; (2) Tidak ada polusi dan dampak lingkungan; (3) kegiatannya harus dapat meningkatkan useable resources ataupun replaceable resource.³¹

³⁰ Rogers, et. All., *An Introduction to Sustainable Development*, Published by Glen Educational Foundation, Inc. Earthscan. UK, USA, 2008.

³¹ Salim, *Konsep Pembangunan Berkelanjutan*, Jakarta, 1990.



Berdasarkan Laporan World Commission on Environmental and Development tahun 1987, terdapat tujuh sistem sebagai tujuan pelaksanaan pembangunan berkelanjutan, antara lain:³²

- a. Suatu sistem politik yang menjamin partisipasi efektif masyarakat dalam pengambilan keputusan.
- b. Suatu sistem ekonomi yang mampu menghasilkan surplus serta pengetahuan teknis berdasarkan kemampuan sendiri dan bersifat berlanjut.
- c. Suatu sistem sosial yang memberi penyelesaian bagi ketegangan-ketegangan yang muncul akibat pembangunan yang tidak selaras.
- d. Suatu sistem produksi yang menghormati kewajiban untuk melestarikan ekologi bagi pembangunan.
- e. Suatu sistem teknologi yang dapat menemukan terus menerus jawaban-jawaban baru.
- f. Suatu sistem internasional yang membantu perkembangan pola-pola perdagangan dan keuangan yang berlanjut.
- g. Suatu sistem administrasi yang luwes dan mempunyai kemampuan memperbaiki diri.

Rahadian berpendapat bahwa dalam pembangunan berkelanjutan harus memperhatikan beberapa komponen, antara lain sebagai berikut:³³

- a. Pembangunan berorientasi pemerataan harus dilandasi hal – hal seperti meratanya distribusi sumber lahan dan faktor produksi, meratanya peran dan kesempatan untuk perempuan, meratanya kondisi ekonomi masyarakat.

³² Nurlita Pertiwi, *Implementasi Sustainable Development di Indonesia*, Pustaka Ramadhan, Bandung, 2017.

³³ Rahadian, *Strategi Pembangunan Berkelanjutan*, Prosiding Seminar STIAMI, III (01), 2016.



- b. Pembangunan yang menghargai keaneragaman hayati adalah prasyarat untuk memastikan bahwa sumber daya alam selalu tersedia secara berkelanjutan untuk masa kini dan masa yang akan datang indikator tersebut juga sebagai dasar bagi keseimbangan ekosistem.
- c. Pembangunan menggunakan pendekatan integratif dengan mengutamakan keterkaitan antara manusia dan alam. Manusia terintegrasi dengan alam secara langsung baik untuk memanfaatkan alam atau merusak.
- d. Pembangunan perspektif jangka panjang karena masyarakat cenderung menilai masa yang akan datang lebih baik dari masa kini, maka dari itu pembangunan berkelanjutan harus tetap dilaksanakan mulai saat ini.

Penyelenggaraan perhubungan di daerah perlu berlandaskan prinsip pembangunan berkelanjutan sebagai upaya untuk menyeimbangkan kepentingan ekonomi, sosial, dan lingkungan secara terpadu. Dalam konteks ini, sistem transportasi tidak hanya diarahkan untuk meningkatkan mobilitas dan konektivitas, tetapi juga harus memperhatikan efisiensi penggunaan sumber daya, pengurangan dampak lingkungan, serta keberlanjutan fungsi ruang wilayah. Penerapan prinsip ini tercermin dalam perencanaan transportasi yang terintegrasi dengan tata ruang, pengembangan moda transportasi yang ramah lingkungan, serta pengendalian terhadap dampak negatif seperti kemacetan, polusi udara, dan konsumsi energi yang berlebihan.

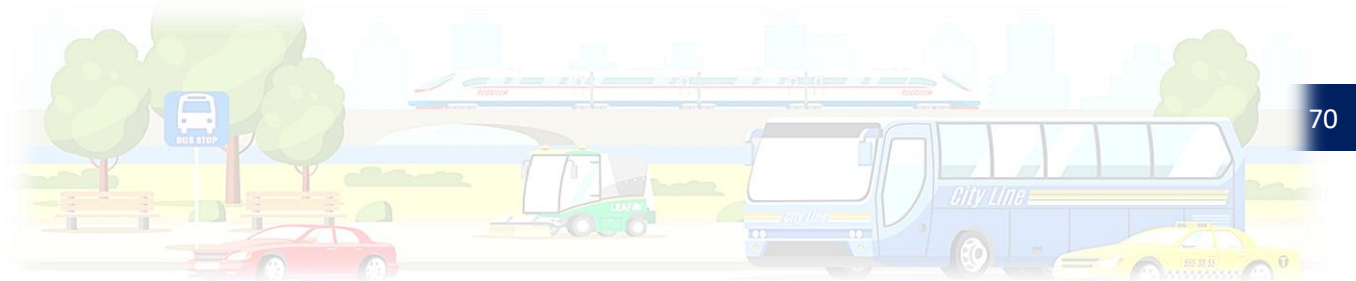
Prinsip pembangunan berkelanjutan dalam penyelenggaraan perhubungan juga menekankan aspek keadilan dan inklusivitas dalam pelayanan kepada masyarakat. Hal ini berarti bahwa akses terhadap layanan transportasi harus dapat

dinikmati secara merata oleh seluruh lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan dan wilayah yang kurang berkembang. Pemerintah daerah dituntut untuk merumuskan kebijakan yang adaptif dan berorientasi jangka panjang, dengan memperhatikan keseimbangan antara kebutuhan saat ini dan kepentingan generasi mendatang, sehingga sistem perhubungan yang dibangun mampu memberikan manfaat yang berkelanjutan dan berdaya guna.

D. Kajian Mengenai Pelayanan Publik

Pelayanan merupakan salah satu ujung tombak dalam upaya memenuhi dan memuaskan kebutuhan masyarakat, sehingga keberadaannya menjadi aspek yang harus dioptimalkan baik oleh individu maupun organisasi. Kualitas pelayanan tidak hanya ditentukan oleh kecepatan dan ketepatan dalam memberikan layanan, tetapi juga oleh sikap profesional, transparansi, serta kemampuan memahami kebutuhan pengguna layanan. Dalam konteks penyelenggaraan pemerintahan, pelayanan yang baik mencerminkan komitmen aparatur dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya secara akuntabel dan berorientasi pada kepentingan publik.

Pelayanan yang prima akan meningkatkan kepercayaan masyarakat, memperkuat legitimasi institusi, serta mendorong terciptanya hubungan yang harmonis antara pemerintah dan masyarakat. Sebaliknya, pelayanan yang kurang optimal berpotensi menimbulkan ketidakpuasan dan menurunkan tingkat kepercayaan publik, sehingga diperlukan upaya berkelanjutan untuk meningkatkan standar pelayanan melalui perbaikan sistem, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, serta penguatan pengawasan dan evaluasi.



Hardiyansyah berpendapat bahwa pelayanan diartikan sebagai aktivitas yang diberikan untuk membantu, menyiapkan, dan mengurus baik itu berupa barang atau jasa dari satu pihak ke pihak lain. Sedangkan Gronross memberikan makna pelayanan sebagai aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata (tidak dapat diraba) yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi pelayanan yang dimaksudkan untuk pemberi pelayanan untuk memecahkan permasalahan konsumen/pelanggan.³⁴

Istilah publik berasal dari bahasa Inggris dengan kata “*public*” yang berarti umum, masyarakat ataupun negara. L. Poltak Sinambella memberikan definisi publik merupakan bersifat umum atau ramai.³⁵ Sedangkan Inu Kencana memberikan makna kata publik itu sendiri adalah sejumlah manusia yang memiliki kebersamaan berfikir, perasaan, harapan, sikap dan tindakan yang benar dan baik berdasarkan nilai-nilai norma yang mereka miliki.³⁶

Pelayanan publik berasal dari 2 (dua) kata, yaitu “pelayanan” dan “publik” sebagaimana definisi di atas, sehingga karenanya pelayanan publik dapat diartikan sebagai serangkaian aktivitas yang dilakukan oleh birokrasi publik untuk memenuhi kebutuhan warga pengguna. Pengguna yang dimaksudkan disini adalah warga negara yang membutuhkan pelayanan publik.³⁷

³⁴ Ratminto dan Atik Septi, *Manajemen Pelayanan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2006, hlm. 2

³⁵ Sinambella, *Reformasi Pelayanan Publik Teori, Kebijakan, Implementasi*, Bumi Aksara, Jakarta, 2011, hlm. 5

³⁶ Inu Kencana Syafie, *Ilmu Administrasi Publik*, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 1999, hlm. 18.

³⁷ Agus Dwiyanto, *Mewujudkan Good Governance Melayani Publik*, UGM Press, Yogyakarta, n.d., hlm. 136.



Secara yuridis, pelayanan publik diartikan sebagai segala bentuk kegiatan dalam rangka pengaturan, pembinaan, bimbingan, penyediaan fasilitas, jasa dan lainnya yang dilaksanakan oleh aparatur pemerintah sebagai upaya pemenuhan kebutuhan kepada masyarakat sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku.³⁸

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, dalam pelayanan publik setidaknya mengandung 12 (dua belas) asas, antara lain sebagai berikut:

- a. Asas kepentingan umum
- b. Asas kepastian hukum
- c. Asas kesamaan hak
- d. Keseimbangan hak dan kewajiban
- e. Asas keprofesionalan
- f. Asas partisipatif
- g. Asas persamaan perlakuan
- h. Asas keterbukaan
- i. Asas akuntabilitas
- j. Asas fasilitas dan perlakuan khusus bagi kelompok rentan
- k. Asas ketepatan waktu; dan
- l. Asas kecepatan, kemudahan, dan keterjangkauan.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 33 yang berbunyi cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara dan Pasal 34 ayat (3), yaitu mengatur bahwa negara bertanggung jawab atas fasilitas kesehatan dan pelayanan umum yang layak pada masyarakat. Pasal inilah yang melandasi kewajiban pemerintah untuk menyelenggarakan pelayanan umum di berbagai sektor.

³⁸ Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik



Kewajiban pelayanan umum ini salah satunya berbentuk *public service obligation*/PSO. PSO merupakan sebagai kewajiban pelayanan umum atau penugasan yang diamanahkan negara kepada lembaga/badan untuk menyediakan barang dan jasa yang dibutuhkan masyarakat.

Perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan lalu lintas yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Perkembangan teknologi yang sangat pesat serta tingkat pertumbuhan penduduk yang terus bertambah, maka diperlukan sarana dan prasarana transportasi yang memadai dari segi kualitas maupun kuantitas.

Operasional kendaraan umum berbeda dengan operasional kendaraan pribadi, pada kendaraan umum baik kategori dalam trayek maupun di luar trayek memiliki sifat penggunaan yang berbeda dengan kendaraan pribadi. Kendaraan umum digunakan dengan durasi yang lebih panjang perhari, selain itu beban angkut kendaraan umum selalu berubah-ubah. Permasalahan kondisi kendaraan umum bukan hanya berdampak kepada pemilik dan pengguna kendaraan umum tersebut, akan tetapi dapat berdampak luas kepada masyarakat pengguna jalan lain, seperti bilamana kendaraan tersebut mengalami kerusakan mesin maka akan berpengaruh kepada situasi lalu lintas sekitar dan keselamatan masyarakat sekitar. Oleh karena itu, diperlukan pengaturan angkutan umum yang berdasarkan kepada keamanan, keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi dengan berorientasi kepada wawasan lingkungan

Penyelenggaraan perhubungan di daerah merupakan salah satu bentuk pelayanan publik yang memiliki peran strategis dalam memenuhi kebutuhan dasar masyarakat, khususnya

dalam hal mobilitas orang dan distribusi barang. Layanan transportasi yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah harus mampu menjamin aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, serta keterjangkauan bagi seluruh lapisan masyarakat. Dalam konteks ini, perhubungan tidak hanya dipandang sebagai penyedia jasa transportasi, tetapi juga sebagai instrumen untuk meningkatkan aksesibilitas wilayah, mengurangi kesenjangan antar daerah, serta mendukung aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat secara luas.

Pemerintah daerah melalui perangkat yang berwenang memiliki tanggung jawab untuk merumuskan kebijakan, menyediakan infrastruktur, serta mengatur dan mengawasi operasional transportasi agar berjalan secara efektif dan efisien. Upaya peningkatan kualitas pelayanan perhubungan juga perlu dilakukan secara berkelanjutan melalui inovasi kebijakan, pemanfaatan teknologi, serta pelibatan masyarakat dan pemangku kepentingan, sehingga pelayanan yang diberikan dapat semakin responsif terhadap kebutuhan dan perkembangan wilayah.

E. Kajian Terhadap Asas/Prinsip Yang Terkait Dengan Penyusunan Norma

Dalam menyusun peraturan perundang-undangan khususnya produk hukum daerah, perlu diperhatikan asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik. Asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan merupakan pedoman atau rambu-rambu dalam pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik. Beberapa ahli mengemukakan berbagai asas yang berhubungan dengan pembentukan peraturan perundang-undangan, namun asas-asas yang dikemukakan oleh berbagai ahli tersebut pada intinya memiliki kesamaan.



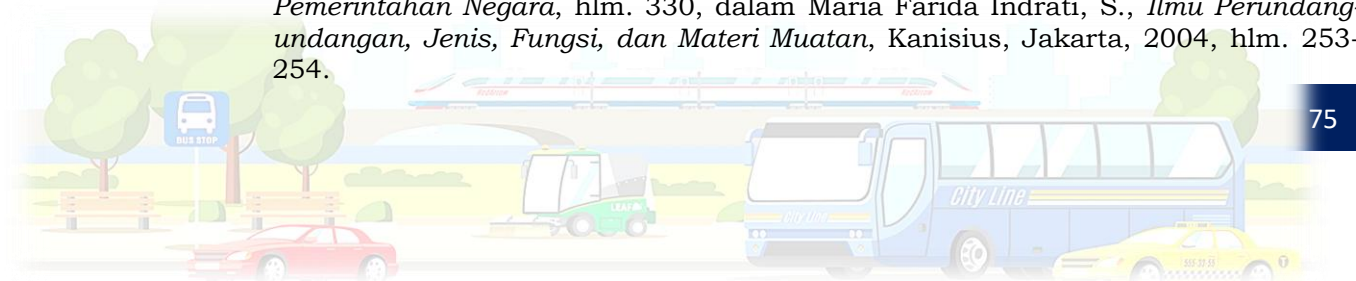
Sebagai suatu asas, pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan juga harus memenuhi asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan dimaksud. I.C. van der Vlies, membagi asas-asas dalam pembentukan peraturan negara yang baik (*beginselen van behoorlijke regelgeving*) ke dalam asas-asas yang formal dan yang material. Asas-asas yang formal meliputi:³⁹

- a. asas tujuan yang jelas (*beginsel van duidelijke doelstelling*);
- b. asas organ/lembaga yang tepat (*beginsel van het juiste orgaan*);
- c. asas perlunya pengaturan (*het noodzakelijkheids beginsel*);
- d. asas dapatnya dilaksanakan (*het beginsel van uitvoerbaarheid*);
- e. asas konsensus (*het beginsel van consensus*).

Asas-asas yang material meliputi:

- a. asas tentang terminologi dan sistematika yang benar;
- b. asas tentang dapat dikenali;
- c. asas perlakuan yang sama dalam hukum;
- d. asas kepastian hukum;
- e. asas pelaksanaan hukum sesuai keadaan individual.

³⁹ I.C. van der Vlies, *Het wetsbegrip en beginselen van behoorlijke regelgeving*, 's-Gravenhage: Vuga 1984, hlm. 186 seperti dikutip oleh A. Hamid S. Attamimi, *Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara*, hlm. 330, dalam Maria Farida Indrati, S., *Ilmu Perundang-undangan, Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan*, Kanisius, Jakarta, 2004, hlm. 253-254.



Hamid S. Attamimi berpendapat, bahwa pembentukan peraturan perundang-undangan Indonesia yang patut, adalah sebagai berikut:⁴⁰

- a. Cita Hukum Indonesia, yang tidak lain adalah Pancasila yang berlaku sebagai “bintang pemandu”;
- b. Asas Negara Berdasar Atas Hukum yang menempatkan Undang-undang sebagai alat pengaturan yang khas berada dalam keutamaan hukum, dan Asas Pemerintahan Berdasar Sistem Konstitusi yang menempatkan Undang-undang sebagai dasar dan batas penyelenggaraan kegiatan-kegiatan Pemerintahan.
- c. Asas-asas lainnya, yaitu asas-asas negara berdasar atas hukum yang menempatkan undang-undang sebagai alat pengaturan yang khas berada dalam keutamaan hukum dan asas-asas pemerintahan berdasar sistem konstitusi yang menempatkan undang-undang sebagai dasar dan batas penyelenggaraan kegiatan-kegiatan pemerintahan.

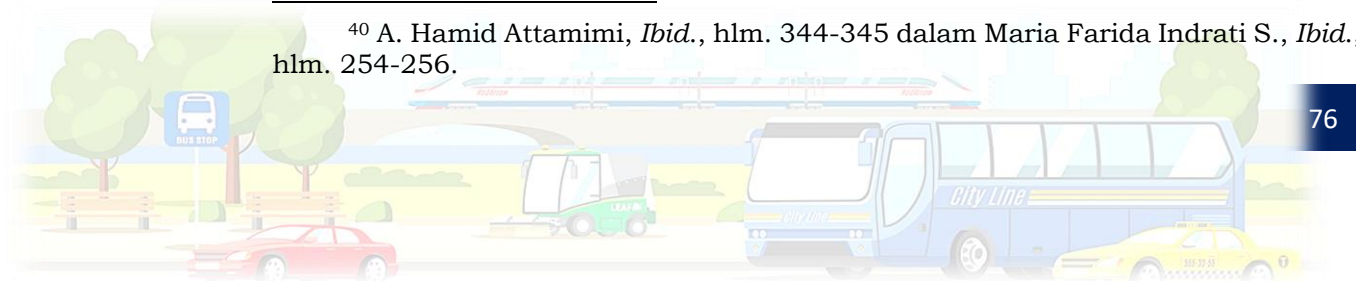
Dalam menyusun penyusunan peraturan perundang-undangan khususnya produk hukum daerah, produk hukum daerah harus memperhatikan asas-asas pembentukan peraturan pembentukan yang baik, yang meliputi:

- 1) Kejelasan tujuan;

Bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas, yang hendak dicapai.

- 2) Kelembagaan atau organ pembentuk yang tepat;

⁴⁰ A. Hamid Attamimi, *Ibid.*, hlm. 344-345 dalam Maria Farida Indrati S., *Ibid.*, hlm. 254-256.



Setiap jenis peraturan perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga/pejabat pembentuk peraturan perundang-undangan yang berwenang. Peraturan perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum, apabila dibuat oleh lembaga/pejabat yang tidak berwenang.

3) Kesesuaian antara jenis dan materi muatan;

Pembentukan peraturan perundang-undangan harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat dengan jenis peraturan perundang-undangannya.

4) Dapat dilaksanakan;

Setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus memperhitungkan efektifitas peraturan perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, yuridis maupun sosiologis.

5) Kedayagunaan dan kehasilgunaan;

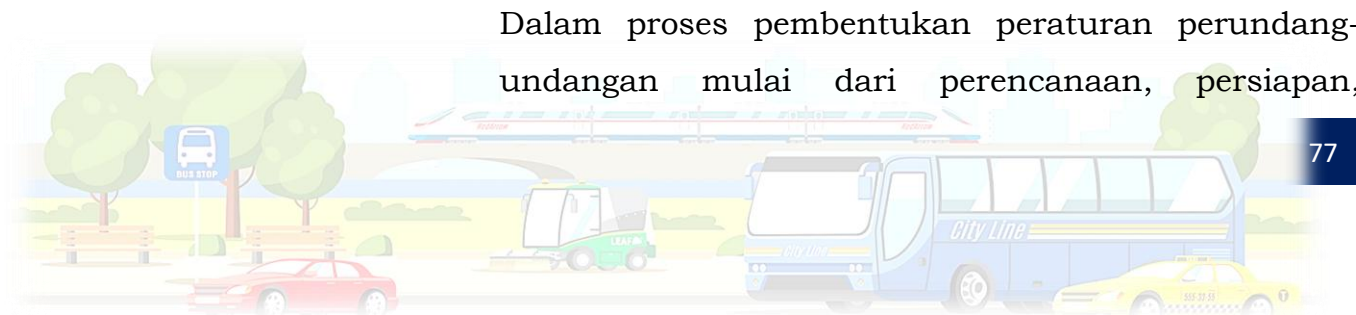
Setiap peraturan perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.

6) Kejelasan rumusan; dan

Setiap peraturan perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan peraturan perundang-undangan, sistematika dan pilihan kata atau terminologi, serta bahasa hukumnya jelas, dan mudah dimengerti, sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya.

7) Keterbukaan

Dalam proses pembentukan peraturan perundang-undangan mulai dari perencanaan, persiapan,



penyusunan dan pembahasan bersifat transparan dan terbuka, dengan demikian seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya untuk memberikan masukan dalam proses pembuatan peraturan perundang-undangan.

Di sisi lain, materi muatan peraturan perundang-undangan harus mengandung asas:

a. Pengayoman

Setiap materi peraturan perundang-undangan harus berfungsi memberikan perlindungan dalam rangka menciptakan ketentraman masyarakat.

b. Kemanusiaan

Setiap materi peraturan perundang-undangan harus mencerminkan perlindungan dan penghormatan hak-hak asasi manusia serta harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional.

c. Kebangsaan

Setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang pluralistik (kebhinekaan) dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

d. Kekeluargaan

Setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam setiap pengambilan keputusan.

e. Kenusantaraan

Setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan materi muatan Peraturan



Perundang-undangan yang dibuat di daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila.

f. Bhinneka Tunggal

Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus memperhatikan keragaman penduduk, agama, suku dan golongan, kondisi khusus daerah, dan budaya khususnya yang menyangkut masalah-masalah sensitif dalam kehidupan. bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

g. Keadilan

Setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga Negara tanpa kecuali.

h. Ketertiban dan Kepastian Hukum

Setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus dapat menimbulkan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan adanya kepastian hukum.

i. Kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan

Setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan tidak boleh berisi hal-hal yang bersifat membedakan berdasarkan latar belakang, antara lain, agama, suku, ras, golongan, gender, atau status sosial.

j. Keseimbangan, keserasian, dan keselarasan

Bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara kepentingan individu dan masyarakat dengan kepentingan bangsa dan negara.



Sebagai suatu asas, pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Bandung Barat, bahwa penyelenggaraan perhubungan berdasarkan asas-asas:

1. Keterbukaan

Bahwa keterbukaan dalam penyelenggaraan LLAJ kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan LLAJ.

2. Akuntabel

Bahwa akuntabel dalam penyelenggaraan LLAJ harus dapat dipertanggungjawabkan.

3. Berkelanjutan

Bahwa berkelanjutan sebagai penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan LLAJ.

4. Partisipatif

Bahwa partisipatif dalam hal pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan LLAJ.

5. Bermanfaat

Bahwa semua kegiatan penyelenggaraan LLAJ yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

6. Efisien dan efektif



Bahwa pelayanan dalam penyelenggaraan LLAJ yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna dalam konteks efisien dan efektif.

7. Seimbang

Bahwa penyelenggaraan LLAJ yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara.

8. Terpadu

Bahwa dalam penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesaling bergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina.

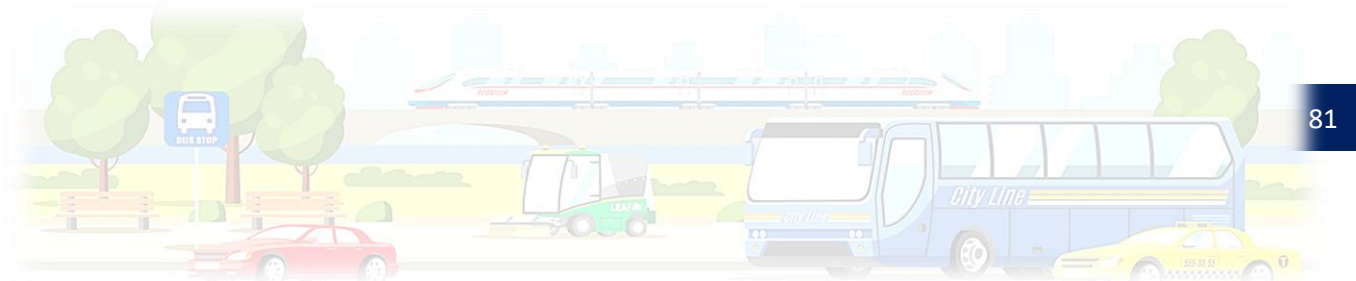
9. Mandiri

Bahwa penyelenggaraan LLAJ melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

F. Kondisi Eksisting, Pengaturan dan Implikasi Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

1. Kondisi Geografis Kabupaten Bandung Barat

Kabupaten Bandung Barat dibentuk dan ditetapkan dengan Undang-Undang No. 12 Tahun 2007 Tentang Pembentukan Kabupaten Bandung Barat Menjadi Daerah Otonom di Provinsi Jawa Barat. Kabupaten Bandung Barat merupakan kabupaten baru di lingkungan wilayah provinsi Jawa Barat hasil pemekaran dari Kabupaten Bandung.



Kabupaten Bandung Barat merupakan salah satu Kabupaten yang berada di Provinsi Jawa Barat, secara geografis Kabupaten Bandung Barat terletak di antara 60° 41' s/d 70° 19' Lintang Selatan dan 107° 22' s/d 108° 05' Bujur Timur, dengan luas wilayah 1,305.77 km². Kabupaten Bandung Barat memiliki 16 Kecamatan dan 165 Desa. Kabupaten Bandung Barat bukan merupakan daerah pesisir, melainkan daerah perbukitan dan dataran rendah.⁴¹ Adapun batas wilayah Kabupaten Bandung Barat sebagai berikut:

Selatan : Kabupaten Bandung dan Kabupaten Cianjur
Barat : Kabupaten Cianjur
Utara : Kabupaten Purwakarta dan Kabupaten Subang
Timur : Kabupaten Bandung dan Kota Cimahi

Letak Kabupaten Bandung Barat yang berada di jalur strategis perekonomian dan mobilisasi penduduk. Setidaknya terdapat beberapa proyek strategis nasional di beberapa daerah sekitar Kabupaten Bandung Barat, seperti:

- Bandara Cikembar yang berada di Kabupaten Sukabumi, bagi masyarakat yang berasal dari wilayah timur Jawa Barat untuk menuju Bandara Cikembar tersebut terlebih dahulu melewati wilayah Kabupaten Bandung Barat;
- Pelabuhan Patimban dan Kawasan Industri Subang yang berada di Kabupaten Subang, bagi masyarakat yang berasal dari wilayah timur Jawa Barat untuk menuju Pelabuhan Patimban dan

⁴¹ Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian, dan Pengembangan Daerah, *Profil Kabupaten Bandung Barat*, 2018, hlm. 1.



Kawasan Industri Subang terlebih dahulu melewati wilayah Kabupaten Bandung Barat;

- Kawasan Industri Jababeka yang berada di Kabupaten Bekasi, bagi masyarakat yang berasal dari wilayah timur Jawa Barat untuk menuju Kawasan Industri Jababeka terlebih dahulu melewati wilayah Kabupaten Bandung Barat.

Bahwa selain itu, Kabupaten Bandung Barat memiliki stasiun kereta cepat yang menghubungkan Daerah Khusus Jakarta dengan Kota Bandung, semakin meningkatkan mobilisasi masyarakat. Oleh karena itu, pembaharuan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan, sangat diperlukan sesuai dengan tatanan hukum di Indonesia serta kemajuan teknologi sebagaimana dinamika kehidupan masyarakat.

Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Bandung Barat dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan dengan tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Perhubungan dengan visi “Terwujudnya Sistem Transportasi Jalan Yang Handal Dalam Mendukung Pengembangan Dan Pemberdayaan Potensi Wilayah ”

2. Kondisi Demografi Kabupaten Bandung Barat

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kabupaten Bandung Barat Pada tahun 2024 kepadatan penduduk Kabupaten Bandung Barat adalah 1.445 jiwa per Km² dengan wilayah terpadat berada di Kecamatan Ngamprah dengan kepadatan 5.142 jiwa per Km² dan kepadatan terendah berada di Kecamatan Gununghalu dengan kepadatan 526 jiwa per Km². Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Bandung Barat tahun 2023 adalah sebesar 1,43% dengan laju pertumbuhan penduduk terbesar berada



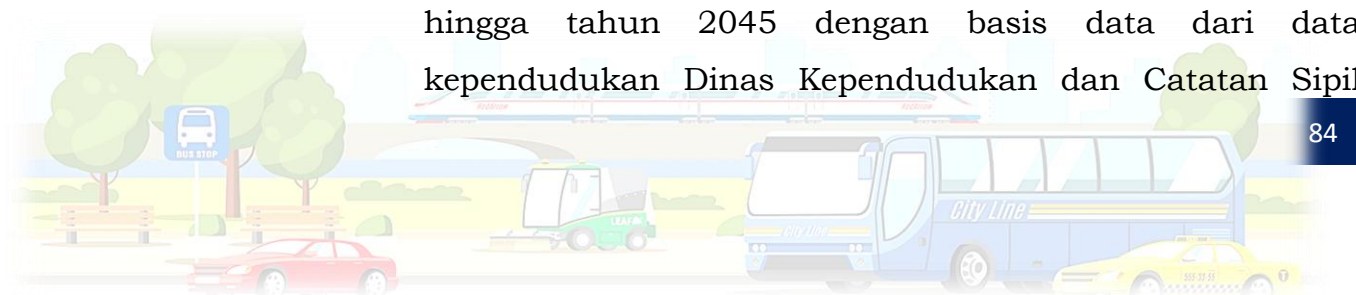
di Kecamatan Cihampelas sebesar 2,38% sedangkan laju pertumbuhan penduduk terendah terdapat di Kecamatan Lembang sebanyak 1,02%.

Table 1. Kepadatan Penduduk Kabupaten Bandung Barat 2024

No	Kecamatan	Jenis Kelamin		Total	Luas Wilayah	Kepadatan Penduduk
		Perempuan	Laki-Laki			
1	Rongga	30.495	32.474	62.969	112,64	559
2	Gununghalu	39.745	42.014	81.759	155,47	526
3	Sindangkerta	37.750	38.887	76.637	106,30	721
4	Cililin	48.399	50.997	99.396	77,83	1.277
5	Cihampelas	69.124	72.395	141.519	47,04	3.008
6	Cipongkor	51.321	53.594	104.915	80,16	1.309
7	Batujajar	56.024	57.593	113.617	31,11	3.652
8	Saguling	17.490	18.144	35.634	51,58	691
9	Cipatat	71.326	74.222	145.548	125,98	1.155
10	Padalarang	92.294	95.416	187.710	51,63	3.636
11	Ngamprah	90.165	93.129	183.294	35,65	5.141
12	Parongpong	57.467	59.213	116.680	45,02	2.592
13	Lembang	99.696	103.536	203.232	98,22	2.069
14	Cisarua	40.438	41.862	82.300	55,63	1.479
15	Cikalongwetan	65.185	67.896	133.081	110,94	1.200
16	Cipeundeuy	44.672	46.673	91.345	102,19	894
Kab. Bandung Barat		911.591	948.045	1.859.636	1.287,41	1.445

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) hasil (SP2020), jumlah penduduk di Kabupaten Bandung Barat selama 5 tahun terakhir terus bertambah setiap tahunnya, berturut turut jumlah penduduk Kabupaten Bandung Barat pada tahun 2019 sebanyak 1.739.911 jiwa, tahun 2020 sebanyak 1.788.336 jiwa, tahun 2021 sebanyak 1.814.226 jiwa, tahun 2022 sebanyak 1.846.969 jiwa dan meningkat kembali pada tahun 2023 menjadi 1.859.636 jiwa.

Proyeksi penduduk Kabupaten Bandung Barat didasarkan pada data proyeksi yang dilakukan oleh BPS hingga tahun 2035, dan dilakukan proyeksi selanjutnya hingga tahun 2045 dengan basis data dari data kependudukan Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil

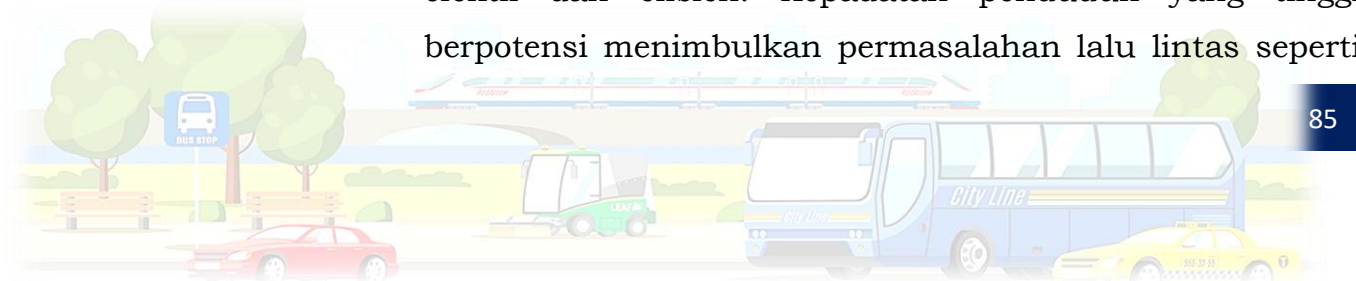


yang digunakan sebagai basis data proporsi bagi setiap kecataman yang ada. Berdasarkan hasil perhitungan, jumlah penduduk Kabupaten Bandung Barat pada Tahun 2020 sebesar 1.782.190 jiwa dan diproyeksikan terus mengalami peningkatan atau pertumbuhan jumlah penduduk, hingga pada tahun 2045 jumlah penduduk Kabupaten Bandung Barat mencapai hingga 2.277.820 jiwa. Peningkatan ini tercatat sebesar 27,81 persen dibandingkan dengan angka penduduk pada tahun 2020.

Tahun	Proyeksi Jumlah Penduduk
2020	1.782.190
2025	1.907.820
2030	2.020.290
2035	2.121.800
2040	2.207.780
2045	2.277.820

Pertumbuhan penduduk Kabupaten Bandung Barat dalam lima tahun terakhir menunjukkan tren kenaikan yang konsisten, dari 1.739.911 jiwa pada tahun 2019 menjadi 1.859.636 jiwa pada tahun 2023. Kenaikan ini diikuti oleh kepadatan penduduk rata-rata 1.445 jiwa/km² pada tahun 2023, dengan konsentrasi tertinggi berada di Kecamatan Ngamprah mencapai 5.141 jiwa/km².

Peningkatan jumlah penduduk tersebut berimplikasi pada meningkatnya kebutuhan ruang, aktivitas, serta mobilitas masyarakat dalam berbagai aspek kehidupan. Dalam kaitannya dengan penyelenggaraan perhubungan, kondisi tersebut menuntut adanya sistem transportasi yang mampu mengakomodasi peningkatan mobilitas secara efektif dan efisien. Kepadatan penduduk yang tinggi berpotensi menimbulkan permasalahan lalu lintas seperti



kemacetan, penurunan kualitas pelayanan angkutan, serta meningkatnya kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Oleh karena itu, penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Bandung Barat perlu direncanakan secara komprehensif dan berkelanjutan, dengan memperhatikan distribusi penduduk, pola pergerakan, serta integrasi antar moda transportasi guna mendukung kelancaran aktivitas masyarakat.

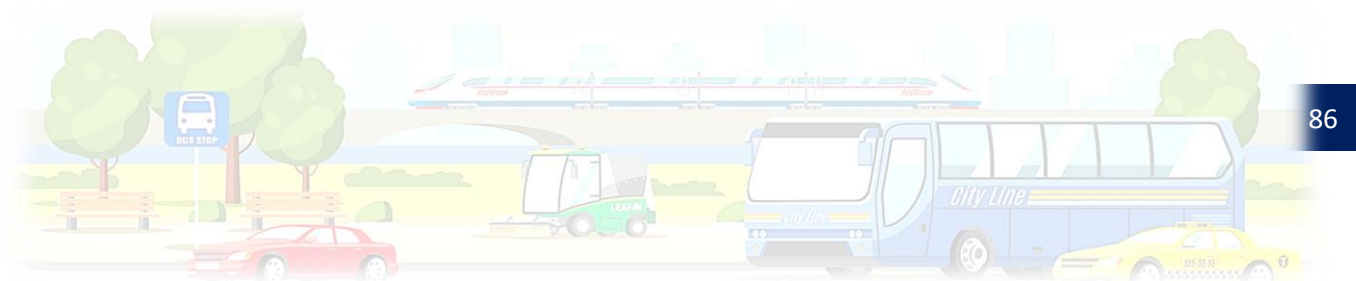
3. Kondisi Eksisting dan Pengaturan Bidang Perhubungan

Beberapa masalah pokok tentang transportasi yang sebagian besar banyak terjadi di kota-kota besar di Indonesia, salah satunya Kabupaten Bandung Barat, antara lain didominasi oleh masalah kemacetan dan kecelakaan merupakan masalah yang biasa terjadi di Indonesia.

a. Kemacetan

Kemacetan disebabkan oleh beberapa faktor yaitu:

- Arus yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan.
- Terjadi kecelakaan lalu lintas sehingga terjadi gangguan kelancaran karena masyarakat yang menonton kejadian kecelakaan atau karena kendaraan yang terlibat kecelakaan belum disingkirkan dari jalur lalu lintas.
- Terjadi banjir sehingga kendaraan memperlambat kendaraan
- Ada perbaikan jalan.
- Bagian jalan tertentu yang longsor.



- Kepanikan seperti kalau terjadi isyarat sirene tsunami.

Selain itu, adanya penumpukan kendaraan pada lokasi dan waktu yang sama mengakibatkan terjadinya kemacetan di daerah tersebut.

b. Kecelakaan

Kecelakaan merupakan keadaan yang terjadi akibat kendaraan bersinggungan dengan obyek lain sehingga menyebabkan kerusakan atau bahkan dapat memakan korban. Menurut referensi WHO, ada tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, pertama adalah factor manusia, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir adalah faktor jalan. Kombinasi dari ketiga factor itu bias saja terjadi, antar manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan. Disamping itu masih ada faktor lingkungan, cuaca yang juga bias berkontribusi terhadap kecelakaan.

Kecelakaan di Indonesia sebagian besar didominasi oleh sepeda motor. Menurut data yang dimiliki MTI, angka kecelakaan yang disebabkan oleh sepeda motor mencapai 70 persen. Angka ini seiring dengan jumlah kendaraan dan peningkatan produksi motor di Indonesia yang pesat sejak 2001. Itu sebabnya, perlu adanya pembinaan terhadap kesadaran dalam pola pikir, pola sikap, dan pola perilaku operator (penyedia jasa layanan transportasi) maupun masyarakat pengguna jasa transportasi untuk memperhatikan aspek-aspek ketertiban dan



keselamatan dalam penyelenggaraan maupun penggunaan sarana transportasi di Indonesia.

Beberapa isu penting yang menjadi dasar dalam menciptakan transportasi berkelanjutan, yaitu:

a. Aksesibilitas

Bahwa yang perlu disediakan adalah bagaimana menciptakan aksesibilitas khususnya terhadap aksesibilitas terhadap penggunaan angkutan umum, bukan terhadap pengguna angkutan pribadi. Dengan demikian akan mendorong pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan angkutan umum dengan langkah-langkah membatasi akses terhadap parkir kendaraan pribadi.

b. Optimalisasi Transportasi Umum

Bahwa salah satu prinsip penting yang perlu didorong adalah bagaimana kebijakan harus diarahkan untuk menciptakan keberpihakan terhadap pelayanan angkutan orang yang menggunakan angkutan umum dan kebijakan yang tidak mendukung penggunaan kendaraan pribadi dan menyulitkan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi.

c. Pengkajian Subsidi

Bahwa Pemerintah saat ini sedang gencar-gencarnya memberikan subsidi kendaraan pribadi yang menggunakan tenaga listrik. Pada satu sisi pergeseran pemanfaatan energi fosil (bensin/diesel) kepada energi listrik memang turut membantu pengurangan polusi udara. Akan tetapi, meningkatkan jumlah kendaraan yang ada di jalan raya, sehingga berpotensi meningkatkan kemacetan dan kecelakaan.



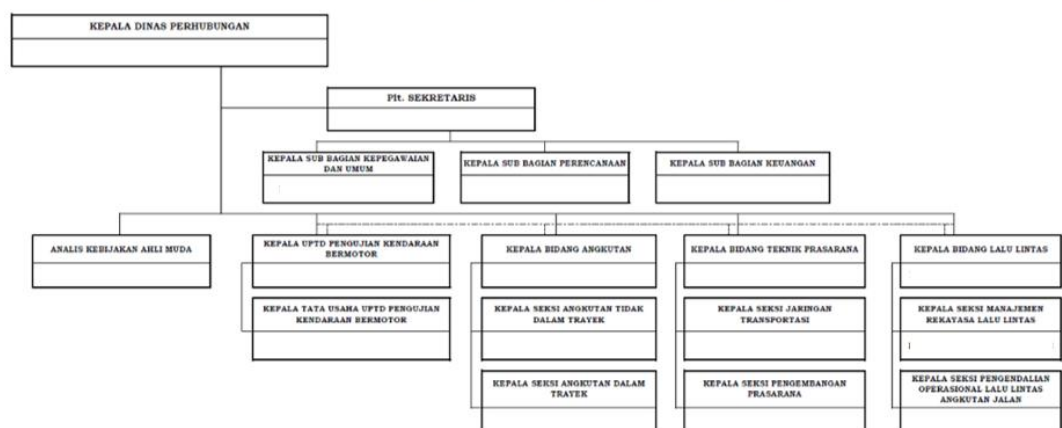
d. Pembangunan Berorientasi Lingkungan

Bahwa pembangunan yang berorientasi lingkungan, penyelenggaraan perhubungan perlu diarahkan pada prinsip keberlanjutan dengan menekankan efisiensi energi, pengurangan emisi, serta pengembangan transportasi yang ramah lingkungan. Upaya tersebut dapat dilakukan melalui penguatan sistem angkutan umum massal, pengembangan moda transportasi berbasis energi bersih, serta perencanaan jaringan transportasi yang terintegrasi dengan tata guna lahan. Dengan demikian, peningkatan mobilitas akibat pertumbuhan penduduk tetap dapat diakomodasi tanpa mengabaikan kelestarian lingkungan dan kualitas hidup masyarakat.

Adapun struktur organisasi pada Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Barat berdasarkan Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 9 Tahun 2023 tentang Perubahan Atas Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 62 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Perangkat Daerah Di Lingkungan Pemerintah Daerah adalah sebagai berikut:

STRUKTUR ORGANISASI DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BANDUNG BARAT

Berdasarkan Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 9 Tahun 2023 Tentang Perubahan Atas Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 62 Tahun 2021 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Perangkat Daerah Di Lingkungan Pemerintah Daerah

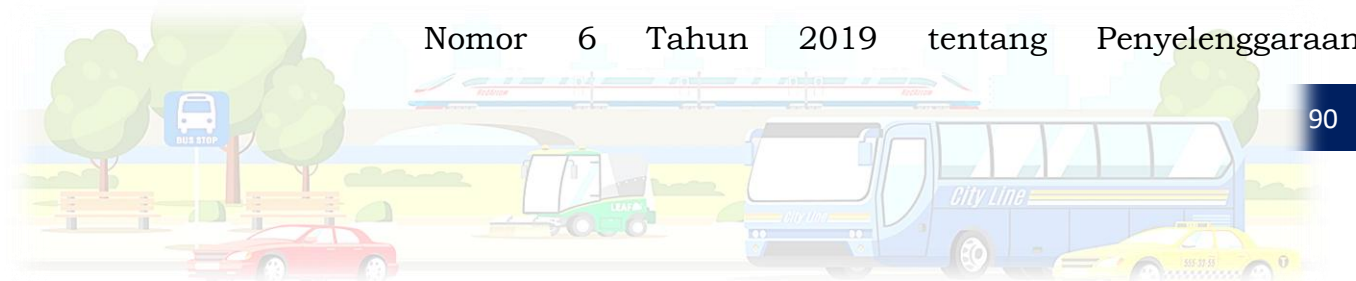


Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Bandung Barat telah ditetapkan berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat No. 5 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Perda ini terdiri dari 26 Bab dan 146 Pasal. Penyelenggaraan perhubungan yang dapat dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Bandung Barat menurut Perda ini meliputi :

- a. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Perkeretaapian daerah; dan
- c. Angkutan sungai, danau dan penyeberangan

Penyelenggaraan Perhubungan sebelumnya dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, yang berwenang dalam urusan pemerintah daerah dalam bidang perhubungan, komunikasi dan informatika. Akan tetapi, dengan berlakunya Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, bahwa urusan kewenangan bidang perhubungan, komunikasi dan informatika telah dipisah, dengan bidang perhubungan merupakan kewenangan Dinas Perhubungan serta untuk bidang komunikasi dan informatika di bawah kewenangan Dinas Komunikasi dan Informatika. Hal ini telah diatur dalam Pasal 2 Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat No. 9 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Bandung Barat, bahwa Dinas Perhubungan Tipe A, menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Perhubungan.

Pada tahun 2019 Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat No. 5 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, telah diubah sebagaimana Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan



Perhubungan, berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, ruang lingkup penyelenggaraan perhubungan di wilayah Kabupaten Bandung Barat terdiri dari:

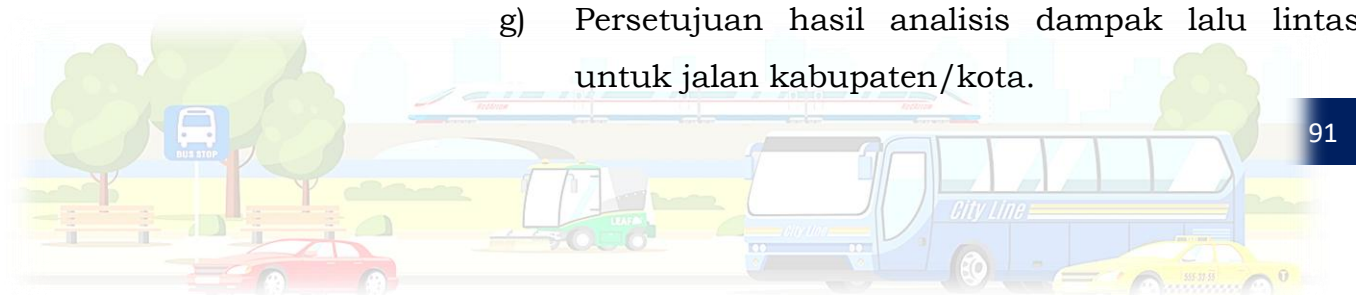
- a. Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Perkeretaapian;
- c. Angkutan sungai, danau, dan penyebrangan;
- d. Perhubungan udara.

Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, tersebut perlu dilakukan penyesuaian sebagaimana perkembangan tatanan hukum di Indonesia serta kemajuan teknologi sebagaimana dinamika kehidupan masyarakat.

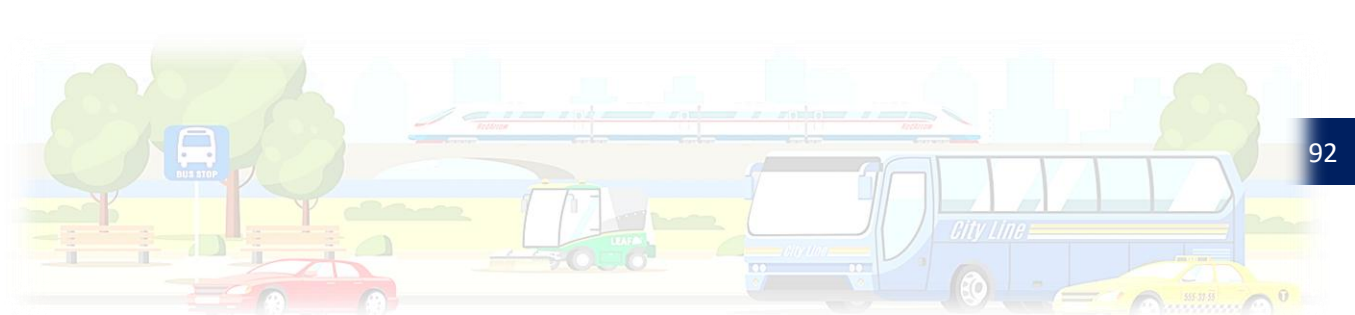
Dalam Lampiran o UU No. 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, yang menjadi kewenangan pemerintah daerah kabupaten/kota, bidang perhubungan terbagi menjadi 4 sub bidang :

1) Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

- a) Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten/Kota.
- b) Penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kabupaten/Kota.
- c) Pengelolaan terminal penumpang tipe C.
- d) Penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir.
- e) Pengujian berkala kendaraan bermotor.
- f) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten/kota.
- g) Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten/kota.



- h) Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan kabupaten/kota.
- i) Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah kabupaten/kota.
- j) Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- k) Penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- l) Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan 1 (satu) Daerah kabupaten.
- m) Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota.
- n) Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek pedesaan dan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- o) Penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota.
- p) Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah kabupaten serta angkutan perkotaan dan pedesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah kabupaten/kota.



2) Pelayaran

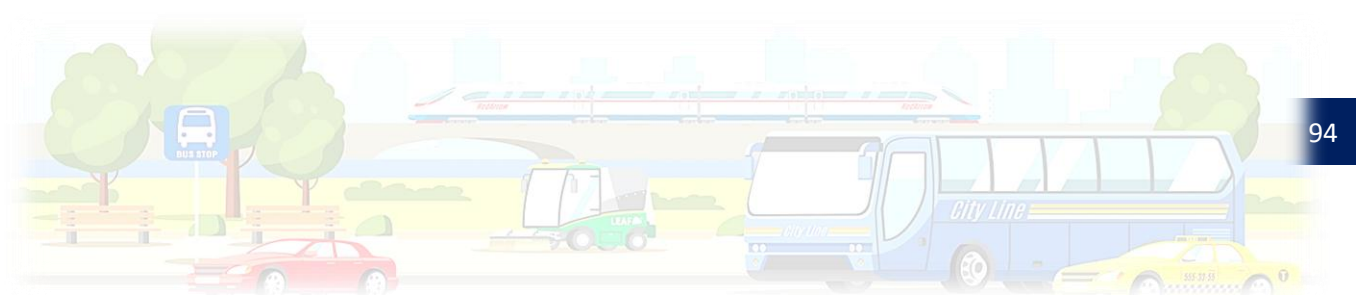
- a) Penerbitan izin usaha angkutan laut bagi badan usaha yang berdomisili dalam Daerah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan di Daerah kabupaten/kota.
- b) Penerbitan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat bagi orang perorangan atau badan usaha yang berdomisili dan yang beroperasi pada lintas pelabuhan dalam Daerah kabupaten/kota.
- c) Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan sungai dan danau sesuai dengan domisili orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha.
- d) Penerbitan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan danau untuk kapal yang melayani trayek dalam Daerah kabupaten/kota yang bersangkutan.
- e) Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan penyeberangan sesuai dengan domisili badan usaha.
- f) Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal dalam Daerah kabupaten/kota yang terletak pada jaringan jalan kabupaten/kota dan/atau jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.
- g) Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.
- h) Penerbitan izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan kapal.



- i) Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya pada lintas penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.
- j) Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.
- k) Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP untuk pelabuhan sungai dan danau.
- l) Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan pengumpan lokal.
- m) Pembangunan dan penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan sungai dan danau.
- n) Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan pengumpul lokal.
- o) Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan lokal.
- p) Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam untuk pelabuhan pengumpan lokal.
- q) Penerbitan izin pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal.
- r) Penerbitan izin reklamasi di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal.
- s) Penerbitan izin pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) di dalam DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.

3) Penerbangan

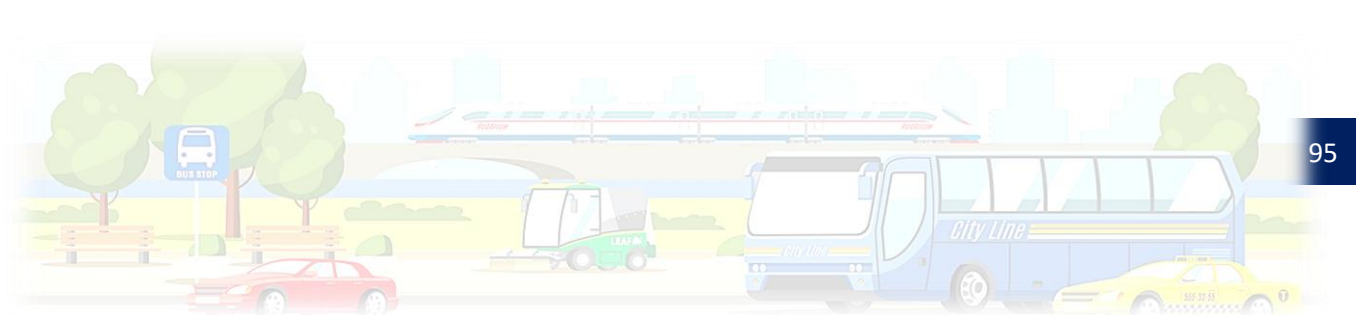
Penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.



4) Perkeretaapian

- a) Penetapan rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota.
- b) Penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- c) Penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- d) Penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.
- e) Penerbitan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- f) Penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian kabupaten/kota.
- g) Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretaapian khusus, izin operasi, dan penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya dalam Daerah kabupaten/kota.

Bahwa dikarenakan wilayah Kabupaten Bandung Barat tidak memiliki wilayah laut, maka penyelenggaraan perhubungan di bidang angkutan laut tidak menjadi pembahasan dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini.



Penyelenggaraan Perhubungan dibentuk berdasarkan amanat Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, sehingga karenanya dipandang perlu dilakukan penyesuaian norma dalam Peraturan Daerah tersebut berdasarkan peraturan perundang-undangan, perkembangan tatanan hukum di Indonesia serta kemajuan teknologi sebagaimana dinamika kehidupan masyarakat agar substansi yang diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah ini tidak tumpang tindih, saling melengkapi (*suplementer*) dan saling terkait dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

4. Implikasi Penerapan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Tentang Penyelenggaraan Perhubungan

Pasca diundangkannya Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, salah satunya memerintahkan agar Kajian terhadap implikasi penerapan sistem baru dilakukan dengan menganalisis dampak dari suatu norma dalam Undang-Undang atau Peraturan Daerah yang didukung dengan analisis menggunakan metode *Regulatory Impact Analysis* (RIA) dan/atau *Rule, Opportunity, Capacity, Communication, Interest, Process, and Ideology* (ROCCIP).⁴²

Dalam Naskah Akademik ini akan digunakan metode ROCCIP, yaitu sebuah metode yang digagas guna memperoleh *problem solving*.⁴² Guna memperoleh *problem*

⁴² Seidman dan Abeyserkere, *Penyusunan Rancangan Undang-Undang Dalam Perubahan Masyarakat Yang Demokratis: Sebuah Panduan Untuk Pembuat Rancangan Undang-Undang*, Elips, 2001.



solving tersebut dilakukan menggunakan 7 (tujuh) aspek pendekatan yaitu *Rule* (Peraturan), *Opportunity* (Kesempatan), *Capacity* (Kemampuan), *Communication* (Komunikasi), *Interest* (Kepentingan), *Process* (Proses), dan *Ideology* (Ideologi).

Pertama, *Rule* (Peraturan), Penilaian terhadap suatu peraturan perundang-undangan dapat dilakukan dengan cara perubahan formal karena adanya beberapa bagian yang perlu dilakukan perubahan. Ini dilakukan karena ada beberapa bagian atau keseluruhan pasal-pasal yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan hukum di masyarakat, perubahan ini dapat dilakukan kapan saja walaupun sebuah peraturan perundang-undangan baru diundangkan. Penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Bandung Barat telah diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, namun dalam perkembangan tatanan hukum di Indonesia serta kemajuan teknologi sebagaimana dinamika kehidupan masyarakat, maka diperlukan penyesuaian maupun pembaharuan pengaturan terhadap penyelenggaraan perhubungan di wilayah Kabupaten Bandung Barat.

Kedua, *Opportunity* (Kesempatan), Peranan dan penyelenggaraan perhubungan di sektor LLAJ mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan daerah sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat dan penyelenggaraan pemerintahan untuk memantapkan otonomi daerah yang luas, nyata dan bertanggungjawab. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan



Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, kemandirian daerah berdasarkan prinsip demokrasi, pemerataan keadilan, peran serta masyarakat, dan akuntabilitas dengan memperhatikan potensi daerah.

Ketiga, *Capacity* (Kemampuan), Intensifnya keterlibatan Pemerintah Daerah dalam bidang perhubungan khususnya melalui penyelenggaraan perhubungan yang dilakukan oleh pemangku jabatan di instansi terkait dilingkungan Pemerintah Bandung Barat, maupun antara Pemerintah, Pemerintah Daerah, Kepolisian dan pihak terkait, sehingga tercapai keseimbangan antara pembangunan fisik kota dengan pembangunan sektor transportasi yang bermanfaat bagi masyarakat. Dengan demikian penyelenggaraan LLAJ akan dapat terselenggara dengan seksama, baik secara sarana, pembangunan dan sektor perhubungan maupun keseimbangan antara pihak pemerintah, pihak swasta dan masyarakat pada umumnya.

Keempat, *Communication* (Komunikasi), Pemerintah Daerah dituntut untuk lebih responsif mendorong dan memfasilitasi masyarakat dan dunia usaha agar mengikuti ketentuan yang ada dalam Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan, hal tersebut dilakukan melalui komunikasi intensif antara Pemerintah Daerah dengan masyarakat demi terwujudnya pembangunan perekonomian daerah dan pembangunan sektor transportasi yang bermanfaat bagi masyarakat.

Kelima, *Interest* (Kepentingan), adanya pembaharuan pengaturan mengenai penyelenggaraan berhubungan di wilayah Kabupaten Bandung Barat ini menitik beratkan kepada kepentingan penuhan kesejahteraan dan keandalan



moda transportasi masyarakat Kabupaten Bandung Barat, oleh karena itu diharapkan melalui pembaharuan ini dapat mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran mobilitas orang dan/atau barang yang mantap dan dinamis sehingga turut berdampak pula kepada peningkatan perekonomian di wilayah Kabupaten Bandung Barat.

Keenam, *Process* (Proses), perlu adanya koordinasi baik antara *stakeholders*, instansi terkait dilingkungan Pemerintah Kabupaten Bandung Barat, maupun antara Pemerintah, Pemerintah Daerah, Kepolisian dan Pihak terkait, sehingga tercapai keseimbangan antara pembangunan fisik kota dengan pembangunan sector transportasi yang bermanfaat bagi masyarakat. Dengan demikian penyelenggaraan LLAJ akan dapat terselenggara dengan seksama, baik secara sarana, pembangunan dan sektor perhubungan maupun keseimbangan antara pihak pemerintah, pihak swasta dan masyarakat pada umumnya.

Ketujuh, *Ideology* (Ideologi), Indonesia menganut ideologi Pancasila yang menekankan kepada aspek ketuhanan, kemanusiaan, persatuan, keadilan, dan kesejahteraan. Dalam mewujudkan nilai-nilai tersebut Pemerintah Daerah sebagai pelindung kepentingan masyarakat, maka pemerintah daerah berkewajiban untuk memastikan bahwa segala kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat baik perorangan maupun secara badan hukum tidak mengganggu kepentingan anggota masyarakat lainnya. Hadirnya Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan, merupakan salah satu cara untuk mewujudkan nilai-nilai tersebut terutama berkenaan persatuan, keadilan, dan kesejahteraan.

Berdasarkan uraian tersebut, maka adanya pembaharuan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan memiliki potensi besar mendukung peningkatan mobilitas, pembangunan ekonomi dan pengembangan dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, kemandirian daerah berdasarkan prinsip demokrasi, pemerataan keadilan, peran serta masyarakat, dan akuntabilitas dengan memperhatikan potensi daerah.

BAB III

EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Di dalam sistem perundang-undangan dikenal adanya hierarki (kewerdaan atau urutan). Peraturan perundang-undangan suatu negara merupakan suatu sistem yang tidak menghendaki atau membenarkan atau membiarkan adanya pertentangan atau konflik peraturan di dalamnya. Jika ternyata ada pertentangan yang terjadi dalam suatu sistem peraturan perundang-undangan maka salah satu dari keduanya harus ada yang dimenangkan dan ada yang dikalahkan. Oleh karena itu diperlukan asas-asas yang mengatur mengenai kedudukan masing-masing peraturan perundang-undangan, terkait dengan hal tersebut setidaknya terdapat 3 asas (*adagium*) dalam tata urutan peraturan perundang-undangan yang dikenal sebagai asas preferensi, yaitu:

1. Asas *lex superior derogat legi inferiori*

Terkait Asas *lex superior derogat legi inferiori* Kusnu Goesniadhie menyatakan bahwa: Peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi yang mengatur materi normatif yang sama. Jika terjadi pertentangan, maka peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi akan mengesampingkan peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih rendah, dan karena adanya hierarki dalam peraturan perundang-undangan maka hal demikian berlaku asas *lex superior derogate legi inferiori*.⁴³

⁴³ Kusnu Goesniadhie, *Harmonisasi Sistem Hukum, Mewujudkan Tata Pemerintahan Yang Baik*, A3, Malang, 2010, hlm. 36.



2. Asas *lex posteriori derogate legi priori*

Selanjutnya terkait Asas *lex superior derogat legi inferiori* Kusnu Goesniadhie menyatakan bahwa: Pertentangan dapat terjadi antara peraturan perundang-undangan yang lama dengan peraturan perundang-undangan yang baru, yang mengatur materi normatif yang sama. Kalau diundangkan peraturan perundang-undangan yang baru dengan tidak mencabut peraturan perundang-undangan yang lama yang mengatur materi normatif yang sama sedangkan kedua-duanya saling bertentangan satu sama lain, maka peraturan perundang-undangan yang baru mengesampingkan peraturan perundang-undangan yang lama, hal demikian berlaku asas *lex posteriori derogate legi priori*.⁴⁴

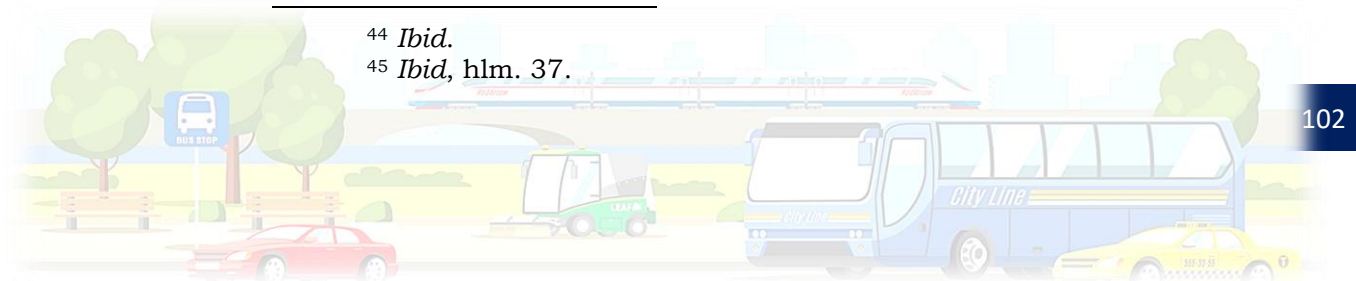
3. Asas *lex specialis derogate legi generali*

Terkait dengan asas *lex specialis derogate legi generali*, Kusnu Goesniadhie menyatakan bahwa: Pertentangan dapat terjadi antara peraturan perundang-undangan yang bersifat umum dengan peraturan perundang-undangan yang bersifat khusus, sedangkan kedua-duanya mengatur materi normatif yang sama. Jika terjadi demikian maka peraturan perundang-undangan yang bersifat khusus akan mengesampingkan peraturan perundang-undangan yang bersifat umum, hal demikian akan berlaku asas *lex specialis derogate legi generali*.⁴⁵

Peraturan Perundang-undangan diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan. Sedangkan yang dimaksud dengan “berdasarkan kewenangan” adalah penyelenggaraan urusan tertentu

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ *Ibid*, hlm. 37.



pemerintahan sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.

Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dilakukan dengan memperhatikan beberapa hukum positif yang akan banyak memberikan warna pada substansinya. Penyusunan kajian ini adalah melaksanakan inventarisir peraturan perundang-undangan yang terkait dengan dilakukan *legal review*/analisa hukum guna diperoleh pemahaman yang lebih baik bagian-bagian mana dari perubahan Undang-Undang yang masih relevan, perlu diubah, harus ditambahkan atau dihilangkan, dan apa keterkaitannya dengan penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan, antara lain:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

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

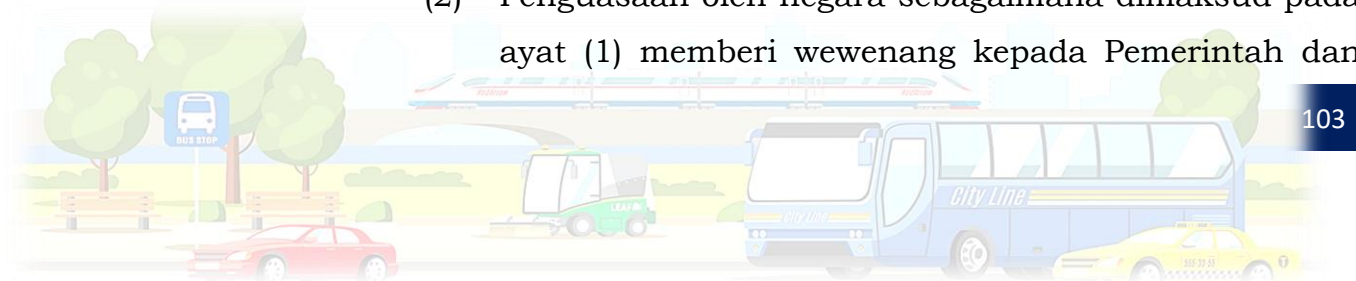
“Pemerintah Daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan”

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

2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

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

- (1) Penguasaan atas jalan ada pada negara;
- (2) Penguasaan oleh negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberi wewenang kepada Pemerintah dan



pemerintah daerah untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan”

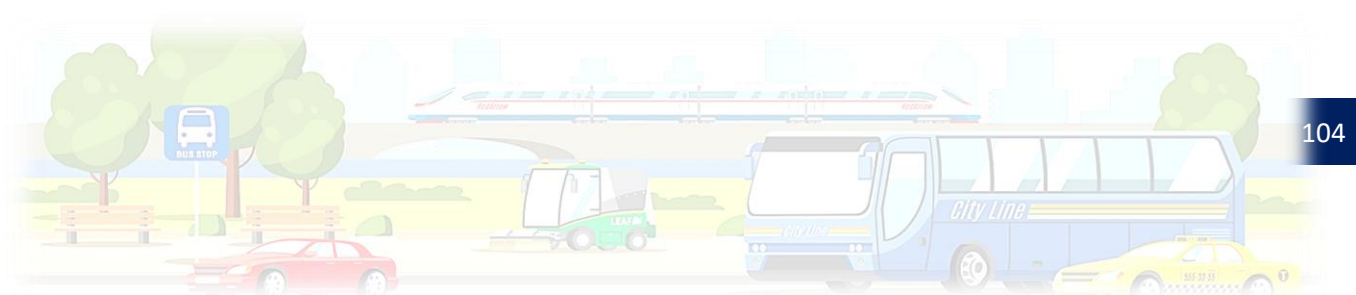
b. Pasal 16 ayat (1), (2) dan (3):

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

c. Pasal 18 ayat (1):

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

Berdasarkan pasal-pasal tersebut di atas, dapat diketahui bahwa penyelenggaraan jalan umum yang merupakan prasarana dari sektor perhubungan merupakan wewenang dari Pemerintah Daerah. Adapun wewenang Pemerintah Kabupaten Bandung Barat adalah pengaturan jalan pada ruas jalan kabupaten dan pengaturan tersebut dapat dibentuk dalam peraturan daerah.



3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Selain itu, perkembangan teknologi transportasi yang berjalan seiring dengan munculnya fenomena globalisasi telah menyebabkan banyaknya perubahan yang sifat dan eksistensinya sangat berbeda jauh dari teks yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Perencanaan dan pembiayaan pembangunan transportasi perkeretaapian yang tidak sejiwa dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, yaitu menitikberatkan pada pengelolaan perkeretaapian yang di nilai sentralistik.

Pembinaan perkeretaapian kabupaten/kota dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten/kota yang meliputi:

- a. penetapan arah dan sasaran kebijakan pengembangan perkeretaapian kabupaten/kota;
- b. pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, dan bantuan teknis kepada penyelenggara dan pengguna jasa perkeretaapian; dan
- c. pengawasan terhadap penyelenggaraan perkeretaapian kabupaten/kota

Dengan adanya perkembangan teknologi perkeretaapian dan perubahan lingkungan strategis yang semakin kompetitif dan tidak terpisahkan dari sistem perekonomian internasional yang menitikberatkan pada asas keadilan, keterbukaan, dan tidak diskriminatif, dipandang perlu melibatkan peran pemerintah daerah dan swasta guna mendorong kemajuan penyelenggaraan perkeretaapian nasional.

Bahwa sebagian Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta



Kerja menjadi Undang-Undang, dalam Pasal 24 ayat (2) pada pokoknya menyatakan bahwa Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota menetapkan norma, standar, dan prosedur penyelenggaraan Perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam wilayah kabupaten/kota setelah mendapat rekomendasi Pemerintah Daerah provinsi dan persetujuan Pemerintah Pusat.

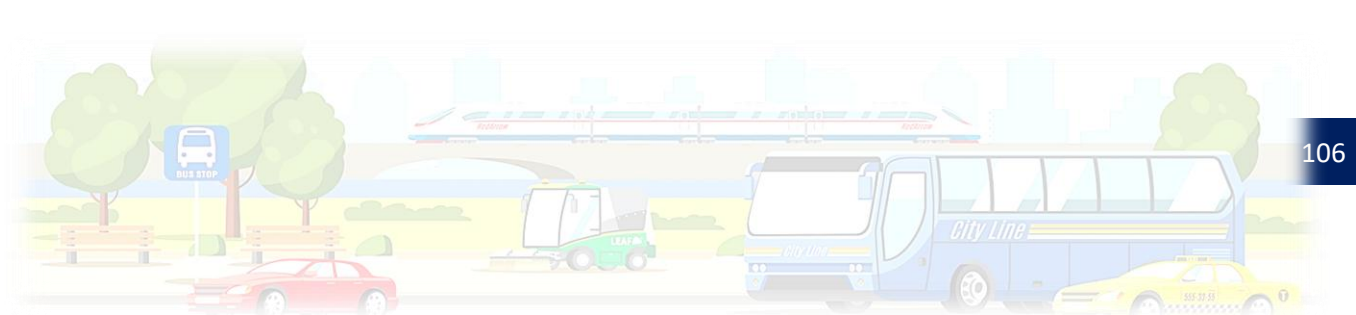
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Pasal 5 ayat (7):

“Pemerintah daerah melakukan pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (6) sesuai dengan kewenangannya”

Bahwa sebagian Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, dalam Pasal 28 ayat (1) huruf a pada pokoknya menyatakan bahwa Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota menetapkan norma, standar, prosedur berkenaan berizinan berusaha bagi Badan Usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas Pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota.

Berdasarkan pasal tersebut di atas, dapat diketahui bahwa penyelenggaraan pelayaran terdapat kewenangan dari Pemerintah Daerah sehingga perlu adanya pengaturan oleh Pemerintah Daerah terhadap pelayaran sesuai kewenangannya.



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

a. Pasal 6 ayat (4):

“Urusan pemerintah kabupaten/kota dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota yang jaringannya berada di wilayah kabupaten/kota; b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota; dan c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota”

b. Pasal 7 ayat (1):

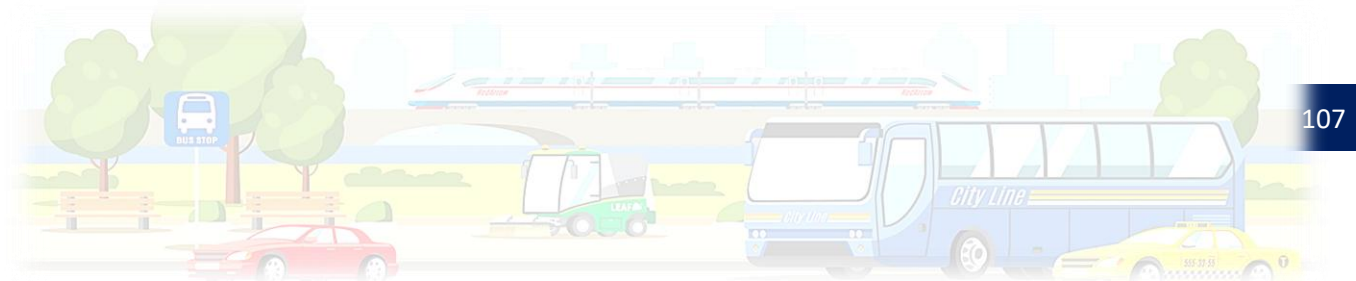
“Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat”

c. Pasal 26 ayat (1):

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

d. Pasal 44:

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



e. Pasal 53 ayat (3):

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

f. Pasal 63 ayat (1):

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

g. Pasal 78 ayat (2):

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

h. Pasal 133 ayat (4):

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

i. Pasal 139 ayat (3):

“Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota”

j. Pasal 245 ayat (2):

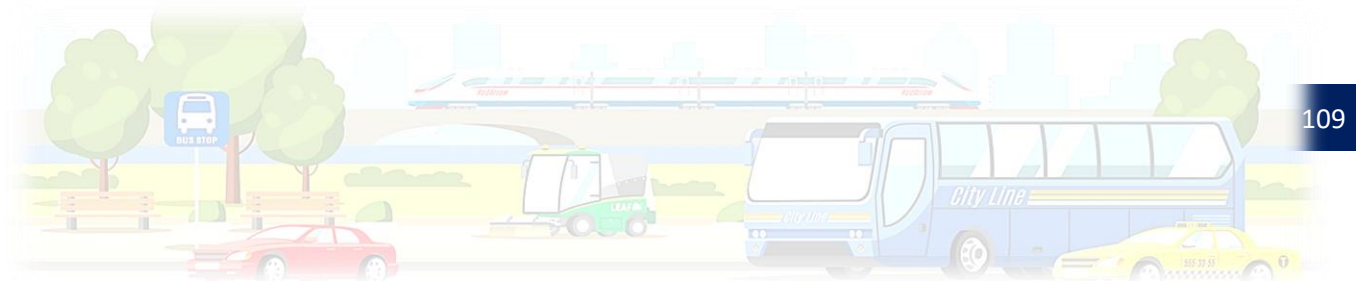
“Penyelenggaraan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Pemerintah,



pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan”

Berdasarkan konsiderans dalam undang-undang ini dinyatakan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah, dan disebutkan lebih lanjut bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara. Selanjutnya dari penjelasan dalam undang-undang ini dikatakan bahwa lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.



6. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik

Negara berkewajiban melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya dalam kerangka pelayanan publik yang merupakan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Membangun kepercayaan masyarakat atas pelayanan publik yang dilakukan penyelenggara pelayanan publik merupakan kegiatan yang harus dilakukan seiring dengan harapan dan tuntutan seluruh warga negara dan penduduk tentang peningkatan pelayanan publik. Sebagai upaya untuk mempertegas hak dan kewajiban setiap warga negara dan penduduk serta terwujudnya tanggung jawab negara dan korporasi dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan norma hukum yang memberi pengaturan secara jelas.

Sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas dan menjamin penyediaan pelayanan publik sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik serta untuk memberi perlindungan bagi setiap warga negara dan penduduk dari penyalahgunaan wewenang di dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan pengaturan hukum yang mendukungnya.

Ruang lingkup pelayanan publik meliputi pelayanan barang publik dan jasa publik serta pelayanan administratif yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Ruang lingkup pelayanan publik, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 5 ayat (2) UU Pelayanan Publik meliputi :

- a. pendidikan ;
- b. pengajaran ;
- c. pekerjaan dan usaha, tempat tinggal ;
- d. komunikasi dan informasi ;



- e. lingkungan hidup ;
- f. kesehatan
- g. jaminan sosial ;
- h. energi ;
- i. perbankan
- j. *perhubungan* ;**
- k. sumber daya alam ;
- l. pariwisata, dan sektor strategis lainnya

7. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, pada hakikatnya telah mengatur dengan tegas dan jelas mengenai urusan pemerintahan yakni terdiri atas 3 (tiga), yakni Urusan Pemerintahan Absolut, Urusan Pemerintahan Konkuren, dan Urusan Pemerintahan Umum.

Urusan Pemerintahan Konkruen, merupakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah yang terdiri atas Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan, dimana Urusan Pemerintahan Wajib tersebut terdiri atas Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar dan Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar.

Dalam Pasal 12 ayat (2) huruf i Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, menjelaskan bahwa urusan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar, salah satunya yaitu Perhubungan.

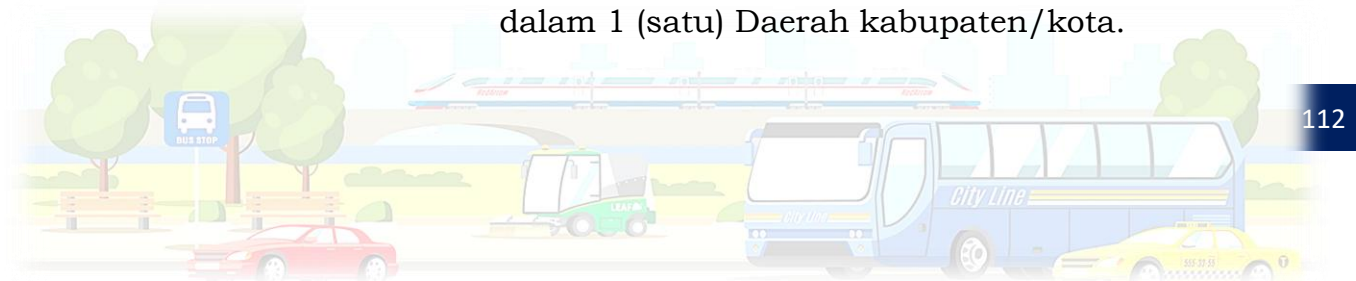
Terkait Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat No. 5 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Perhubungan,



maka perlu memperhatikan kewenangan Pemerintah Kabupaten/Kota di bidang perhubungan sebagaimana tercantum dalam Lampiran o Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, pembagian urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan pemerintah Kabupaten/Kota terbagi menjadi 4 sub bidang yaitu:

1) Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

- a) Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten/Kota.
- b) Penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kabupaten/Kota.
- c) Pengelolaan terminal penumpang tipe C.
- d) Penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir.
- e) Pengujian berkala kendaraan bermotor.
- f) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten/kota.
- g) Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten/kota.
- h) Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan kabupaten/kota.
- i) Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah kabupaten/kota.
- j) Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- k) Penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.



- l) Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan 1 (satu) Daerah kabupaten.
 - m) Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota.
 - n) Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek perdesaan dan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
 - o) Penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota.
 - p) Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah kabupaten/kota.
- 2) Pelayaran
- a) Penerbitan izin usaha angkutan laut bagi badan usaha yang berdomisili dalam Daerah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan di Daerah kabupaten/kota.
 - b) Penerbitan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat bagi orang perorangan atau badan usaha yang berdomisili dan yang beroperasi pada lintas pelabuhan dalam Daerah kabupaten/kota.
 - c) Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan sungai dan danau sesuai dengan domisili orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha.



- d) Penerbitan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan danau untuk kapal yang elayani trayek dalam Daerah kabupaten/kota yang bersangkutan.
- e) Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan penyeberangan sesuai dengan domisili badan usaha.
- f) Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal dalam Daerah kabupaten/kota yang terletak pada jaringan jalan kabupaten/kota dan/atau jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.
- g) Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.
- h) Penerbitan izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan kapal.
- i) Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya pada lintas penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.
- j) Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.
- k) Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP untuk pelabuhan sungai dan danau.
- l) Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan pengumpan lokal.
- m) Pembangunan dan penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan sungai dan danau.
- n) Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan pengumpul lokal.
- o) Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan lokal.



- p) Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam untuk pelabuhan pengumpan lokal.
 - q) Penerbitan izin pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal.
 - r) Penerbitan izin reklamasi di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal.
 - s) Penerbitan izin pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) di dalam DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.
- 3) Penerbangan
- Penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.
- 4) Perkeretaapian
- a) Penetapan rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota.
 - b) Penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
 - c) Penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
 - d) Penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.
 - e) Penerbitan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
 - f) Penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian kabupaten/kota.
 - g) Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretaapian khusus, izin operasi, dan penetapan



jalur kereta api khusus yang jaringannya dalam Daerah kabupaten/kota.

Dengan demikian, dengan adanya kegiatan Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan merupakan wujud kebijakan Pemerintah Kabupaten Bandung Barat yang tertuang dalam Peraturan perundang-undangan di daerah, dengan memperhatikan wewenang Pemerintah Kabupaten/Kota yang diatur dalam Undang-Undang 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

8. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas

a. Pasal 24 ayat (3) huruf a:

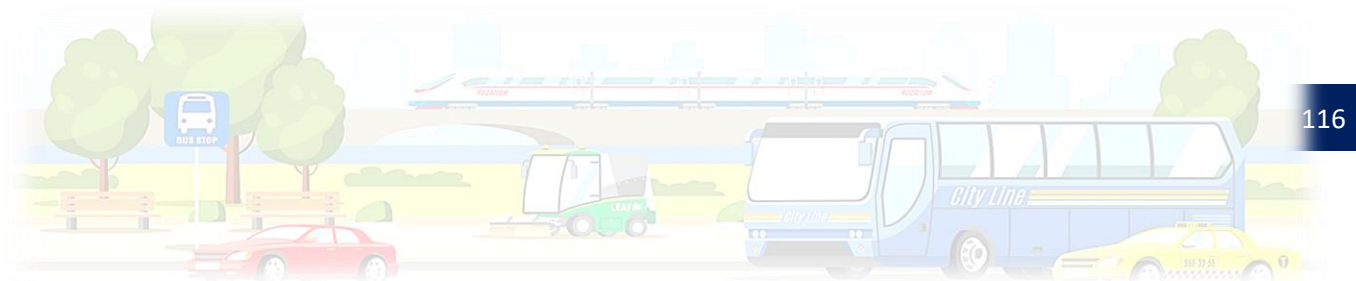
“Uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) – mobil Penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan–dilaksanakan oleh unit pelaksana pengujian Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri”

b. Pasal 26 ayat (1) huruf b:

“Pengembangan rancang bangun kendaraan bermotor dan pengembangan riset dan rancang bangun kendaraan bermotor dilakukan oleh: b. Pemerintah Daerah”

c. Pasal 29 ayat (1)

“Pengawasan terhadap bengkel umum Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah kabupaten/kota sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh



menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perindustrian”

d. Pasal 39

“Pembangunan Terminal Penumpang merupakan tanggung jawab Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah”

e. Pasal 40

“Pengoperasian Terminal Penumpang dilaksanakan Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah provinsi, atau Pemerintah Daerah kabupaten I kota”

f. Pasal 47

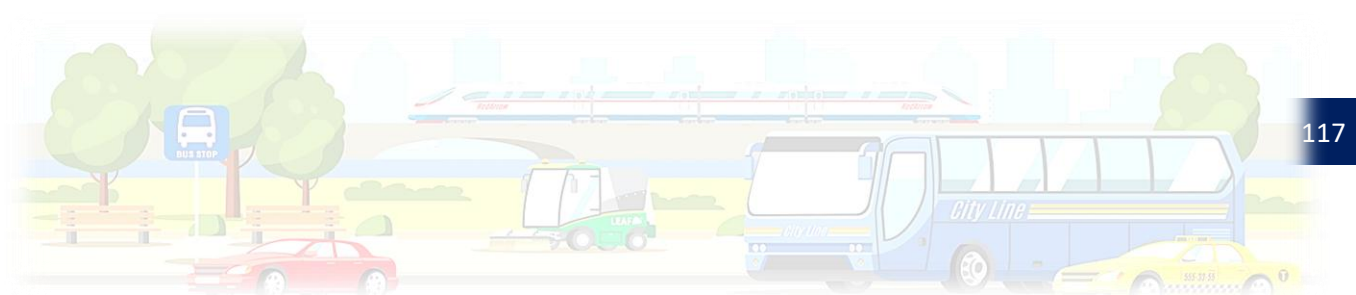
“Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah pada trayek atau lintas tertentu dapat memberikan subsidi angkutan”

g. Pasal 52 huruf c:

“Pemberian subsidi penyelenggara angkutan Penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu atau angkutan barang pada lintas tertentu kepada Perusahaan Angkutan Umum dilaksanakan oleh: c. Pemerintah Daerah Kabupaten untuk angkutan perkotaan atau angkutan perdesaan yang berada di wilayah kabupaten dan angkutan barang.

h. Pasal 54 ayat (4);

“Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah mempertimbangkan dan menindaklanjuti masukan dan pendapat yang disampaikan oleh masyarakat.”



9. Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian

Perkeretaapian merupakan salah satu transportasi untuk memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Pentingnya Perkeretaapian tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang di dalam negeri, dari dan ke luar negeri, serta berperan sebagai pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah.

a) Pasal 11 ayat (1):

“Permohonan izin pembangunan Prasarana Perkeretaapian umum diajukan oleh Badan Usaha kepada Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya.”

10. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan bersifat lintas sektor dan harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (*stakeholders*). Guna mengatasi permasalahan yang sangat kompleks yang memerlukan keterpaduan, dibahas dalam forum lalu lintas dan angkutan jalan. Forum tersebut merupakan badan *ad hoc* yang berfungsi sebagai wahana untuk menyinergikan tugas pokok dan fungsi setiap instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka menganalisis permasalahan, menjembatani, menemukan solusi, serta meningkatkan kualitas pelayanan, dan bukan sebagai aparat penegak hukum.

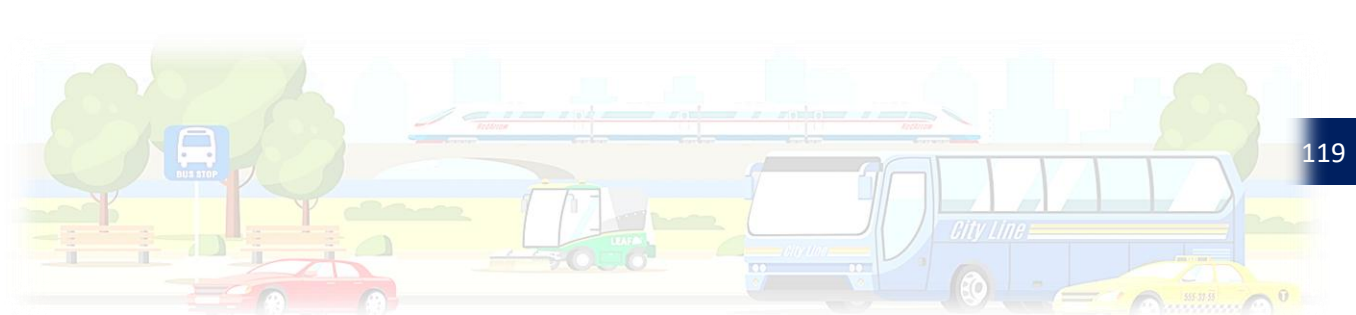


Forum terdiri atas forum lalu lintas dan angkutan jalan nasional, forum provinsi dan forum kabupaten/kota. Pada forum nasional dan provinsi dapat juga dimanfaatkan untuk mengatasi permasalahan transportasi di kota-kota besar yang bersifat aglomerasi.

Penyelenggaraan di bidang jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana jalan, terdiri atas:

- a) inventarisasi tingkat pelayanan jalan dan permasalahannya;
- b) penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan jalan yang diinginkan;
- c) perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas jalan;
- d) perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan jalan;
- e) penetapan kelas jalan pada setiap ruas jalan;
- f) uji kelaikan fungsi jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan
- g) pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana jalan.

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



11. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan:

a. Pasal 143 ayat (2)

“Uji Berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh: (a) unit pelaksana pengujian milik pemerintah kabupaten/kota; (b) unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari menteri yang bertanggungjawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; atau (c) unit pelaksana pengujian swasta yang mendapat izin dari menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan”

b. Pasal 120

“Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor diatur dengan Peraturan Daerah”

12. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peranan yang strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional. Oleh karena itu untuk mewujudkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar, perlu didukung ketersediaan jaringan dan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan yang layak dan baik. Kelayakan jaringan dan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan dapat dijamin jika didukung dengan perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, dan pengawasan beserta lembaga pelaksanaannya.

Pengaturan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertujuan untuk mewujudkan Jaringan Lalu Lintas dan



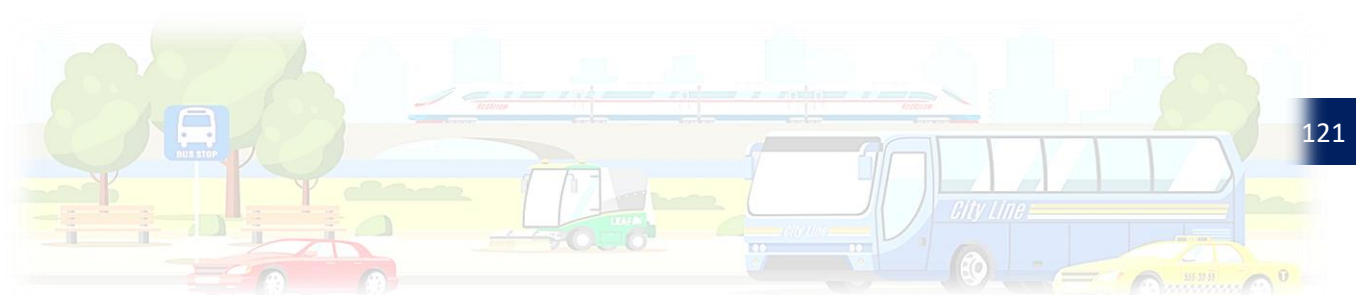
Angkutan Jalan yang terpadu. Untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu dilakukan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menghubungkan semua wilayah di daratan. Pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berpedoman pada rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan kebutuhan. Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten meliputi:

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

13. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Penyelenggaraan Angkutan orang dan barang dengan Kendaraan Bermotor di jalan pada dasarnya bertujuan untuk memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi unsur keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan di jalan. Penggunaan Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Tidak Bermotor yang wilayah operasinya dalam 1 (satu) kabupaten/kota diatur dengan peraturan daerah kabupaten/kota.



14. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah

Menurut ketentuan Pasal 15 ayat (3) huruf i PP No. 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, disebutkan bahwa :

“Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b terdiri atas : “perhubungan”;

Dalam PP ini, telah dijelaskan bahwa adanya pemisahan urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar antara bidang perhubungan, komunikasi dan informatika, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 15 ayat (3) huruf i dan j PP No. 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah.

15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

a) Pasal 8 huruf c:

“Simpul terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ditetapkan oleh: **c. Bupati/walikota, untuk simpul terminal penumpang tipe C.**

b) Pasal 9 ayat (2) huruf d:

“Evaluasi penetapan simpul terminal penumpang dapat dilakukan evaluasi paling sedikit 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun, oleh **Bupati/walikota, untuk terminal penumpang tipe C**

c) Pasal 72 ayat (1)

“Pemerintah dan pemerintah daerah melaksanakan kegiatan pembinaan dan pengawasan terhadap penyelenggaraan Terminal Penumpang.”



16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Uji berkala kendaraan bermotor dilaksanakan dengan tujuan untuk:

- a. memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan di jalan;
- b. mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan di jalan;
- c. memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

a) Pasal 43

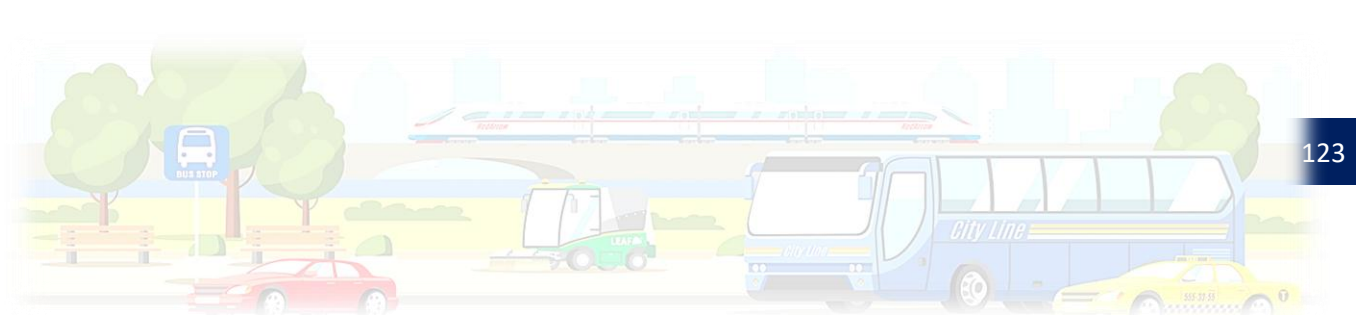
“Penyelenggaraan Uji Berkala yang dilaksanakan oleh unit pelaksana agen tunggal pemegang merek, unit pelaksana pengujian swasta, unit pelaksana pengujian bengkel umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 **dapat bekerjasama dengan pemerintah daerah.**”

b) Pasal 60 ayat (1)

“Unit pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor dapat menggunakan fasilitas Uji Berkala keliling yang dimiliki oleh pemerintah pusat atau pemerintah daerah.”

c) Pasal 60 ayat (3)

“Penggunaan fasilitas Uji Berkala Kendaraan Bermotor keliling sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui kerjasama antara pemerintah daerah dengan Direktorat Jenderal.”



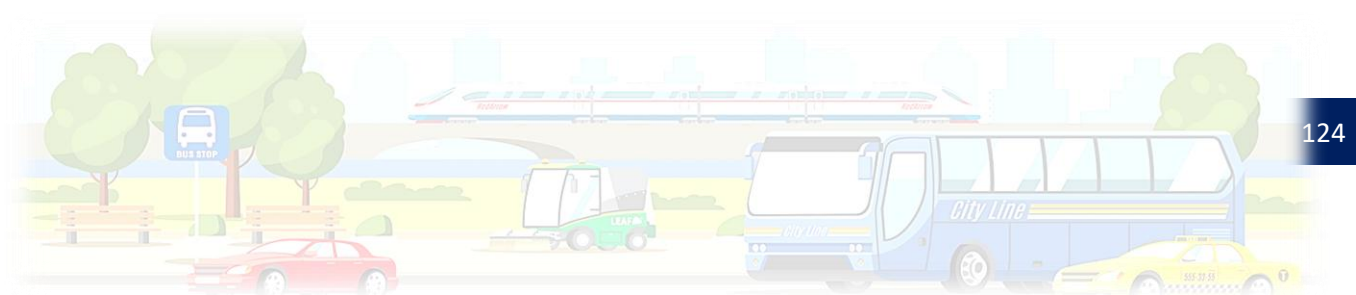
17. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Manajemen dan rekayasa lalu lintas tersebut meliputi kegiatan :

- a. perencanaan
- b. pengaturan
- c. perekayasa
- d. pemberdayaan
- e. pengawasan

Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab Bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1 ayat (3) huruf e Peraturan menteri ini. Pelaksanaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan oleh pejabat dan petugas yang mempunyai kompetensi di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.



BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

A. Landasan Filosofis

Pancasila merupakan pandangan hidup sekaligus falsafah bangsa Indonesia yang menempati kedudukan fundamental sebagai *philosophische grondslag* atau dasar filsafat negara. Oleh karena itu, dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara, seluruh tindakan dan kebijakan seyogianya berlandaskan pada nilai-nilai yang terkandung dalam Pancasila. Nilai-nilai tersebut menjadi pedoman utama dalam membangun tatanan kehidupan yang selaras, adil, dan berkeadaban.

Sebagai dasar negara, Pancasila juga sejalan dengan tujuan nasional yang tercantum dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Pandji Setijo menyatakan bahwa Pancasila merupakan dasar kerohanian dan dasar negara yang termuat dalam alinea keempat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945, yang menjadi landasan bagi penyelenggaraan pemerintahan, pembentukan hukum, serta seluruh aktivitas kehidupan bernegara di Indonesia.⁴⁶

Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945 sebagai konstitusi nasional Indonesia baik sebelum maupun sesudah diamandemen, memiliki semangat yang kuat untuk mewujudkan kesejahteraan seluruh warga negara Indonesia. Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945, menyatakan bahwa tujuan dibentuknya pemerintah Negara Indonesia antara lain adalah untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan

⁴⁶ Pandji Setijo, *Pendidikan Pancasila Perspektif Perjuangan Bangsa*, Jakarta: Grasindo, 2010, hlm.12.



umum, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia. Oleh karena itu tidak dapat dipungkiri bahwa salah satu peran penyelenggara negara adalah sebagai pelindung kepentingan segenap masyarakat.

Dalam mewujudkan tujuan bangsa sebagaimana amanat konstitusi, maka diperlukan adanya dukungan dari program-program pembangunan yang diatur oleh seperangkat peraturan Perundang-undangan. Usaha untuk mensejahterakan kesejahteraan umum misalnya, dapat dilakukan melalui pengaturan transportasi dan angkutan jalan serta sarana dan prasarana yang mendukungnya yang mampu menopang terpenuhinya kebutuhan dasar masyarakat sekaligus mampu dijangkau (pemenuhan kebutuhan materiil), begitupun menyangkut keamanan. Kenyamanan, ketentraman dan keadilan untuk menikmatinya (pemenuhan kebutuhan imateriil) sehingga tercipta suasana harmonis diantara sesama warga Negara untuk mampu menjangkau kemakmuran.

Sebagai pelindung kepentingan masyarakat, pemerintah daerah berkewajiban untuk memastikan bahwa segala kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat baik perorangan maupun secara badan hukum tidak mengganggu kepentingan anggota masyarakat lainnya. Sehingga perlu aturan-aturan agar kegiatan masyarakat dapat berjalan secara harmonis, dan tata cara pengendalian serta pengawasan kegiatan masyarakat juga perlu ditetapkan. Hal ini menjadi sangat penting terutama untuk kegiatan-kegiatan masyarakat yang berkaitan dengan penyelenggaraan perhubungan.

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.⁴⁷

Menurut Rudolf Stammier, 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 ukur yang bersifat regulatif dan konstruktif. Tanpa cita hukum, hukum akan kehilangan maknanya.⁴⁸

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. Oleh karena itu dalam Negara Indonesia yang memiliki cita hukum Pancasila sekaligus sebagai norma fundamental negara, maka hendaknya peraturan yang hendak dibuat khususnya rencana pembentukan pengaturan penyelenggaraan perhubungan hendaknya diwarnai dan dialiri nilai-nilai yang terkandung di dalam cita hukum tersebut. Cita hukum dalam pengaturan penyelenggaraan perhubungan, di antaranya adalah asas manfaat, keadilan, keseimbangan,

⁴⁷ Bagir Manan, *Dasar-dasar Perundang-undangan Indonesia*, Jakarta, IN-HILL-Co., 1992, hal. 17.

⁴⁸ Esmi Warasih P, *Fungsi Cita Hukum dalam Penyusunan Peraturan Perundangan yang Demokratis*, dalam *Arena Hukum*, Majalah Hukum FH Unibraw No.15 Tahun 4, November 2001, hal.354-361.



partisipatif, transparansi, akuntabilitas, berkelanjutan dan berwawasan lingkungan.

Usaha pengaturan transportasi melalui seperangkat peraturan perundang-undangan yang komprehensif (termasuk memenuhi kebutuhan organiknya berupa Peraturan Pemerintah) hakekatnya untuk mewujudkan harmonisasi mobilitas di jalan baik bagi pengguna kendaraan bermotor maupun pejalan kaki termasuk pelaksana teknis di lapangan. Untuk itu, jaringan transportasi yang menyangkut kendaraan, infrastruktur jalan berikut kelengkapannya, pola penggunaan dan mobilisasinya harus pula bermuara pada harmonisasi jalinan nilai, norma dan keadilan bagi segenap penggunaan transportasi sebagai satu kesatuan sistem yang terintegrasi.

Secara filosofis penyelenggaraan perhubungan bertujuan untuk melindungi kepentingan masyarakat luas dengan cara mengadakan pelayanan di bidang transportasi yang sebaik-baiknya, sekaligus memenuhi kebutuhan masyarakat yang sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan mereka secara cepat dan berkualitas. Dengan kata lain dapat dikemukakan bahwa peran dan fungsi penyelenggaraan perhubungan di daerah bersifat sosial, dalam arti lebih mengutamakan pemenuhan pelayanan umum daripada mencari keuntungan. Namun demikian, penyelenggaraan perhubungan secara makro juga memiliki fungsi untuk memberikan sumbangan bagi perkembangan ekonomi bangsa pada umumnya dan penerimaan daerah pada khususnya. Hal ini mengingat dalam penyelenggaraan tugas pelayanannya, daerah memerlukan sumber pembiayaan yang tidak sedikit. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa selain menanggung peran ekonomis, penyelenggaraan perhubungan juga menanggung peran sosio-politik.

Kebijakan pada dasarnya adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan dan cara bertindak, atau pernyataan cita-cita, tujuan, prinsip atau maksud sebagai garis pedoman untuk manajemen dalam usaha mencapai sasaran.⁴⁹

Kebijakan tidak hanya berfungsi sebagai pedoman teknis dalam bertindak, tetapi juga mencerminkan arah, cita-cita, serta tujuan yang ingin dicapai oleh suatu organisasi atau institusi. Di dalamnya terkandung rumusan mengenai nilai-nilai yang dianut, prioritas yang ditetapkan, serta strategi yang akan ditempuh guna mencapai sasaran secara efektif dan efisien. Oleh karena itu, kebijakan menjadi acuan penting bagi manajemen dalam mengambil keputusan, mengoordinasikan pelaksanaan kegiatan, serta memastikan bahwa setiap langkah yang diambil tetap konsisten dengan tujuan yang telah ditetapkan.

Praktik kebijakan yang baik mensyaratkan bahwa peraturan seharusnya ditempatkan sebagai kebutuhan minimum untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dengan demikian, intervensi pemerintah melalui regulasi hanya dilakukan apabila tidak tersedia pilihan lain di luar pendekatan yang bersifat mengatur. Pendekatan ini menekankan pentingnya kehati-hatian agar regulasi tidak menjadi instrumen utama secara otomatis dalam setiap penyelesaian masalah.

Alternatif non-regulatif sebenarnya cukup beragam dan dapat dimanfaatkan secara optimal. Pilihan tersebut antara lain mencakup pengaturan mandiri (*self-regulation*), penerapan standar sukarela atau kode praktik, serta strategi berbasis informasi seperti program edukasi publik. Selain itu, mekanisme berbasis pasar juga dapat menjadi solusi yang efektif dalam mendorong tercapainya tujuan kebijakan tanpa harus

⁴⁹ Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Ketiga, 2001.



mengandalkan intervensi yang bersifat mengikat. Akan tetapi, Pemerintah Daerah kerap kali belum memberikan perhatian yang memadai terhadap berbagai alternatif non-regulatif tersebut. Kecenderungan yang muncul justru lebih mengarah pada pembentukan dan penerapan regulasi secara berlebihan, sehingga berpotensi menimbulkan beban administratif yang tidak perlu serta mengurangi fleksibilitas dalam mencapai tujuan kebijakan.

B. Landasan Sosiologis

Setiap peraturan perundang-undangan harus disusun dengan memperhatikan secara seksama berbagai gejala sosial yang berkembang dalam masyarakat, karena hukum pada hakikatnya berfungsi untuk mengatur dan menata kehidupan sosial agar tercipta ketertiban, keadilan, dan kepastian. Perhatian terhadap dinamika sosial ini penting agar norma yang dibentuk tidak bersifat kaku atau terlepas dari realitas, melainkan mampu merespons kebutuhan, nilai, dan perubahan yang terjadi di tengah masyarakat.

Dalam kaitannya dengan hal ini, *Eugen Erlich* mengemukakan gagasan yang sangat rasional, bahwa terdapat perbedaan antara hukum positif di satu pihak dengan hukum yang hidup di dalam masyarakat (*living law*) di pihak lain. Oleh sebab itu hukum positif akan memiliki daya berlaku yang efektif, apabila berisikan, atau selaras dengan hukum yang hidup di dalam masyarakat.⁵⁰

Dalam pandangan tersebut, efektivitas suatu hukum positif sangat ditentukan oleh sejauh mana ia mampu mencerminkan atau selaras dengan nilai-nilai dan kebiasaan yang hidup dalam

⁵⁰ Lili Rasjidi. *Filsafat Hukum Mazhab dan Refleksinya*. Bandung: Remaja Karya, 1989, hlm 49-50



masyarakat. Apabila terdapat kesesuaian antara keduanya, maka hukum akan lebih mudah diterima dan dipatuhi. Sebaliknya, apabila hukum positif tidak mengakomodasi *living law*, maka keberlakuannya cenderung lemah dan berpotensi menimbulkan ketidakefektifan dalam penerapannya.

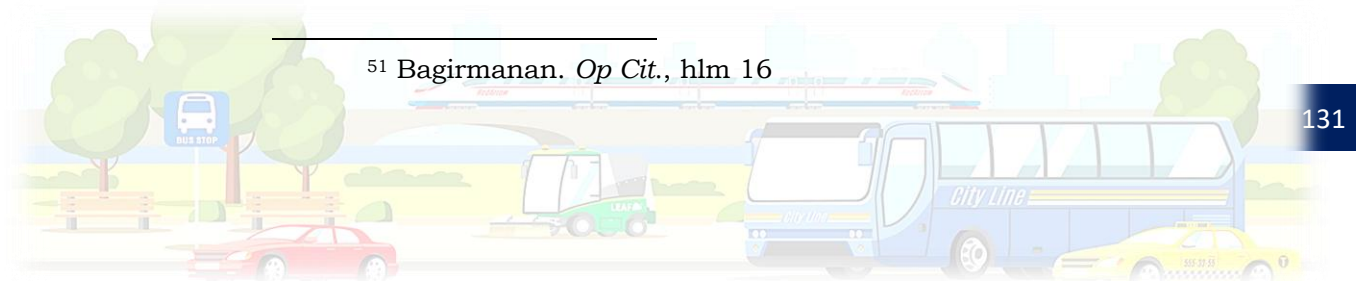
Sehubungan dengan hal ini, Soerjono Soekanto dan Purnadi Purbacaraka mengemukakan landasan teoritis sebagai dasar sosiologis berlakunya suatu kaidah hukum (termasuk peraturan perundang-undangan), yaitu:⁵¹

1. Teori Kekuasaan (*Machttheorie*) secara sosiologis kaidah hukum berlaku karena paksaan penguasa, terlepas diterima atau tidak diterima oleh masyarakat.
2. Teori Pengakuan (*Annerkennungstheorie*). Kaidah hukum berlaku berdasarkan penerimaan dari masyarakat tempat hukum itu berlaku.

Berdasarkan landasan teoritis tersebut, maka pemberlakuan suatu peraturan perundang-undangan ditinjau dari aspek sosiologis, tentunya sangat ideal jika didasarkan pada penerimaan dari masyarakat tempat peraturan perundang-undangan itu berlaku, dan tidak didasarkan pada faktor (teori) kekuasaan yang lebih menekankan pada aspek pemaksaan dari penguasa.

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

⁵¹ Bagirmanan. *Op Cit.*, hlm 16



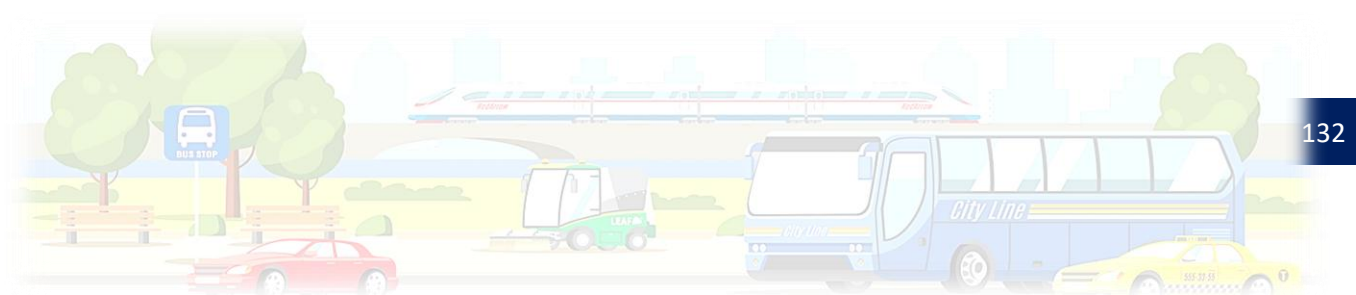
ekonomi, dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Dari aspek sosial budaya, keberadaan sarana dan prasarana transportasi membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, hal ini karena sarana dan prasarana transportasi mempunyai nilai yang potensial sebagai ruang publik.

Dalam penggunaan sarana dan prasarana transportasi sebagai suatu ruang publik sangat mempengaruhi kondisi lingkungan hidup disekitarnya, oleh karena itu diperlukan penataan dalam penggunaan sarana dan prasarana transportasi dengan memperhatikan aspek wawasan berkelanjutan agar tidak membawa dampak pencemaran terhadap lingkungan hidup disekitarnya. Oleh karena itu, kiranya perlu memperhatikan aspek sosiologis masyarakat setempat. Hal ini dimaksudkan karena masyarakat setempatlah yang mengalami dampak secara langsung akibat penyelenggaraan transportasi di daerahnya.

Pesatnya perkembangan transportasi baik darat maupun air di Kabupaten Bandung Barat saat ini sebagai imbas dari pembangunan yang terjadi di wilayah Kabupaten Bandung Barat. Kabupaten Bandung Barat mewarisi sekitar 1,4 juta penduduk dari 42,9% wilayah lama Kabupaten Bandung. Sedangkan ibu kota Kabupaten Bandung Barat berlokasi di Kecamatan Ngamprah, yang terletak di jalur Bandung-Jakarta.

Kabupaten Bandung Barat memiliki jumlah penduduk mencapai 1.582.326 orang, dengan komposisi penduduk laki-laki berjumlah 805.137 orang (50,88 %) dan perempuan 777.189 orang (49, 12%). Berkenaan pertumbuhan pendudukan,



Kabupaten Bandung Barat memiliki kenaikan 1,9% sampai dengan 3% pertahun.⁵²

Kabupaten Bandung Barat merupakan salah satu Kabupaten yang berada di Provinsi Jawa Barat, secara geografis Kabupaten Bandung Barat terletak di antara 60° 41' s/d 70° 19' Lintang Selatan dan 107° 22' s/d 108° 05' Bujur Timur, dengan luas wilayah 1,305.77 km². Kabupaten Bandung Barat memiliki 16 Kecamatan dan 165 Desa. Kabupaten Bandung Barat bukan merupakan daerah pesisir, melainkan daerah perbukitan dan dataran rendah.⁵³ Adapun batas wilayah Kabupaten Bandung Barat sebagai berikut:

- Selatan : Kabupaten Badung dan Kabupaten Cianjur
- Barat : Kabupaten Cianjur
- Utara : Kabupaten Purwakarta dan Kabupaten Subang
- Timur : Kabupaten Bandung dan Kota Cimahi

⁵² Lihat Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Bandung Barat 2018-2023.

⁵³ Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian, dan Pengembangan Daerah, *Profil Kabupaten Bandung Barat*, 2018, hlm. 1.





Secara sosiologis berdasarkan kondisi geografis dan demografi kependudukan Kabupaten Bandung Barat, letak Kabupaten Bandung Barat yang berada di jalur strategis perekonomian dan mobilisasi penduduk. Setidaknya terdapat beberapa proyek strategis nasional di beberapa daerah sekitar Kabupaten Bandung Barat, seperti:

- Bandara Cikembar yang berada di Kabupaten Sukabumi, bagi masyarakat yang berasal dari wilayah timur Jawa Barat untuk menuju Bandara Cikembar tersebut terlebih dahulu melewati wilayah Kabupaten Bandung Barat;
- Pelabuhan Patimban dan Kawasan Industri Subang yang berada di Kabupaten Subang, bagi masyarakat yang berasal dari wilayah timur Jawa Barat untuk menuju Pelabuhan Patimban dan Kawasan Industri Subang terlebih dahulu melewati wilayah Kabupaten Bandung Barat;
- Kawasan Industri Jababeka yang berada di Kabupaten Bekasi, bagi masyarakat yang berasal dari wilayah timur Jawa Barat untuk menuju Kawasan Industri

Jababeka terlebih dahulu melewati wilayah Kabupaten Bandung Barat.

Bahwa selain itu, Kabupaten Bandung Barat memiliki stasiun kereta cepat yang menghubungkan Daerah Khusus Jakarta dengan Kota Bandung, sehingga memberikan dampak signifikan terhadap peningkatan mobilitas masyarakat. Kehadiran infrastruktur transportasi modern ini tidak hanya mempercepat waktu tempuh, tetapi juga mendorong pertumbuhan ekonomi, memperluas aksesibilitas wilayah, serta meningkatkan interaksi sosial dan kegiatan usaha di kawasan tersebut.

Sejalan dengan perkembangan tersebut, pembaruan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan menjadi suatu kebutuhan yang mendesak. Penyesuaian regulasi ini perlu dilakukan agar selaras dengan tatanan hukum nasional, perkembangan teknologi transportasi, serta dinamika kehidupan masyarakat yang terus berubah, sehingga penyelenggaraan perhubungan dapat berjalan lebih efektif, adaptif, dan berkelanjutan.

C. Landasan Yuridis

Indonesia merupakan negara hukum sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945. Ketentuan ini menegaskan bahwa hukum menjadi landasan utama dalam penyelenggaraan kehidupan berbangsa dan bernegara, serta berfungsi sebagai pedoman dalam mengatur hubungan antara negara dan masyarakat. Dengan demikian, prinsip negara hukum menempatkan hukum sebagai instrumen untuk menjamin keadilan, ketertiban, dan kepastian dalam setiap aspek kehidupan.

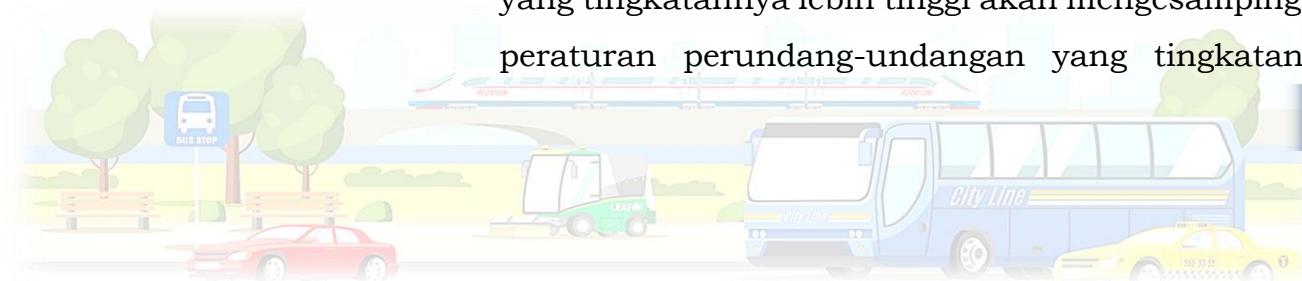


Seluruh kebijakan yang disusun dan dilaksanakan oleh pemerintah harus berlandaskan pada ketentuan hukum yang berlaku. Setiap tindakan pemerintahan tidak hanya harus memiliki dasar hukum yang jelas, tetapi juga harus dapat dipertanggungjawabkan secara yuridis. Hal ini penting untuk memastikan bahwa penyelenggaraan pemerintahan berjalan secara transparan, akuntabel, serta tetap berada dalam koridor hukum yang berlaku.

Dalam sistem peraturan perundang-undangan di Indonesia dikenal adanya hierarki peraturan perundang-undangan berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Peraturan perundang-undangan suatu negara merupakan suatu sistem yang tidak menghendaki atau membenarkan atau membiarkan adanya pertentangan atau konflik peraturan di dalamnya. Jika ternyata ada pertentangan yang terjadi dalam suatu sistem peraturan perundang-undangan maka salah satu dari keduanya harus ada yang dimenangkan dan ada yang dikalahkan. Oleh karena itu diperlukan asas-asas yang mengatur mengenai kedudukan masing-masing peraturan perundang-undangan, terkait dengan hal tersebut setidaknya terdapat 3 asas (*adagium*) dalam tata urutan peraturan perundang-undangan yang dikenal sebagai asas preferensi, yaitu:

1. Asas *lex superior derogat legi inferiori*

Asas *lex superior derogat legi inferiori*, Kusnu Goesniadhie berpendapat bahwa Peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi yang mengatur materi normatif yang sama. Jika terjadi pertentangan, maka peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi akan mengesampingkan peraturan perundang-undangan yang tingkatannya



lebih rendah, dan karena adanya hierarki dalam peraturan perundang-undangan maka hal demikian berlaku asas *lex superior derogate legi inferiori*.⁵⁴

2. Asas *lex posteriori derogate legi priori*

Asas *lex superior derogat legi inferiori* Kusnu Goesniadhie menyatakan bahwa: Pertentangan dapat terjadi antara peraturan perundang-undangan yang lama dengan peraturan perundang-undangan yang baru, yang mengatur materi normatif yang sama. Kalau diundangkan peraturan perundang-undangan yang baru dengan tidak mencabut peraturan perundang-undangan yang lama yang mengatur materi normatif yang sama sedangkan kedua-duanya saling bertentangan satu sama lain, maka peraturan perundang-undangan yang baru mengesampingkan peraturan perundang-undangan yang lama, hal demikian berlaku asas *lex posteriori derogate legi priori*.⁵⁵

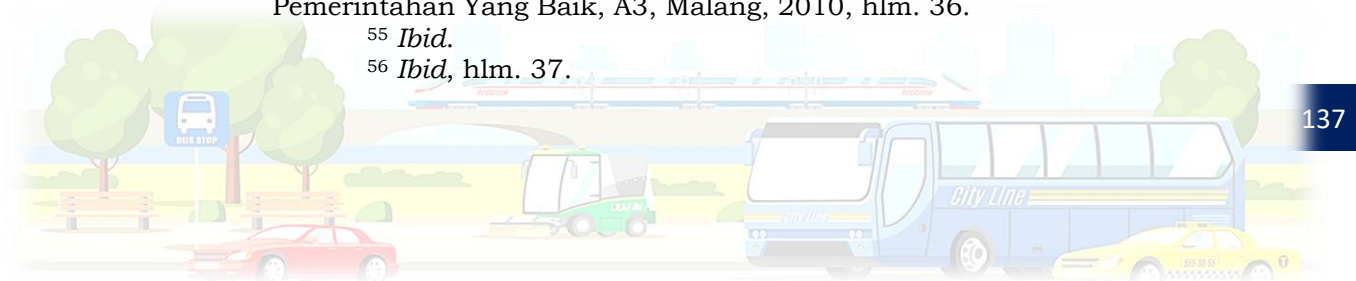
3. Asas *lex specialis derogate legi generali*

Asas *lex specialis derogate legi generali*, Kusnu Goesniadhie menyatakan bahwa: Pertentangan dapat terjadi antara peraturan perundang-undangan yang bersifat umum dengan peraturan perundang-undangan yang bersifat khusus, sedangkan kedua-duanya mengatur materi normatif yang sama. Jika terjadi demikian maka peraturan perundang-undangan yang bersifat khusus akan mengesampingkan peraturan perundang-undangan yang bersifat umum, hal demikian akan berlaku asas *lex specialis derogate legi generali*.⁵⁶

⁵⁴ Kusnu Goesniadhie, *Harmonisasi Sistem Hukum*, Mewujudkan Tata Pemerintahan Yang Baik, A3, Malang, 2010, hlm. 36.

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ *Ibid.*, hlm. 37.



Peraturan Perundang-undangan diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan. Sedangkan yang dimaksud dengan “berdasarkan kewenangan” adalah penyelenggaraan urusan tertentu pemerintahan sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.

Hasil inventarisir peraturan perundang-undangan sebagai landasan hukum yang menjadi dasar landasan yuridis dalam rangka pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan ditelaah melalui berbagai peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan, khususnya yang berkaitan dengan penyelenggaraan perhubungan, antara lain sebagai berikut:

1. Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2007 tentang Pembentukan Kabupaten Bandung Barat di Provinsi Jawa Barat
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
6. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
7. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;
8. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangn,

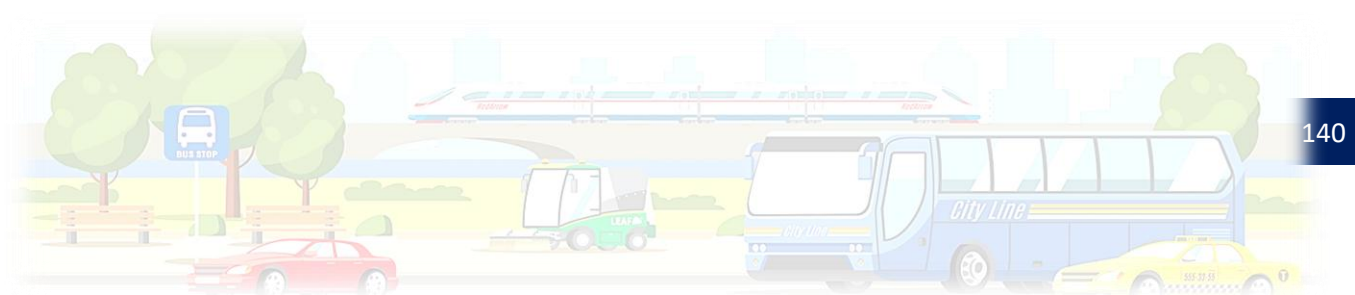


- sebagaimana telah diubah terakhir menjadi Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022;
9. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
 10. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
 11. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 12. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan
 13. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah;
 14. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 15. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran;
 16. Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian; dan
 17. Beberapa Peraturan Menteri Perhubungan.

Berkenaan dengan bidang perhubungan Pemerintah Daerah memiliki kewenangan berdasarkan ketentuan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Berdasarkan Ketentuan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, menyebutkan bahwa Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2) meliputi bidang perhubungan. Dalam Lampiran O Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, mengenai Pembagian Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan, menyebutkan bahwa pembagian urusan pemerintahan bidang perhubungan, yang



menjadi kewenangan pemerintah kabupaten/kota terbagi menjadi 4 sub bidang, yaitu Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), Pelayaran, Penerbangan, dan Perkeretaapian. Namun berkenaan dengan penerbangan hanya sebatas penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.



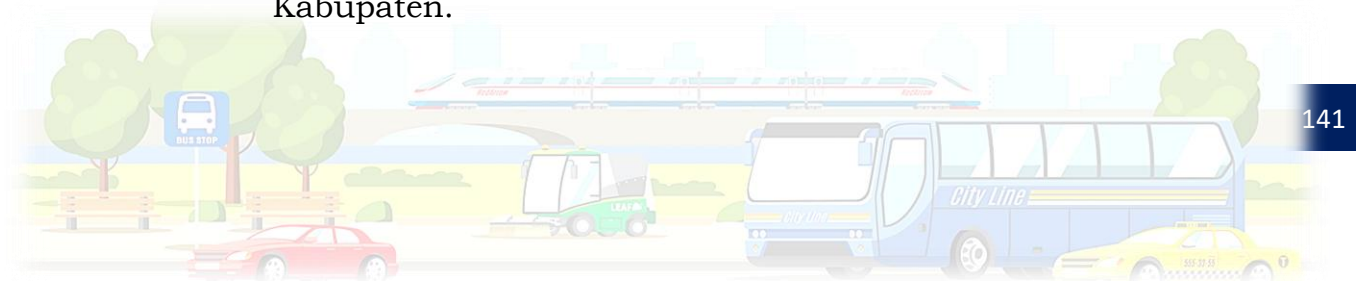
BAB V

JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN EVALUASI

Berdasarkan uraian pada BAB sebelumnya, maka jangkauan, arah pengaturan, dan ruang lingkup penyesuaian Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan, diantaranya memperhatikan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan potensi yang dimiliki serta perkembangan teknologi.

Bahwa penyelenggaraan perhubungan merupakan salah satu urusan pemerintahan wajib yang diserahkan kewenangannya kepada Pemerintah Daerah sebagai salah satu wujud pelaksanaan otonomi daerah serta untuk mendekatkan pelayanan dasar kepada masyarakat.

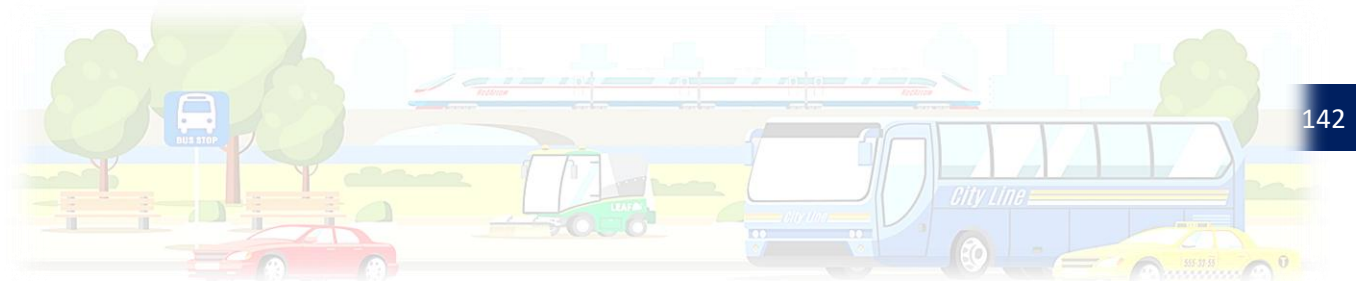
Arah dan jangkauan pengaturan dalam Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan diarahkan untuk mewujudkan sistem transportasi daerah yang terpadu, berkelanjutan, dan berorientasi pada pelayanan publik, dengan menempatkan pemerintah daerah sebagai aktor utama dalam menjamin tersedianya layanan perhubungan yang aman, selamat, tertib, lancar, serta terjangkau bagi seluruh lapisan masyarakat. Pengaturan tersebut mencakup keseluruhan aspek penyelenggaraan perhubungan, mulai dari perencanaan jaringan transportasi yang selaras dengan tata ruang wilayah, pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, penyediaan dan pengembangan angkutan umum massal. Selain itu, jangkauan pengaturan juga meliputi pembinaan dan pengawasan terhadap penyelenggara angkutan, penguatan peran serta masyarakat dan dunia usaha, serta penegakan hukum di bidang perhubungan, dengan tetap mengacu pada pembagian kewenangan antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten.



Penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Bandung Barat telah diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, namun dalam perkembangan tatanan hukum di Indonesia serta kemajuan teknologi sebagaimana dinamika kehidupan masyarakat, maka diperlukan penyesuaian maupun pembaharuan pengaturan terhadap penyelenggaraan perhubungan di wilayah Kabupaten Bandung Barat.

Adapun konsideran menimbang dimuat pertimbangan-pertimbangan yang menjadi alasan pokok perlunya pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan, diantaranya adalah:

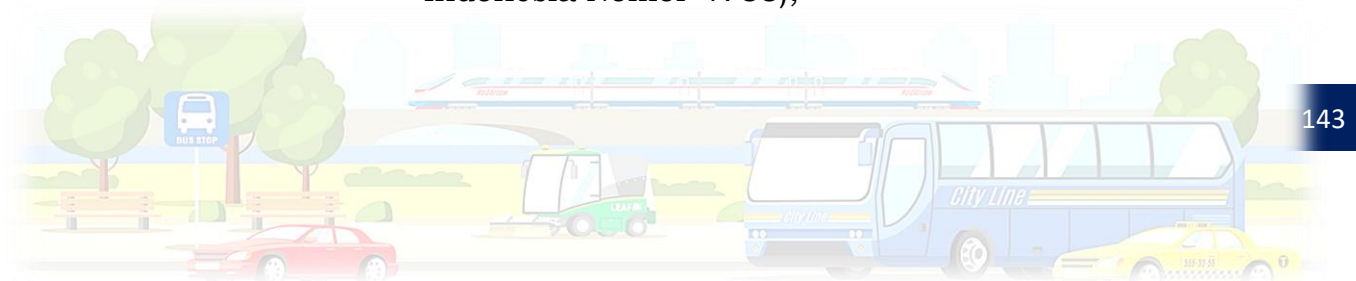
- a. bahwa perhubungan merupakan urat nadi perekonomian yang menunjang dan mendorong pertumbuhan berbagai sektor, sehingga berperan penting dalam pembangunan dan kesejahteraan masyarakat dan dalam pelayanan perhubungan diperlukan pengintegrasian untuk kemudahan masyarakat sebagai pemanfaat transportasi serta penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan guna terwujudnya kualitas layanan di sektor perhubungan yang tertib, lancar, terpadu, terjangkau, efektif, dan efisien;
- b. bahwa meningkatnya pertumbuhan penduduk di Kabupaten Bandung Barat, berdampak pada peningkatan kebutuhan masyarakat terhadap moda transportasi sehingga diperlukan peranan pemerintah daerah dalam pengembangan wilayah sesuai potensi bidang perhubungan;
- c. bahwa peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar penyelenggaraan perhubungan di Daerah Kabupaten Bandung Barat telah ditetapkan melalui Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan sudah tidak sesuai lagi



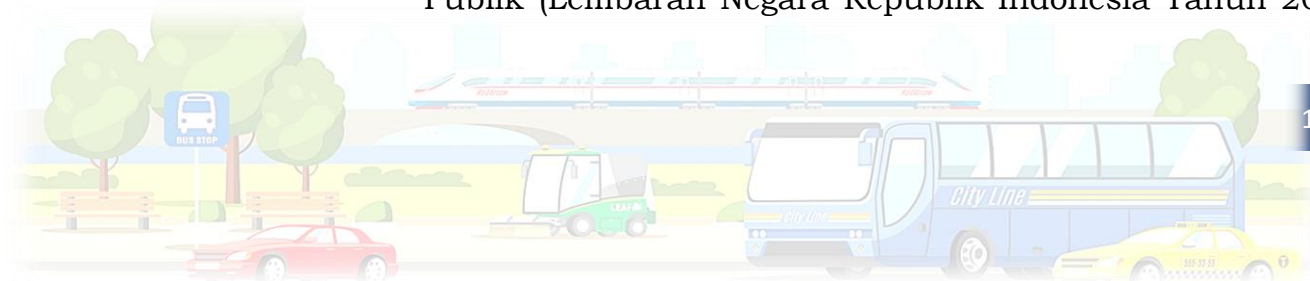
- dengan perkembangan kebutuhan di Daerah dan perlu disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c perlu menetapkan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Bahwa berdasarkan asas *lex superior derogat legi inferiori*, yang pada pokoknya menyatakan bahwa peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi yang mengatur materi normatif yang sama. Oleh karena itu, dasar hukum penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini, antara lain:

1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4537), 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 Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2007 tentang Pembentukan Kabupaten Bandung Barat di Provinsi Jawa Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 14, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4788);



4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
6. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
7. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009



- Nomor 112, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5038);
8. 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 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);
 9. 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 Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
 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 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317), 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);
 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 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 114, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5888), sebagaimana telah diubah



- dengan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6402);
15. 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);
 16. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
 17. Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6645).

A. Ketentuan Umum

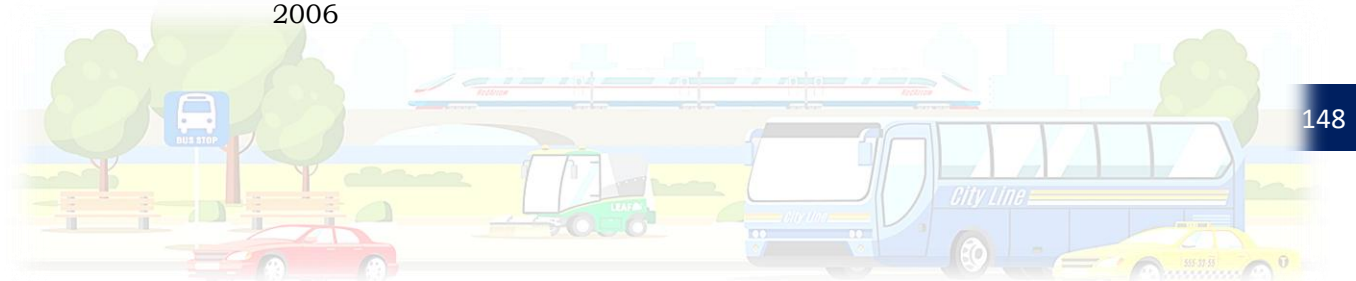
Dalam praktek di Indonesia, “*definition clause*” atau “*interpretation clause*” biasanya disebut dengan Ketentuan Umum. Dengan sebutan demikian, seharusnya, isi yang terkandung di dalamnya tidak hanya terbatas pada pengertian-pengertian operasional istilah-istilah yang dipakai seperti yang biasa dipraktikkan selama ini. Dalam istilah “Ketentuan Umum” seharusnya termuat pula hal-hal lain yang bersifat umum, seperti pengantar, pembukaan, atau “*preamble*” peraturan perundang-undangan. Akan tetapi, telah menjadi kelaziman atau kebiasaan sejak dulu bahwa setiap peraturan perundang-undangan selalu didahului oleh “Ketentuan Umum” yang berisi pengertian atas istilah-istilah yang dipakai dalam peraturan perundang-



undangan yang bersangkutan. Dengan demikian, fungsi ketentuan umum ini persis seperti “*definition clause*” atau “*interpretation clause*” yang dikenal di berbagai negara lain⁵⁷. Adapun ketentuan umum dalam Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini, antara lain:

1. Daerah Kabupaten adalah Kabupaten Bandung Barat.
2. Bupati adalah Bupati Bandung Barat.
3. Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan Pemerintahan oleh Pemerintah Daerah dan DPRD menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
4. Pemerintah Daerah Kabupaten adalah Bupati sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
5. Dinas Perhubungan yang selanjutnya disebut Dinas, adalah Dinas yang mempunyai tugas pokok, fungsi dan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.
6. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Barat.
7. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang selanjutnya disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

2006 ⁵⁷ Jimly Asshiddiqie, *Perihal Undang-Undang*, Konstitusi Press, Jakarta,



8. Ruang Lalu Lintas adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
9. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
10. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
11. Angkutan Orang dalam Trayek adalah angkutan Jalan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan Mobil Bus umum dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut bayaran.
12. Angkutan Orang Tidak dalam Trayek adalah angkutan Jalan yang dilayani dengan Mobil Penumpang Umum atau Mobil Bus Umum dalam wilayah perkotaan dan/atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap.
13. Angkutan Massal Berbasis Jalan adalah suatu sistem Angkutan yang menggunakan mobil bus dengan lajur khusus yang terproteksi sehingga memungkinkan peningkatan kapasitas angkut yang bersifat massal.
14. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling berhubungan untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
15. Penyedia Layanan Angkutan adalah perusahaan di bidang transportasi maupun bidang lainnya, dengan cara konvensional dan/atau memanfaatkan aplikasi yang bertujuan untuk menyelenggarakan layanan transportasi baik secara mandiri maupun bersama mitra.



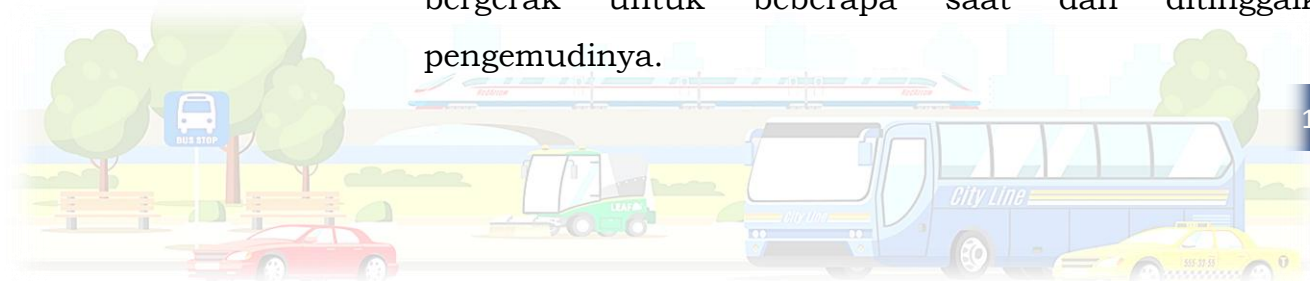
16. Penguji adalah Pegawai Negeri Sipil yang diberi tugas, tanggung jawab, wewenang, dan hak secara penuh oleh pejabat yang berwenang untuk melakukan tugas pengujian kendaraan bermotor.
17. Pegawai Pemerintah dengan Perjanjian Kontrak (P3K) adalah Pegawai Aparatur Sipil Negara (ASN) yang diangkat sebagai pegawai dengan perjanjian kerja oleh Pejabat Pembina Kepegawaian sesuai dengan kebutuhan Instansi Pemerintah.
18. Badan adalah sekumpulan orang dan/atau modal yang merupakan kesatuan, baik yang melakukan usaha maupun yang tidak melakukan usaha yang meliputi Perseroan Terbatas, Perseroan Komanditer, Perseroan lainnya, Badan Usaha Milik Negara atau Daerah dengan nama dan dalam bentuk apapun, Firma, Kongsi, Koperasi, Dana Pensiun, Persekutuan, Perkumpulan Yayasan, Organisasi Massa, Organisasi Sosial Politik, atau organisasi sejenis, lembaga, bentuk usaha tetap dan bentuk badan lainnya.
19. 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.
20. Jalan Kabupaten adalah Jalan yang menjadi kewenangan Daerah Kabupaten.
21. Penyelenggara Jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya.
22. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan,



- mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
23. Kendaraan adalah sarana angkut orang dan/atau barang di Jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
 24. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
 25. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
 26. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
 27. Kendaraan Wajib Uji adalah setiap kendaraan bermotor jenis mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan umum yang dioperasikan di jalan.
 28. Uji Berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan wajib uji.
 29. Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan bermotor yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara serta kebisingan lingkungan pada waktu kendaraan bermotor dioperasikan di jalan.
 30. Mobil Penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
 31. Mobil Bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan bagasi.



32. Mobil Barang adalah kendaraan bermotor selain sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan kendaraan khusus.
33. Kereta Gandengan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh alat itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh kendaraan bermotor.
34. Kereta Tempelan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh kendaraan bermotor penariknya.
35. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
36. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum adalah bagian dari manajemen perusahaan yang berupa suatu tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola risiko kecelakaan.
37. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
38. Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
39. Stasiun Kereta Api adalah tempat pemberangkatan dan pemberhentian Kereta Api.
40. Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.



41. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
42. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.
43. Bengkel Umum Kendaraan Bermotor adalah bengkel umum yang berfungsi membetulkan, dan memperbaiki, dan merawat kendaraan bermotor agar tetap memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
44. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.
45. Moda adalah sarana yang diperuntukkan dalam rangka menunjang suatu kebutuhan.
46. Dampak Lalu Lintas adalah pengaruh perubahan tingkat pelayanan lalu lintas yang diakibatkan oleh suatu kegiatan pembangunan dan aktivitas lainnya pada unsur-unsur jaringan transportasi.
47. Kompensasi adalah penggantian kerugian yang timbul dari suatu kegiatan yang mengakibatkan terjadinya perubahan tingkat pelayanan ruas jalan.
48. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa terminal, stasiun kereta api dan dermaga.
49. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.



50. Perkeretaapian Kabupaten adalah pelayanan perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam wilayah Kabupaten.
51. Kereta Api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan keretaapi.
52. Kereta tempelan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh kendaraan bermotorpenariknya.
53. Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
54. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
55. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
56. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
57. Analisis Dampak Lalu Lintas adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak Lalu Lintas dari pembangunan



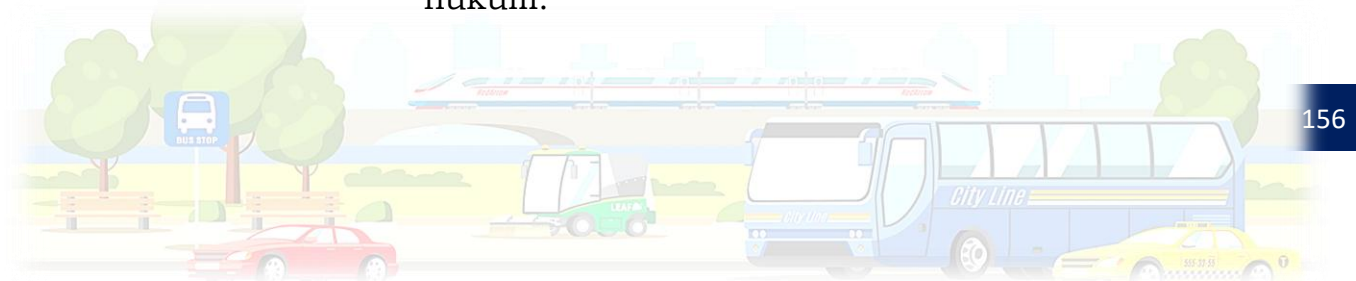
pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak Lalu Lintas.

58. Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan umum.
59. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.
60. Penumpang adalah orang yang berada dikendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.
61. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas.
62. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas.
63. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.
64. Ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.
65. Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan.
66. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
67. Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan yang



diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.

68. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa Terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan Pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.
69. Pelabuhan Sungai dan Danau adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai dan danau.
70. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
71. Penyidik adalah Pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.
72. Forum Lalu lintas dan angkutan jalan adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara Lalu lintas dan Angkutan Jalan.
73. Badan Usaha adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha swasta yang berbentuk perseroan terbatas, badan hukum asing, atau koperasi.
74. Badan Hukum adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas, dan koperasi.
75. Setiap Orang adalah orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbadan hukum maupun yang tidak berbadan hukum.



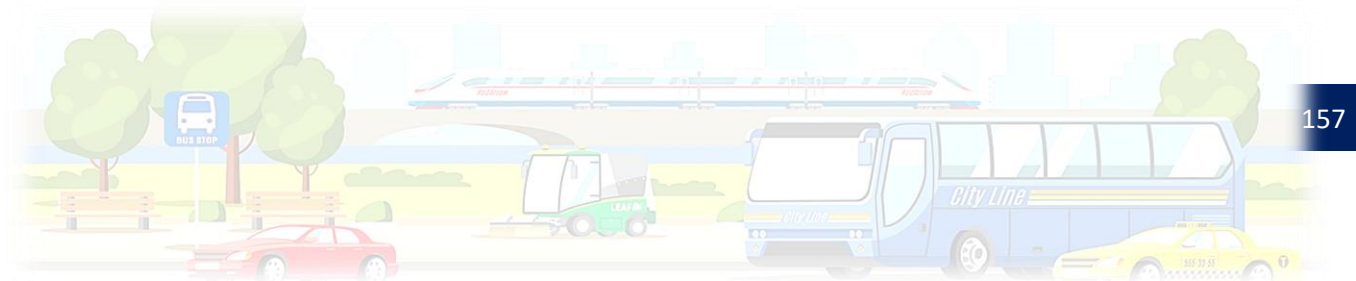
76. Perizinan Berusaha adalah legalitas yang diberikan kepada Pelaku Usaha untuk memulai dan menjalankan usaha dan/atau kegiatannya.
77. Perizinan Berusaha Berbasis Risiko adalah Perizinan Berusaha berdasarkan tingkat risiko kegiatan usaha.
78. Kawasan Berorientasi Transit (*Transit Oriented Development*) yang selanjutnya disebut Kawasan TOD adalah kawasan yang ditetapkan dalam rencana tata ruang sebagai kawasan terpusat pada integrasi intermoda dan antarmoda yang berada pada radius 400 (empat ratus) meter sampai dengan 800 (delapan ratus) meter dari Simpul transit moda Angkutan umum massal yang memiliki fungsi pemanfaatan ruang campuran dan padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi.

B. Maksud dan Tujuan

Pengaturan penyelenggaraan perhubungan dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum dan pedoman terhadap penyelenggaraan pelaksanaan kewenangan perhubungan bagi masyarakat dan stakeholder perhubungan di Kabupaten Bandung Barat.

Adapun tujuan pengaturan penyelenggaraan perhubungan, antara lain:

- a. Melakukan standarisasi penyelenggaraan perhubungan;
- b. Melakukan integrasi pelayanan perhubungan;
- c. Meningkatkan pelayanan transportasi yang mengutamakan keselamatan, ketertiban, kelancaran, keterpaduan, efektif, dan efisien;
- d. Meningkatkan mobilitas dan pertumbuhan ekonomi kawasan Kabupaten Bandung Barat; dan



- e. Mewujudkan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat dan *stakeholder* perhubungan di Kabupaten Bandung Barat.

C. Fungsi

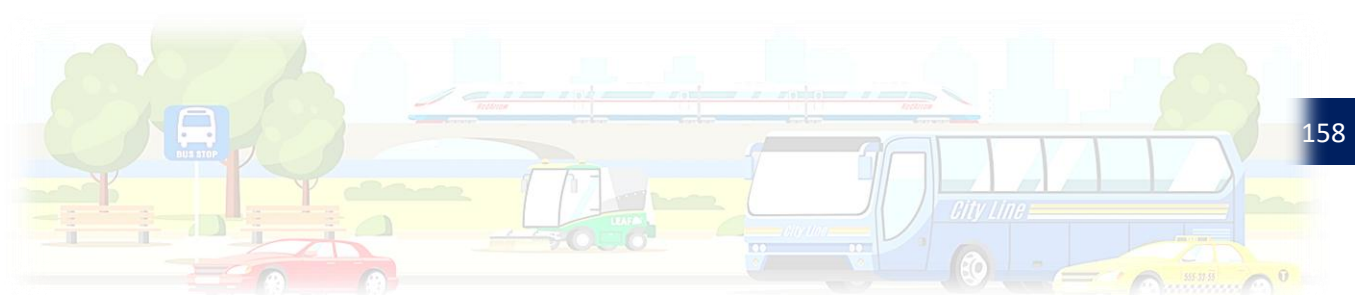
Pengaturan penyelenggaraan perhubungan berfungsi sebagai alat untuk:

- a. Mengatur;
- b. Pembinaan dan Pengawasan;
- c. Pengendalian; dan
- d. Penegakan Hukum.

D. Asas Penyelenggaraan Perhubungan

Penyelenggaraan perhubungan di wilayah Kabupaten Bandung Barat didasarkan kepada:

- a. asas transparansi;
- b. asas akuntabilitas;
- c. asas berwawasan lingkungan hidup;
- d. asas berkelanjutan;
- e. asas partisipatif;
- f. asas manfaat;
- g. asas efisien dan efektif;
- h. asas keseimbangan, keserasian dan keselarasan;
- i. asas keterpaduan;
- j. asas kemandirian;
- k. asas keadilan;
- l. asas kepentingan umum;
- m. asas kedaulatan; dan
- n. asas kebangsaan



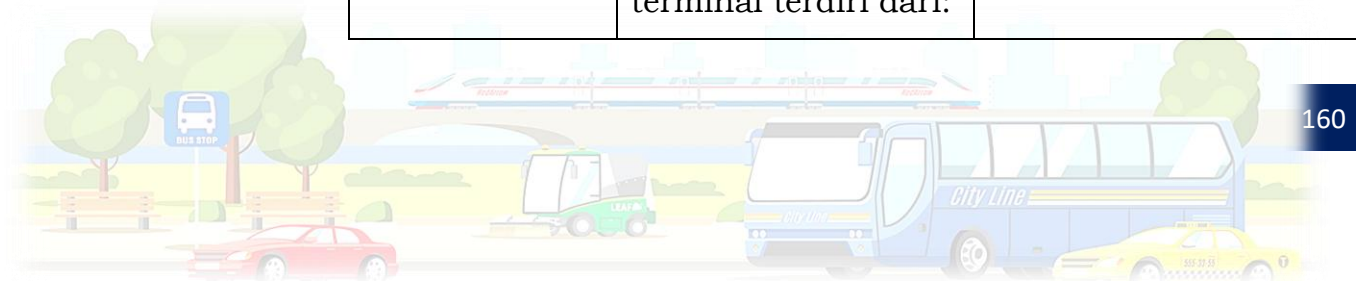
E. Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan

Bahwa seiring dengan perkembangan tatanan hukum nasional, kemajuan teknologi, serta dinamika kebutuhan masyarakat, diperlukan adanya penyesuaian dan pembaruan terhadap pengaturan tersebut agar tetap relevan dan mampu menjawab tantangan penyelenggaraan perhubungan yang semakin kompleks. Oleh karena itu, evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 6 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, antara lain:

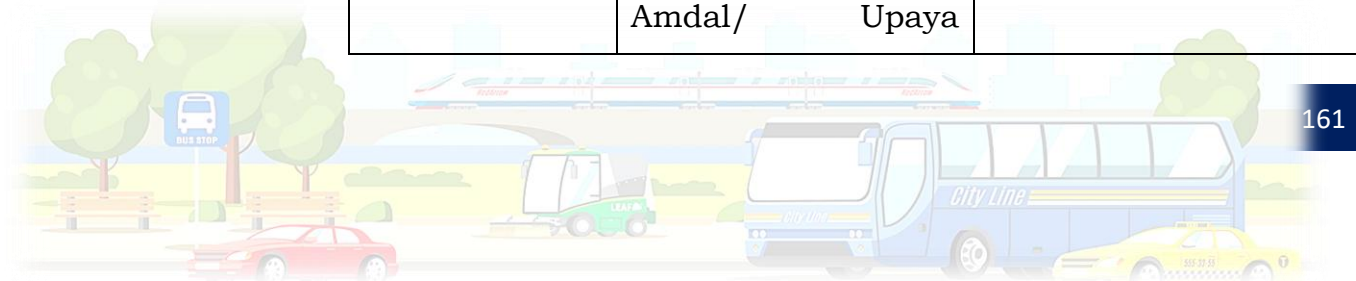
Perda Nomor 6 Tahun 2019	Dasar/Alasan Perubahan	Tindak Lanjut Perubahan
Penyelenggaraan Terminal Penumpang		
Pasal 24 ayat (2) Pada pokoknya menitikberatkan pembangunan terminal penumpang dapat dikerjasamakan dengan pihak ketiga	Bahwa berdasarkan Pasal 40 ayat (2) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang bagian perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan	Dalam penjelasan dapat memasukan definisi “pihak ketiga” antara lain Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Badan Usaha Milik Desa (BUMDes), atau Swasta.



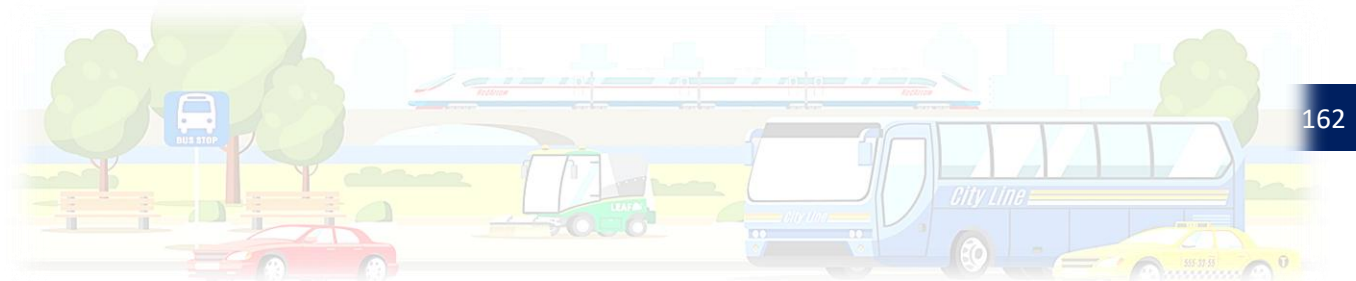
	Jalan, pada pokoknya menyatakan Pembangunan Terminal dapat dikerjasamakan dengan BUMN, BUMD, BUMDes, dan swasta.	
Pasal 25 ayat (2) Pada pokoknya menyatakan syarat-syarat pembangunan terminal penumpang	Bahwa berdasarkan Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang bagian perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada pokoknya menyatakan syarat pembangunan terminal terdiri dari:	Dalam Pasal 25 ayat (2) huruf e, nomenklatur “izin lingkungan” diubah menjadi “persetujuan lingkungan”



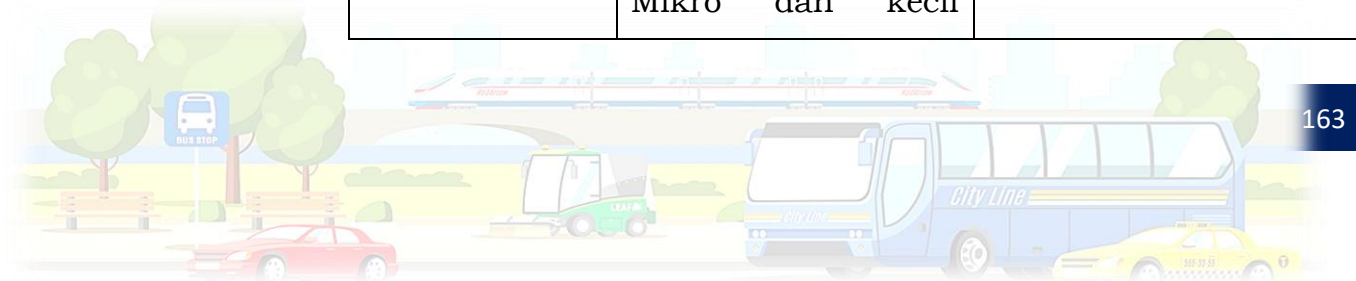
	a. Rancang bangun; b. Buku kerja rancang bangun; c. Rencana induk terminal; dan d. Dokumen Amdal atau Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup yang telah mencakup analisis mengenai dampak lalu lintas. Berdasarkan ketentuan tersebut terdapat perubahan nomenklatur, syarat analisis dampak lalu lintas dan izin lingkungan menjadi Amdal/ Upaya	
--	--	--



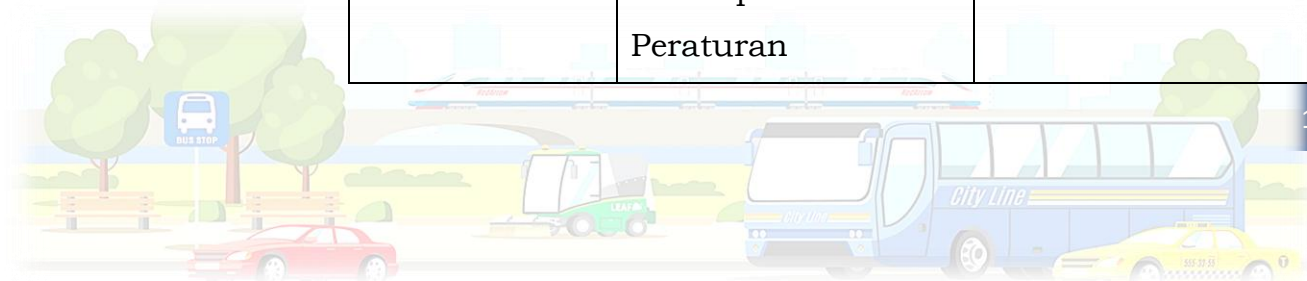
	Pengelolaan Lingkungan Hidup dan mengintegrasikan analisis dampak lalu lintas kepada Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup.	
Pasal 28 Pengaturan penerbitan Analisis dampak lalu lintas dan izin lingkungan.	Bahwa sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang, analisis dampak lalu lintas dan izin lingkungan telah berubah menjadi Amdal/ Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan mengintegrasikan analisis dampak lalu lintas kepada Upaya	Nomeklatur “izin lingkungan” diubah menjadi “persetujuan lingkungan”



	Pemantauan Lingkungan Hidup.	
Pasal 33 s.d. Pasal 37 Pada pokoknya mengatur mengenai fasilitas terminal	Bahwa berdasarkan Pasal 38 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang bagian perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada pokoknya menyatakan penyelenggaraan terminal wajib melakukan kerjasama dengan Usaha Mikro dan Kecil serta fasilitas terminal harus menyediakan tempat untuk kegiatan Usaha Mikro dan kecil	Dalam penjelasan Pasal 35 ayat (5) mengenai frasa “dikerjasamakan dengan pihak ketiga” dapat didefinisikan melakukan kerjasama dengan Usaha Mikro dan Kecil dengan area minimal 30% (tiga puluh persen)



	paling sedikit 30% (tiga puluh persen).	
Perparkiran		
Pasal 50 Izin penyelenggara an parkir	Bahwa sejak berlakunya Undang- Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang- Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang, terdapat perubahan mekanisme perizinan. Sehingga nomenklatur “Izin penyelenggaraan fasilitas parkir” berubah menjadi “Perizinan Berusaha”	Dalam Pasal 50 ayat (1), nomenklatur “ Izin penyelenggaraan fasilitas parkir dari Bupati” diubah menjadi “perizinan berusaha dan tanda pendaftaran penyelenggaraan parkir dari Dinas.” Ketentuan Pasal 50 ayat (4) berkenaan nomenklatur perizinan dilakukan perubahan Dilakukan penambahan norma mengenai tata cara pengelolaan tanda pendaftaran penyelenggaraan parkir
Analisa Dampak Lalu Lintas		
Pasal 71 s.d. Pasal 75	Bahwa sejak berlakunya Undang- Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan	Dalam Pasal 73 dilakukan perubahan bentuk perizinan, menjadi:



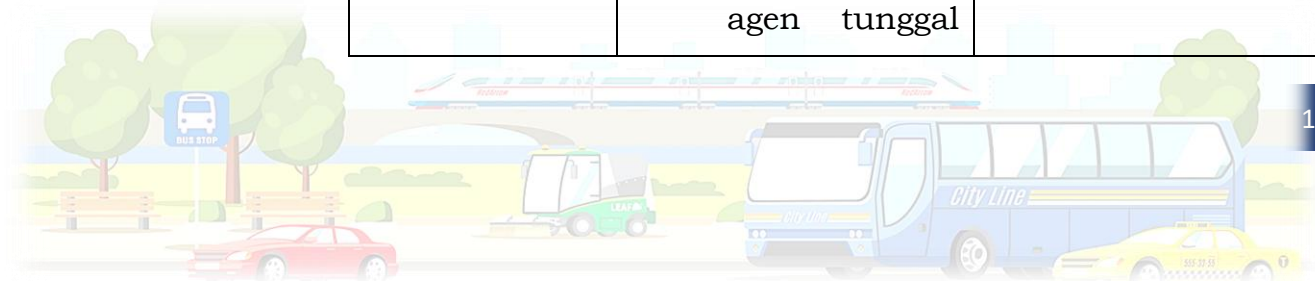
	Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang, dokumen analisa dampak lalu lintas diintegrasikan dengan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup	a. Persetujuan Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang (PKKPR); atau b. Persetujuan Bangunan Gedung (PBG) Dalam Pasal 75 berkenaan sanksi dilakukan perubahan mengenai pembatalan/pencabutan analisis dampak lingkungan
--	--	--

Pendidikan dan Pelatihan Mengemudi

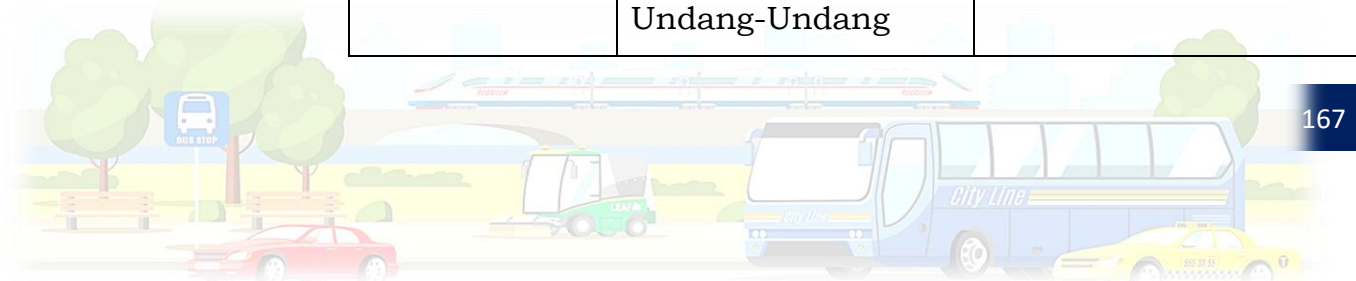
Pasal 81 dan Pasal 85 Perizinan	Bahwa sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang, nomenklatur perizinan telah	Nomenklatur “izin” diubah menjadi “Perizinan Berusaha”
---------------------------------	--	--



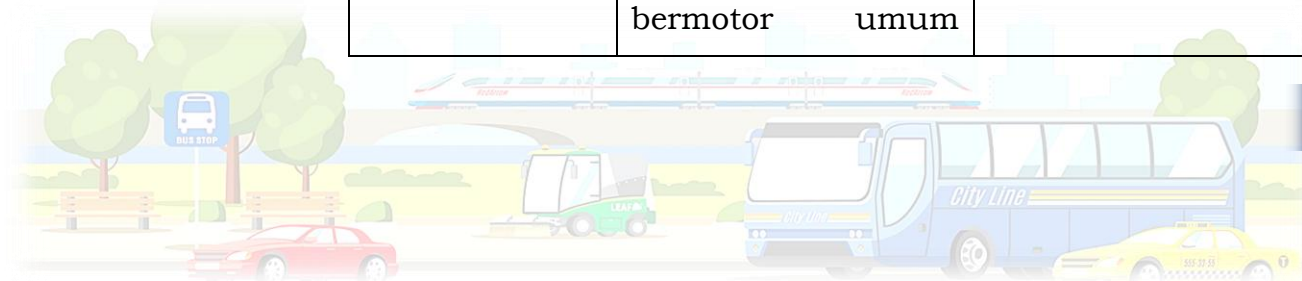
	berubah menjadi Perizinan Berusaha.	
Pengujian Kendaraan Bermotor		
Pasal 88 ayat (4) dan Pasal 89 Pelaksanaan pengujian fisik kendaraan bermotor	Bahwa berdasarkan Pasal 53 ayat (3) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang bagian perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pelaksanaan pengujian fisik kendaraan bermotor dilakukan oleh: a. Unit pelaksana pengujian Pemerintah Daerah; b. Uni pelaksana agen tunggal	Dilakukan perubahan norma



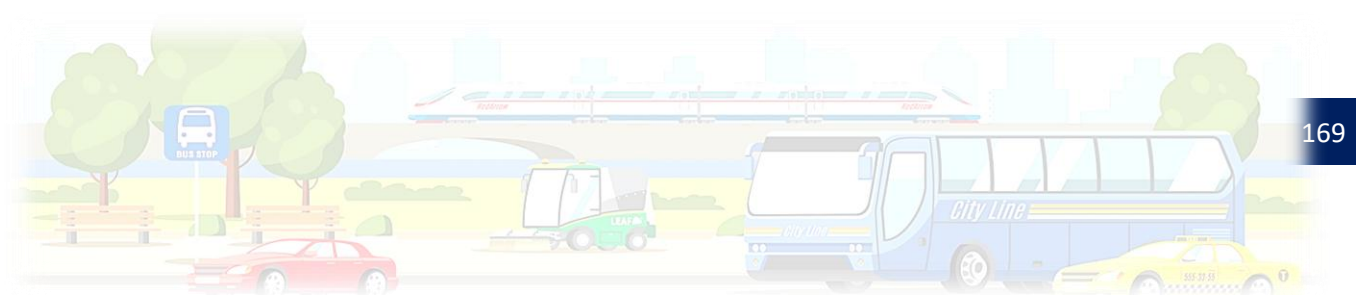
	pemegang merek (ATPM) yang mendapat Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat; atau c. Unit pelaksana pengujian swasta yang mendapat Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat.	
Bengkel Umum Kendaraan Bermotor		
Pasal 96 s.d. 99 Perizinan penyelenggaraan bengkel umum	Bahwa berdasarkan Pasal 60 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang bagian perubahan Undang-Undang	Nomeklatur “izin” diubah menjadi “Perizinan Berusaha”



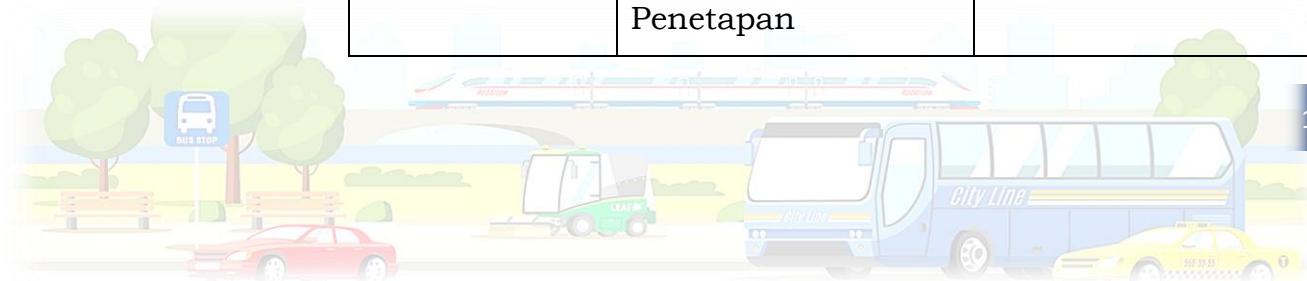
	Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penyelenggaraan bengkel umum harus memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat.	
Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum		
Pasal 102 s.d. Pasal 103 Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek	Bahwa berdasarkan Pasal 36 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang bagian perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, memerintahkan agar setiap kendaraan bermotor umum	



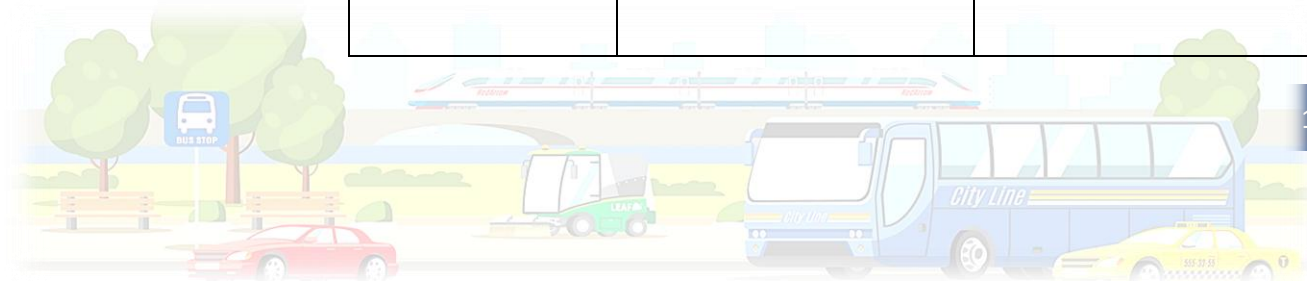
	dalam trayek wajib untuk singgah di Terminal yang sudah ditentukan.	
	Bahwa berdasarkan Pasal 126 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang bagian perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, melarang pengemudi kendaraan bermotor umum angkutan orang untuk: a. Memberhentikan kendaraan selain di tempat yang ditentukan;	



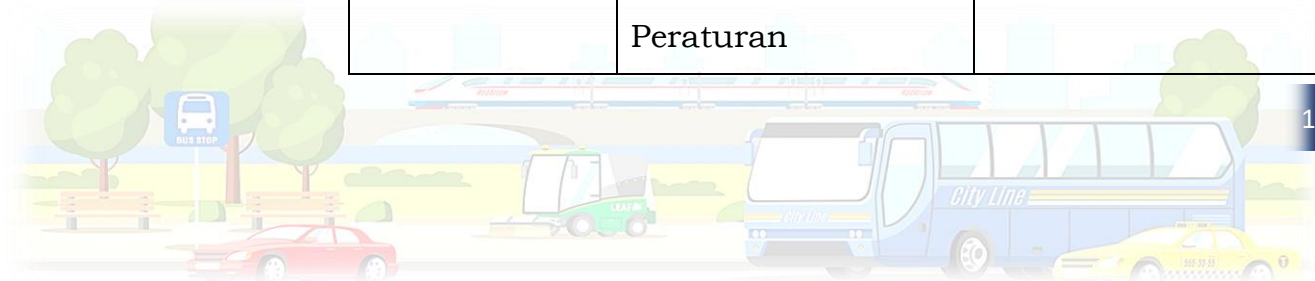
	b. Mengetem selain ditempat yang ditentukan; c. Menurunkan Penumpang selain di tempat pemberhentia n dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak; dan/atau d. Melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam trayek yang telah disetujui dalam Perizinan Berusaha.	
Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor Umum		
Pasal 111 Perizinan	Bahwa sejak berlakunya Undang- Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan	Berkenaan dengan perizinan dilakukan perubahan.



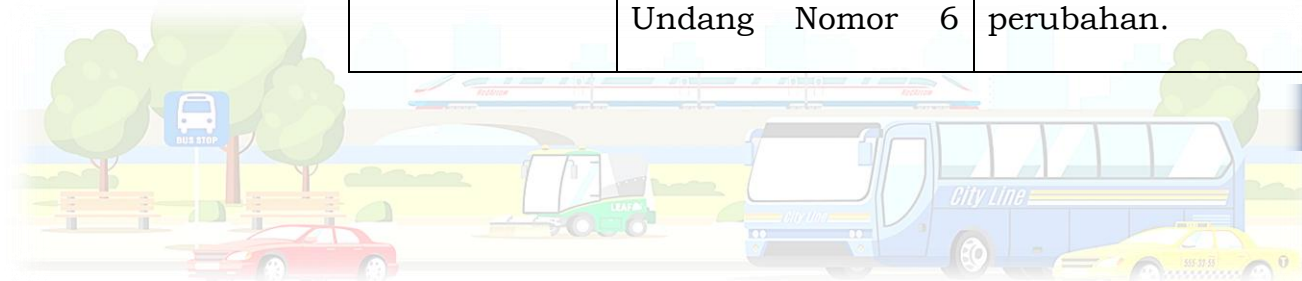
	Peraturan Pemerintah Pengganti Undang- Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang, nomenklatur perizinan telah berubah menjadi Perizinan Berusaha.	
Perizinan Angkutan		
Pasal 114 s.d. Pasal 121	Bahwa sejak berlakunya Undang- Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang- Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang, nomenklatur perizinan telah berubah menjadi Perizinan Berusaha.	Berkenaan dengan perizinan dilakukan perubahan.



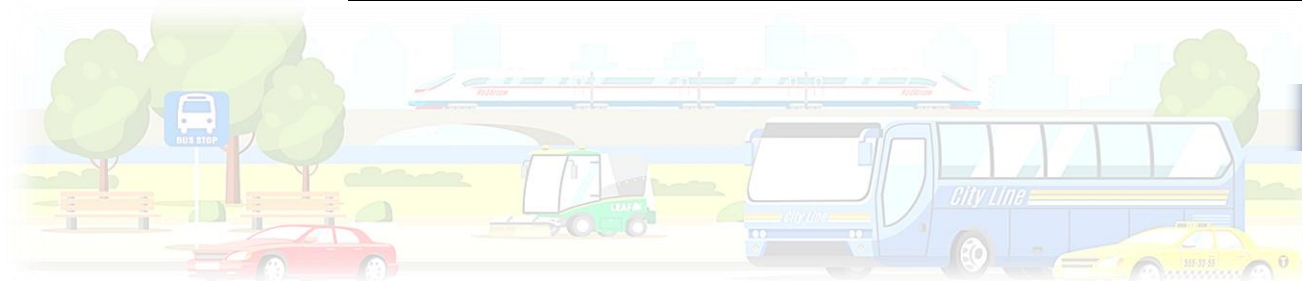
Angkutan Multimoda		
Pasal 123	Bahwa berdasarkan Pasal 165 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang bagian perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada pokoknya menyatakan pelayanan angkutan multimoda harus memenuhi Perizinan Berusaha.	Berkenaan dengan perizinan dilakukan perubahan.
Perkeretaapian		
Pasal 137 s.d. 142	Bahwa berdasarkan Pasal 24 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan	Berkenaan dengan perizinan dilakukan perubahan (menambahkan norma).



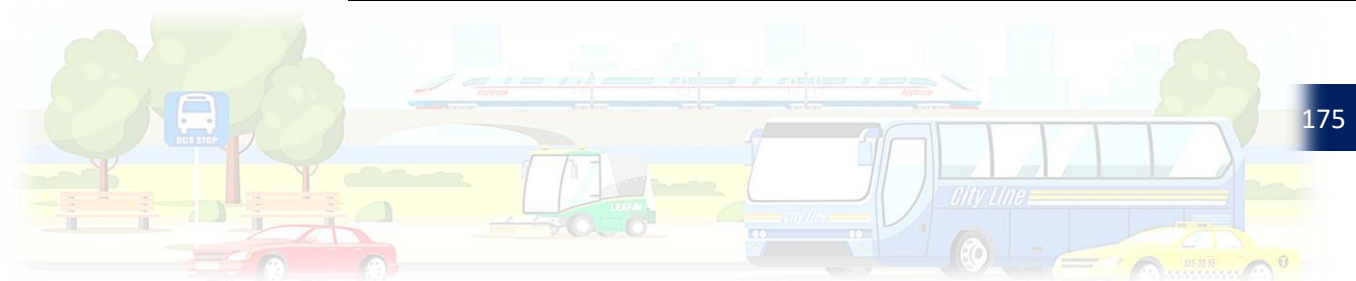
	Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang bagian perubahan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, pada pokoknya menyatakan bahwa penerbitan Perizinan Berusaha untuk Perkeretaapian di wilayah Kabupaten wajib mendapatkan mendapatkan rekomendasi dari Pemerintah Provinsi dan persetujuan Pemerintah Pusat. Lebih lanjut, terdapat perubahan nomenklatur perizinan menjadi Perizinan Berusaha	
Angkutan Perairan (Sungai, Danau, dan Penyebrangan)		
Pasal 143	Bahwa sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 6	Berkenaan dengan perizinan dilakukan perubahan.



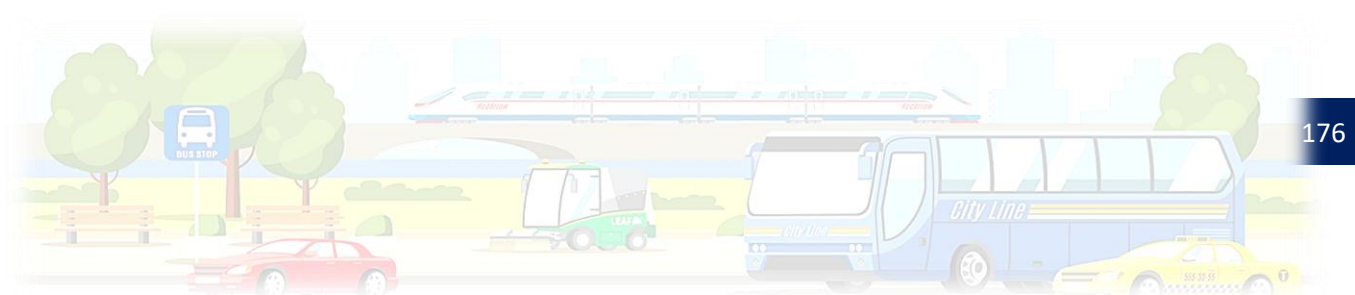
	Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang, nomenklatur perizinan telah berubah menjadi Perizinan Berusaha.	
Perhubungan Udara		
Pasal 144 Perizinan	Bahwa sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang, nomenklatur Izin Mendirikan Bangunan (IMB) telah berubah menjadi Persetujuan	Berkenaan dengan perizinan dilakukan perubahan



	Bangunan Gedung (PBG).	
	Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, sebagaimana telah diubah dengan	Dilakukan penambahan pengaturan mengenai pengembangan layanan transportasi
	Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang <i>jo.</i> Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang	Dilakukan penambahan pengaturan mengenai pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (Transit Oriented Development)
	Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah	Dilakukan penambahan pengaturan mengenai kerjasama, kemitraan, dan partisipasi masyarakat



	Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang	Dilakukan penambahan pengaturan mengenai sistem informasi perhubungan
		Dilakukan penambahan pengaturan mengenai pembinaan, pengawasan, dan pengendalian
		Dilakukan penambahan pengaturan mengenai larangan dan sanksi.



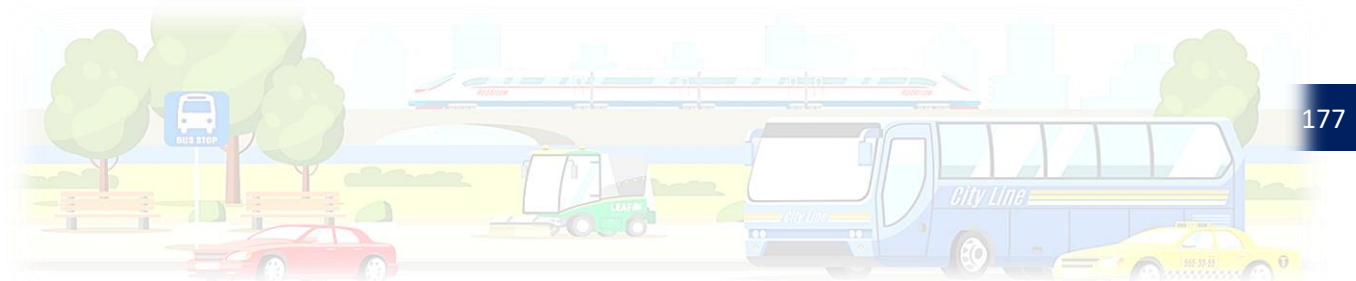
BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian pada BAB sebelumnya, maka dapat disimpulkan antara lain sebagai berikut:

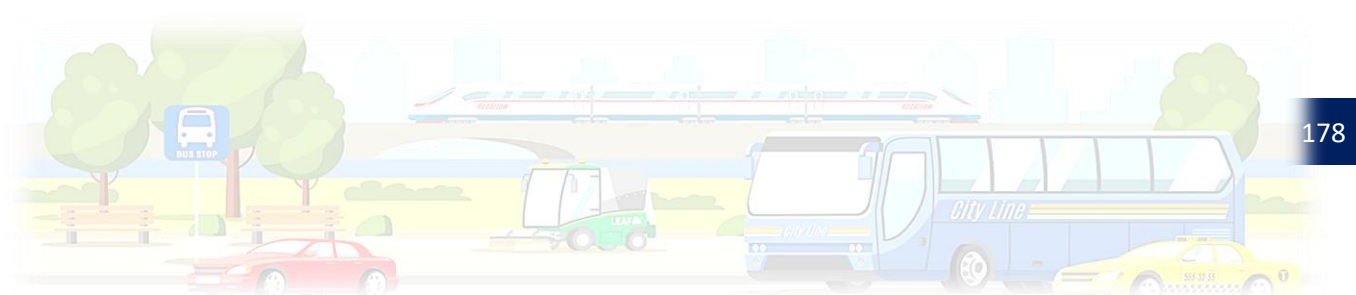
1. Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan disusun dengan mengacu pada amanat peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi terkait penyelenggaraan perhubungan. Di samping itu, berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Pemerintah Daerah juga diberikan kewenangan untuk menyelenggarakan urusan perhubungan di wilayah kabupaten.
2. Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan merupakan bagian dari urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Meskipun demikian, regulasi ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan kepada masyarakat, menjamin kelancaran, ketertiban, dan keselamatan lalu lintas orang dan barang di wilayah Kabupaten Bandung Barat, mendorong kesejahteraan masyarakat khususnya di daerah-daerah agar dapat melakukan mobilisasi secara lebih optimal dengan mempertimbangkan prinsip pembanguann berkelanjutan.



B. Rekomendasi

Berdasarkan uraian pembahasan pada BAB sebelumnya dan kesimpulan di atas, maka dapat direkomendasikan antara lain sebagai berikut:

1. Diharapkan pembahasan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini dapat berlangsung secara efektif dan efisien untuk kemudian dilakukan penetapan dan pengundangan, sehingga tidak menghambat jalannya penyelenggaraan pemerintahan daerah maupun aktivitas masyarakat di sektor perhubungan.
2. Diharapkan Pemerintah Daerah pun perlu menyiapkan langkah sosialisasi yang efektif serta mekanisme pengawasan dan evaluasi yang berkelanjutan, agar pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Perhubungan dapat berjalan optimal dan memberikan dampak nyata bagi peningkatan kualitas penyelenggaraan perhubungan di wilayah Kabupaten Bandung Barat.



DAFTAR PUSTAKA

- Agus Dwiyanto, *Mewujudkan Good Governace Melayani Publik*, UGM Press, Yogyakarta, n.d.
- Amarudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT.Raja Grafindo Prasada, Jakarta, 2010.
- Badan Perencanaan Pembangunan, *Penelitian, dan Pengembangan Daerah, Profil Kabupaten Bandung Barat*, 2018.
- Bagir Manan, *Dasar-dasar Perundang-undangan Indonesia*, Jakarta, IN-HILL-Co., 1992.
- Bangun, Payung, *Sistem Sosial Budaya Indonesia*, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UKI, Jakarta, 1998.
- Bintarto, R, *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya*, Ghalia Indonesia: Jakarta, 1984.
- Daud Silalahi, *Pembangunan Berkelanjutan Dalam Pengelolaan Sumberdaya Alam Yang Berbasis Pembangunan Sosial Dan Ekonomi*, Makalah Disampaikan Pada: Seminar Pembangunan Hukum Nasional VIII, Badan Pembinaan Hukum Nasional. Departemen Kehakiman Dan Hak Asasi Manusia RI, Denpasar, 2003.
- Esmi Warasih P, *Fungsi Cita Hukum dalam Penyusunan Peraturan Perundangan yang Demokratis, dalam Arena Hukum*, Majalah Hukum FH Unibraw No.15 Tahun 4, November 2001.
- F.C. Susila Adiyanta, "Hukum Dan Studi Penelitian Empiris: Penggunaan Metode Survey Sebagai Instrumen Penelitian Hukum Empiris," *Administrative Law and Governance Journal* 2, No. 4, 2019.
- Hanitijo S., R, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990.
- Inu Kencana Syafie, *Ilmu Administrasi Publik*, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 1999.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Ketiga, 2001.
- Kusnandar, Erwin, *Pengkinian Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997*, Pusat Litbang dan Jembatan, Bandung, 2009.
- Kusnu Goesniadhie, *Harmonisasi Sistem Hukum, Mewujudkan Tata Pemerintahan Yang Baik*, A3, Malang, 2010.

- Lili Rasjidi. *Filsafat Hukum Mazhab dan Refleksinya*. Bandung: Remaja Karya, 1989.
- Mahfud MD. *Hukum, Moral dan Politik*, Stadium Generale Matrikulasi Program Doktor Bidang Ilmu Hukum di Universitas Diponegoro, Semarang, 23 Agustus 2008.
- Marco Keiner, *History, Definition(s) and Models of "Sustainable Development*, ICSU, 2015. Review of Targets for the Sustainable Development Goals, 2001.
- Maria Farida Indrati, S., *Ilmu Perundang-undangan, Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan*, Kanisius, Jakarta, 2004.
- Miro, F., *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*, Erlangga, Jakarta, 2005.
- Morlok, Edward K., *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta, 1998.
- Nasution, M. N, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2008.
- Nurlita Pertiwi, *Implementasi Sustainable Development di Indonesia*, Pustaka Ramadhan, Bandung, 2017.
- Pandji Setijo, *Pendidikan Pancasila Perspektif Perjuangan Bangsa*, Jakarta: Grasindo, 2010.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2019.
- Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Bandung Barat 2018-2023.
- Rahadian, *Strategi Pembangunan Berkelanjutan*, Prosiding Seminar STIAMI, III (01), 2016.
- Ratminto dan Atik Septi, *Manajemen Pelayanan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2006.
- Rogers, et. All., *An Introduction to Sustainable Development*, Published by Glen Educational Foundation, Inc. Earthscan. UK, USA, 2008.
- Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum Dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1988.
- Salim, *Konsep Pembangunan Berkelanjutan*, Jakarta, 1990.
- Seidman dan Abeyserkere, *Penyusunan Rancangan Undang-Undang Dalam Perubahan Masyarakat Yang Demokratis: Sebuah Panduan Untuk Pembuat Rancangan Undang-Undang*, Elips, 2001.



- Sinambela, *Reformasi Pelayanan Publik Teori, Kebijakan, Implementasi*, Bumi Aksara, Jakarta, 2011.
- Soejachmoen, K., *Keselamatan Pejalan Kaki Dan Transportasi*, 2004.
- Soemargono, Veen V.D dan Struyk H.J, Jembatan, Jakarta, 1995.
- Soerjono Soekanto, Penelitian Hukum Normatif “Suatu Tinjauan Singkat”, Rajawali Pers, Jakarta, 1985.
- Stephan Haggard, et.all., *The Rule of Law and Economic Development*, Review in Advance, Desember, 2007.
- Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum (Sebuah Pengantar)*, Liberty, Yogyakarta, 1997.
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta, 2009.
- Warpani P. Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung. 2000.
- Warpani, Suwardjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Penerbit ITB: Bandung, 1990.

