

SKRIPSI

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN LAJUR KHUSUS PADA
PENGUNAAN SEPEDA DI KOTA MAKASSAR**

***Effectiveness of Implementing Special Lanes for Bicycle
Use in Makassar City***

Disusun dan diajukan oleh

RISNANDA RAMADHANI PERTIWI SAENAL SIBULO

B021191019



PROGRAM STUDI HUKUM ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2023

HALAMAN JUDUL

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN LAJUR KHUSUS PADA
PENGUNAAN SEPEDA DI KOTA MAKASSAR**

OLEH

RISNANDA RAMADHANI PERTIWI SAENAL SIBULO

B021191019

SKRIPSI

Sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana pada
Program Studi Hukum Administrasi Negara

PROGRAM STUDI HUKUM ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2023

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

EFEKTIVITAS PELAKSANAAN LAJUR KHUSUS PADA PENGUNAAN SEPEDA DI KOTA MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh:

RISNANDA RAMADHANI PERTIWI SAENAL SIBULO
B021191019

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian Skripsi yang dibentuk
dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana
Studi Hukum Administrasi Negara
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada Hari Senin, tanggal 6 November 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping



Prof. Dr. Abdul Razak, S.H., M.H.
NIP. 19571029 198303 1 002



Ariani Arifin, S.H., M.H.
NIP. 19830605 200604 2 003

Ketua Program Studi Sarjana Hukum Administrasi Negara



Dr. Hijrah Adhyanti Mirzana, S.H., M.H.
NIP. 19790326 200812 2 002

PERSETUJUAN PEMBIMBING

PERSETUJUAN PEMBIMBING

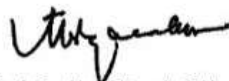
Diterangkan bahwa Skripsi mahasiswa :

N a m a : Risnanda Ramadhani Pertiwi Saenal Sibulo
Nomor Induk Mahasiswa : B021191019
Program Studi : Sarjana Hukum Administrasi Negara
Judul : Efektivitas Pelaksanaan Lajur Khusus Pada Penggunaan Sepeda di Kota Makassar

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan pada ujian Skripsi.

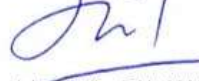
Makassar, 30 Oktober 2023

Pembimbing Utama



Prof. Dr. Abdul Razak ,S.H., M.H.
NIP. 19571029 198303 1 002

Pembimbing Pendamping



Ariani Arifin ,S.H., M.H.
NIP. 19830605 200604 2 003

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS HASANUDDIN

FAKULTAS HUKUM

Jln. Perintis Kemerdekaan KM.10 Kota Makassar 90245, Propinsi Sulawesi Selatan
Telp : (0411) 587219, 546686, Website: <https://lawfaculty.unhas.ac.id>

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama	: Risnanda Ramadhani Pertiwi Saenal Sibulo
N I M	: B021191019
Program Studi	: Hukum Administrasi Negara
Judul Skripsi	: Efektivitas Pelaksanaan Lajur Khusus Pada Penggunaan Sepeda di Kota Makassar

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, November 2023



Prof. Dr. Hamzah Halim, SH., M.H., M.A.P.
NIP. 19737231 199903 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Risnanda Ramadhani Pertiwi Saenal Sibulo
NIM : B021191019
Program Studi : Hukum Administrasi Negara
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa penulisan skripsi yang berjudul Efektivitas Pelaksanaan Lajur Khusus Pada Penggunaan Sepeda di Kota Makassar adalah karya saya sendiri dan tidak melanggar hak cipta pihak lain. Apabila di kemudian hari karya saya ini terbukti bahwa sebagian atau keseluruhannya adalah hasil karya orang lain yang saya pergunakan dengan cara melanggar hak cipta pihak lain, maka saya bersedia menerima sanksi.

Makassar, 10 September 2023

Yang Menyatakan

A yellow rectangular stamp with the text "METERAL TEMPEL" and a small emblem. Overlaid on the stamp is a handwritten signature in black ink.

Risnanda Ramadhani Pertiwi Saenal Sibulo

ABSTRAK

RISNANDA RAMADHANI PERTIWI SAENAL SIBULO (B021191019) dengan Judul **“Efektivitas Pelaksanaan Lajur Khusus Pada Penggunaan Sepeda di Kota Makassar”**. (Di bawah bimbingan **Prof. Dr. Abdul Razak, S.H., M.H.** sebagai Pembimbing I dan **Ariani Arifin, S.H., M.H.** sebagai Pembimbing II).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan lajur khusus pada penggunaan sepeda di Kota Makassar dan untuk mengetahui faktor penghambat penerapan lajur khusus di Kota Makassar.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris, dengan teknik pengumpulan data melalui penelitian lapangan dan kepustakaan. Data dilengkapi dengan data primer dan data sekunder yakni data kepustakaan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Penelitian dilakukan di Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar dan Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.

Adapun hasil penelitian ini yaitu pertama, pemerintah Kota Makassar belum mengadakan lajur khusus sebagaimana yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan, adapun lajur khusus yang dibuat di Kota Makassar disediakan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Kedua, faktor penghambat penerapan lajur khusus di Kota Makassar yaitu antara lain; faktor hukum yakni belum adanya peraturan daerah Kota Makassar yang mengatur secara khusus tentang lajur khusus, faktor sarana dan prasarana yakni kondisi geometrik jalan dan tingkat rawannya potensi kecelakaan lalu lintas, dan faktor masyarakat yakni kurangnya kesadaran dari masyarakat.

Kata Kunci: Efektivitas, Lajur Khusus, Sepeda

ABSTRACT

RISNANDA RAMADHANI PERTIWI SAENAL SIBULO (B021191019)
with the title "Effectiveness of Implementing Special Lanes for Bicycle Use in Makassar City". (Under the guidance of Prof. Dr. Abdul Razak, S.H., M.H. as Supervisor I and Ariani Arifin, S.H., M.H. as Supervisor II).

This research aims to determine the implementation of special lanes for bicycle use in Makassar City and to determine the factors inhibiting the implementation of special lanes in Makassar City.

This research uses empirical legal research methods, with data collection techniques through field research and literature. The data is equipped with primary data and secondary data, namely legal literature data consisting of primary legal materials and secondary legal materials. The research was conducted at the Makassar City Transportation Service Office and the South Sulawesi Provincial Transportation Service Office.

The results of this research are first, the Makassar City government has not provided a special lane as stated in the Minister of Transportation Regulation PM 59 of 2020 concerning Cyclist Safety on the Road, while the special lane created in Makassar City is provided by the South Sulawesi Provincial Transportation Service. Second, the factors inhibiting the implementation of special lanes in Makassar City include, among others; legal factors, namely the absence of Makassar City regional regulations that specifically regulate special lanes, facilities and infrastructure factors, namely the geometric conditions of the roads and the level of potential traffic accidents, and community factors, namely the lack of awareness from the public.

Keywords: Effectiveness, Special Lane, Bicycle

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirahim

Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatu

Puji syukur kita panjatkan kehadirat Allah SWT. atas rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Efektivitas Pelaksanaan Lajur Khusus Pada Penggunaan Sepeda Di Kota Makassar” sebagai syarat guna memperoleh gelar program sarjana strata satu di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Salah satu kebahagiaan dan kebanggaan bagi penulis karena mampu menyelesaikan tugas akhir ini. Namun, semua itu adalah hasil bantuan, arahan dan doa dari beberapa pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah turut serta membantu dan meluangkan waktunya untuk menemani penulis hingga bisa menyelesaikan tugas akhir ini.

Dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada kedua orang tua penulis, Ayahanda tercinta **Saenal Sibulo** dan Ibunda tercinta **Rosmiyanti** atas segala doa, dukungan, cinta dan kasihnya yang tiada henti kepada penulis, sehingga penulis dapat sampai pada titik ini. Jika kehidupan selanjutnya benar-benar ada, saya berharap agar mereka tetap menjadi orang tua saya dan saya tetap menjadi anaknya. Begitu pula dengan kakak kandung penulis,

Muh. Kukuh Negarawan, Muh. Teguh Surya Bangsa, dan adik penulis
Dan Bangkit Nusantara.

Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Bapak **Prof. Dr. Abdul Razak, S.H., M.H.** selaku Pembimbing Utama dan Ibu **Ariani Arifin, S.H., M.H.** selaku Pembimbing Pendamping. Begitu pula dengan Ibu **Dr. Andi Bau Inggit AR., S.H., M.H** dan Ibu **Eka Merdekawati Djafar, S.H., M.H.** selaku Dewan Penguji yang telah memberikan masukan dan saran kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.

Penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak **Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc.** selaku Rektor Universitas Hasanuddin.
2. Bapak **Prof. Dr. Hamzah Halim, S.H., M.H., M.A.P** selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Bapak **Prof. Dr. Maskun, S.H., LL.M.** selaku Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kemahasiswaan, Ibu **Prof. Dr. Iin Kartika Sakharina, S.H., M.A.** selaku Wakil Dekan Bidang Perencanaan, Sumber Daya, dan Alumni, dan Ibu **Dr. Ratnawati, S.H., M.H.** selaku Wakil Dekan Bidang Kemitraan Aset, Riset, dan Inovasi.
3. Kepada Ketua Program Studi Sarjana Hukum Administrasi Negara Ibu **Dr. Hijrah Adhyanti Mirzana, S.H., M.H.**

4. Kepada Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin serta seluruh Civitas Akademik.
5. Kepada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, Dinas Perhubungan Kota Makassar beserta jajarannya.
6. Kepada keluarga besar Alm. Naheria dan Alm. Sibulo serta keluarga besar St. Norma dan Alm. Zamzam.
7. Kepada saudara seperjuangan penulis sejak mahasiswa baru,, Assalsa, Ayu, Tiara dan Vio yang selalu membersamai dan menemani hari-hari penulis selama perkuliahan.
8. Kepada sahabat penulis sejak sekolah dasar, Michelle dan Aulia,, serta sahabat penulis sejak sekolah menengah pertama, Daisy dan Feby.
9. Kepada sahabat seperjuangan penulis sejak sekolah menengah atas, Auliyah, Batari, Cindy, Mufli, Kak Tito, Kak Dani, Kak Afiqa, Kak Saprol, Kak Ichnul.
10. Kepada kawan seperjuangan Adagium 2019 dan kawan seperjuangan Prodi Hukum Administrasi Negara.
11. Kepada saudara seperjuangan Formahan FH-UH yakni Bayu, Nahda, Nita, Fandy, Erik, Agung, Farhan, Ihsan, Fanni, Maya, Risti, Pandi, serta teman-teman, kakak-kakak dan adik-adik yang tidak sempat saya sebutkan.
12. Kepada saudara seperjuangan Garda Tipikor terkhusus Loyalitas 14 yakni Dhohir, Andin, Afiqa, Alma, Maman, Dayat, Fiqhi, Jundi,

Andrew, Roslina, Agung, Dewa, serta teman-teman, kakak-kakak dan adik-adik yang tidak sempat saya sebutkan.

13. Kepada saudara-saudari KKN Gelombang 108 Desa Pattaneteang, Riskha, Manni, Birgitta, Stevy, Ryan dan Kak Akbar.

14. Kepada Rina Melani, yang selalu mendampingi penulis selama pengerjaan skripsi ini.

15. Terakhir, kepada Bhisma Iman Syahwa, yang selalu mendengar keluh kesah penulis serta tiada hentinya memberikan dukungan dan doa.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak sepenuhnya sempurna, tetapi penulis berharap agar kiranya semoga apa yang telah ditulis bisa memberikan manfaat dan menambah pengetahuan baru untuk semua pihak yang membaca skripsi ini.

Wassalamualaikum Warohmatullahi Wabarokatuh

Makassar, 10 September 2023

Penulis,



Risnanda Ramadhani Pertiwi Saenal Sibulo

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
D. Kegunaan Penelitian	6
E. Keaslian Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
A. Teori Efektivitas Hukum	9
1. Pengertian Efektivitas Hukum	9
2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Hukum	10
B. Teori Akibat Hukum	15
C. Tinjauan tentang Sanksi	18
1. Pengertian Sanksi Hukum	18
2. Sanksi Administrasi	18

D. Dasar Hukum Pelaksanaan Lajur Khusus	25
E. Lajur Khusus	28
BAB III METODE PENELITIAN.....	33
A. Tipe Penelitian.....	33
B. Lokasi Penelitian	33
C. Populasi dan Sampel Penelitian.....	33
D. Jenis dan Sumber Data	34
E. Teknik Pengumpulan Data	36
F. Analisis Data	37
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	38
A. Efektivitas Pelaksanaan Lajur Khusus pada Penggunaan Sepeda di Kota Makassar	38
B. Faktor Penghambat Penerapan Lajur Khusus di Kota Makassar ..	50
BAB V PENUTUP.....	54
A. Kesimpulan.....	54
B. Saran.....	55
DAFTAR PUSTAKA.....	56
LAMPIRAN	59

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi mengacu pada perpindahan orang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain dengan menggunakan kendaraan yang dioperasikan oleh manusia atau mesin.¹ Manusia menggunakan transportasi untuk memudahkan mereka menjalani kehidupan sehari-hari. Darat, laut, dan udara adalah tiga moda transportasi. Kendaraan bermotor dan mobil merupakan salah satu jenis transportasi yang sering digunakan. Sebagian masyarakat juga menggunakan kendaraan tidak bermotor seperti sepeda. Bersepeda merupakan salah satu solusi efektif untuk menghindari penggunaan transportasi umum yang padat, meningkatkan kebugaran tubuh dan merupakan moda transportasi yang ramah lingkungan.²

Gaya hidup bersepeda harus dipertahankan agar tidak menjadi tren yang semakin lama meredup. Perlu dibangun infrastruktur untuk mendukung fasilitas yang dapat membuat pesepeda terasa aman dan nyaman. Jalur sepeda adalah ruas jalan yang diperuntukkan hanya untuk bersepeda dan alat transportasi tidak bermotor lainnya yang dipisahkan dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan pengendara sepeda dan sekaligus meningkatkan kecepatan berlalu lintas bagi para pengguna sepeda. Selain itu, penggunaan sepeda perlu

¹ Kamus Besar Bahasa Indonesia

² *Ibid.*

didorong karena menghemat energi dan tidak mengeluarkan polusi udara yang signifikan.³

Di Indonesia, fasilitas pesepeda merupakan bagian dari perlengkapan jalan raya. Baik Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maupun Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan memuat ketentuan yang berkaitan dengan kewajiban menyediakan fasilitas berupa lajur atau jalur sepeda. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur fasilitas sepeda memperkuat ketentuan Undang-Undang ini.⁴

Masih ditemuinya pengguna sepeda yang melintas di jalan raya membuat pemerintah menyediakan lajur khusus bagi pengguna sepeda yang diatur dalam Pasal 45 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

- “(1) Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:
 - a. trotoar;
 - b. lajur sepeda;
 - c. tempat penyeberangan Pejalan Kaki;
 - d. Halte; dan/atau
 - e. fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.
- (2) Penyediaan fasilitas pendukung sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh:
 - a. Pemerintah untuk jalan nasional;
 - b. pemerintah provinsi untuk jalan provinsi;
 - c. pemerintah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa;
 - d. pemerintah kota untuk jalan kota; dan
 - e. badan usaha jalan tol untuk jalan tol.”

³ *Ibid.*

⁴ Pasal 54 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lajur khusus bagi pengguna sepeda terletak di sebelah kiri bahu jalan. Biasanya terdapat gambar sepeda. Ini berfungsi sebagai rute bagi pengendara sepeda yang ingin memacu sepedanya di jalan raya.⁵

Pengguna sepeda juga mendapat perlindungan yang tercantum di dalam Pasal 62 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu:

- “(1) Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda.
- (2) Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan; keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.”

Jumlah pengendara sepeda di jalan raya tidak sebanyak pengguna mobil atau motor. Meski demikian, pemerintah harus tetap memastikan para pesepeda merasa aman dan nyaman selama berada di jalan raya. Selain itu, telah diamanatkan dalam Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa:

“setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pengguna sepeda.”

Peraturan ini diharapkan dapat melindungi hak pesepeda untuk menggunakan fasilitas yang sama dengan pengguna jalan lainnya saat berada di jalan raya.⁶

⁵ Ina Puji Hastuti, 2019, *Pemenuhan Hak Pesepeda di Jalan Raya sebagai Upaya Perlindungan Hak Atas Rasa Aman*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, hlm.2.

⁶ *Ibid*, hlm.3.

Mengingat masih banyak kendaraan bermotor yang menggunakan lajur khusus sepeda, maka sudah sepantasnya penertiban sanksi juga diperketat. Pasal 284 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur tentang hukuman bagi pengemudi kendaraan bermotor:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,- (lima ratus ribu rupiah).”

Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan sebagai respon atas meningkatnya pengguna sepeda. Peraturan ini dikeluarkan dengan maksud untuk menjaga keselamatan pengguna sepeda dan membina tertib lalu lintas.⁷

Lebih lanjut, pemerintah Kota Makassar telah menyediakan lajur khusus bagi pesepeda yang terletak di sebelah kiri jalan raya. Lajur khusus tersebut telah didukung dengan jalan raya yang dicat berwarna hijau bertuliskan sepeda. Namun, pesepeda di Kota Makassar terus mengalami banyak kendala.

Jumlah fasilitas pendukung seperti lajur khusus masih sangat minim. Fasilitas yang diberikan tersebut terkadang digunakan bukan oleh pengguna sepeda itu sendiri melainkan oleh pengguna kendaraan bermotor karena kondisi jalanan yang padat atau sebagai jalur alternatif

⁷ *Ibid.*

saat terjadi kemacetan. PKL yang berjualan, kendaraan yang parkir di jalur sepeda, serta kurangnya rambu informasi seputar lajur sepeda. Akibatnya, berkendara akan menjadi tidak nyaman dan lebih parah lagi akan berujung pada peningkatan kecelakaan lalu lintas.

Selain itu juga kurangnya pembatas jalan yang tegas memisahkan antara lajur khusus dengan lajur kendaraan bermotor. Lajur khusus yang sudah dibangun di Kota Makassar ini jelas tidak akan efektif jika masih banyak kendala dalam pelaksanaannya.

Atas permasalahan tersebut, penulis tertarik untuk melakukan pengkajian dan penelitian yang mendalam dengan judul **Efektivitas Pelaksanaan Lajur Khusus Pada Penggunaan Sepeda di Kota Makassar.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan di atas, maka rumusan masalah yang menjadi fokus pembahasan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana efektivitas pelaksanaan lajur khusus pada penggunaan sepeda di Kota Makassar ?
2. Apa faktor yang menghambat penerapan lajur khusus di Kota Makassar ?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini, yaitu:

1. Untuk mengetahui efektivitas pelaksanaan lajur khusus pada penggunaan sepeda di Kota Makassar.

2. Untuk mengetahui faktor penghambat penerapan lajur khusus di Kota Makassar.

D. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan/manfaat yang hendak dicapai dalam penelitian ini, yaitu:

1. Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat membantu pertumbuhan Administrasi Negara dan menjadi sumber pembelajaran dan pemahaman, khususnya yang berkaitan dengan lajur khusus di Kota Makassar.
2. Kegunaan praktis penelitian ini sebagai pemenuhan syarat penyelesaian studi pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar.

E. Keaslian Penelitian

Pada dasarnya dalam melakukan penelitian hukum harus memuat beberapa hal baru baik dari segi substansi maupun kajian penelitian sebelumnya yang memiliki kesamaan atau relevansi dengan topik penelitian yang akan dilakukan. Dengan demikian, calon peneliti dapat menjelaskan dan menekankan perbedaan antara penelitian yang akan dilakukan oleh calon peneliti dengan beberapa hasil penelitian sebelumnya yang memiliki kesamaan dari segi topik pembahasan yang akan dilakukan agar tidak terjadi duplikasi penelitian. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh:

1. Skripsi oleh Angel Monica Sharen, Mahasiswa S1 Program Studi Hukum Administrasi Negara, Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin Makassar dengan judul “Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penyediaan Jalur Sepeda di Kota Makassar” tahun 2021. Hasil penelitian yang didapatkan yaitu pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penyediaan Jalur Sepeda di Kota Makassar belum terlaksana sebagaimana yang diamanahkan dalam peraturan tersebut serta beberapa faktor yang menjadi penghambat belum tersedianya jalur sepeda.
2. Skripsi oleh Radhite Haryasakti Aji, Mahasiswa S1 Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta dengan judul “Implementasi Peraturan Walikota Nomor 25 Tahun 2010 terhadap Penerapan Jalur Khusus Sepeda di Kota Yogyakarta” pada tahun 2018. Hasil penelitian yang didapatkan yaitu Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta melakukan pemasangan rambu lalu lintas dan marka jalur khusus sepeda serta mengadakan sosialisasi sebagai bentuk implementasi dari Peraturan Walikota.

Berdasarkan pemaparan hasil penelitian di atas, dapat disimpulkan bahwa penelitian yang dilakukan oleh Angel Monica Sharen dan Radhite Haryasakti Aji berbeda dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis. Penelitian yang akan dilakukan penulis terkait dengan efektivitas pelaksanaan lajur khusus dan faktor penghambat penerapan lajur khusus di Kota Makassar.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Teori Efektivitas Hukum

1. Pengertian Efektivitas Hukum

Efektivitas berasal dari kata efektif, yang dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) berarti mempunyai pengaruh, akibat, membuahkan hasil, atau efektif. Menurut Achmad Ali, untuk mengetahui sejauh mana efektivitas hukum, terlebih dahulu kita harus dapat menilai sejauh mana persyaratannya diikuti atau diabaikan. Achmad Ali menambahkan, secara umum faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas suatu peraturan perundang-undangan adalah pelaksanaan yang profesional dan peran, wewenang, dan fungsi para penegak hukum baik dalam menjabarkan tanggung jawab yang dibebankan kepadanya maupun dalam menegakkan hukum tersebut,⁸ dengan kata lain efektivitas hukum adalah kesesuaian antara apa yang diatur dalam undang-undang dengan pelaksanaannya.

Menurut Soerjono Soekanto, suatu undang-undang dikatakan efektif jika memiliki akibat hukum yang menguntungkan dan mencapai tujuannya untuk mengubah perilaku illegal menjadi perilaku legal.⁹ Namun dalam pelaksanaannya ditemukan banyak pelanggaran atau pelaksanaannya tidak mengikuti pedoman yang telah ditetapkan dalam suatu peraturan.

⁸ Achmad Ali, 2010, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan*, Jakarta:Kencana, hlm.375.

⁹ Nur Fitryani Siregar, 2018, *Efektivitas Hukum*, Al-Razi, Volume 18 Nomor 2, Sekolah Tinggi Agama Islam Barumon Raya, hlm.6.

Dari fenomena tersebut kemudian mengakibatkan aturan-aturan tidak berlaku efektif.

Jika suatu peraturan masih rancu atau tidak jelas penerapannya, maka dikatakan tidak efektif.¹⁰ Cara penegakan hukum atau otoritas lain yang tidak konsisten dalam menegakkan peraturan ini juga dapat menjadi faktor penyebabnya. Kurangnya dukungan atau keterlibatan masyarakat dalam menegakkan ketentuan peraturan juga dapat berkontribusi pada faktor lain, menyebabkan implementasi peraturan menjadi tidak efektif. Apabila penerapan aturan tersebut berjalan dengan lancar dan memenuhi kebutuhan masyarakat, maka aturan tersebut dapat dikatakan efektif. Ada teori efektivitas hukum yang menyelidiki masalah ini untuk mengukur efektivitas peraturan tersebut.

2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Hukum

Terdapat 5 (lima) faktor yang menentukan berhasil atau tidaknya suatu undang-undang¹¹

1. Faktor hukum itu sendiri (undang-undang);

Sebagai tujuan penciptaan hukum, tujuan hukum adalah untuk memberikan kepastian, kemanfaatan, dan keadilan. Agar suatu hukum dapat diterima dan diterapkan dengan baik, maka harus diciptakan sesuai dengan nilai, cita-cita, atau tujuan yang ada dalam masyarakat.

¹⁰ *Ibid*, hlm.7.

¹¹ Soerjono Soekanto, 2014, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta:Rajawali Pers, hlm.8.

Agar hukum dapat memberikan dampak positif, ia harus mematuhi sejumlah prinsip. Nilai tersebut terdiri dari:

1. Peraturan perundang-undangan tidak berlaku surut. Dengan kata lain, undang-undang hanya dapat digunakan untuk mengatasi situasi yang disebutkan dalam peraturan dan muncul setelah peraturan tersebut berlaku efektif.
2. Otoritas yang lebih tinggi memiliki kekuasaan untuk membuat undang-undang yang lebih tinggi.
3. Hukum yang lebih khusus lebih diutamakan daripada hukum yang lebih umum. Artinya, meskipun untuk peristiwa-peristiwa hukum tersebut dapat diterapkan undang-undang yang menyebutkan peristiwa yang lebih luas atau lebih umum yang mencakup peristiwa khusus tersebut, tetapi peristiwa khusus tersebut harus dilaksanakan sesuai dengan undang-undang yang menyebutkan peristiwa tersebut.
4. Undang-undang yang belakangan membatalkan yang sebelumnya. Artinya, jika undang-undang baru berlaku, undang-undang sebelumnya yang mengatur masalah tertentu menjadi tidak berlaku. Namun maksud dan maknanya berbeda atau bertentangan dengan peraturan perundang-undangan sebelumnya.
5. Undang-undang tidak dapat diganggu gugat.

6. Melalui perbaikan atau pembaharuan, peraturan perundang-undangan dapat membantu masyarakat dan anggotanya mencapai kesejahteraan materil dan spiritual. Yaitu, mencegah pembuat undang-undang bertindak sewenang-wenang atau agar undang-undang tersebut tidak menjadi benda mati.

2. Faktor penegak hukum,

Penegak hukum adalah orang yang membuat dan menegakkan hukum. Peran penegak hukum dalam penegakan hukum menjadi penting. Aparat penegak hukum harus memiliki keahlian khusus yang sesuai dengan aspirasi masyarakat agar dapat menjadi panutan. Selain mampu melakukan atau memainkan peran yang dapat diterima oleh masyarakat, mereka juga harus mampu berkomunikasi dan memahami sasarannya.¹²

3. Faktor sarana dan prasarana penegakan hukum;

Masalah teknis yang mendukung pelaksanaan undang-undang menjadi krusial dalam implementasinya. Jika dalam penerapannya tidak dapat difasilitasi dengan baik maka penerapan hukum tidak akan dapat berjalan dengan baik.¹³

Agar efektif secara hukum, fasilitas dan kemudahan penegakan hukum dirancang untuk mempermudah pekerjaan. Komponen infrastruktur dan fasilitas tertentu harus memenuhi tolok ukur yang

¹²*Ibid*, hlm.34.

¹³*Ibid*, hlm.37.

ditetapkan oleh Soerjono Soekanto untuk mengukur efektivitasnya.

Komponen tersebut terdiri dari:

1. Yang tidak ada, lekas diadakan.
2. Yang rusak, segera diperbaiki.
3. Yang kurang, dilengkapi atau ditambah.
4. Yang macet, segera dilancarkan fungsinya.
5. Yang mundur, dimajukan atau ditingkatkan fungsinya.¹⁴

4. Faktor masyarakat;

Perdamaian dalam masyarakat adalah hal yang ingin dicapai oleh penegakan hukum. Jadi, dari sudut pandang tertentu, masyarakat bisa mempengaruhi penegakan hukum.¹⁵ Jika masyarakat sadar akan hak dan tanggung jawabnya, maka mereka juga akan sadar akan tindakan yang dapat dilakukan untuk melindungi, memenuhi, dan mengembangkan kebutuhannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

5. Faktor kebudayaan;

Budaya hukum pada hakikatnya terdiri dari nilai-nilai yang menjadi landasan hukum yang bersangkutan, nilai-nilai yang merupakan konseptualisasi baik dan buruk yang bersifat abstrak.

Aspek-aspek penegakan hukum tersebut di atas saling berhubungan karena mereka mendefinisikannya dan berfungsi sebagai standar seberapa efektifnya. Suatu hukum atau perundang-undangan dikatakan

¹⁴ *Ibid*, hlm.44.

¹⁵ *Ibid*, hlm.45.

efektif jika faktor-faktor yang mempengaruhinya berfungsi sebagaimana dimaksud dan populasi sasarannya berperilaku seperti yang diharapkan. Namun, pada kenyataannya penerapan peraturan perundang-undangan atau penegakan hukum dalam masyarakat tergantung pada kesadaran dan ketaatan hukum. Lebih jauh, Soerjono Soekanto menegaskan bahwa beberapa faktor, antara lain sebagai berikut, memiliki pengaruh langsung terhadap efektivitas suatu undang-undang.

1. Upaya menancapkan supremasi hukum dalam masyarakat melalui organisasi atau lembaga, infrastruktur yang memadai berupa sumber daya manusia, atau sarana pendukung lainnya.
2. Cara masyarakat menyikapi hukum tergantung pada nilai-nilai yang dominan. Penerimaan hukum di masyarakat dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain penghormatan masyarakat terhadap otoritas aparat penegak hukum seperti polisi atau kesamaan antara tujuan diundangkannya hukum dan nilai-nilai yang mereka anut.
3. Karena pengetahuan hukum tidak praktis dan dapat diperoleh dengan segera, maka perlu waktu untuk menanamkannya di masyarakat. Efektivitas penegakan hukum didasarkan pada berapa lama proses itu berlangsung.¹⁶

Berbicara tentang keefektifan hukum juga memerlukan pembahasan bagaimana hukum mempengaruhi masyarakat untuk menyesuaikan diri dengan hukum untuk menapa tujuan hukum itu sendiri. Menurut Zainuddin

¹⁶*Op.cit.* hlm.7.

Ali, agar suatu undang-undang dapat berjalan dengan baik, maka ketentuan-ketentuannya harus tetap berada di bawah pengawasan hukum, sosiologis dan filosofis.¹⁷ Tujuan hukum adalah untuk mewujudkan keadilan dan perdamaian dalam masyarakat.¹⁸

B. Teori Akibat Hukum

Akibat hukum adalah hukuman yang dijatuhkan oleh undang-undang atas suatu perbuatan yang dilakukan oleh subjek hukum. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, akibat adalah sesuatu yang berkembang sebagai akibat dari peristiwa, keadaan, atau keadaan yang mendahuluinya. Akibatnya, anggapan bahwa akibat hukum adalah satu-satunya akibat dari suatu perbuatan adalah tidak benar, karena perbuatan non hukum yang dilakukan oleh mahasiswa hukum sekalipun berpotensi menimbulkan akibat hukum.¹⁹

Dengan kata lain, ada dua kemungkinan akibat hukum:

1. Tindakan hukum atau perbuatan hukum;
2. Delik, termasuk delik perdata (perbuatan melawan hukum) maupun delik hukum pidana (tindak pidana).

Dalam kepustaskaan ilmu hukum dikenal tiga macam akibat hukum, yaitu:

1. Akibat hukum berupa pembentukan, perubahan, atau penghapusan suatu aturan hukum tertentu.

¹⁷ Zainuddin Ali, 2012, *Sosiologi Hukum*, Jakarta:Sinar Grafika, hlm.62.

¹⁸ Nur Fitryani Siregar, 2018, *Efektivitas Hukum*, Al-Razi, Volume 18 Nomor 2, Sekolah Tinggi Agama Islam Barumun Raya, hlm.3.

¹⁹ Achmad Ali, 2015, *Menguak Tabir Hukum*, Jakarta:Kencana, hlm.275.

2. Timbulnya, perubahan, atau pembubaran suatu hubungan hukum tertentu yang mempunyai akibat hukum.
3. Akibat hukum berupa sanksi, baik sanksi pidana maupun sanksi perdata.

Jika membandingkan tujuan sanksi atau hukuman menurut hukum perdata dan hukum pidana, kita dapat melihat adanya perbedaan. Misalnya, dalam hukum perdata, sanksi atau hukuman dimaksudkan untuk melindungi subjek hukum lain selain pelanggar. Dalam bidang hukum pidana, sanksi atau hukuman dimaksudkan untuk sengaja mendatangkan kesengsaraan atau penderitaan bagi pelakunya.

Adanya hubungan hukum, peristiwa hukum, dan objek hukum merupakan prasyarat untuk membicarakan akibat hukum. Akibat hukum timbul dari suatu hubungan hukum yang didalamnya terdapat hak dan kewajiban, menurut Soedjono Dirdjosisworo.²⁰ Peristiwa atau kejadian yang dapat menimbulkan akibat hukum antara pihak-pihak yang memiliki hubungan hukum ada dalam berbagai konteks hukum, baik hukum publik maupun hukum privat.²¹

Menurut Satjipto Rahardjo, undang-undang didasarkan pada peristiwa hukum, dan karena undang-undang menetapkan parameter untuk hubungan tertentu, maka disebut sebagai hubungan hukum.²² Misalnya ada peraturan hukum dan ada yang mendorong terjadinya peristiwa

²⁰ Soedjono Dirdjosisworo, 2010, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta:PT. Raja Grafindo Tinggi, hlm.131.

²¹ *Ibid*, hlm.130.

²² Satjipto Rahardjo, 2014, *Ilmu Hukum*, Bandung:PT. Citra Aditya Bakti, hlm.40.

hukum dan perrumusan perilaku yang tertuang dalam peraturan hukum harus benar-benar terjadi agar berdampak pada hukum.²³

Sebaiknya dibedakan antara landasan hukum dan landasan peraturan yaitu dengan berpedoman pada peraturan hukum yang dijadikan sebagai kerangka acuan, dan Satjipto Rahardjo menyatakan bahwa ada dua tahap munculnya suatu undang-undang yaitu adanya suatu kondisi berupa terjadinya suatu peristiwa dalam kenyataan yang memenuhi rumusan dalam peraturan hukum yang disebut sebagai dasar hukum.²⁴

Philipus M. Hadjon, berpendapat bahwa kumulasi internal dan kumulasi eksternal, dua proses hukum, dapat mengakibatkan penerapan sanksi secara bersama-sama antara hukum administrasi dan hukum lainnya. Penerapan sanksi administrasi di samping sanksi lainnya, seperti sanksi pidana atau perdata, dikenal sebagai akumulasi internal. Pemerintah dapat memanfaatkannya dalam kapasitasnya sebagai badan hukum untuk mempertahankan hak-hak keperdataannya, khususnya sanksi perdata. Asas "*ne bis in idem*" (artinya tidak mengetahui hal yang sama dua kali, artinya perkara yang sama tidak dapat diadili untuk kedua kali) tidak diterapkan karena sanksi pidana dan administrasi dapat diterapkan secara bersamaan. Ada perbedaan sifat dan maksud dalam hukum administrasi dengan sanksi pidana.²⁵

²³*Ibid*, hlm.35.

²⁴*Ibid*, hlm.37.

²⁵ Philipus M. Hadjon, 2008, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Yogyakarta:Gajah Mada University Press, hlm.247.

C. Tinjauan tentang Sanksi

1. Pengertian Sanksi Hukum

Sanksi adalah tindakan-tindakan (hukuman) untuk memaksa seseorang menaati aturan atau menaati ketentuan undang-undang.²⁶ Hukuman atau sanksi adalah perlakuan tertentu yang sifatnya tidak mengenakan atau menimbulkan penderitaan, yang diberikan kepada pihak pelaku perilaku menyimpang. Hukuman semestinya diberikan sebanding dengan kualitas penyimpangan yang dilakukan. Pemberian hukuman tidak bisa dilakukan oleh sembarang orang. Biasanya pemberian hukuman dilakukan oleh pihak-pihak yang berwenang.

2. Sanksi Administrasi

Belanda menetapkan pengertian sanksi administrasi adalah kewajiban yang dijatuhkann atau kewenangan dari badan/pejabat pemerintahan yang berwenang atas suatu pelanggaran. Van Wick mengklaim bahwa sanksi administrasi adalah bentuk kekuatan hukum publik yang dapat digunakan oleh badan/pejabat tata usaha negara untuk menghukum pelanggar hukum tata usaha Negara.²⁷ Pihak berwenang dapat menggunakan sanksi administrasi sebagai alat kekuatan hukum publik untuk membalas orang yang tidak mematuhi standar hukum administrasi.²⁸

²⁶ Achmad Ali, 2009, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan*, Jakarta:Kencana Pranada Media Grup, hlm.375.

²⁷ A'an Efendi, dan Freddy Poernomo, 2019, *Hukum Administrasi*, Jakarta:Sinar Grafika, hlm.303.

²⁸ *Ibid*, hlm.303

Sanksi administrasi yang menganut pengertian di atas memiliki ciri-ciri sebagai berikut.

1. Sarana atau instrumen kekuasaan hukum publik yang dipilih sesuai dengan aturan perundang-undangan.
2. Penjatuhan dan pelaksanaannya oleh badan/pejabat pemerintahan tanpa intervensi penuntut umum atau hakim.
3. Dikenakan kepada pelanggar norma-norma hukum administrasi.

Penegakan sanksi administrasi oleh penegak hukum memiliki dua keuntungan dibandingkan dengan sanksi lainnya, menurut Carolyn Abbot, karena diputuskan oleh badan/pejabat pemerintahan. Pertama, dibandingkan dengan penegakan hukum pidana, proses penetapan dan penjatuhan sanksi administrasi tidak memakan waktu yang lama. Sanksi administrasi adalah cara yang hemat biaya untuk menegakkan hukum. Kedua, sanksi administrasi tidak dijatuhkan oleh hakim melainkan oleh pejabat khusus yang lebih memahami kerangka hukum, dan teori-teori ilmiah yang berkaitan dengan pengaturan operasional yang dibuat oleh entitas dan keadaan individu pelanggar.²⁹

3. Macam-macam Sanksi Administrasi

Di sebagian besar bidang administrasi, undang-undang dan peraturan secara eksplisit menyatakan dan menetapkan macam dan jenis sanksi.

²⁹ *Ibid*, hlm.304.

Secara umum ada beberapa kategori sanksi yang berbeda dalam hukum administrasi, antara lain:³⁰

a. Paksaan Pemerintahan (*bestuursdwang/politiedwang*)

Kekuasaan memaksa (*bestuursdwangbevoegheid*) pemerintah dapat didefinisikan sebagai kemampuan lembaga pemerintah untuk mengambil tindakan tegas untuk mengakhiri keadaan yang bertentangan dengan aturan Hukum Administrasi Negara, baik karena pemerintah menanggapi pelanggaran hukum warga negara atau karena kewajiban pemerintah yang timbul dari peraturan tersebut tidak terpenuhi. Paksaan pemerintah dianggap sebagai bentuk hukuman yang nyata karena dilakukan tanpa keterlibatan hakim dan orang yang melanggar hukum dapat diminta pertanggungjawaban langsung atas biaya yang terkait dengan pelaksanaannya.

Pemerintah memiliki kebebasan untuk memutuskan apakah akan menggunakan *bestuursdwang* atau bahkan menjatuhkan sanksi lain sehingga kewenangan pemerintah untuk menggunakan *bestuursdwang* menjadi kewenangan yang bebas. Kaidah umum tata pemerintahan yang baik seperti kaidah kejujuran, keadilan, dan kepastian hukum, antara lain membatasi kemampuan pemerintah untuk menggunakan paksaan.³¹

Selain itu, ketika dihadapkan pada kasus-kasus pelanggaran hukum administrasi negara, pemerintah harus menerapkan prinsip ketelitian, kepastian hukum, atau diskresi dengan menilai secara seksama apakah

³⁰ Ridwan HR, 2011, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta:Rajawali Pers, hlm.303.

³¹ *Ibid*, hlm.307.

pelanggaran tersebut bersifat substansial atau tidak. Penerapan sanksi terutama dalam bentuk paksaan pemerintah baik pelanggaran berat maupun ringan harus memperhatikan ketentuan hukum yang berlaku, baik hukum tertulis maupun hukum tidak tertulis, yaitu asas-asas umum pemerintahan yang baik.³²

Salah satu syarat hukum yang berlaku saat ini adalah teguran tertulis yang dituangkan dalam bentuk keputusan tata usaha negara harus diberikan sebelum pelaksanaan *bestuursdwang* atau paksaan pemerintah.

Informasi berikut harus disertakan dalam surat peringatan tertulis ini:

- 1) Peringatan harus jelas,
- 2) Organ yang berwenang harus disebut,
- 3) Peringatan harus ditujukan kepada orang yang tepat,
- 4) Ketentuan yang dilanggar jelas,
- 5) Deskripsi eksplisit tentang pelanggaran harus diberikan,
- 6) Batas waktu harus ditentukan dalam peringatan,
- 7) Pemberian beban jelas dan seimbang,
- 8) Pemberian beban tanpa syarat
- 9) Beban mengandung pemberian alasannya
- 10) Peringatan memuat berita tentang pembebanan lainnya.³³

Jenis sanksi administrasi dapat dilihat dari segi sasarannya terbagi atas tiga jenis.

³² *Ibid*, hlm.308.

³³ *Ibid*, hlm.307.

- a. Sanksi reparatoir artinya sanksi yang digunakan sebagai tanggapan atas pelanggaran norma dalam upaya mengembalikan keadaan seperti sebelum pelanggaran terjadi, misalnya *bestuursdwang*, *dwangsom*.
 - b. Sanksi punitif artinya sanksi yang dimaksudkan agar seseorang patuh pada hukum, seperti denda administratif.
 - c. Sanksi yang bersifat regresif adalah sanksi yang dijatuhkan sebagai tanggapan atas pelanggaran ketentuan keputusan ketidakpatuhan terhadapnya.³⁴
- b. Penarikan KTUN yang menguntungkan

Pembatalan atau penghapusan KTUN yang menguntungkan merupakan salah satu sanksi dalam HAN. Pencabutan ini dilakukan dengan mengeluarkan keputusan baru dengan bahasa yang secara khusus mencabut keputusan sebelumnya dan/atau menyatakan ketidakberlakuannya. Hak-hak yang tersirat oleh keputusan yang menguntungkan oleh organ pemerintah dibatalkan jika dicabut. Sanksi ini termasuk sanksi yang berlaku mundur, atau ke negara sebelum putusan dijatuhkan. Dengan kata lain, sanksi dilaksanakan sebagai tanggapan atas perbuatan yang melawan hukum dan hak serta kewajiban yang timbul setelah dikeluarkannya keputusan dihapuskan atau tidak ada seperti sebelum dikeluarkannya keputusan. Dalam hal syarat atau ketentuan tertulis dilanggar, diterapkan sanksi pencabutan KTUN yang

³⁴ W. Riawan Tjandra, 2018, Hukum Administrasi Negara, Jakarta: Sinar Grafika, hlm.220.

menguntungkan. Selain itu, undang-undang yang berkaitan dengan izin yang digunakan pelanggar dapat dilanggar.

Keputusan itu sendiri dan sanksi pencabutan keputusan sangat erat kaitannya. Keputusan yang mengikat hanya dapat dicabut oleh badan pemerintah yang membuatnya dan hanya sepanjang peraturan perundang-undangan yang mendasarinya mengizinkan. Dalam hal pilihan bebas, undang-undang dan peraturan mungkin atau tidak mungkin tidak menentukan penghapusannya sebagai sanksi.

Karena asas *het vermoeden van rechtmatigheid* atau *presumptio justea causa* yang mengatakan bahwa setiap keputusan yang diambil oleh Badan atau Pejabat Tata Usaha Negara pada umumnya dianggap benar menurut undang-undang sampai dibuktikan sebaliknya oleh hakim di pengadilan, maka pencabutan keputusan ini menimbulkan kerugian hukum. Oleh karena itu, KTUN yang telah diterbitkan pada dasarnya tidak dapat dicabut sampai dibuktikan sebaliknya oleh hakim di pengadilan.³⁵

c. Pengenaan uang paksa (*dwangsom*)

Uang paksa sebagai hukuman atau denda, jumlahnya berdasarkan syarat dalam perjanjian, yang harus dibayar karena tidak membayar, tidak melaksanakan dengan baik atau tidak memenuhi waktu yang ditentukan (dalam hal ini berbeda dengan biaya ganti rugi, kerusakan dan pembayaran bunga).

³⁵ *Ibid*, hlm.312.

Dalam hukum administrasi negara, pengenaan uang paksa ini dapat dikenakan kepada seseorang atau warga negara yang tidak menaati atau melanggar ketentuan yang telah ditetapkan oleh pemerintah, sebagai alternatif dari paksaan pemerintahan.

Permasalahan hukum yang dihadapi dalam pengenaan uang paksa sama dengan pelaksanaan paksaan secara nyata. Berkaitan dengan KTUN yang menguntungkan seperti perizinan, biasanya pemohon perizinan diwajibkan untuk menyediakan uang jaminan. Jika pelanggaran atau pelanggar (pemegang izin) tidak segera mengakhirinya, maka uang jaminan itu dipotong sebagai *dwangsom*. Uang jaminan ini lebih banyak digunakan saat penerapan *bestuursdwang* sulit dilakukan.³⁶

d. Pengenaan denda administratif (*bestuurslijke boetes*)

Berbeda dengan uang paksa administrasi yang bertujuan untuk memperoleh keadaan konkret yang sesuai dengan norma, denda administrasi tidak lebih dari reaksi terhadap pelanggaran norma yang bertujuan untuk menambah hukuman yang pasti, apalagi dengan administrasi yang tertuang dalam undang-undang perpajakan. Namun, organ administrasi dapat menjatuhkan hukuman tanpa campur tangan hakim. Pengenaan denda administratif tanpa mediasi hakim tidak berarti pemerintah dapat menerapkannya secara sewenang-wenang. Pemerintah

³⁶ *Ibid*, hlm.316.

harus tetap memperhatikan prinsip-prinsip HAN baik tertulis maupun tidak tertulis.³⁷

Pembuat undang-undang dapat memberikan wewenang kepada organ pemerintahan untuk menjatuhkan hukuman berupa denda terhadap seseorang yang melakukan pelanggaran peraturan perundang-undangan. Otorisasi langsung mengenai sanksi hukuman dapat ditemukan dalam peraturan perundang-undangan.³⁸

Secara umum, dalam berbagai peraturan perundang-undangan telah ditemukan sanksi berupa denda mengenai besaran yang dapat dikenakan kepada pihak yang melanggar ketentuan tersebut. Berkenaan dengan denda administrasi tersebut, disimpulkan bahwa denda administrasi hanya dapat diterapkan kewenangan yang diatur dalam undang-undang dalam arti formal.³⁹

D. Dasar Hukum Pelaksanaan Lajur Khusus

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

Pada Pasal 1 angka 1 menyebutkan:

“Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri dari Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.”
Pada Pasal 25 angka 1 dijelaskan pula bahwa:

“Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:
a. Rambu Lalu Lintas;

³⁷ *Ibid*, hlm.317.

³⁸ *Ibid*, hlm.317.

³⁹ *Ibid*, hlm.318.

- b. Marka Jalan;
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- d. alat penerangan Jalan;
- e. alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan;
- f. alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
- g. fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan
- h. fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.”

Lebih lanjut, dalam Pasal 45 dijelaskan:

“Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:

- a. trotoar;
- b. lajur sepeda;
- c. tempat penyeberangan Pejalan Kaki;
- d. Halte; dan/atau
- e. fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.”

Selanjutnya, dalam Pasal 62:

- “(1) Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda.
- (2) Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.”

Serta pada Pasal 122 ayat (1)

“Pengendara Kendaraan Tidak Bermotor dilarang:

- a. dengan sengaja membiarkan kendaraannya ditarik oleh Kendaraan Bermotor dengan kecepatan yang dapat membahayakan keselamatan;
- b. Mengangkut atau menarik benda yang dapat merintang atau membahayakan Pengguna Jalan lain; dan/atau
- c. menggunakan jalur jalan Kendaraan Bermotor jika telah disediakan jalur jalan khusus bagi Kendaraan Tidak Bermotor.”

- 2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- 3. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2009 tentang Penataan Ruang
- 4. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

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

Pada Pasal 54 disebutkan bahwa:

- “(1) Jalan dilengkapi dengan fasilitas untuk sepeda. Pejalan Kaki, dan penyandang cacat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf g.
- (2) Fasilitas untuk sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa lajur dan/atau jalur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan Pejalan Kaki.”

Selain itu pada Pasal 116 juga disebutkan:

- “(1) Lajur sepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 113 ayat (1) huruf b disediakan untuk pesepeda.
- (2) Lajur sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. lajur yang terpisah dengan badan jalan; dan
 - b. lajur yang berada pada badan jalan.
- (3) Lajur sepeda pada badan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dipisahkan secara fisik dan/atau marka.
- (4) Lajur sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:
 - a. keamanan;
 - b. keselamatan;
 - c. kenyamanan dan ruang bebas gerak individu; dan
 - d. kelancaran lalu lintas.”

6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan

7. Peraturan Walikota Makassar Nomor 96 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan

E. Lajur Khusus

Secara umum, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur tentang kelancaran, keamanan, dan ketertiban lalu lintas. Pengguna jalan perlu mendapatkan bimbingan dan penyuluhan sebanyak mungkin tentang mereka yang akan menggunakan ketentuan ini. Begitu pula dengan petugas lalu lintas dan angkutan jalan yang harus mendapatkan penyuluhan dan pembinaan.⁴⁰

Peraturan Menteri Perhubungan PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan menyebutkan:

“Jalur adalah bagian Jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan”⁴¹

“Lajur Sepeda adalah bagian Jalur yang memanjang, dengan atau tanpa marka Jalan, yang memiliki lebar cukup untuk dilewati satu sepeda, selain sepeda motor”⁴²

Fungsi lajur sepeda adalah:

- a. Memisahkan sepeda dari kendaraan lain agar tidak ada lagi sepeda yang masuk ke lajur kendaraan bermotor,
- b. Mencegah kecelakaan yang mungkin terjadi jika sepeda disatukan dengan kendaraan lain.

Berbeda dengan jalur sepeda di jalan umum tanpa separator, jalur sepeda yang dibatasi oleh pemisah memberikan lebih banyak ruang bagi pengendara sepeda untuk berkendara dengan aman. Di jalan umum

⁴⁰ Ismail Hasan Metareum, 2009, *Inventarisasi dan Analisa terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*, Jakarta:CV. Rajawali, hlm.64.

⁴¹ Pasal 1 angka 5 Peraturan Menteri Perhubungan PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan

⁴² *Ibid*, Pasal 1 angka 6

tanpa separator atau lajur, kendaraan bermotor dapat melewati atau mengambil alih lajur yang telah disediakan untuk pesepeda. Jumlah pengendara sepeda, kondisi lalu lintas, dan lebar jalan semuanya harus dipertimbangkan saat memutuskan apakah akan menggunakan separator atau tidak.⁴³

Letak jalur sepeda dapat mempengaruhi kenyamanan pengguna. Jika jalur sepeda digunakan berdampingan dengan jalur lalu lintas lainnya, seperti jalur pejalan kaki dan jalur bus, maka harus ada jalur yang sesuai seperti menyediakan jalur khusus sepeda harus disediakan untuk menjamin keamanan dan kenyamanan pesepeda. Jaringan rute jalur sepeda perlu terhubung dengan tujuan utama perjalanan yang dapat ditemukan berupa area publik. Rute dijelaskan dengan jelas, termasuk jalan memutar dan pemberhentian yang tersedia.⁴⁴

Kenyamanan dan keamanan pesepeda harus diutamakan dalam infrastruktur jalur sepeda. Jalur sepeda harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti tidak boleh dilalui kendaraan bermotor, aman dan nyaman serta dilengkapi dengan marka dan rambu yang jelas.

Tanpa jalur sepeda, pengendara sepeda merasa tidak aman di jalan raya karena harus berbagi jalan dengan kendaraan bermotor. Perbedaan fisik sepeda dengan kendaraan bermotor memerlukan standar keamanan yang berbeda dari pengemudi kendaraan bermotor. Terdapat diskriminasi

⁴³ Putu Aldi Wira Kusuma, dkk, 2021, *Kewenangan Pemerintah Kota Denpasar dalam Penerapan Jalur Khusus Sepeda*, Jurnal Interpretasi Hukum, Volume 2 Nomor 3, Fakultas Hukum Universitas Warmadewa, Denpasar, hlm.475.

⁴⁴ *Ibid.*

hak jalan bagi pengendara sepeda, terbukti dengan konflik ruang jalan yang tampaknya dimenangkan oleh kendaraan bermotor. Karena sifat jalan yang akomodatif sebagai ruang publik, maka hak jalan mengacu pada keistimewaan ruang bersama yang dimiliki oleh semua pengguna jalan. Pengguna sepeda dan pejalan kaki di jalan raya juga mendapat jaminan perlindungan hukum berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pejalan kaki dan pengguna sepeda juga dilindungi haknya di jalan raya.⁴⁵ Oleh karena itu, jalur sepeda harus disediakan jika pengguna ingin merasa nyaman dan aman saat melintasi jalan raya utama atau di lampu lalu lintas.

Terkait dengan fasilitas pendukung tersebut, dapat dilihat pada Peraturan Menteri Perhubungan PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan pada Pasal 11:

- “(1) Sepeda yang dioperasikan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) disediakan fasilitas pendukung.
- (2) Fasilitas pendukung untuk Sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa Lajur Sepeda dan/atau Jalur yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki.
- (3) Lajur Sepeda dan/atau Jalur sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat berupa:
 - a. berbagi Jalan dengan kendaraan bermotor;
 - b. menggunakan bahu Jalan;
 - c. lajur dan/atau Jalur khusus yang berada pada badan Jalan; atau
 - d. lajur dan/atau Jalur khusus terpisah dengan badan Jalan.
- (4) Lajur Sepeda dan/atau Jalur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus memenuhi persyaratan:

⁴⁵ Pasal 131 dan Pasal 132 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- a. keselamatan;
 - b. kenyamanan dan ruang bebas gerak individu; dan
 - c. kelancaran lalu lintas.
- (5) Lajur Sepeda dan/atau Jalur yang dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki dimaksud pada ayat (2) harus memperhatikan keselamatan pejalan kaki dengan kapasitas yang memadai.
- (6) Kapasitas memadai sebagaimana dimaksud pada ayat (5) harus dapat menampung sejumlah pejalan kaki dan Sepeda.”

Penanggung jawab pengadaan jalur sepeda di Kota Makassar dilakukan sesuai Pasal 15 ayat (3) Peraturan Walikota Makassar Nomor 96 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan:

- “(3) Berdasarkan tugas dan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), Seksi Transportasi Individu mempunyai uraian tugas:
- a. merencanakan, menyusun dan melaksanakan program dan kegiatan di Seksi Transportasi Individu;
 - b. menyusun bahan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)/RKPA, Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Seksi Transportasi Individu;
 - c. melaksanakan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Seksi Transportasi Individu;
 - d. menyiapkan penyusunan pedoman, mekanisme dan tata cara penyelenggaraan transportasi individu;
 - e. melakukan pengendalian operasional penyelenggaraan kegiatan transportasi individu meliputi urusan motor, sepeda, mobil pribadi, kendaraan tidak bermotor, bentor pribadi, truk dan pick-up yang seluruhnya berada dalam wilayah Kota Makassar;
 - f. menyusun jaringan lintasan transportasi individu dalam wilayah Kota Makassar;
 - g. melakukan evaluasi kinerja transportasi individu dalam wilayah Kota Makassar;
 - h. menyiapkan registrasi rekomendasi perizinan penyelenggaraan transportasi individu berdasar kewenangan sesuai Perundang-undangan yang berlaku;
 - i. menyiapkan registrasi izin dispensasi transportasi individu;
 - j. menyiapkan bahan bimbingan dan pengendalian teknis dalam rangka pengumpulan, pengelolaan dan penyajian informasi pada transportasi individu;

- k. menyiapkan data/bahan perumusan kebijakan dalam rangka peningkatan Pendapatan Asli Daerah (Intensifikasi/Ekstensifikasi) melalui perubahan Peraturan Daerah dan pembuatan Peraturan Daerah baru;
- l. mengevaluasi pelaksanaan tugas dan menginventarisasi permasalahan dilingkup tugasnya serta mencari alternative pemecahannya;
- m. mempelajari, memahami dan melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan lingkup tugasnya sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas;
- n. memberikan saran dan pertimbangan teknis kepada atasan;
- o. membagi tugas, memberi petunjuk, menilai dan mengevaluasi hasil kerja bawahan agar pelaksanaan tugas dapat berjalan lancar sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- p. menyampaikan laporan pelaksanaan tugas dan/atau kegiatan kepada atasan;
- q. melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh atasan.”